Bundel - 3.Raad (besluitvormend) van 22 mei 2025

0.1 Vastgesteld verslag raadsvergadering 22 mei 2025
- 20250522 Vastgesteld verslag raadsvergadering

0.2 Besluitenlijst raadsvergadering 22 mei 2025
- BESLUITENLIJST Besluitvormende RAAD 22-05-2025

0.3 Deel 3 audiobestand raadsvergadering 22 mei 2025
Aangezien door een technische storing de livestream rond de agendapunten inzake de benoemingen niet volledig door de livestream is uitgezonden, is hierbij het audiobestand van het laatste deel van de raadsvergadering toegevoegd. U kunt het MP3 bestand na selectie downloaden.
- deel 3

1.1 Opening door de voorzitter, de heer G.E. Oude Kotte

1.2 Vaststelling van de agenda
- Agenda Raad 22-05-2025

1.3 Vaststelling van het verslag van de besluitvormende raad van 27 maart 2025 en 3 april 2025
- 20250327 Gemeente Aalsmeer Raad - Besluitvormend
- 20250403 Gemeente Aalsmeer Raad - Besluitvormend

1.4 Vaststelling van de Lijst Ingekomen Stukken
- 20250522 Vastgestelde Lijst Ingekomen Stukken 26 maart 2025 t-m 20 mei 2025

1.5 Actieve informatie uit het college

1.6 Mededelingen vanuit de fracties

2 AKKOORDSTUKKEN

2.1 Vaststellen Tijdelijke Alternatieve Maatregelen [TAM] -Omgevingsplan hoofdstuk 22b- Uiterweg 351ws te Aalsmeer
Portefeuillehouder: L.B. Kabout
Het doel van dit onderwerp is het wijzigen van het omgevingsplan, in verband met het verplaatsen en vergroten van een woonark, zodat het aantal ligplaatsen voor woonarken niet toeneemt.
- 20250318 Getekend raadsvoorstel vaststellen TAM OP hfdst 22b Uiterweg 351ws
- 20250522 Raadsbesluit vaststellen OP Uiterweg 351ws
- Regels omgevingsplan Uiterweg 351ws.Pdf
- Toelichting omgevingsplan Uiterweg 351ws.Pdf
- Bijlage 1 Bodemonderzoek Uiterweg 351ws
- Bijlage 2 Aanvullend bodemonderzoek Uiterweg 351
- Bijlage 3 flora en fauna Uiterweg 351ws
- Bijlage 4 Stikstofberekening Uiterweg 351
- Bijlage 5 AERIUS bijlage realisatiefase Uiterweg 351
- Bijlage 6 AERIUS bijlage gebruiksfase Uiterweg 351
- Bijlage 7 Archeologisch bureauonderzoek Uiterweg 351ws
- Bijlage 8 Akoestisch onderzoek Uiterweg 351ws
- Bijlage 9 memo geluid Uiterweg 351
- Plankaart OP Uiterweg 351ws

3 Integraal Veiligheidsplan 2025-2026
Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte
Het doel van dit voorstel is te voldoen aan het gestelde in de Politiewet waarin is vastgelegd dat de gemeenteraad eens in de vier jaar de lokale doelen vaststelt die de gemeente op het terrein van de veiligheid nastreeft door de handhaving van de openbare orde en de hulpverlening door de politie. In Aalsmeer is ervoor gekozen om het IVP tweejaarlijks vast te stellen om zo dynamischer te acteren op actuele ontwikkelingen binnen het veiligheidsdomein in Aalsmeer.
- 20250311 Getekend raadsvoorstel Integraal Veiligheidsplan 2025-2026 gemeente Aalsmeer
- 20250522 Getekend raadsbesluit Integraal Veiligheidsplan 2025-2026 gemeente Aalsmeer
- 20250306 Integraal Veiligheidsplan IVP 2526 vs1.00

4 Eindconcept Regionaal Risicoprofiel 2025-2028, Eindconcept VrAA beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en het Eindconcept Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA)

Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte
Het doel van dit voorstel is om in te stemmen met de genoemde drie documenten waardoor de brandweer, de Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio (GHOR), de Gemeenschappelijke Meldkamer en het Veiligheidsbureau voldoen aan de wettelijke eisen.

- 20250320 Getekend raadsvoorstel Meerdere stukken Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA) voor kenbaar maken zienswijzen (2)
- 20250522 Getekend raadsbesluit Meerdere stukken Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA) voor kenbaar maken zienswijzen
- 20250522 Getekende reachtie gemeenteraad aan VrAA inzake meerdere stukken VrAA
- Aanbiedingsbrief RRP, BP en DP VrAA aan gemeenteraden
- Bijlage 1 Regionaal Risicoprofiel 2025-2028 - Hoofdrapport versie 6.0
- Bijlage 1a Regionaal Risicoprofiel 2025-2028 - Verdieping versie 6.0
- Bijlage 2 Beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028
- Bijlage 3 Dekkingsplan 2025-2028 versie 1.0
- Bijlage 3a Dekkingsplan Bijlagen versie 1.0
- Bijlage 3b Dekkingsplan Infographic 2025-20 28 versie 3

5 Kadernota 2026 en de ontwerpbegroting 2026-2029 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA).
Portefeuillehouder: L.B. Kabout
Het doel van dit onderwerp is het kennisnemen van de Kadernota 2026 en het instemmen met de ontwerpbegroting 2026-2029 en te besluiten geen zienswijze in te dienen.

- 20250522 Getekend raadsbesluit kadernota 2026 en Ontwerpbegroting 2026 - 2029 VRA
- 20250408 Getekend raadsvoorstel kadernota 2026 en Ontwerpbegroting 2026 - 2029 VRA
- 20250522 Getekende reactie kadernota 2026 en Ontwerpbegroting 2026 - 2029 VRA
- Aanbiedingsbrief kadernota 2026
- Kadernota 2026 Vervoerregio Amsterdam.docx (002)
- Aanbiedingsbrief gemeenten Ontwerpbegroting 2026 - 2029
- Bijlage 1. ontwerpbegroting Vervoerregio Amsterdam 2026-2029

6 BESPREEKPUNTEN

6.1 Vaststellen Verkeerscirculatieplan
Portefeuillehouder: L.B. Kabout
Spreekvolgorde: D66 - CDA - AA - VVD - FlorAalsmeer - GL - PvdA
Het doel van het verkeerscirculatieplan is om een visie op de toekomstige verkeers-netwerken te geven, dat houvast geeft voor de ontwikkeling van het verkeersnet-werk in Aalsmeer voor de komende jaren. Deze visie en de maatregelen die eruit volgen moeten Aalsmeer veilig, bereikbaar en leefbaar houden.

- 20250318 Getekend raadsvoorstel VCP Aalsmeer 2025
- 20250522 Getekend Raadsbesluit VCP Aalsmeer 2025
- 20250317 definitief VCP 2025 v1.0
- 20250411 aangepaste Nota van beantwoording VCP Aalsmeer definitief
- 2025057 suggesties VCP FlorAalsmeer.
- A25-8 Amendement D66 Waterfront GOW30
- A25-9 Amendement D66 Consistente Snelheid
- A25-10 Amendement CDA Gerichte afwaardering GOW30
- M25-10 Motie onderzoek naar veilige oversteeklocaties en effectieve voetgangersvoorzieningen

7 Vaststellen Masterplan Energie
Portefeuillehouder: W. Kikkert
Spreekvolgorde: CDA - AA - VVD - FlorAalsmeer - GL - PvdA - D66
Het doel van het Masterplan Energie is om onafhankelijk te worden van fossiele brandstoffen en uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. De gemeenten hebben een belangrijke rol om de energietransitie lokaal vorm te geven en uit te voeren. De gemeente Aalsmeer neemt de regie op het proces om de energietransitie vorm te geven in samenwerking met de lokale samenleving.

- 20250417 Getekend raadsvoorstel Masterplan Energie (aangepast)
- 20250522 Getekend raadsbesluit Masterplan Energie
- 20250417 aangepast MEP_rapport_2025_digi_v2
- 20250313 Participatieverslag Masterplan Energie
- A25-11 Amendement Absoluut Aalsmeer Naamsverandering (1) - ingetrokken
- A25-14 Amendement Absoluut Aalsmeer Leesbare Publieksversie - ingetrokken
- M25-11 motie onderzoek iedereen kan meedoen (aangepast)
- M25-12 motie onderzoek warmtestrategie (aangepast)
- M25-13 motie windstil of niet (aangepast)

M25-14 Motie Absoluut Aalsmeer Kosten in kaart brengen
M25-15Motie Absoluut Aalsmeer individuele toetsing - ingetrokken

8 Rapportage Rekenkamer inzake subsidieverstrekking
Spreekvolgorde: AA - VVD - FlorAalsmeer - GL - PvdA - D66 - CDA
Het doel van dit voorstel is dat u de afweging maakt of en welke aanbevelingen van de rekenkamer worden overgenomen.
Raadsvoorstel aanbevelingen rekenkamer subsidies
20250522 Getekend raadsbesluit rekenkameronderzoek subsidies
Onderzoeksrapport rekenkamer subsidies gemeente Aalsmeer 2024
20250204 Getekende bestuurlijke reactie college Aalsmeer nav rapport Rekenkamer inzake subsidies
A25-15 Amendement Absoluut Aalsmeer Aanbevelingen Rekenkamer

9 Opzet en installatie jongerenraad in 2025
Portefeuillehouder: W. Kikkert
Spreekvolgorde: VVD - FlorAalsmeer - GL - PvdA - D66 - CDA - AA
Het doel van dit voorstel is de participatie van jongeren in Aalsmeer en Kudelstaart te bevorderen en bij de totstandkoming en uitvoering van beleid beter rekening te houden met de belangen, perspectieven en prioriteiten van jongeren.
20250128 Getekend raadsvoorstel Jongerenraad
20250522 Gewijzigd RAADSBESLUIT Jongerenraad n.a.v. aangenomen amendement AA vHH
2025-01-21 Notitie bij Raadsvoorstel - Voorstel opzet en installatie jongerenraad in 2025
20241022 Initiatiefvoorstel Jongerenraad Aalsmeer v.1.4
20241114 Getekend Raadsbesluit initiatiefvoorstel D66 CDA Absoluut Aalsmeer VVD - kopie
A25-6 Amendement FlorAalsmeer Jongerenraad adviseert ook de gemeenteraad (1)
A25-7 Amendement Absoluut Aalsmeer Jongerenraad 2025

10 BENOEMINGEN

10.1 Benoeming lid raadsledenplatform Amstelland-Meerlanden
Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte
In verband met de benoeming van de heer S.J.R. de Vries tot wethouder is er een vacature ontstaan voor een lid van het raadsledenplatform Amstelland-Meerlanden.
Op voordracht van de CDA fractie wordt voorgesteld de heer P.F. van den Nouland te benoemen tot lid van het raadsledenplatform Amstelland-Meerlanden.
20250522 Raadsvoorstel benoeming lid raadsledenplatform Amstelland Meerlanden
20250522 Getekend raadsbesluit benoeming lid raadsledenplatform Amstelland Meerlanden

11 Dankwoord aan wethouder W. Kikkert
Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte
In verband met het ontslag van wethouder Kikkert wordt een terugblik/dankwoord uitgesproken.

12 Benoeming wethouder
Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte
De besluitvorming is gericht op benoeming en installatie van de heer S.J.R. de Vries tot wethouder van Aalsmeer. De fractie van D66 draagt de heer De Vries voor als kandidaat-wethouder.
20250522 raadsvoorstel benoeming wethouder S. de Vries
20250522 Getekend raadsbesluit benoeming wethouder S. de Vries
20250522 Uitslag schriftelijke stemming wethouder S.J.R. de Vries

13 Toelating en installatie raadslid D66
Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte
Doel van dit voorstel is te voorzien in de vacature in de raad wegens de benoeming van de heer S.J.R. de Vries tot wethouder. De besluitvorming is erop gericht om de heer W. Kikkert toe te laten als lid van de raad van de gemeente Aalsmeer.
20250522 raadsvoorstel installatie raadslid Kikkert
20250522 Getekend raadsbesluit installatie raadslid Kikkert

14 Vragenkwartier

15 Sluiting

Gemeente Aalsmeer

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE AALSMEER
d.d. 22 mei 2025

Aanwezigen

Voorzitter: Dhr. G.E. Oude Kotte
Griffier: Mevr. H.R.E. Hofland

Fractie AA
Mevr. C. van Hilst-Dekker, Mevr. G. Holtrop, Mevr. D.M. Prent Bouten, Dhr. W.T.J.M. Koster

Fractie CDA
Mevr. M. van Diemen, Mevr. T. van der Meer, Dhr. M.P. Buskermolen, Dhr. P.F. van den Nouland, Dhr. D. van Willegen en Dhr. G.J.H. Winkels

Fractie D66
Mevr. M.J. Geisler, Dhr. S.J.R. de Vries, Dhr. J. van der Tol

Fractie GroenLinks
Mevr. P. Lakerveld, Dhr. R.P. Fransen

Fractie PvdA
Dhr. J.H. Buisma

Fractie VVD
Mevr. E.S.I. Mijwaart, Mevr. M. Vleghaar, Dhr. J.G.E. Bouwmeester, Dhr. J. de Vries en Dhr. D.G. van der Zwaag

FlorAalsmeer
Mevr. J. Keessen, Dhr. J. Biesheuvel

Raad (besluitvormend)

Agendapunt		Onderwerp
Rb-1	1.1	**Opening door de voorzitter de heer G.E. Oude Kotte** De voorzitter: Van harte welkom, wij openen de raadsvergadering van vanavond. We hebben een hele agenda met elkaar door te nemen dus ik zou zeggen, laten we vlot beginnen. Maar allereerst zou ik toch Chantal van Hilst-Dekker van harte welkom willen heten in de raad. We hebben je gemist en fijn dat je er weer bent. Voor de rest zijn we compleet vanavond.
	1.2	**Vaststelling van de agenda** De voorzitter: Dan de agenda. Kunt u daarmee instemmen, kunnen we die als volgt vaststellen? Geen wijzigingen? De heer Van den Nouland.

		De heer Van den Nouland: Dank u wel. Ik heb een vraag over het verkeerscirculatieplan, 6.1. Daar staat suggesties VCP FlorAalsmeer. Volgens mij hebben we dat besproken in de beeldvormende en oordeelsvormende vergadering. En mijn vraag is, gaan we het hier overnieuw doen? De voorzitter: We komen straks bij het agendapunt op dit punt. En dan kunt u in de eerste termijn elkaar bevragen. Maar ik begrijp, u wilt geen wijziging in de agenda aanbrengen. Dan hebben we dat even vastgesteld. Ik stel hem snel vast. Kunnen we daar niks meer aan wijzigen.
	1.3	**Vaststelling van het verslag van de besluitvormende raad van 27 maart 2025 en 3 april 2025** De voorzitter: Dan het verslag van de raadsvergadering van 27 maart en 3 april, er zijn geen wijzigingen ontvangen of tekstvoorstellen, kunnen we afdoen? Dat is ook het geval.
	1.4	**Vaststelling van de Lijst Ingekomen Stukken** De voorzitter: Dan de lijst ingekomen stukken. Kan die conform advies worden afgedaan? Is ook het geval.
	1.5	**Actieve informatie uit het college** De voorzitter: Kijk nog even of er actieve informatie vanuit het college is. Dat is er niet.
	1.6	**Mededelingen vanuit de fracties** De voorzitter: Dan actieve informatie vanuit de fracties? De heer Fransen. De heer Fransen: Dank u wel, voorzitter. Voor die mededeling heb ik wat decor nodig en dat decor komt er nu aan. En de mededeling is het heuglijke feit dat wij gisteravond in de gezamenlijke ledenvergadering van GroenLinks en PvdA besloten hebben om aan de volgende verkiezingen als één partij mee te gaan doen met een gezamenlijke lijst. En dat heuglijke feit wilden wij ons hier vandaan u niet onthouden. Ik zou zeggen dank u wel voor het aanhoren en felicitaties, dat mag straks bij de borrel. De voorzitter: Fantastisch dan voor de vorm zien we jullie vast als één fractie. Dan alvast namens de raad de hartelijke felicitaties met het leggen van dat, heel mooi om te zien dat jullie in harmonie de weg voorwaarts hebben gevonden.
		AKKOORDSTUKKEN
Rb-2		**Vaststellen Tijdelijke Alternatieve Maatregelen [TAM] -Omgevingsplan hoofdstuk 22b-Uiterweg 351ws te Aalsmeer** De voorzitter: Dan gaan wij eerst even naar de akkoordstukken. En het eerste stuk op de agenda is vaststellen Tijdelijke Alternatieve Maatregelen [TAM] -Omgevingsplan hoofdstuk 22b-Uiterweg 351ws. Hele cryptische omschrijving, maar u weet wat ermee bedoeld wordt. Wenst iemand een stemverklaring af te leggen? Wenst iemand stemming? Dan is die vastgesteld met algemene stemmen.
Rb-3		**Integraal Veiligheidsplan 2025-2026** De voorzitter: Dan het vaststellen van het Integraal Veiligheidsplan 2025-2026. Iemand die een stemverklaring wil afleggen? Wenst iemand stemming? Dan is ook deze met algemene stemmen aangenomen.

Rb-4		**Eindconcept Regionaal Risicoprofiel 2025-2028, Eindconcept VrAA beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en het Eindconcept Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA)** De voorzitter: Dan het eindconcept van het regionaal risicoprofiel 2025-2028. Dat is het eindconcept van de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Er zit ook een beleidsplan buitengewoon veilig 2025-2028 in en het eindconcept dekkingsplan brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028. Wenst iemand een stemverklaring af te leggen? Wenst iemand stemming? Dan is deze ook aangenomen met algemene stemmen.
Rb-5		**Kadernota 2026 en de ontwerpbegroting 2026-2029 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA)** De voorzitter: Agendapunt 5, de kadernota 2026 en ontwerpbegroting 2026-2029 van de vervoersregio Amsterdam. Wenst iemand daarover een stemverklaring af te leggen? Wenst iemand stemming? Ook deze aangenomen. Zo gaan we toch enigszins vlot de vergadering in.
		BESPREEKSTUKKEN
Rb-6		**Vaststellen Verkeerscirculatieplan** De voorzitter: We zijn dan nu aangekomen bij de behandelstukken, daar hebben we er een aantal van. Het is ook fijn om te zien dat de raad de taak serieus neemt en met amenderingen is gekomen. We hebben er wel een aantal en ook wat moties, dus als u mij toestaat, ben ik wel wat strenger in de eerste en tweede termijn. De spelregels zijn als volgt. In de eerste termijn op volgorde van de spreekvolgorde, kunt u de amendementen en moties indienen. Daarmee beschouw ik ze ook als ingediend. Gaat er iets mis, dan wijs ik u er even op. En anders zodra u ze introduceert, meldt er dan wel even bij, hierbij dien ik dit amendement in. En zo meteen als we richting de besluitvorming gaan, dan nemen we dat proces dan wel weer even door. Dat brengt ons dat bij agendapunt 6 en dat is het vaststellen van het verkeerscirculatieplan. En de spreekvolgorde brengt ons bij D66. De heer Van der Tol: Dank u wel, voorzitter. D66 heeft de ontwikkeling van het verkeerscirculatieplan met interesse gevolgd. Het verkeer en deelnemen aan het verkeer gaat iedereen aan. Alle inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart willen in uit en door hun gemeente bewegen. D66 gunt iedereen op veilige manier in een leefbare omgeving zijn bestemming aan te komen. Elke verkeersdeelnemer heeft daarin zijn eigen verantwoordelijkheid. Veiliger aan het verkeer deelnemen doe je echter samen en niet alleen. Iedereen heeft ook de verantwoordelijkheid voor de ander. Met de beleidskaders en de maatregelen in het VCP richten we de ruimte verder zo in dat het verkeersdeelnemers gemakkelijker maakt veilig op hun bestemming aan te komen. We zijn blij met uitgebreide participatie van verkeersdeelnemers uit Aalsmeer en Kudelstaart en dat deze raad in het proces betrokken is en uitgebreid aandachtspunten heeft kunnen geven, zo rond eind 2024. Het stuk bouwt verder voort op nationale, regionale en lokale beleidskaders of afspraken, algemene trends, mobiliteit en op ontwikkelingen geïnitieerd door onder andere deze raad. Dat geeft een goede basis om bestaande verkeersnetwerk te verbeteren wanneer het gaat om bereikbaarheid van Aalsmeer en Kudelstaart, veiligheid proactief te prioriteren met risico's gestuurd, waar voetgangers als kwetsbaar gezien worden en situaties waar langzaam verkeer gemotoriseerd verkeer kruist, als risicovol worden gewogen. Leefbaarheid door de aanpak van ervaren overlast en hinder. En hier zit een sleutel tot het verleiden vaker te lopen of te fietsen, ofwel deelnemen aan verkeer op een kwetsbare manier. Voor sommige inwoners, zoals kinderen, is dit de enige manier. Een aantal zaken worden verder onderzocht en zijn vandaag niet inhoudelijk aan de orde, zoals het onderzoek naar maatregelen rond vrachtverkeer of de categorisering van de Kudelstaartseweg vanaf de Vrouwentroost tot de Madame Curiestraat. D66 waardeert de aanpak en het resultaat dat ter besluit voorligt. We kijken uit naar de verkeersbesluiten. Toch hebben we twee voorstellen voor aanpassing van het plan en ons inziens een verbetering. Het eerste is een amendement voor consistente snelheid. Deze aanpassing in het document geeft het college meer ruimte om een categorisering van een wegtraject consistent te maken. Wat zoveel inhoudt als het verminderen van het aantal snelheidswisselingen op een wegtraject dat logischerwijs als een geheel gezien kan worden. De

veiligheid en leefbaarheid neemt toe. Tweede amendement gaat over het Waterfront. Dat wordt nu gecategoriseerd in het plan als een 50 kilometer weg. Ons voorstel is dit aan te passen in het document zodat de categorisering 30 kilometer is. En dan hebben we het over het stuk tussen de Mensinglaan en het kruispunt Kudelstaartseweg met de Bachlaan. Onze overwegingen daarbij zijn dat het Waterfront een verblijfsgebied is, een bestemming op zichzelf. En veel langzaam en daarmee kwetsbare verkeersdeelnemers zijn, zoals voetgangers, fietsers en kinderen. Het Waterfront bestaat om de leefbaarheid van Aalsmeerders te vergroten en daar past bij een categorisering die leefbaarheid stimuleert. De consistentie van de snelheid vanuit het centrum van Aalsmeer doorgetrokken naar het Waterfront. De verkeersdrukte blijft echter gelijk, maar nu in verblijfsgebied. Dit wegtraject wordt overgestoken door voetgangers en fietsers om te recreëren en te sporten. Een opgave die we ook tegenkomen in de omgevingsvisie. Ook vanuit handhavers zijn er geluiden opgevangen dat het voor verkeersdeelnemers, anders dan automobilisten, niet vanzelfsprekend of logisch is dat dit een 50 kilometer weg is. Maar juist het tegenovergestelde, een 30 kilometer weg. Dit laatste wordt ook al gesuggereerd doordat ernaast verschillende zebrapaden die er nu al liggen om de 20 meter uitsparingen in de wegafscheiding zijn, om fietsers gemakkelijker te kunnen laten oversteken. Dit betekent ook gelijk dat er aan de GOW30 norm wordt voldaan, waarbij een GOW50 lijkende weg toch als 30 mag worden gekwalificeerd. En ten slotte, dit wegtraject is onderdeel van de Westeinder fietsroute en verbindt onze twee 10.000-plus kernen met elkaar. Ons inziens reden genoeg om Waterfront als GOW30 te categoriseren. Voorzitter, tot zover.

De voorzitter: Bij deze zijn ze dan ingediend. Dan gaan we naar het CDA.

De heer Van den land: Dank u wel, voorzitter. Afgelopen periode heeft CDA uitgebreid het verkeerscirculatieplan bestudeerd. En er staan heel veel goede dingen in. Laten we daarmee beginnen. Het CDA heeft echter veel moeite met de wegcategorisering naar 30 kilometer per uur. Voorbeeld is bijvoorbeeld de Oosteinderweg. Wij vinden de Oosteindeweg 30 kilometer per uur gewoon niet realistisch. Natuurlijk zijn er overdag, is het druk met auto's en fietsers. Dat ontkennen wij ook niet, maar het overgrote deel van de dag, 's avonds, 's nachts is het geen enkele reden om daar 30 kilometer per uur van te maken. Sterker nog, wij denken dat het zelfs gevaarlijk is. De nood-en hulpdiensten die zitten hier ook allemaal niet op te wachten. De Oosteinderweg is een belangrijke aanrijroute naar het centrum toe. Vanuit Amstelveen pakken ambulances vaak de Oosteinderweg. En als je daar maar 30 kilometer puur mag 's avonds en 's nachts, dan is dat gewoon niet realistisch. Dat is één. Op veel andere plekken wordt ook de 30 kilometer ingevoerd. We hebben daar heel veel moeite mee. Toch blijven er genoeg aandachtsgebieden in dat verkeerscirculatieplan staan waar wij ons prima in kunnen vinden. Denk daar bijvoorbeeld aan het onderzoek naar de vrachtauto's. Natuurlijk is dat de vrachtauto's weer, dat dat zal best lastig zijn, maar dat daar eens goed onderzoek naar gedaan wordt, daar kunnen wij ons in vinden. Als we dat samenvatten dan komen we tot de conclusie, ook een beetje met andere partijen afgestemd hebbende, dat wij ons amendement niet indienen. Dus dat trekken we bij deze terug. En verder gaan wij wel akkoord met het verkeers-circulatieplan met de redenen die ik net genoemd heb. Dank u wel.

De voorzitter: Gaan we naar Absoluut Aalsmeer.

De heer Koster: Voorzitter, onze fractie heeft zich serieus en grondig verdiept in het verkeerscirculatieplan en tijdig een groot aantal schriftelijke vragen ingediend en volop deel deelgenomen aan de discussies in de commissievergaderingen. Op nagenoeg geen enkel vlak zijn we tegemoetgekomen. Er is in de afgelopen periode uitgebreid gesproken over de gebieds-visie Kudelstaart en de uitgangspuntennotitie Schinkelpolder. Terwijl daarop onvoldoende wordt aangesloten in dit verkeerscirculatieplan, terwijl die toezegging er wel lag. Meerdere fracties hebben vragen gesteld over de belasting door het vrachtverkeer en de mogelijkheden van een logistiek verdeelcentrum. Die vragen en suggesties zijn echt onvoldoende beantwoord. In het stuk staat dat dat lastig is om te adresseren. Dat mag nooit een reden zijn. Een en ander wordt slechts informeel met de buurgemeenten besproken. En curieus in deze kwestie is dat ik gisteren een briefwisseling uit 2001 tussen een inwoner uit het dorpscentrum met de gemeente kreeg toegestopt, anoniem door de brievenbus gegooid. Blijkbaar weten ze dat we daarmee

bezig zijn. En de klacht luidde, schade aan het huis door het zware vrachtverkeer. En het antwoord van de gemeente luidde, neem een adviseur in de arm, wij als gemeente aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid als schade wordt veroorzaakt door derden. De bewijslast ligt bij de gedupeerde, dus bij de burger. En deze houding is blijkbaar niet veranderd. En informeel overleg met de buurgemeente gaat dit ook niet oplossen. Naar onze mening hebben meerdere fracties zich goed verdiept in de plannen. Echter een verzoek van de oppositie om een extra vergadering te wijten aan dit complexe en omvangrijke plan is genegeerd door de coalitie-partijen. En bovendien gaan de beoogde acties nog vele jaren in beslag nemen, zonder dat daar een concrete planning onder ligt. Een jaar voor de verkiezingen wordt dus een wissel getrokken op de komende raadsperiode. Tot slot geven we als raad met dit voorstel van het college de regie volledig uit handen. Het worden collegebevoegdheden waar de raad alleen de financiële eindjes bij de begroting en de jaarrekening aan elkaar mag knopen. Wij danken daarvoor. Bij deze wil ik vast een voorschot nemen op de amendementen, omdat we niet kunnen instemmen met het verkeerscirculatieplan zoals het er nu ligt. Er liggen twee sympathieke amendementen van D66 over de consistente snelheid op de N231 en bij het Waterfront. Maar omdat we tegen het plan zijn, zullen we ons tegen deze amendementen stemmen. Dank u wel.

De voorzitter: De VVD.

De heer Bouwmeester: Dank u voorzitter. Vanavond wordt ons gevraagd het aan ons gepresenteerde verkeerscirculatieplan vast te stellen. Een plan waarbij veel participatie heeft plaatsgevonden, een plan met de nodige aandachtspunten en knelpunten. Ook een plan waar de ontwikkelingen aangaande ons grote zorgpunt, de N196, nog niet zijn opgenomen, maar daarover worden we binnenkort geïnformeerd en ik hoop dat het snel gebeurt. Een plan als uitwerking van de eerder aangenomen mobiliteitsvisie met leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid als de belangrijkste uitgangspunten. Als VVD hebben we daar ook veel over gesproken. Niet alleen intern maar ook met anderen en op diverse locaties hebben we hebben een bezoek gebracht om te kijken wat de verkeerssituatie precies is, om ons een goed beeld te vormen. Bij onze inbreng voor het VCP hebben we onze aandachts- en uitgangspunten kenbaar gemaakt. Met uiteraard veiligheid op één. En we zijn geen voorstander van onnodige verkeersmaatregelen, waarbij rekening houdend met de leefbaarheid, de bereikbaarheid en doorstroming, dat dat in het gedrang komt. Wij zijn, gegronde uitzonderingen nagelaten, ook tegen het instellen van een 30 kilometerzone, indien er sprake is van een vrij liggend fietspad. Een zo goed en veilig mogelijke fietsstructuur, daar hechten we heel veel belang aan. En wat die 30 kilometerzones betreft, daar zijn we voorstander van indien de situatie daartoe aanleiding geeft, zoals in het centrum van het dorp. Wel is het zo dat een dergelijke zone duidelijk als een 30 kilometerzone dient te zijn ingericht. Wij zijn voor een, al eerder aangegeven ook, constante wegsanering en dat wil zeggen, geen meermaals wisselende snelheden op straten, om in ieder geval de verkeersdeelnemers duidelijk te maken wat de snelheid is. Een duidelijke aangepaste wegindeling is daarbij van belang. En het zou de VVD niet zijn als we zeggen van, het is belangrijk om het betaalbaar te houden. Zodat het niet ten koste gaat van andere voor de gemeenschap belangrijke zaken. Ik wil eigenlijk zeggen dat indien wegen vrij recent zijn opgeknapt, waar mogelijk gewacht kan worden tot de invoering en aanleg. En wat ons betreft een wensenlijstje wat wij gelukkig op veel plaatsen in het verkeerscirculatieplan tegenkomen. En diverse onderdelen met voorgestelde wegaanpassingen, daar twijfelden we wat over. En we hebben ook veel vragen aan de wethouder en de portefeuillehouder gesteld. Dat heeft ertoe geleid dat wij van mening zijn dat er in ieder geval een goed of voldoende onderbouwd voorstel, dat erover nagedacht is en dat een voorstel voor ons op tafel ligt. Voor ons ook geen reden om een motie of een amendement in te dienen. En uiteraard hebben wij ook gekeken naar de andere moties en amendementen van de andere fracties en we begrijpen dat sommigen daarvan ingediend zijn. Maar op dit moment zien we geen aanleiding om die te steunen. Wellicht dat nieuwe inbreng vanuit de raad of het college ons daar nog op andere gedachten kan brengen en tot zover onze inbreng.

De voorzitter: Dan gaan we naar FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Het voorliggende verkeerscirculatieplan wekt de indruk dat het bijdraagt aan een betere verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid in onze gemeente. Maar als we naar de uitwerking kijken, moeten we helaas concluderen, dit plan lost de problemen niet op, het verplaatst ze slechts. Wat het plan in de praktijk doet, is verkeer weghalen op de ene plek om het te concentreren op een andere en vaak op wegen die daar niet voor zijn bedoeld. Woonstraten met veel inritten worden hoofdverkeersaders, zoals de Aalsmeerderweg. Vrachtverkeer wordt nauwelijks echt geweerd, maar gedwongen via andere routes die ongeschikt en onveilig zijn. Fietsers en voetgangers worden op sommige plekken juist meer in gevaar gebracht, doordat ze kruisen met zwaarder en sneller verkeer. We zien hierdoor geen verbetering, maar verslechtering van de verkeerssituatie op meerdere plekken in de gemeente. En daarnaast lijkt het plan nauwelijks rekening te houden met de toename van woningbouw, de groei van bedrijvigheid, veranderd mobiliteitsgedrag zoals meer fietsgebruik en elektrisch vervoer, of een structurele oplossing voor vrachtverkeer, zoals de logistieke hub. Een plan dat geen toekomst meeneemt, is per definitie tijdelijk en incompleet. En dit plan schuift problemen door in plaats van ze op te lossen. Het maakt het verkeer niet veiliger, maar op sommige plekken juist gevaarlijker. En dat mogen wij niet accepteren. Wat wij vragen is simpel, maak verkeersbeleid op basis van wat buiten echt gebeurt, niet op basis van wat Google zegt. Bescherm kwetsbare verkeersdeelnemers en denk vooruit, niet alleen in doorstroming, maar zeker ook in leefbaarheid. We roepen het college op om deze zorgen serieus te nemen, want dit plan moet over meer gaan dan lijnen op een kaart. Het gaat over hoe veilig je kind kan oversteken, hoe rustig jouw straat is en of je met vertrouwen de weg op kunt. Dan hebben wij bij de oordeelsvormende commissie suggesties ingediend, die met name inderdaad gingen over vrachtverkeer. Dat is helaas niet ter sprake gekomen. Wij hebben wel een reactie ontvangen van het college. Waarbij wij eigenlijk de reactie met de vraag wat de kop van de Aalsmeerderweg is, tekenend vonden voor de beantwoording hiervan. We vinden het jammer, maar we hopen wel dat het op een later tijdstip terugkomt, als er een onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheden om vrachtverkeer te weren uit bepaalde delen van Aalsmeer en zeker om te leiden naar de plaats waar ze naartoe moeten en dat dat niet door Aalsmeer heen is. Dan dienen wij een motie in. En deze motie had wat ons betreft ook vreemd kunnen zijn. Want het gaat over de veiligheid van voetgangers in Aalsmeer en Kudelstaart. En dat past niet eens alleen in het verkeerscirculatieplan, maar dat is veel breder. En we weten ook dat er wensen zijn voor bepaalde plekken om zebrapaden neer te leggen, zoals de oversteek hier van het Raadhuisplein naar de Marktstraat. Maar we hebben de motie aangepast. We hadden eerder een heel specifieke motie met ook locaties aangegeven, maar we hebben de motie aangepast om hem breder te trekken, om ook een onderzoek te doen naar andere locaties voor zebrapaden, maar ook bestaande zebrapaden te toetsen aan veiligheid. En dan noem ik bijvoorbeeld de ongelijke kruising op de Mijnsherenweg, maar ook te kijken naar een betere verlichting bij de zebrapaden. En die hebben we ingediend. Ik weet niet, moet ik nog ... Nee. Dan tot dusver, dank u wel.

De voorzitter: Ingediend. Dan tot slot GroenLinks-PvdA.

Mevrouw Lakerveld: Dank u wel, voorzitter. Als raadslid van GroenLinks-PvdA wil ik benadrukken hoe belangrijk het is dat we in heel Aalsmeer en Kudelstaart streven naar 30 kilometerzones als norm. Dit draagt direct bij aan verkeersveiligheid, leefbaarheid en een prettige woonomgeving voor onze inwoners. Met name rond scholen, drukke verkeerspunten is het essentieel dat we zorgen voor een veilige omgeving voor kinderen en ouderen, waar ze wonen. Autoloze zones, duidelijke oversteekplaatsen en lage snelheden kunnen een wereld van verschil maken. Wij zien met waardering dat de wethouder zich hier voor inzet en dat wordt gewaardeerd. GroenLinks-PvdA blijft zich inzetten voor meer verkeersbeleid waarin veiligheid en duurzaamheid vooropstaat. Dat onze kinderen veilig naar school kunnen fietsen of lopen zonder gevaar van te hard rijdend verkeer te hebben. Ik wil graag even reageren op de amendementen van D66. Eerste amendement over, even kijken, consistente snelheid, daar kunnen we ons in vinden. Daar gaan we ook positief over stemmen. Ander amendement, Waterfront, vinden wij ook absoluut een sympathiek amendement. Wij willen dat het verkeersveiligheidsplan als geheel juist al ingezet wordt voor meer 30 kilometerzones op alle plekken waar dat echt noodzakelijk is voor de veiligheid. We moeten dus voorkomen dat we met losse

aanpassingen dat zorgvuldige opgestelde evenwicht verstoren. Dus die amendementen gaan we niet ondersteunen. En FlorAalsmeer, jullie motie gaan we ondersteunen, die aangepaste motie. Dank daarvoor. En ik heb wel een reactie op verkeersveiligheid, die punten die u heeft ingediend. Wij steunen het idee om fysieke maatregelen en juridische verboden in te zetten voor vrachtverkeer. De logistieke hub verdient nader onderzoek, juist door gemeente zelf, ondanks de eerdere terughoudendheid. De participatie had een lage opkomst met inwoners en kan een goed voorstel zijn. De onderdeel over voetgangersvoorziening sluit aan bij onze inzet voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Wij steunen deze op hoofdlijnen en wat we wel belangrijk vinden is dat er wel uitvoerbare voorstellen komen. Dank u wel.

De voorzitter: Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn. Er zij geen vragen gesteld, maar het college heeft de gelegenheid om te reageren op de twee amendementen en de motie. Het woord is aan de portefeuillehouder wethouder Kabout.

Wethouder Kabout: Dank u wel, voorzitter. Misschien als eerste zou ik ook graag nog even de gelegenheid te baat willen nemen om ook de ambtelijke organisatie hartelijk te danken, van zowel Aalsmeer als Amstelveen, met het vele werk wat in dit product is gaan zitten. En ook dank voor alle inwoners en organisaties met het goed meedenken met dit plan. Dat wilde ik graag nog even zeggen. Dan de reactie vanuit het college op de ten eerste de twee amendementen van D66. Daar hebben we het in de commissie ook al kort over gehad. Voor wat betreft het eerste amendement, consistente snelheid, wat het college betreft is het vooral belangrijk de consistentie te zoeken in de functie van de weg en de inrichting van de weg. Dat zijn ook de landelijke normen, zoals die ook onder andere door CROW zijn opgesteld, en wat juist ook voor de herkenbaarheid van inwoners door heel Nederland belangrijk is. Dat we een eenduidige inrichting van wegen hanteren die passen bij het type, bij de functie en bij de inrichting van de weg. En met die normen in de hand komen wij op een andere uitkomst. Dus dat is dan de reactie. Of tenminste dat is wat het college betreft leidend, dus dat is in reactie op het eerste amendement, dus dat zouden wij anders zien als college. Voor wat betreft het amendement voor het Waterfront specifiek dat stuk weg, hebben we de vorige keer ook aangegeven, dat wat het college betreft als we dan naar die landelijke normen kijken zou dan voor dat type weg eerder juist die 50 gelden. Dat hebben we vorige keer ook al gezegd, dus dat is ook nu de reactie van het college. Er gelden nog een aantal andere zaken, bijvoorbeeld ook het verkeerslicht moet dan worden ingesteld op een lagere snelheid, wat ook effecten heeft, nog even terzijde. Dan ga ik naar de motie van mevrouw Keessen, FlorAalsmeer. U heeft de motie aangepast naar een onderzoek hebben wij gezien en in dat geval is dat wat ons betreft zeker uitvoerbaar. Dus dat pakken we graag op, mocht dat steun krijgen hier. Tot zover.

De voorzitter: Hartelijk dank. Kijk even rond of er behoefte is aan een tweede termijn. Dat is er, D66.

De heer Van der Tol: Dank u wel, voorzitter. Ik wilde inderdaad danken voor alle reacties op de amendementen en ik wil uiteraard daar nog even op reageren. Begin bij de consistente snelheid waar we over spraken. Dat geldt voor de hele gemeente en ook voor latere situaties, latere besluiten die niet in het plan staan. We nodigen u uiteraard uit om niet alleen te kijken naar de provinciale weg, waar die inconsistentie inderdaad is, maar ook breder te kijken en het college de ruimte te geven om ook op die manier andere wegvakken te bekijken. VVD. We hebben gehoord natuurlijk en ook begrepen dat u op die manier naar het wegvak kijkt, we hebben een stapje teruggenomen en gekeken naar, wat is de functie van dit gebied en wat willen we daar op een langere termijn mee bereiken? En dan zien we vooral de recreatie en sport en de verblijfsfunctie en niet de doorstroomfunctie van belang zijn. En ondanks dat de inrichting is zoals die is, hebben we dat minder zwaar laten meewegen in wat we er uiteindelijk mee willen. En dus inderdaad nodigen u ook uit daar nog heel even op te reflecteren. Flora, de kaders voor de voetgangers zijn grofweg lopend, moet je overal goed kunnen komen op een veilige manier, zoals ook verwoord in het plan. Dus dat is ook de ambitie zoals het college dat voor zich ziet. Klopt het dat uw plan, uw motie, vraagt naar onderzoek om daar maatregelen en locaties voor te vinden?

De voorzitter: FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Ja, dat klopt. Dat heb ik ook in de eerste termijn zo gezegd. Dank u wel.

De voorzitter: D66.

De heer Van der Tol: Dank u wel. Dan begrijp ik dat goed. GroenLinks, een consistente snelheid, we zijn blij dat we ons daarin kunnen vinden. We vinden het ook jammer dat Waterfront niet op die manier beschouwd is, nodigen u natuurlijk ook daar nog heel even op te reflecteren. Het college, we kenden uw standpunt natuurlijk uit de oordeelsvormende vergadering. En wat ik inderdaad opmerkte over de inrichting van de weg. Wij hebben inderdaad gekeken naar wat is de functie van dat gebied, hoe past dat wegvak in dat gebied en hoe sluit dat aan op de omliggende wegen? En zijn op die manier tot een GOW30 overweging gekomen, vandaar onze amendementen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Even een kritische vraag mijnerzijds. GroenLinks had net een toelichting gegeven waarom ze de motie niet steunden, maar u vraagt om reflectie. Ben even benieuwd wat u nog aanvullend dan wilt weten.

De heer Van der Tol: Dank u wel. Ik denk dat ik voldoende heb aan de toelichting.

De voorzitter: Het kan uit om scherp te zijn als voorzitter vanavond, zie ik. Dan gaan we verder naar het CDA.

De heer Van den Nouland: Dank u wel. Ik wil nog heel even terugkomen op de motie van Flor-Aalsmeer. Wij steunen dat ook, zeker nadat u hem wat breder getrokken hebt na het onderzoek. In het verleden heb ik begrepen is er ook al zoiets aan de orde geweest om onderzoek te doen daarnaar. Dus dat is prima. Verder wil ik toch reageren, het CDA is gewoon geen voorstander van al die wegen 30 kilometer maken. Er wordt een beeld geschetst dat het dan allemaal veiliger wordt. Ik wil dat beeld echt nuanceren. Ik heb wat ervaring daarin met nasleep van ongevallen. Ook in 30 kilometerzones gebeuren zeer ernstige dingen. Overstekende kinderen. Overal waar kruisend verkeer is, gebeurt van alles. Ik denk dat heel veel mensen niet blij zijn met die 30 kilometer. Dat is één. Twee is, waar ik me wel grote zorgen over maak, is het handhaven van die 30 kilometer. Ik ben toevallig eergisteren in de Jan van Galenstraat in Amsterdam geweest. Is een relatief drukke straat. Voor je het weet rijd je 7, 8, 39 kilometer. Daar hoef je echt geen moeite voor te doen. De huidige auto's die tegenwoordig allemaal heel groot zijn. Je voelt amper dat je snelheid maakt. En als we met zijn allen over die Oosteinderweg straks 30 kilometer gaan rijden, ik maak me daar grote zorgen over. Ik denk dat dat gewoon niet realistisch is. Tot zover.

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer.

De heer Koster: Dank u voorzitter. Ten eerste even een hele kleine correctie want in het systeem staat bij het amendement van D66 Waterfront, daar sta ik als medeondertekenaar in, maar dat is niet correct. We hebben daar in het begin wel eventjes met elkaar over van gedachten gewisseld, maar uiteindelijk zullen we dat amendement niet medeondertekenen. En het verzoek luidt om, voordat we het verkeerscirculatieplan in stemming brengen, even een korte schorsing inlassen. Dank u wel.

De voorzitter: Bij deze, goed dat u het memoreert, hij is inmiddels aangepast. De VVD.

De heer Bouwmeester: Dank u voorzitter. De aangepaste motie van FlorAalsmeer. Nu het niet meer eigenlijk uitvoering is, maar inderdaad een verzoek om, niet specifiek meer gericht op, dan is het wat ons betreft oké en zullen we die steunen. Als reflectie op D66. We hebben net eigenlijk al aangegeven dat wij vinden dat de wegen zodanig moeten zijn ingericht, dat het ook duidelijk zichtbaar is dat het een 30 kilometerzone is. A, dat is die niet bij het Waterfront. Net is

de term handhaving ook al genoemd, die had ik hier eigenlijk ook als knelpunt staan. En wij denken eigenlijk dat op het moment dat de wegen zo zouden blijven en de 30 kilometer van zou maken, dat een stukje schijnveiligheid ontstaat en dat er wellicht sprake is van meer onveilige situatie dan het nu is. Vandaar dat we hem niet steunen.

De voorzitter: FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Wij hebben eigenlijk alleen een vraag aan het CDA. U had een amendement aangekondigd waarin u aangaf tegen die 30 kilometer zonering te zijn. Die heeft u teruggetrokken, maar het is wel een heel belangrijk onderdeel van dit verkeerscirculatieplan, want het aannemen van de 30 kilometer op de Oosteinderweg betekent dat het verkeer eigenlijk richting de Aalsmeerderweg wordt geduwd en die dan drukker wordt. Wij steunen dat idee, dus als je nu toch dat verkeerscirculatieplan aanneemt, betekent dat wel dat die zones gewoon 30 kilometer worden. Hoe staat u daar dan tegenover?

De voorzitter: Het CDA.

De heer Van den Nouland: Dank u wel. Dat realiseren we ons natuurlijk. Dat is ook het enige punt in het circulatieplan waar wij als CDA, waar we gewoon moeite mee hebben. Dat heb ik ook in mijn eerste inleiding aangegeven, maar wij vinden het niet zwaarwegend genoeg om dan met het hele verkeerscirculatieplan niet akkoord te gaan. Uw vraag is, gaan we dan meer richting de Aalsmeerderweg? Ik sluit dat ook niet helemaal uit, maar de Aalsmeerderweg is al een verkeersader. In de oordeelsvormende vergadering heb ik ook al aangegeven dat we gewoon in de optiek van het CDA rekening moeten houden, het wordt gewoon drukker op al die wegen, dat kan niet anders. We gaan veel meer woningen bouwen, meer asfalt kunnen we er niet bijleggen. Dus dat is het grote probleem waar we hiermee zitten.

De voorzitter: FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Maar bent u het dan niet met ons eens dat er eigenlijk geen sprake is van een verbeterde circulatie met dit plan?

De heer Van den Nouland: Dat zal de praktijk moeten uitwijzen. Echt getallen van het aantal vervoersbewegingen over de Oosteinderweg en Aalsmeerderweg, die heb ik niet paraat, ik weet ook niet of ze er zijn. En zeker in de nieuwe situatie zullen we dat moeten monitoren.

De voorzitter: Tot slot FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dan komt een beetje een spreekwoord bij mij boven. Men dempt dan de put als het kalf al verdronken is. Dank u wel.

De voorzitter: En dan tot slot GroenLinks-PvdA. Geen behoefte. Verder geen vragen gesteld. College heeft reactie gegeven. Betekent dat we overgaan tot stemming, maar niet voordat we geschorst hebben op verzoek van Absoluut Aalsmeer. Hoelang denkt u ongeveer nodig te hebben? Vier hoorde ik, we schorsen voor vier minuten. Wij heropenen de vergadering en ik geef het woord graag aan Absoluut Aalsmeer, de heer Koster.

De heer Koster: Dank u, voorzitter. We vonden het toch een hele interessante discussie die ontstond in de eerste termijn en het elkaar bevragen op standpunten. Dus we hebben met elkaar stemgedrag als fractie afgesproken en alhoewel we tegen het verkeerscirculatieplan als zodanig als plan tegen zullen stemmen, laat het onverlet dat alle moties die een positieve bijdrage kunnen leveren aan een verbetering van het plan, onze instemming zullen krijgen. Dus dat is onze conclusie. Dank u wel.

De voorzitter: Dank voor die reactie. Ik denk dat we dan over kunnen gaan tot stemming. Dat brengt ons eerst bij de twee amendementen van D66. De verstrekkende gaat eerst. Dat is het amendement Waterfront GOW30 en u stelt voor de tekst te vervangen voor de volgende. Dat is

		dat de volgende wegen worden afgewaardeerd naar GOW30, te weten de Stationsweg, de Stommeerweg, de Kudelstaartseweg tot de Bachlaan komende uit de Oosteinderweg. En die aanpassing tevens te wijzigen op de kaart. Wie is er voor dit amendement? Dat zijn D66 en FlorAalsmeer. Daarmee is dit amendement verworpen. Dan gaan we naar het amendement Consistente snelheid. Daarbij stelt u voor het verkeerscirculatieplan van Aalsmeer aan te passen door op pagina 29 onder het kopje Nieuwe wegcategorisering na de derde alinea eindigend met de woorden goed denkbaar, de volgende tekst toe te voegen en dat gaat om het volgende dus. In het kader van de verkeersveiligheid en de snelheidshandhaving is het ook van belang dat er sprake is van een logische en consistente wegcategorisering. Waar op een kort traject sprake is van meerdere verschillende wegcategorieën, draagt dit bij aan zowel onduidelijkheid en verkeersonveiligheid, ook kan dit handhavingsproblemen met zich meebrengen waar er onduidelijkheid bestaat waar er precies wel en niet sprake is van de betreffende wegcategorie. En bij de keuze voor we categorieën zal er dus uitgegaan worden van het principe dat waar er logischerwijs sprake is van een wegtraject, er ook een wegcategorie zal gelden. Wie is er voor dit amendement? Dat zijn de fracties D66, GroenLinks en Absoluut Aalsmeer en daarbij is de amendering verworpen. Drie, zes, vier is tien, van de drieëntwintig. Kunt u nog een keer uw stem uitbrengen? Wie is er voor dit amendement? Daarmee is die amendering verworpen. Dan gaan we naar het voorstel zoals ingediend door het college. Wie is het voor het voorstel? Dat zijn de partijen CDA, D66, GroenLinks-PvdA en VVD. Daarmee is het voorstel aangenomen. En dan tot slot hebben we de motie van FlorAalsmeer. Wie is er voor deze motie? Dat zijn alle partijen en daarmee is een motie aangenomen.
Rb-7		**Vaststellen Masterplan Energie** De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 7, het vaststellen van de Masterplan Energie. En de spreekvolgorde brengt ons bij het CDA. De heer Van Willegen: Dank u wel, voorzitter. Om niet in herhaling te gaan vervallen, het CDA heeft in de commissievergadering, zowel in de beeldvormende als in de oordeelvormende commissie, haar steun aan dit plan al uitgesproken. We hebben daar al in aangegeven dat we het een mooie weg vinden om naar een energieneutrale en een, hoe heet dat, CO2-neutrale omgeving te gaan. Wij hebben daarin ook verteld dat we graag willen dat er een publieks-vriendelijke versie komt, waar het goed leesbaar is. En wij hebben daar eigenlijk verder niet zoveel aan toe te voegen in de eerste termijn. De amendementen en de moties zijn niet ingediend nog, dus ik denk ook dat ik daar de eerste termijn niet zoveel over kan zeggen. Dus daar kom ik in tweede termijn hopelijk nog even op terug. Dank u wel. De voorzitter: Dan gaan wij naar Absoluut Aalsmeer. De heer Koster: Dank u voorzitter. Om maar direct met de deur in huis te vallen, onze fractie is maar weinig tevreden over dit plan. Wat wordt besproken heet een Masterplan Energie, maar als inwoner van Aalsmeer zou ik zeggen, dit leest vooral als een technisch beleidsdocument. De betrokkenheid van inwoners lijkt vooral in de marge te zitten. Waar zijn de verhalen, de voorbeelden en de dilemma's waar Aalsmeerders echt iets van merken? En de naam spreekt niet aan, vanuit inwoners gezien. Het is een paar inwoners gevraagd, waar denk je dan aan bij dat masterplan? Dan krijg je antwoorden als zonnepanelen of zonneparken, windenergie. Wat het precies is, dat is veel mensen onduidelijk. Denk ook eens aan de titel als, op weg naar een duurzame toekomst, onze energieopgave en wat dat betekent voor Aalsmeerders of eerste stap in een energietransitie, een basis voor nadere dialoog. Om die reden hebben we een amendement ingediend om de titel van het document te wijzigen in, op weg naar een duurzame toekomst in Aalsmeer en Kudelstaart. Met als ondertitel, onze energieopgave en wat dat betekent voor de inwoners. In totaal zijn 67 pagina's nodig om dit allemaal te beschrijven. Waar is de management samenvatting? Wat is in het heel kort het doel van dit document? Waarom doen en willen we dit als Aalsmeer? En niet omdat het moet van Europa of de overheid, maar omdat, zeg het maar. Wat is het effect op onze inwoners en wat zijn de gevolgen voor onze inwoners? Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat het geen stress en hoofdbrekens oplevert voor onze inwoners, maar dat er stapsgewijs voor wordt gezorgd dat we met elkaar het doel

		halen. Absoluut Aalsmeer is natuurlijk niet tegen een plan voor de toekomst en hoe we gebruik kunnen blijven maken van energiebronnen. En vanuit dat perspectief zien we dat energie ons allemaal raakt. Via de maandelijkse rekening tot aan keuzes over hoe we wonen, werken en reizen. Juist daarom is het jammer dat dit plan weinig zegt over wat het voor onze inwoners betekent. Als dit echt een masterplan wil zijn, moeten we ook meesterschap tonen in communicatie, betrokkenheid en zicht geven op de sociale gevolgen. Dat missen wij. Maar er zijn ook positieve punten te noemen. Er is daadwerkelijk een co-creatie proces doorlopen, met sessies met een kerngroep met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties via structurele samenwerking. Er is enige aandacht voor actie voor inwoners, zoals isolatie, energiearmoede en energiecoaches. In de opzet worden emotie en urgentie goed benoemd via het citaat van de kinderburgemeester. Inhoudelijke onderbouwing door CE Delft, er zijn emissieprognoses en CO2-doelen opgenomen en er is zicht op instrumentarium zoals een energieloket, campagnes, collectieve warmteoplossingen. Maar aan de andere kant zijn er ook knelpunten of gemiste kansen. De naam Masterplan Energie wekt de verwachting van een allesomvattend regievoerend document, maar de inhoud is nog sterk beleidsmatig en mist herkenbaarheid voor de gemiddelde inwoner. Het suggereert een bindend integraal uitvoeringsplan en in werkelijkheid is het een kader met beperkte concrete of doorrekenbare projectplannen. Slechts enkele plannen zijn gekwantificeerd. De impact op het dagelijkse leven van inwoners is vaak impliciet en er is weinig verhalende of toegankelijke uitleg wat dit betekent voor de inwoners. En niet alle thema's zijn behandeld in co-creatie en dat wordt alleen in de kleine letters uitgelegd. Bijvoorbeeld mobiliteit en elektriciteit. Het plan heeft geen duidelijke investering of kostenraming voor inwoners, er wordt totaal niet ingegaan op wat inwoners kunnen verwachten aan individuele kosten, subsidies of terugverdientijden. En verouderde of incomplete emissiegegevens. De CO2-uitstoot uitstoot cijfers zijn gebaseerd op data uit 2021 met ontbrekende onderdelen die zijn ingeschat. Er wordt ook erkend dat de data niet volledig is, maar waarom zou je dan een plan hierop baseren? De industrie wordt buiten beschouwing gelaten en de verduurzaming van de industrie, verantwoordelijk voor zes procent van de uitstoot, wordt geheel aan het Rijk overgelaten. Hier ontbreekt lokale regie. Dat zouden we toch ook niet moeten willen. En wat missen we verder vanuit het perspectief van de inwoners? Concreet handelingsperspectief per wijk of type woning. Er staat niet, als u in de rijtjeswoningen in Hornmeer woont, kunt u dit verwachten. Of voor een flatbewoner geldt, vul maar in. Dit maakt het moeilijk voor inwoners om te weten wat hen te wachten staat. Een duidelijke tijdlijn per wijk of doelgroep. De inwoners willen graag weten en hebben er recht op, wanneer gebeurt er iets in mijn buurt? Die planning ontbreekt. Er staat alleen dat de grote versnelling in 2030 moet plaatsvinden. Het document is behoorlijk technisch en beleidsmatig, er is geen publieksversie, infographic of toegankelijke vertaling van het plan. Terwijl dat juist vertrouwen kan geven. Wie kan en gaat dit lezen, begrijpt dat wat gevolg of mogelijkheden zijn voor zichzelf. Weinig echte participatieve invloed in de vervolgfase. Er wordt veel gesproken over co-creatie, maar hoe inwoners daadwerkelijk mee blijven beslissen in uitvoering en prioritering blijft vaag. Om aan dit gemis tegemoetkomen is een amendement ingediend met de oproep te komen tot een leesbare publieksversie, waarin de effecten en keuzemogelijkheden voor inwoners duidelijk wordt gemaakt. En dan verder over de financiën. Er is geen volledige kostenraming opgenomen in het masterplan. Wat wel in het plan staat, een beknopte notitie over financiering in bijlage B, met algemene uitgangspunten over risicobeheersing, financieringsopties voor de gemeenten en subsidies. En verwijzingen naar bestaande instrumenten, zoals landelijke subsidies, rentevrije leningen, gemeentelijke kortingsregelingen en financieringsmogelijkheden, die nader worden verkend. Maar wat ontbreekt? Een totaalplaatje van wat het hele plan kost tot 2050. Wat zijn de geraamde totale kosten van het plan tot 2050? En een inschatting per thema, zoals warmtenet glastuinbouw of energie armoedebestrijding. Een indicatie van kosten per huishouden of wat bewoners gemiddeld moeten investeren. Dat is toch echt iets waar we als AA veel belang aan hechten. Met welke kosten moeten de inwoners nu rekening houden? En tot slot een dekkingsoverzicht, wie betaalt nu wat? Gemeente, inwoners, bedrijven, de overheid? En wat zijn de kosten voor de gemeente qua personeel en middelen? Om dit te bereiken is een amendement ingediend met de oproep aan het plan een toevoeging te hechten dat uitgaat van de diverse kosten die het plan met zich meebrengt. En verder vragen wij ons af of elk huishouden in Aalsmeer fossielvrij kan worden. Dat haal ik niet echt uit het plan. Technisch gezien is het op termijn vast mogelijk. Er zullen mogelijk uiteindelijk voor vrijwel elk

		woningtype technische oplossingen beschikbaar zijn, via een warmtenet, all-electric of hybride warmtepomp en lokale opwek door middel van zonnepanelen. Maar mogelijk is niet hetzelfde als haalbaar en betaalbaar voor iedereen. Wat zijn dan de beperkingen of knelpunten? De kosten per huishouden verschillen enorm. Woningen met een slecht energielabel, E, F en G, vragen grote investeringen. Het is dus duurder en betreft ook vaak huishoudens die toch al minder te besteden hebben. Huishoudens met lage inkomens hebben minder toegang tot leningen of eigen middelen. En in de particuliere huursector is het zogenaamde split incentive een probleem. De verhuurder moet investeren, maar de huurder profiteert van de lagere rekening. Het masterplan erkent deze ongelijkheid, maar biedt nog geen oplossing op maat. Ten tweede, de infrastructuur is nog niet klaar. In sommige buurten is het elektriciteitsnet overbelast. Het aanleggen van warmtenetten kost jaren aan voorbereiding en in de lintbebouwing of buitengebieden is de aanleg van collectieve voorzieningen ruimtelijk en financieel bijzonder lastig. En ten derde, er is geen zekerheid over de betaalbaarheid op huishoudniveau. Het plan zegt dat het woonlastenneutraal zou moeten zijn, maar er is geen concrete kosteninschatting per woningtype, geen gegarandeerde financiële ondersteuning en geen duidelijk tijdspad wanneer bepaalde keuzes moeten worden gemaakt. Hoe kun je dat dan aangeven, woonlastenneutraal? Concluderend is het momenteel voor veel huishoudens nog niet realistisch om fossielvrij te worden zonder extra hulp, regie of middelen. En het is zelfs de vraag of dit te realiseren is binnen de afspraken die Europees of mondiaal zijn gemaakt. Voor sommigen zou dat lukken met bestaande regelingen, anderen hebben ondersteuning nodig. Of wachten op collectieve voorzieningen. En voor een deel is het nu gewoon weg te duur en technisch niet haalbaar. Wat kan dan vanuit die conclusie wel gedaan worden? Een scenarioanalyse per wijk of woningtypen opstellen lijkt ons heel zin zinvol. Bijvoorbeeld wat kost het om in Hornmeer over te stappen op all-electric? Ervoor zorgen dat het sociaal domein wordt betrokken bij de uitvoering. Energiearmoede en duurzaamheid moeten hand in hand gaan. Vragen om een eerlijkheidparagraaf in vervolg dossiers. Wie kan meedoen, wie niet? En hoe vangen we dat op samen? Wij vinden dit heel zinvol voor alle inwoners. Dus vragen we via een amendement om een individuele toets in te voeren. Dat betekent dat we het college vragen om voor elke vervolgfase van het energiebeleid expliciet te beantwoorden, wat betekent het voor de inwoners per doelgroep, wat kost dit voor een gemiddeld huishouden en hoe worden de mensen ondersteund? Zo'n inwonerstoets helpt voorkomen dat beleid over mensen heen wordt uitgerold. Meer sturen op wijkgerichte aanpak met participatie, dat kunnen we het college vragen. Wanneer krijgt elke wijk duidelijkheid, welke buurten gaan eerst, welke techniek krijgt de voorkeur en wanneer wordt de wijk betrokken? Inwoners willen namelijk geen abstract 2050 verhaal, maar weten wat er morgen gaat gebeuren in hun straat. En dit impliceert ook dat we het financiële aspect in beeld brengen. Als raad hebben we immers recht op inzicht in wat het Aalsmeer gaat kosten qua ambtelijke inzet, cofinanciering en subsidies. En hoe het college wil omgaan met de risico's en welke hefboomprojecten zijn, bijvoorbeeld collectieve inkoop of pilot buurten. Vandaar weer de vraag aan het college om een jaarlijkse financiële voortgangsrapportage voor het masterplan. En weer niet onbelangrijk, graag met klem, een toegankelijke publieksversie van het plan. Inwoners haken af bij lange rapporten met beleidstaal, dus willen we een publieksversie met een overzicht per wijk, voorbeelden uit het dagelijks leven, visuele uitleg en directe links naar ondersteuning of acties. Al met al bespreken we vandaag een ambitieus plan met een grote titel, Masterplan Energie. Maar als we vanuit Absoluut Aalsmeer kijken naar dit plan, dan missen we richting, helderheid en houvast, vooral voor de inwoners. En nogmaals kort de kernpunten van de kritiek. De titel dekt de lading niet. Wat we voor ons hebben is een beleidsrichting, geen uitgewerkt masterplan met concrete projecten kosten, tijdlijnen of keuzes per wijk. En de inwoners missen handelingsperspectief. Wat betekent dit plan voor mensen in een tussenwoning in Hornmeer of een flat in de Stommeer? Wanneer moeten zij iets doen en wat gaat dat kosten? En ten derde, de kosten zijn onduidelijk. Er is geen raming per thema, geen gemiddelde kosten per huishouden en geen dekkingsoverzicht. Zonder dit blijft het abstract en risicovol. We staan als gemeente aan de vooravond van een enorme transitie. Dan moeten we durven zeggen waar we heen willen, maar vooral wat dat concreet betekent voor onze inwoners. Dat is nu onvoldoende helder. We roepen het college en de raad dan ook op om dit plan scherper en eerlijker te maken. Dank u wel.

De voorzitter: Hartelijk dank. De vier amenderingen staan op het scherm, voor degenen die de administratie willen volgen. Dan gaan we naar de VVD. De heer Fransen.

De heer Fransen: We mogen toch interrumperen of niet? Dank u wel. Ik heb twee vragen, een procedurele vraag en een inhoudelijke vraag. De procedurele vraag is, ik vond het een heel interessant betoog, maar ik had dit ontzettend graag in de oordeelsvormende commissie gehad. Toen heeft u gewoon niets gezegd, dus ik ben even benieuwd waarom u dat nu brengt. Want dit zou eigenlijk de oordeelsvorming moeten zijn. Wat is uw overweging geweest? En de inhoudelijke vraag is, ik hoor u over participatie praten. Aan de ene kant heeft u het over, het is een co-creatie proces geweest, is uitgevoerd, waren veel mensen. En aan de andere kant zegt u, de participatie was slecht. Ik vat het even kort samen. Naar ons idee, participatie is nooit geweldig. Is altijd ingewikkeld, maar we hebben het slechter gehad. Dit was volgens mij een goede vorm. Ik ben dan even benieuwd, wanneer is wat u betreft participatie dan wel geslaagd?

De voorzitter: Zijn heel veel vragen. Even scherpen, de oordeelsvormende commissie. Kunt u natuurlijk een bijdrage doen om uw mening te vormen, u hoeft het daar niet te geven. Maar ik begrijp dat u ook eigenlijk zegt, als u deze mening had gegeven, had dat mijn oordeel mede kunnen vormen. Even voor de ordentelijkheid. De heer Koster.

De heer Koster: Dank u, voorzitter. Dat is dan spijtig dat we die gedachtewisseling op dat moment niet hebben niet kunnen voeren. Maar het zij zo en wij hadden de tijd nodig om dit plan zo goed te bestuderen en de zaken zo helder voor onszelf ook te verwoorden, dat we die vergaderingen ook nodig hadden om onze eigen gedachtes netjes op een rijtje te krijgen. Dus volgende keer beter. U zegt dat ik de participatie slecht heb genoemd. Dat heb ik niet gezegd. Een aantal fractieleden van Absoluut Aalsmeer heeft de grote bijeenkomsten bijgewoond. Ik heb er zelf ook een of twee bijgewoond. Het waren grote bijeenkomsten met een grote vertegenwoordiging vanuit alle lagen van de inwoners. Waar we vooral voor pleiten, is dat we dit plan helderder en duidelijker moeten krijgen. Onder andere via een publieksversie om straks ook wijkgericht een aanpak te publiceren. En ik kan me voorstellen als je ergens aan De Linten woont, dat je heel andere vragen hebt dan dat je in de Hornmeer of in het dorpscentrum woont. Dus ik denk dat de gemeente straks in het vervolg en in het uitvoeren van dit plan, heel aan het begin al de wijken moet gaan benaderen als er concrete plannen zijn om een deel van de gemeente aan te pakken. Dus die participatie die moet echt heel goed vorm krijgen en al heel vroeg in het proces een plek krijgen. Dat is de intentie.

De voorzitter: Voldoende beantwoord? Dan gaan we naar de VVD.

Mevrouw Vleghaar: Dank u wel, voorzitter. Het Masterplan Energie. De VVD is van mening dat dit plan een gedegen stuk is, waarbij de input van tal van organisaties, deskundigen, bedrijven, bewoners en belangstellenden verwerkt zijn. Is het plan masterplan nu af? Nee. Heeft het masterplan al een oplossing voor iedereen? Wederom nee. Maar dat staat ook al in het masterplan zelf. Wil de gemeente haar eigen doelstelling halen, dan zal zij nu al stappen moeten gaan zetten. Terwijl er nog veel uitgezocht en bedacht moet worden, maar niets doen is geen optie. Staat de VVD achter alles in het masterplan? Dat ligt genuanceerd. Zoals bij alle grote plannen en transities is de financiële component moeilijk te doorgronden of te garanderen. In de stukken staat dat het Rijk een groot deel financiert en dat de gemeente zelf ook een potje gereserveerd lijkt te hebben. Dit zou voldoende moeten zijn, volgens de wethouder. Als politieke partij die graag een solide financiële koers vaart, zien we risico's op ons afkomen. En we willen de wethouder nogmaals op het hart drukken om voorzichtig om te gaan met het geld. De VVD heeft nog een zorg. Wij zijn geen voorstander van velden vol zonnepanelen. Zonnepanelen prima, maar dan op het dak, een gevel of bovenop een carport. De VVD is ook geen voorstander van windmolens in de gemeente. Windenergie prima, maar niet in Aalsmeer, Kudelstaart. Er zijn drie RES-zoekgebieden voor energieopwekking aangewezen. De VVD wil liefst de zekerheid dat deze gebieden niet gebruikt gaan worden voor zonneweides of plaatsen van windmolens. We worden dan graag betrokken in het besluit als de vraag ooit gaat spelen. Al met al positief over het Masterplan Energie, met enige voorbehouden. Op de moties en amendementen komen we in de tweede termijn even terug.

De voorzitter: FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Het Masterplan Energie, een belangrijk onderwerp, want de toekomst van onze leefomgeving, onze energiekosten en onze natuur staat op het spel. Maar achter de mooie woorden en grote ambities van dit plan zitten serieuze zorgen en daarom vragen wij aandacht voor wat er niet of nauwelijks in het plan staat. En we spreken hierbij namens inwoners die zich zorgen maken over de natuur, de betaalbaarheid van deze plannen en de ongelijke verdeling van lusten en lasten. Voor een gemeente met zoveel natuur, zoals de Westeinderplassen en het veenlandschap, is het ronduit schokkend dat dit masterplan geen enkele serieuze aandacht geeft aan de gevolgen voor flora en fauna. Aquathermie uit de Westeinderplassen wordt genoemd, maar wat doet dit met het waterleven? Er is geen natuurparagraaf, geen ecologische impactanalyse en geen plan voor biodiversiteitsherstel. Ook hittestress en vergroening worden globaal genoemd, maar zonder concrete acties. Als we spreken over duurzaamheid, moeten we dat niet versmallen tot CO2-reductie. Zonder gezonde natuur is er geen klimaatbestendige gemeente. Windmolens en zonneparken worden gepresenteerd als de oplossing, maar dat beeld klopt niet helemaal. Windmolens doden jaarlijks duizenden vogels, waaronder roofvogels en trekvogels. Ze verstoren het gedrag van vleermuizen en veroorzaken desoriëntatie bij dieren door infrasoon geluid en slagschaduwen. Zonneparken nemen kostbare ruimte in beslag, verarmen de bodem en vormen doorgaans een monocultuur waar weinig leven mogelijk is. De productie van zowel windmolens als zonnepanelen vereist grote hoeveelheden aardolie, metalen en energie. Vaak gewonnen onder niet-duurzame omstandigheden en recycling is een groot probleem. Met name turbinewieken worden nauwelijks hergebruikt, maar begraven. Toch wordt in het masterplan met geen woord gerept over juist deze ecologische schade. En dat is onbegrijpelijk en vinden wij ook onaanvaardbaar. In het plan staat dat de energietransitie woonlastenneutraal moet zijn. Dat klinkt goed, maar nergens lezen we wat dit concreet betekent voor de inwoners. De kosten voor isolatie, warmtepompen en aansluiting op een warmtenet kunnen snel oplopen tot duizenden euro's per woning. En voor veel huurders ligt de regie bij de verhuurder en dat levert vertraging, ongelijkheid en frustratie op. Bedrijven worden actief gesteund en krijgen collectieve voorzieningen, maar inwoners moeten zelf investeren, zelf regelen, zelf betalen, met vage beloftes van subsidies. Kortom, de lasten zijn individueel en de baten collectief. Dan het elektriciteitsnet, dat zit aan zijn limiet in Aalsmeer en Kudelstaart. We willen allemaal van het gas af, elektrisch rijden, warmtepompen gebruiken, maar het net kan dat niet aan. En dan gebeurt er dit. De wethouder vertelde onlangs trots dat bij hem in de wijk nieuwe elektriciteitskabels zijn gelegd. Zelfs door zijn voortuin. Prima. Maar waar zijn de plannen voor de lintbebouwing in Aalsmeer en Kudelstaart? Niets hiervan in het plan. Die wijken met smalle straten en verspreide huizen worden nu volledig genegeerd. Geen nieuwe kabels, geen infrastructuur en geen oplossingen. De realiteit is simpel als bedrijven straks collectieve energiehubs krijgen, krijgen zij ook voorrang op stroom. En de gewone inwoner, die wacht of die valt stil. Dit is niet de energietransitie van samen, dit is de energietransitie van eerst de sterken en dan misschien de rest. Voorzitter, dit masterplan heeft mooie ambities, maar mist eerlijkheid, realiteitszin en respect voor natuur en bewoners. FlorAalsmeer vraagt daarom de raad ook met klem, dringend, niet blind in te stemmen, maar een ecologische impactanalyse van windmolens te eisen, zonneparken en warmteprojecten, de kosten per huishouden inzichtelijk te maken, inclusief worstcasescenario's. Garandeer dat lintbebouwing en kwetsbare wijken niet worden vergeten. Biedt een plan voor gelijke toegang tot het elektriciteitsnet, zonder voorrang voor bedrijven. En zorg dat natuur en biodiversiteit integraal onderdeel worden van het energiebeleid. Duurzaamheid zonder rechtvaardigheid is geen duurzaamheid. En klimaatbeleid dat de natuur negeert, is geen oplossing. Maar slechts uitstel van de echte problemen. Dank u wel. Hartelijk dank u wel...

De voorzitter: Hartelijk dank. Even concrete vraag, u roept de andere fracties op om in de vorm van te eisen, geluid erin te geven. U heeft zelf geen amendement of motie toch?

Mevrouw Keessen: Nee, dat doen we niet. Eigenlijk vragen we aan de andere fracties om tegen dit plan te stemmen. Dank u wel.

De voorzitter: Heel helder. GroenLinks-PvdA.

De heer Fransen: Dank u wel, voorzitter. Wij zullen zeker niet blind voor of tegen dit voorstel stemmen, maar zeer weloverwogen. Voorzitter, voordat ik op de moties inga eerst dit, de energietransitie is niet iets dat ons overkomt. Het is een gezamenlijke opdracht en in Aalsmeer ligt daar nu het Masterplan Energie voor. We zien dat dit plan een belangrijke stap, een stevig raamwerk is, waar wij als raad mee verder kunnen. Tegelijkertijd zien we ook dat het nog wringt. Er zijn heel veel open einden over haalbaarheid, betaalbaarheid en uitvoering. GroenLinks-PvdA staat voor een energietransitie die rechtvaardig is, die uitvoerbaar is en die gedragen is door de samenleving. Een visie waarin niemand wordt achtergelaten, waarin kennis centraal staat en geen meningen. En waarin de raad zijn controlerende en kaderstellende rol serieus kan nemen. Daarom dienen we vanavond drie moties in die de koers van het masterplan niet tegenwerken, maar juist versterken, dat is ons doel. De eerste motie, warmtestrategie van richting naar realiteit. Het masterplan zet stevig in op warmtenetten, maar erkent zelf dat er nog veel onduidelijk is over de bronnen, over de temperatuur, over de kosten en over de technische uitvoerbaarheid. CE Delft heeft het opgeschreven op pagina 31. En het college werkt daaraan, maar pas in 2026. Deze motie vraagt om dat onderzoek nu al te laten uitvoeren, zodat we als raad in positie blijven om richting te geven. Zodat inwoners en bedrijven niet pas na de besluitvorming te horen krijgen wat er allemaal gaat betekenen, maar vooraf. Warmtenetten kunnen een goede oplossing zijn. Maar dan moeten we wel weten of het hier kan, technisch en financieel. Dat is de eerste motie. De tweede motie, windstil of niet, geef inzicht in de gevolgen. Windenergie ligt gevoelig. We horen dat ook vanavond. Dat weten we. In het raadsprogramma staat dat Aalsmeer nu geen windmolens wil, tegelijkertijd zegt CE Delft dat wind op systeemniveau essentieel is. Wat zijn dan de gevolgen als we wind uitsluiten? Hoe beïnvloedt dat de haalbaarheid van onze doelen? Welke alternatieve bronnen zijn dan nodig en wat betekent dat voor de netbelasting? En niet onbelangrijk, voor de rekening van bewoners en bedrijven? De motie vraagt alleen om inzicht, zodat we met open vizier besluiten hierover kunnen nemen, ook als het lastig ligt. Want weten is beter dan gissen. En als ik twee fracties zich daarnet over hoor uitspreken, mocht uit een dergelijk onderzoek komen dat windmolens een slecht idee is, dan zullen wij als eerste dat erkennen. Maar ik hoop dat we met elkaar een onderzoek hebben waar we de uitslag durven te erkennen van een onderzoek. En ik hoop ook dat als dit onderzoek uitgevoerd wordt ... Mevrouw Keessen noemde net een aantal nadelen van windmolens, maar er is een nieuwe generatie windmolens, die heel veel van die nadelen inmiddels oplost. Dus als dat uit het onderzoek komt, dan hebben we een open en eerlijke vergelijking en daar zoeken we naar.

De voorzitter: Mevrouw Keessen, interruptie.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Dan zou ik graag van GroenLinks willen horen over welke voordelen u het dan heeft ten opzichte van de windmolens nu. Betekent dat minder vogels bijvoorbeeld die worden gedood door die windmolens?

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Er is een nieuwe generatie windmolens die bij een bepaalde zoninslag zichzelf uitschakelen. Er is een nieuwe generatie windmolens die geluiden uitzend, waar vogels niet doorheen vliegen en die mensen niet horen. Dus daar zijn allerlei technologische ontwikkelingen op dat gebied die wel nuttig zijn om die mee te nemen.

De voorzitter: Gaat u verder.

De heer Fransen: En de derde motie, iedereen kan meedoen. Verduurzaming is noodzakelijk, ook voor particuliere koop- en huurwoningen. Maar juist daar ontbreekt nu nog een plan. Tegelijkertijd zegt het masterplan zelf, iedereen moet kunnen meedoen. Energiearmoede moeten we voorkomen, alsof er energiearmoede is ten opzichte van gewoon armoede. Deze motie vraagt om een verkenning van mogelijke financiële arrangementen. Van wijkgerichte subsidies tot leningen en ondersteuningen van VvE's. Niet om alles morgen te regelen, maar om

nu al in kaart te brengen wat er kan en wat er niet kan. Zodat bewoners duidelijkheid krijgen en zodat ook mensen met een smalle beurs mee kunnen doen aan deze transitie. Niet pas als laatste, maar van het begin af aan. We staan voor een belangrijk moment. De keuzes die we nu maken bepalen niet alleen de richting van ons energiebeleid en niet de inrichting, maar het gaat om de richting, maar ook het vertrouwen dat inwoners in het beleid zullen hebben. In het stuk staat woonlastenneutraal en dat is een term die verder niet uitgelegd wordt. En je zou kunnen zeggen, woonlastenneutraal is dat ten opzichte van de huidige kosten die je maakt voor energie of is dat ten opzichte van de verwachting als je niets doet? Dus wat is woonlastenneutraal? Het is wel goed om dat te onderbouwen en te beschrijven wat je daarmee bedoelt. En als je het hebt over woonlastenneutraal ten opzichte van de huidige kosten die je maakt voor energie, dan denk ik dat dat heel ingewikkeld wordt, tenzij je aan de belastingknoppen draait. We zien dat er nog vele vragen zijn over techniek, over kosten, over eerlijkheid. Juist daarom is het belangrijk dat we als raad grip houden, dat we op tijd weten waar we aan toe zijn en dat we voorkomen dat bewoners pas achteraf horen wat er eigenlijk besloten is. Met deze drie moties zorgen we naar ons idee voor deze duidelijkheid. We zorgen ervoor dat onze plannen uitvoerbaar zijn, dat ze betaalbaar blijven en dat mensen niet worden buitengesloten. Ze sluiten aan op wat experts van CE Delft al constateren, ze zijn zorgvuldig afgestemd met het college en die zal daar straks ook nog wat van zeggen denk ik. En ze geven ons als raad de mogelijkheid om echt richting te geven en te toetsen. Bovenal geven deze moties iets terug aan onze inwoners, duidelijkheid, vertrouwen en het gevoel dat ze mee kunnen doen. Of je een huiseigenaar bent die zijn woning wil verduurzamen, een bewoner die zich zorgen maakt over de kosten, of iemand die zich afvraagt of het allemaal wel haalbaar is. Deze moties maken het verschil, denken wij. Laten we vanavond kiezen voor samenwerken op dit gebied, op basis van kennis en een rechtvaardige koers. Wat ons voorligt, Masterplan Energie, het is geen plan, het gaat niet snel genoeg, het gaat niet ver genoeg, het is niet concreet genoeg, maar het is wel een plan wat verlopen is volgens de opdracht die we gegeven hebben met betrekking tot participatie. En daar hebben we ook een schatplicht aan als raad. Laten we kiezen voor samenwerking. En ik vraag u om de moties te steunen. Dank u wel.

De voorzitter: Dan tot slot in de eerste termijn, D66.

Mevrouw Geisler: Dank u wel, voorzitter. De overheid wil ervoor zorgen dat in 2050 alle gebouwen duurzame warmtebronnen gebruiken voor warm water en verwarming, bijvoorbeeld via warmtenetten of warmtepompen, en dus geen gas meer om zo minder afhankelijk te worden van andere landen. Dat betekent anderhalf miljoen woningen aardgasvrij in 2030. En daarom moet er per gemeente een plan komen voor warmtetransitie in die gemeente. En Aalsmeer wil daar vorm aan geven middels het Masterplan Energie voor de gemeente Aalsmeer. Dit plan is volgens verschillende stappen tot stand gekomen. Namelijk de eerste stap is, dat men gekeken heeft naar het vaststellen van de huidige situatie. Vervolgens is er een enorme co-creatie op gang gekomen met lokale ondernemers, inwoners, belanghebbenden. Het waren grote bijeenkomsten, dat hebben we allemaal gezien. En daaruit zijn zes thema's gedestilleerd. En die zes thema's die gaan over verschillende gebieden, namelijk energiebesparing. En daarin zitten natuurlijk ook dingen als isolatie, de betrokkenheid van woningbouwcorporaties en de activiteit van energiecoaches. Warmte en koude. Hoe gaan we waterenergie inzetten? Klimaatneutrale bedrijventerreinen. Bewoners en ondernemers op weg, en daarin wordt beschreven hoe de gemeente kan ondersteunen in de energietransitie. En hoe de gemeente bewustzijn creëert bij alle betrokken partijen. Verder hebben we nog mobiliteit en lokale opwek van elektriciteit. Dit betekent dat we een solide basis hebben om invulling te gaan geven aan de uitvoering, middels de uitvoeringsplannen die strakjes komen. En op die manier is dit plan een kantelpunt. We stellen vandaag vast waar we vandaan komen en wat we met de lokale gemeenschap kunnen waarmaken op de thema's. We kunnen er nu mee aan de slag. Met andere woorden, D66 vindt dit een mooi plan en wil de wethouder bedanken voor dit enorme werk wat er wat er gepleegd is, vooral via de co-creaties. En laten we wel wezen, vanuit de groep die meegedacht en meegewerkt heeft vanuit die co-creatie, kwamen er enorm veel positieve berichten over hoe dit gegaan is. Dus wij danken de wethouder daarvoor. Dank u wel.

De voorzitter: Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn en we vragen de portefeuillehouder te reflecteren op de vier amenderingen en de drie moties. Het woord is aan wethouder Kikkert.

Wethouder Kikkert: Voorzitter, bedankt. Ik ga ze van een preadvies voorzien en bij dat preadvies komt een toelichting. Ik ga niet de volgorde gebruiken, wel de amendementen maar niet helemaal de volgorde waarin ze in iBabs staat. Ik hoop niet dat ik u in verwarring breng, hoewel dat op het laatste moment dat ik nog als wethouder acteer, het best wel leuk zou zijn als u in verwarring door mij raakt. Maar zonder gekkigheid, het eerste amendement, leesbare publieksversie. Het college acht dit amendement, wat het college betreft veel beter een motie had kunnen zijn, uitvoerbaar, maar overbodig. Er wordt namelijk al een publieksversie in begrijpelijke taal gemaakt. Die zal bij de volgende bijeenkomst van de deelnemers aan het masterplan en het vervolg daarop op 3 juni aanstaande beschikbaar zijn, met u worden gedeeld. En ik hoorde u spreken over een infographic, die komt erbij. Dan individuele toetsing. Het college acht dit amendement niet uitvoerbaar. Het is simpelweg een heel onduidelijk amendement. Zoals het college het begrijpt, wilt u de samenleving optimaal betrekken. En dat heeft het college ook gedaan in het co-creatie proces, waarin we samen met de samenleving een gezamenlijke richting hebben gekozen, hoe nu verder te gaan in de transitie. En natuurlijk blijven wij u als raad betrekken bij de plannen, omdat die plannen een grote impact hebben op de samenleving. Denk bijvoorbeeld aan het warmteprogramma, dat een vervolg hierop is onder meer, dat we eind 2026 vastgesteld moeten hebben als opvolger van de transitievisie warmte. Als laatste, dit project is natuurlijk niet gestopt. Sterker nog het is net begonnen. We blijven als gemeente de samenleving zo veel mogelijk betrekken. Dat is juist een van de kernpunten in het opstellen van dit plan en ook in de uitvoeringsfase gaan we dat weer doen. Iedereen is welkom. Ook u. Dan naamsverandering. Het college acht dit amendement niet uitvoerbaar, los van het vele werk dat dan verzet moet worden om het aan te passen. Het masterplan is de titel die meegegeven is in het programma 2022-2026. De ondertitel die spreekt van samen-op-weg, gemeenten en samenleving. Dat geeft aan dat het een beweging is die we als gemeente in nauwe samenwerking met de samenleving blijven organiseren. Een co-creatie proces die we nu gaan doorzetten van denken naar doen. We gaan de volgende fase in. Tijdens de sessies is elke keer gevraagd, heeft u een alternatieve titel? Die is niet gekomen. Om nu zonder de samenleving de titel te wijzigen, vinden wij niet opportuun. We gaan nu verder van denken naar doen. En in dat proces leggen we graag aan de deelnemers voor, en ook de leden van uw raad, of er een betere naam kan worden bedacht voor het doe-proces. En daar maken we de start mee op 3 juni, omdat we dan die vraag weer voorleggen. Dan het amendement, kosten in kaart brengen. Het college acht dit amendement niet uitvoerbaar en te vroeg. Natuurlijk moeten de financiële consequenties van de energietransitie in beeld worden gebracht. Het streven naar betaalbaarheid is dan ook een belangrijk aandachtspunt. Maar in het masterplan en vooral de energie en de warmtetransitie werken we van grof naar fijn. Er zijn uitwerkingsrichtingen nu in beeld gebracht, die de komende tijd verder worden onderzocht. Zo werken we toe naar een warmteprogramma. In dat warmteprogramma zullen ook wijkprogramma's worden opgesteld. Pas in die fase, die we naar verwachting eind 2026 afronden, wordt het steeds concreter, ook voor wat betreft de eindgebruikerskosten. Dan de moties. De motie iedereen kan meedoen. Het college ziet de motie als steun in de rug, maar acht de motie nog niet uitvoerbaar. Als GroenLinks-PvdA bereid is de motie aan te passen door de oplevertermijn van het onderzoek te schrappen of op te schuiven naar '26-'27., daarmee wordt de motie uitvoerbaar. Ik ga daar een toelichting op geven. Het Masterplan Energie geeft uitwerkingsrichtingen aan voor de verschillende onderdelen van de energietransitie. Na vaststelling worden deze uitwerkingsrichtingen in stappen steeds concreter gemaakt. Je moet het zien als een trechter waar we steeds dieper ingaan. Een eerste belangrijke stap is de ontwikkeling van het warmteprogramma, net genoemd. Die brengen de warmteopties voor de verschillende wijken in beeld, de maatschappelijke kosten en wat dit gaat betekenen voor inwoners en bedrijven. Daarbij kan ook een globaal beeld van mogelijke financieringsconstructies in kaart worden gebracht. Het warmteprogramma stelt vast welke buurten het eerst van het aardgas afgaan. Pas in deze uitvoeringsfase is er een concreter beeld van de eindgebruikerskosten. En dan is het ook nodig voor de inwoners om duidelijkheid te hebben over de inzet van eventuele lokale financieringsinstrumenten. Let wel, een schot voor de boeg. Lokale financieringsinstrumenten

betekent natuurlijk voor uw raad om daar budget voor te vinden. Maar ook dat is pas later aan de orde. Het is dus logischer om in het traject van het warmteprogramma meer duidelijkheid te geven over de in te zetten financieringsinstrumenten en die dan ook verder toe te spitsen op die wijkuitvoeringsplannen. En eventuele lokale instrumenten moeten dan ook operationeel zijn als de uitvoering van aardgasvrije buurten is gestart. Dan de motie onderzoek warmte strategie.

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Dank u wel, voorzitter. Ik had al verwacht dat de wethouder ongeveer deze reactie zou geven, maar ik ben zelfs blij dat hij ook wat ruimte geeft qua tijd. Maar even voor de duidelijkheid, als we het hebben over financieringsconstructies, dan staat dat wat ons betreft los van de techniek. En begrijp ik nu dat u het koppelt aan de techniek? Het gaat ons puur om, afhankelijk van globale bedragen, wat voor soort financieringsconstructies komen erbij? En dan ben ik even benieuwd, op basis waarvan zegt u dan dat dat te snel komt? Als u mij overtuigt dan zeg ik, dan passen we hem aan. Maar ik heb het gevoel dat je dat los van de techniek nu al zou kunnen beschrijven, die mogelijke financieringsconstructies.

De voorzitter: De wethouder?

Wethouder Kikkert: Dat gevoel heb ik niet. Ik denk dat je juist moet weten van hoe we die buurten van het aardgas af gaan halen. En dat is natuurlijk ook wel een technische analyse. Maar op basis daarvan weet je ook welke kosten je maakt en weet je ook hoe dan uiteindelijk het eindgebruikerstarief zal zijn. Dus ik koppel het daar wel aan.

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Dan is het uw gevoel tegen mijn gevoel. Maar u doet een suggestie om de motie aan te passen, dan koppel ik daar het woord uiterlijk aan. En dan passen we hem daarmee aan.

De voorzitter: De wethouder.

Wethouder Kikkert: Dat is helder. Maar ik had al gezegd we zien hem als een steun in de rug, dus dat dat blijft staan. Maar wel met de vraag aan u om uw plan aan te passen. Ik was gebleven bij warmtestrategie van richting naar realiteit. Ook daarvan zegt het college de motie als een steun in de rug te zien, maar ook te vroeg om hem nu uit te voeren. En ook daarvan vraag ik u om hem aan te passen in de tijd. Toelichting. In het proces om te komen tot het masterplan is een belangrijke kans geïdentificeerd op het gebied van collectieve warmte. En de collectieve warmte is dan mogelijk een regionaal warmtenet voor de glastuinbouwsector als startmotor voor een warmtenet voor de gebouwde omgeving. Daarnaast beschrijft het masterplan ook andere opties, dus denk aan kleinschalige, lokale warmtenetten of individuele oplossingen. In het traject om te komen tot het masterplan is ook geconstateerd dat er nog onderzoek nodig is en dat gewerkt moet worden aan meer duidelijkheid over bovenlokale bronnen, over temperatuur, over technische en financiële uitvoerbaarheid, maatschappelijke kosten, et cetera. Dat is precies het onderzoek waar we op dit moment aan werken via de regionale taskforce, in samenwerking met de gemeente Uithoorn, Haarlemmermeer, Amstelveen, provincie Noord-Holland, Alliander en de Greenport Aalsmeer. Dit traject vormt vervolgens weer belangrijke input voor het warmteprogramma Aalsmeer. Dat dan ook over andere alternatieven voor het van het gas afgaan, zoals genoemd die individuele oplossingen of kleinschalige lokale netten. Het warmteprogramma maakt een integrale afweging over de verschillende alternatieven voor aardgas. Maar we zijn nu nog niet in de fase dat we die keuze kunnen maken. Welk alternatief is er voor aardgas? En op welke plek is dat het meest passend? Het warmteprogramma wordt niet in 2025 opgeleverd. Eind '26 lukt dat op zijn vroegst. Waar we wel aan begonnen zijn, is de voorbereiding van een startnotitie om te komen tot dat warmteprogramma, waarbij we uw raad uiteraard betrekken.

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Ook hier zegt u van, eigenlijk wel een prima motie, alleen qua planning loopt die wat scheef. Als we nu van de motie maken om het onderzoek in 2025 te starten? Want dat is volgens mij wat u doet. En dan kost het de tijd die het kost om het uit te voeren.

De voorzitter: De wethouder.

Wethouder Kikkert: Dat is mooi bedacht, want we zijn inderdaad gestart. Dan de motie windstil of niet? Ik vond het wel een hele mooie titel, moet ik eerlijkheidshalve zeggen. Het college ziet deze motie als steun in de rug. Er is grote samenhang met het onderzoek in het kader van de Gebiedsvisie Kudelstaart, het onderzoek naar de voorwaardelijkheid van wind-opwek in relatie tot de glastuinbouw schuine streep energietransitie, met zorg voor de belangen en de gezondheid van onze inwoners. Dat onderzoek wordt niet afgerond dit jaar. Als GroenLinks-PvdA bereid is om de motie aan te passen door de oplevertermijn van het onderzoek op te schuiven naar '26, dan is de motie uitvoerbaar. Het levert een bijdrage aan de zorgvuldige keuzes in de transitie en ook de toekomstbestendigheid van onze glastuinbouwsector. Op een punt vraagt de motie wel iets extra's. En dat betreft het in beeld brengen van de maatschappelijke kosten van het transitiepad met en zonder windenergie voor inwoners en bedrijven. Dat nemen we mee in de te verstrekken opdracht.

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Ook hier geldt hetzelfde, dat het onderzoek start en dan duurt het zo lang als dat het duurt.

De voorzitter: De wethouder.

Wethouder Kikkert: Perfect.

De voorzitter: Dank voor deze beantwoording. Wij gaan naar de tweede termijn. En dat is het CDA.

De heer Van Willegen: Dank u wel, voorzitter. Ik heb in de eerste termijn heel veel woorden gehoord van de andere fracties. En daar heb ik ook wel zorgen gehoord over de uitvoering en over de invulling van wat alles in het MPE staat. Maar het CDA vindt dat het op sommige punten niet helemaal recht doet aan het feit wat hier ingestoken is. Als je ziet hoe deze co-creatie met een vliegwielgroep tot stand is gekomen. Ik hoor dat de inwoners te weinig meegenomen zijn en dat de bedrijven misschien wel niet goed vertegenwoordigd zijn. Degenen die op die bijeenkomst zijn geweest en gezien hebben hoe die co-creatie werkt, die kan alleen maar enthousiast zijn over de participatie van iedereen die aanwezig was. En daar waren VvE's aanwezig, er waren bedrijven aanwezig, daar waren particulieren aanwezig. Dus ik vind dat in het geheel tekort wordt gedaan aan de inzet die hier gepleegd is. Dat vooraf. Het CDA heeft eigenlijk een vraag als eerste aan AA, die zou ik graag eerst even beantwoord willen hebben, als de voorzitter dat goed vindt. En dat is. Zij komen met diverse amendementen. Mag ik aannemen dat als deze raad de amendementen goedkeurt, dat AA dan instemt met de MPE?

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer.

De heer Koster: Dank, voorzitter. Dat is dat is helemaal correct, dat is een goeie interpretatie.

De voorzitter: Het CDA.

De heer Van Willegen: Dat wil niet zeggen dat wij voor het amendement zijn, maar... Het CDA geeft dan wel even aan, wij kregen het idee dat we toen we hoorden dat ze wel heel veel wensen hadden, maar niet zozeer enthousiast over het plan waren. Dus ik wil dan vooraf weten of ze wel enthousiast over het plan zijn met aanpassingen. Dus vandaar dat deze vraag als eerste komt.

De voorzitter: De heer Koster.

De heer Koster: Dank u, voorzitter. Om de heer Van Willegen en CDA een beetje op weg te helpen, kan ik wel op dit moment wel aankondigen dat we het amendement leesbare publieksversie zullen intrekken. Omdat we de toezegging hebben dat die al bijna verschenen is. Dus misschien helpt u dat verder op weg.

De voorzitter: Het helpt in ieder geval in mijn administratie van de amenderingen en moties. Het CDA.

De heer Van Willegen: Dank u wel, voorzitter. Misschien als ik dan klaar ben namens het CDA dat alle amendementen ingetrokken zijn. En dan gaat het misschien helemaal goed. Ik ga in tegenstelling tot de portefeuillehouder gewoon vanaf de nummering zoals die door de griffie is weergegeven in deze. Het amendement Absoluut Aalsmeer de naamsverandering, daar is het CDA geen voorstander van. Ten eerste zijn we zo ingegaan in deze hele cyclus met deze naam. Het is heel raar als je dan uiteindelijk het eindresultaat hebt, dat je dan gaat zeggen, maar we noemen het nu anders. Niemand snapt het meer. Dus laten we in deze fase ook deze naam gewoon houden, zodat het voor iedereen duidelijk is waar we al die tijd over hebben gehad. Daar komt bij als we dat nu nog even gaan beslissen om een naamsverandering te doen, dan ziet het CDA wel een heel groot bezwaar in over duurzaamheid waar we het over gaan hebben. Dan gaan we alle drukwerk veranderen, dan gaan we alle namen veranderen en dan moeten we investeringen doen in iets wat eigenlijk tegen onze natuur is en laten we dat alsjeblieft niet doen. Dus het CDA is geen voorstander van het amendement naamsverandering. Het amendement van de individuele toetsing. Volgens het CDA is dat op dit moment niet te doen, omdat we eigenlijk gezegd hebben, we gaan dit plan uitvoeren en dat moeten we naar 2050 toe naar een fossielonafhankelijk en een klimaatneutraal Aalsmeer. En dan hebben wij tot 2030 toe dat wij de invullingen daarvan gaan onderzoeken. Dus wat je dan eigenlijk wil doen, is de individuele toetsing in die periode ook gaan doen, zodat we in 2030 de grote omslag maken naar die doelen van 2050 toe. Dat je dan zegt van, dan weten we ook wat, waar en wie wat moet betalen. Dus ook dit amendement is het CDA op dit moment niet zo voor. Het amendement absolute kosten in kaart brengen. Eigenlijk geldt ...

De voorzitter: Interruptie van de heer Koster.

De heer Koster: Dank, voorzitter. Ik wil wel graag een enkel punt aan toevoegen. We hebben hier geen tijd aan gekoppeld. We hebben niet gezegd dat het in 2025 of '26 klaar moet zijn. Maar wij vragen wel aandacht in het plan om op enig moment een individuele toetsing mogelijk te maken. En we hebben daar ook geen uitspraken over gedaan welke vorm dat heeft, we vragen niet om een loket hier op het gemeentehuis te openen waar iedereen kan binnenlopen om te zeggen van, en hoe werkt het voor mij? Dat kan ook digitaal of een andere vorm krijgen. Het enige wat we willen hebben initiëren is dat er een individuele toetsing per huishouden bijvoorbeeld mogelijk is in de komende tijd en dat meegenomen wordt in toekomstige plannen.

De voorzitter: Het CDA.

De heer Van Willegen: Dank u wel. Ik denk dat wij voor de stemming, dat vraag ik bij deze aan de voorzitter, sowieso een kleine schorsing willen om de moties, amendementen nog even te finetunen. Daar heeft het CDA gewoon behoefte aan straks, merk ik nu al. Het in kaart brengen van de kosten. Eigenlijk is dat hetzelfde amendement als de vorige in mijn optiek. Want daarin gaan we ook naar 2030 toe, waarin we de kosten in kaart gaan brengen van alle onderdelen die hier betrekking op hebben. En omdat wij nog niet exact weten wat die plannen zijn en we hebben het net ook al gehoord en dat blijft natuurlijk toch zo. We gaan naar 2050 toe, maar de techniek gaat ook door. Dus wat we nu als wijsheid zien, is misschien over vijf, zes jaar helemaal geen wijsheid meer en zijn we ingehaald door de realiteit. Dus ook het in kaart brengen van de kosten denk ik dat dat gewoon veel meer tijd is. Maar als u zegt, ook daar hebben wij geen termijn aan vastgebonden en wij willen alleen dat dat gebeurt. Ik denk ook dat dat gebeurt, want ik denk dat het een onderdeel is van het MPE. Maar als u dat wil onderstrepen door het

amendement, dan gaan we er nog over nadenken. Dan gaan wij door naar de moties van PvdA-GroenLinks. Zoals u weet, de moties zijn zeer sympathiek, ze zijn nu aangepast in de tijdslijn, begrijpen wij. Dus daar gaan we het nog over hebben. Maar over het algemeen kan je wel hierover zeggen, ze zijn overbodig. En dat dat is dat is een afweging. Ga je zeggen van, zie het als een steuntje in de rug. Dat kan. Maar je kunt ook zeggen, het is overbodig. Dus die afweging zal het CDA nog maken, wat doorslaggevend is, of iets overbodig is of iets ondersteunend is. Maar daar gaan we in de schorsing nog over hebben. Voorzitter, dit was onze inbreng in deze termijn. Dank u wel.

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer.

De heer Koster: Dank u, voorzitter. Ik wilde tot slot, nu de heer Van Willegen namens het CDA het woord heeft afgerond, nog even terugkomen op zijn opening, waarin hij zijn tevredenheid uitsprak over alle sessies, alle werksessies die geweest zijn en bijeenkomsten. En mijnheer Van Willegen, ik heb op geen enkele manier die bijeenkomsten tekort willen doen. We hebben er zelf ook een aantal bezocht. Dat waren prachtige bijeenkomsten met goede begeleiding, met een enorme opkomst. Dus daar zijn we inderdaad ook zeer content over en we waren echt onder de indruk van de kwaliteit van die bijeenkomsten. Het punt wat we willen hebben maken is dat er, ook wat de participatie betreft, nu vooral in de komende plannen, in de komende fases, het voor de inwoners duidelijker moet worden. En dat er ook in ... De publieksversie is daar een mooi voorbeeld van, blij dat dat al opgepakt is en dat het al in de pen zat. Maar het zijn juist die aspecten, wat het betekent voor de individuele huishoudens en voor de inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart, wat deze plannen gaan betekenen. En dat is dat is eigenlijk de kern van het punt wat we naar voren hebben willen brengen. Dank u.

De voorzitter: Is dat ook uw volledige tweede termijn? U mag er nog aan toevoegen, want u heeft het woord in tweede termijn. Nee? De VVD. De heer Fransen.

De heer Fransen: U gaat over uw eigen tweede termijn, maar ik mis even uw reactie op onze moties in tweede termijn, maar als u die niet wil geven dan is dat zo, maar zwijgen is toestemmen.

De voorzitter: De heer Koster.

De heer Koster: Dank u, voorzitter. Ik begreep dat er hier en daar misschien nog een nog een wijziging in die moties gaat optreden als het jaartallen gaat betreffen?

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Nee, niet meer, want dat is net al gedaan.

De voorzitter: Dus eventjes voor de techniek, u moet zo in de schorsing even concreet aangeven hoe de tekst in de motie wijzigt, want het een-tweetje tussen de raad en het college moet bij de griffie en de voorzitter nog eventjes ...

De heer Fransen: Snap ik. Maar wij hebben de toezegging gedaan dat we conform, zoals net besproken, zullen gaan aanpassen, dus.

De voorzitter: Helder. De heer Koster.

De heer Koster: Dan zien we die moties terug zodra ze aangepast zijn en er is nog een kleine schorsing voordat we gaan stemmen. Dus we gaan ons beraden op hoe we dan gaan reageren. Dank u.

De voorzitter: Helder, maar even voor het verwachtingsmanagement. Er komt geen derde termijn, dus dit is wel de mogelijkheid om te reageren. De heer Fransen.

De heer Fransen: Voorzitter, dan verzoek ik nu om die schorsing, want anders krijgen we geen reactie.

De voorzitter: Dat is heel scherp, maar ik wil voorkomen dat we na de bijdrage van de volgende fracties wederom gaan schorsen. Dus ik kijk de heer Koster even aan. Bent u überhaupt voornemens om een uitgebreide reactie te gaan geven op de moties.

De heer Koster: Voorzitter er liggen drie moties van de PvdA en GroenLinks gezamenlijk voor. De reactie van de wethouder op de onderzoek van de warmtestrategie is dat dat niet uitvoerbaar is, want het is al gestart. En als dat onderzoek al gestart is ...

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Dat heeft hij niet gezegd, dat het niet uitvoerbaar is. Hij heeft gezegd, ik zie je als steuntje in de rug en als je dit aanpast, dan zijn we het er helemaal mee eens. Dat is wat hij zei.

De voorzitter: De heer Koster.

De heer Koster: Dank, voorzitter. Ik heb begrepen dat het onderzoek inmiddels gestart is, dan kunnen we de motie nog overeind houden. Maar dat merk ik dan wel. Maar wat ons betreft is dan de motie daarmee overbodig geworden, als dat onderzoek al gestart is.

De voorzitter: Even samenvattend. Niks in de uitvoer, maar het college heeft gezegd sympathiek tegen, het uitvoerbaar te achten als de data wordt aangepast en daarvan heeft GroenLinks gezegd, we passen de data aan. En dat betekent dat college ze kan uitvoeren. Dat is de stellingname.

De heer Koster: Akkoord, dan is dat ook een positieve houding van onze kant. Wat de motie betreft windstil of niet? Daarvan hebben we eerder in de fractie al besproken van, er ligt een raadsbesluit en vooralsnog blijft dat raadsbesluit overeind. En wat ons betreft is er niet een nader onderzoek nodig over de consequenties van het uitsluiten van windenergie binnen de gemeentegrenzen van Aalsmeer en Kudelstaart. En tot slot, iedereen kan meedoen. Er ligt ook een amendement van Absoluut Aalsmeer waar het gaat om de kosten. Dus daar gaan we straks in de schorsing nog eventjes nader over praten. Dank u.

De voorzitter: De VVD in tweede termijn.

Mevrouw Vleghaar: Dank u wel, voorzitter. Amendement 1, over de naamwisseling, daar zijn we niet voor. Ook omdat we geen extra kosten meer willen. Amendement 2 en 3, daar moeten wij zo nog even over afstemmen. Amendement 4 is overbodig geworden. Dat wordt uitgevoerd. Motie 1, iedereen kan meedoen, vinden wij zeer sympathiek. Daar moet ik nog even over afstemmen. Motie warmte strategie, moet ik ook nog even over afstemmen. En motie windstil, daar zijn wij tegen, maar dat was denk ik wel duidelijk.

De voorzitter: FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Klimaatneutraal en CO2-reductie en onafhankelijk worden van fossiele brandstoffen. De maatregelen daarvoor hebben consequenties. En wij vinden het toch wel verbazingwekkend dat buiten ons er geen enkele fractie is die zich druk maakt om datgene waar het nu juist over gaat, de natuur. Want daarom worden al die maatregelen genomen, voor natuurbehoud. We horen daar niemand over en dat vinden wij jammer. Voor wat betreft de amendementen en moties? We gaan ze niet allemaal een voor een langs. Wij zullen voor geen enkele stemmen, voorstemmen. Dank u wel.

De voorzitter: GroenLinks-PvdA.

De heer Fransen: Dank u wel, voorzitter. De amendementen van AA wil ik graag bespreken. Het amendement, de naamswijziging. Wij zijn het ermee eens dat deze titel de lading van dit verhaal niet dekt, maar wij vinden dat de suggestie die AA doet de lading ook niet dekt. En dat is natuurlijk de moeilijkheid die de wethouder ook schetst en wat die steeds voorlegt van, kom maar met een betere naam. Bovendien, zegt de wethouder, het is niet meer uitvoerbaar. Maar wij denken dat de suggestie die u doet, die kan je op elk beleidsterrein plakken wat iets met duurzaamheid te maken heeft. En dan zou die titel kunnen, maar dan zegt hij niks. Dus in die zin vinden wij het geen verbetering. Wij zijn het er wel mee eens nogmaals dat dit geen plan is, dus dit had ook geen plan mogen heten. Dat is waar. Ik hoorde net de wethouders zeggen, dat 3 of 4 juni wordt het opnieuw voorgelegd van, hoe gaan we het vanaf nu noemen? Daar ben ik blij mee, en ik denk dat we ons daar vooral voor in moeten gaan zetten. De individuele toets op toepasbaarheid. Dat klinkt sympathiek. Maar wat betekent dat? Het is een amendement. Het is geen oproep van, werk dit uit. Het is een amendement van, zo zal het moeten. Maar dan denk ik, wat betekent dat, wie voert het uit, waarop en wat gebeurt er dan? Dus heel veel onduidelijkheid die niet past bij een amendement in onze ogen. Dus we vinden hem te vaag als amendement. En de derde, de kosten per huishouden en bedrijfstype. Natuurlijk willen wij ook weten wat het gaat kosten, maar deze vraag is technisch onuitvoerbaar en bestuurlijk, naar ons idee, onzorgvuldig. Er zijn nog geen keuzes gemaakt over bronnen, over techniek, over fasering. En een kostenplaatje zonder inhoudelijke onderbouwing wordt gissen.

De voorzitter: Interruptie van de heer Van Willegen.

De heer Van Willegen: Dank u wel, voorzitter. Mag ik de heer Fransen vragen als dit moties zouden worden zou u daar dan beter mee overweg kunnen? Want uiteindelijk vindt het CDA eigenlijk dat allemaal moties zijn, omdat geen tekstwijziging zozeer is, maar een soort oproep tot en dat noemen wij eigenlijk meer moties. Maar AA heeft voor gekozen om het amendement te noemen. Maar als we er moties boven gaan zetten, dan denk ik dat u dan beter overweg kan. Of heb ik dat mis?

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Dank u. Dat heeft u vrij goed, dat dat veel beter zou zijn. Daar lenen de onderwerpen zich ook naar ons idee beter voor. En ik was net bezig bij amendement kosten per huishouding, om te gaan zeggen, onze eigen motie 3, doet wat wel kan, gericht verkennen welke financiële instrumenten bewoners straks kunnen helpen om wel mee te doen. En dus volgens mij zegt die hetzelfde. En ik moet eerlijk zeggen wat ik een beetje jammer vind, is dat we de motie ruim een week geleden bij u neergelegd hebben. Dat u er niet op reageert en dan met dit amendement komt. Terwijl ik denk, dat sluit perfect bij elkaar aan. Waarom heeft u ons niet even opgezocht? Dat vind ik jammer. Maar dat is uw keus, dat mag. Dus richting wat de heer Van Willegen vraagt, als dit moties zouden zijn. Eén motie ligt er al en die andere twee ... Over naam, dan kan je zeggen van, laten we kijken naar een andere naam. Daar heeft de wethouder van gezegd, dat gaan we doen. Dus dat zou prima kunnen. En de individuele toets op toepasbaarheid. Die zit een beetje in het verlengde van diezelfde motie van, breng in kaart wat mogelijke financiële arrangementen zijn. Dan met betrekking tot de toegankelijke publieksversie. Volgens mij heeft de portefeuillehouder dat in de commissie al toegezegd. Dus dat lag er al. Het CDA geeft aan van ... Dus ik ga nu naar onze moties en de reacties daarop. Het CDA geeft aan van, ze zijn aan de ene kant overbodig. Dat kun je nu zeggen, maar sommige informatie is nu bij ons neergelegd en niet toen wij de moties voorbereidden en aankondigden. Dus dat is de reden om dat te doen. Want als er een partij komt met een motie en het college denkt, is een goed idee, gaan we doen, daarmee is de motie niet overbodig, daarmee doet de motie zijn werk. En los daarvan vinden wij het heel erg van belang om te zeggen, dit zijn wat ons betreft de belangrijke accenten. En als je dat steunt, dat is wat wij aan u vragen. Is altijd een lastig punt dit, dat ben ik met u eens. AA zegt, windenergie daar zijn we niet voor, dus dat onderzoek willen we niet. Wat mij zeer verbaasd en ook richting VVD is, dat je niet wil weten wat de consequenties zijn en dat je op voorhand zegt weet je wat, ik stop gewoon op voorhand mijn kop in het zand, want ik wil de uitslag niet weten. Dat is dat is toch een beetje een tunnel inrijden en je licht uitzetten en zeggen, meestal gaat het goed, ik zie het wel. Maar mijn oproep

		is echt, onze oproep is echt, laten we dit onderzoeken, laten we daarnaar kijken. En ik geef u aan, op het moment dat er uitkomt dat het overbodig is en niet nodig is, zullen wij de eerste zijn die dat erkennen. Daar is wat ons betreft het onderzoek voor. De voorzitter: Interruptie. De heer Koster: Dank u, voorzitter. Mooie beeldspraak van de heer Fransen. Alleen niet echt toepasselijk. Het enige waar ik aan gememoreerd heb is, er ligt een uitspraak van deze raad. Geen windenergie binnen de gemeente Aalsmeer en Kudelstaart. En vervolgens is er ook nog een onderzoek waar de wethouder aan refereerde, het RES-zoekgebied. Dat onderzoek komt eerdaags naar de raad toe. Wij achten het op dat moment heel geschikt om met elkaar de discussie te voeren van wat staat er in het onderzoeksrapport en hoe verhoudt zich dat tot de uitspraak van de raad? Ik denk dat we op dat moment die discussie met elkaar moeten voeren en niet de discussie per voorbaat al onder druk zetten door dit soort onderzoeken. Dus wij wachten even het onderzoek naar het RES-zoekgebied af en zetten dat af tegen de uitspraak van deze raad. En dan kijken of iedereen nog overeind blijft staan. De voorzitter: De heer Fransen, gaat u verder. De heer Fransen: Dank u wel. Wij willen niet de discussie onder druk zetten, wij willen de discussie voeden met feiten, zodat we een goede discussie kunnen voeren. En u zegt, laten we maar geen feiten weten, laten we maar de discussie gewoon niet voeren. Dus dat is echt een ... Dat vind ik toch wel iets fundamenteels, moet ik heel eerlijk zeggen. Dan FlorAalsmeer. Die geeft aan van, we doen dit allemaal voor de natuur. We doen dit voor het universum, laten we het zo maar even zeggen. Juist daarom doen we dat en juist daarom zijn we overtuigd van de noodzaak om dit te doen. En ik ben het met mevrouw Keessen eens dat dat plan dat niet expliciet benoemd misschien, maar het plan zegt wel expliciet, we moeten in 2050 energieneutraal zijn. Waarom? Omdat anders de wereld naar de ratsmodee gaat. Dus dat is wat ons betreft evident, dat dat de aanleiding is. En niets doen, is veel slechter voor de natuur. Dus laten we daar ook heel duidelijk over zijn. Dank u wel.
		De voorzitter: Het leek even, of u mij iets ging vragen als voorzitter van de raad. Mevrouw Keessen: Voorzitter. De voorzitter: Nee, dat gaan we zo doen, want we gaan tot slot nog even naar D66. Mevrouw Keessen: Voorzitter. De voorzitter: En dan gaan we door. Riep er iemand voorzitter tussendoor? Mevrouw Keessen: Ja. De voorzitter: Ja, mevrouw, excuses. Mevrouw Keessen. Mevrouw Keessen: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik wil toch even reageren op hetgeen GroenLinks zegt. Met name, omdat u in uw naam ook groen heeft staan. Waar wij voornamelijk op duiden is, dat er in het plan helemaal geen rekening wordt gehouden met de mogelijke consequenties van aardwarmteboringen, van warmte uit de Westeinderplas en wat dat voor gevolgen heeft voor flora en fauna. Wij vinden dat dat erin had moeten staan, dat er wel degelijk rekening mee gehouden moet worden. Want stel dat het niet overal mogelijk is, aardwarmte en ook dat warmte uit water en we hebben het nog niet eens gehad over koelen. Want als de aarde opwarmt, hebben we ook koeling nodig. Dat komt helemaal niet in het plan voor. Maar zou het wel eens zo kunnen zijn dat enige, of dat het windmolens en zonnepanelen moeten komen. En ook daar kleven gewoon heel veel consequenties aan, verarming van de grond onder de zonnepanelen, zonneweides. Maar ook de windmolens. U noemde dat er andere komen, maar voorlopig zitten we nog aan de windmolens vast die er nu staan. U zegt ook van windenergie

van elders. Ja, de Noordzee is ook een natuurgebied, maar dat staat vol met windmolens. Ik hoor wat u zegt, maar ik hoor u niet zeggen dat u met het groen in uw naam ook rekening, vindt dat er rekening gehouden moet worden met de mogelijke consequenties voor flora en fauna. Ik heb uw partij ook wel eerder horen spreken over biodiversiteit. U heeft het ook altijd over groen, maar ik hoor u hier helemaal niet over. Zou u daarop willen reageren? Dank u wel.

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Ja, dank u wel. Ja, u hoort ons daar nu niet over, omdat dat nu het plan niet is wat voorligt. Het plan is nu van, wat voor alternatief hebben we ten opzichte van zo doorgaan met fossiele brandstoffen? Daar gaat dit plan over. En dan zeggen we ja, natuurlijk is het zo dat op het moment dat we meer uit de aarde halen dan dat de aarde ons levert, dat linksom of rechtsom altijd ten koste zal gaan van de aarde. Maar dat is ook zoals we nu eenmaal willen leven met elkaar, he? Overshoot Day kennen we allemaal. Daar zitten we al aan. Dan gaan we door dit plan een bijdrage leveren om dat iets naar achteren te schuiven, zeg maar. En dat daar ook consequenties aan zitten is absoluut waar. En die moeten we allemaal in beeld brengen. Vanuit dat perspectief snap ik niet, dat u niet met onze motie voor het onderzoek naar windenergie instemt. Want daar wil je juist zoeken naar informatie die ons kan helpen, om het zo goed mogelijk te doen.

De voorzitter: FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, ik moet het even op me laten inwerken, want ik vind het nogal tegenstrijdig wat GroenLinks zegt. Zelf zeggen ze altijd, dat er gekeken moet worden naar de consequenties en gevolgen van en u bent een groot voorstrijder of een voorstander van allerlei ja, regelingen en alles wat erbij moet komen voor het klimaatneutrale en het fossielvrije. Maar u vindt dat het niet past bij dit plan om rekening te houden met consequenties, dus de gevolgen voor de natuur. Terwijl het doel is: natuurbehoud. Dus ik vind dat heel tegenstrijdig en ik vind dat niet kloppen met eerdere uitspraken van u. Dank u wel.

De voorzitter: Tot slot, de heer Fransen.

De heer Fransen: Ja, u legt ons nu woorden in de mond die we niet uitgesproken hebben. We hebben niet gezegd, dat we het niet belangrijk vinden wat er met de natuur gebeurt. We hebben gezegd, we zijn ervan overtuigd dat we een warmtetransitie in moeten met elkaar, omdat zo doorgaan zoals we nu aan het doen zijn, geen optie is. Daarvoor gaan we een eerste stap zetten. Dit is geen plan, zo gaan we het doen. Dit is een start van een proces en die start moeten we maken, wat ons betreft. En daar zullen we nog heel veel moeten uitzoeken en daar zullen we nog heel veel moeten leren met elkaar. Dat is allemaal niet duidelijk. Het is wel duidelijk dat wat we ook doen, het altijd consequenties voor de natuur heeft. En we leven nu eenmaal in een samenleving, dat we dat ook niet kunnen ontkennen. En niet een manier van met de natuur omgaan kunnen doen, die helemaal geen invloed op die natuur heeft. Dat is, daarvoor zijn we nu eenmaal met te veel mensen. Natuurlijk vinden wij, dat je dat zo min mogelijk moet doen en zo verantwoord mogelijk. Maar tegen ons zeggen, dat we daar nu helemaal geen belangstelling voor hebben, dat gaat me een beetje te ver.

De voorzitter: Tot slot, D66.

Mevrouw Geisler: Dank u wel, voorzitter. Ik begin bij de naamswijziging van Masterplan Energie. Ik vind het grootste teken aan de wand dat ook in de groep van co-creatoren, co-creanten is gevraagd van, kom ook eens met een andere naam en daar kwam niemand mee. Dus dit is gewoon de werknaam van dit plan. En ik ben het eens met CDA. Als je dit allemaal moet gaan veranderen, mensen raken in de war. We kennen het onder de naam Masterplan Energie. Het is een soort ja, werk, een werktitel geworden wat ingeburgerd is. Ik denk dat het heel veel verwarring oplevert, om dat te gaan veranderen. De leesbare publieksversie is overbodig geworden, want die komt er. De individuele toetsing zullen we niet steunen, want het is technisch niet uitvoerbaar en vooral te vaag en te groot en te hoog over. Kosten in kaart

brengen, geldt in wezen hetzelfde voor. En dan de drie moties van GroenLinks-PvdA. Wij wachten, wij willen graag een nieuwe tekst zien, voordat we daar wat van zeggen. Dus we gaan er vanuit dat er geschorst wordt, dat we een nieuwe tekst krijgen.

De voorzitter: Ik wil wel even meegeven, we krijgen geen termijn meer om toe te lichten waarom u voor of tegen bent. Dus dan wachten we dat in spanning af. Wij gaan nu richting de schorsing. Even qua verwachtingenmanagement. We schorsen iets langer, zodat u ook even pauze kunt houden. We zitten al enige tijd. Als we straks terugkomen, dan hoor ik graag als er wijzigingen in moties of amenderingen aangebracht moeten worden. Want daarna zal ik melden, wat de wijzigingen zijn en daarna gaan we meteen over tot stemming. Maar voor nu schorsen we enige ogenblikken.

Vergadering is geschorst.

De voorzitter: Even voor de goede orde. De administratie moet nu nog even verwerkt worden, dat, daar wachten we op. Dus heb geduld, komt zo in orde. Ja. Ik wil jullie verzoeken weer te gaan zitten, want ik ga over 20 seconden de vergadering openen. Dan weet u dat vast. Wij heropenen de vergadering en zetten we hem online ook nog even aan. Ja, daar zijn we weer. Kijk aan. We hebben net een schorsing gehad. Er zijn wat wijzigingen aangebracht in de moties van GroenLinks-PvdA. Ik wil dat even kort samenvatten als u dat kunt beamen, of dat goed is. In die zin verzoekt u het college en er zijn een paar woorden toegevoegd, om in 2025 een verkennend onderzoek te starten. Dat geldt eigenlijk voor alle drie de moties. Dus om in dat jaartal een onderzoek te starten, dat is het verschil in de drie moties. Voor de rest zijn ze ongewijzigd. Ja. Is dat voor iedereen helder in de raadszaal? Ja. En ze staan in iBabs, mocht u dat nog willen nalezen. Dan zijn er ook wat wijzigingen bij Absoluut Aalsmeer en daarvoor geef ik graag het woord aan de heer Koster.

De heer Koster: Ja, dank u, voorzitter. Ik kan het op twee manieren uitleggen. Ik kan zeggen van, alle vier de amendementen zijn ingetrokken. Maar in werkelijkheid hebben we twee amendementen omgebouwd naar twee moties. Dat is het amendement Kosten in kaart brengen en het amendement Individuele toetsing. Dat is beide nu een motie geworden. De motie Individuele toetsing roept het college op, dat er bij de vervolgstappen aandacht is en blijft voor een individuele toetsing en dat deze toevoeging in begrijpelijke taal wordt opgesteld. Als het goed is staan de stukken ook inmiddels in iBabs gepubliceerd. En de tweede motie, dat is de motie Kosten in kaart brengen. Waarvan het dictum is dat het college opgeroepen wordt, dat er bij het toekomstige plan een kostenraming wordt toegevoegd. En dat deze toevoeging uitgaat van de diverse kosten, die het plan met zich meebrengt. We hebben de wethouder eerder horen zeggen, dat het amenderen te vroeg komt wat hem betreft en, dat dat meegenomen gaat worden in de komende periode en in de fase tot eind 2026. Dus dat is voor ons de directe aanleiding om deze amendementen om te bouwen naar moties. Dank u.

De voorzitter: Nu gaan we even heel erg de techniek in. Maar u heeft dus de vier amenderingen ingetrokken, dat is helder. U heeft twee nieuwe moties ingediend. Daarbij is de tekst ook gewijzigd hè? Want in de amendering stond, dat er op dit moment iets bijgevoegd zou worden. En u heeft heel nu duidelijk gezegd, dat bij het toekomstige plan een kostenraming wordt toegevoegd. En bij die andere, dat er bij vervolgstappen aandacht is en blijft voor de individuele toetsing. Dat zijn grote wijzigingen. Ik kan nog wel toestaan als u dat wenst, om het college hierop te laten reageren. Of zegt u, nee, dat is niet nodig. Als het gaat om de uitvoerbaarheidsvraagstelling bij moties, omdat bij de amendering is gezegd, het is niet uitvoerbaar. Wellicht dat dit wel uitvoerbaar is. We kunnen het college vragen om te reageren, maar het kan ook zijn dat u zegt nee, we gaan gewoon over tot stemming, dit laten we bij de raad. Want het zijn moties en daar hoeft het college in principe ook niet altijd wat van te vinden.

De heer Koster: Dank u, voorzitter. Ja, als ik het goed heb, heb ik de wethouder eerder dergelijke bewoordingen horen gebruiken. Maar het, hij kan daar ook heel kort in zijn om nog

eventjes te reageren op deze moties. Want wat mij betreft zou het een hele korte bevestiging zijn van, wat we eerder gehoord hebben. Dank u.

De voorzitter: Kijk de raad rond, is daar bezwaar tegen? De heer Fransen.

De heer Fransen: Nee, er is zeker geen bezwaar tegen. Maar daarna heb ik wel even behoefte om er even met elkaar over te hebben, want dat hebben we nog niet gedaan. Dus ik wil toch even, heel even naar kijken. Ik heb, ik zie ze net 10 seconden geleden verschijnen. Ik wil hem even lezen.

De voorzitter: Dat mag u zeker doen, maar we gaan niks meer met elkaar bespreken. En vast even de winstwaarschuwing, meestal om 23.00 uur check ik even hoe we er voorstaan. Vanavond maken we de vergadering gewoon af, dus die winstwaarschuwing geef ik in ieder geval even mee voor de vergadering. Maar u krijgt alle ruimte en de tijd om even te bestuderen. En als u nog een schorsing wenst, kan dat ook. Maar we vragen het college voor een korte reactie op de twee moties, Kosten in kaart brengen en Individuele toetsing.

De heer Kikkert: Ja, voorzitter, dank u wel. Ja, met betrekking tot de motie Individuele toetsing. Daarvan heb ik toen het nog een amendement was gezegd, ik heb geen flauw idee wat u daaronder verstaat, onder individuele toetsing. Is dat een energiecoach die alle huizen af moet? Is dat een loket? Dus ik vind hem te vaag om te zeggen, dat die uitvoerbaar is en daarmee is die niet uitvoerbaar. En de tweede motie om kosten mee te nemen in de, in het vervolg van de trajecten. Dat heb ik min of meer al bij een vergelijkbare motie van PvdA-GroenLinks gezegd, ik zie het als een steun in de rug. Maar dan vind ik, maar dat is dan mijn mening, de motie van PvdA-GroenLinks beter.

De voorzitter: Oké, dank voor die reactie. Dan is het verzoek van de heer Fransen, om even een minuut te nemen om de moties door te nemen. Toch? Blijf a.u.b. op uw plek zitten. Maar mocht u behoefte hebben om even te overleggen aan de andere kant van de balie, dan staat dat vrij. We schorsen voor een kort moment.

Vergadering is geschorst.

De voorzitter: Dan gaan we verder met de vergadering. De heer Fransen wenst nog kort iets toe te lichten naar aanleiding van deze mini schorsing of zegt u, nee, we kunnen gewoon doorgaan?

De heer Fransen: We hebben de toelichting gebruikt om te proberen te beïnvloeden, dus ik ben benieuwd of dat gelukt is.

De voorzitter: Spannend. Dan gaan we over naar de besluitvorming. Goed. De griffie vraagt nog om één moment om tot ordentelijke verschuiving te komen. Goed. Dan zal ik even toelichten, hoe we het gaan doen. Aangezien we geen amenderingen meer hebben, gaan we eerst zo meteen over het voorstel besluiten. Daarna gaan we de twee moties van Absoluut Aalsmeer ter stemming brengen en daarna de drie moties van GroenLinks-PvdA. Ik zie daar enige vertwijfeling bij GroenLinks-PvdA. U twijfelt over de volgorde? Ja, omdat we net, de amenderingen het meest vergaand waren in het verhaal en voor waren. Ik kan nog even kijken, of de volgorde nog wijzigt naar aanleiding van ingrijpendheid. Maar ja, dat hoeft niet bij moties. We zien de nummering is hij zo opgenomen. Het kan een groot verschil maken, daar ben ik me van bewust. Maar het is vanuit onze kant niet met op, voorbedachte rade. Ja, heel scherp. Gelukkig hebben we een plaatsvervangend voorzitter van de raad. Er worden moties 14,15, dus de moties van GroenLinks-PvdA komen eerst in stemming. Goed, ja, ja. Wat zouden we moeten als de heer Van Willigen zou stoppen na deze raadsperiode? Goed.

De heer Koster: Voorzitter, mag ik er iets aan toevoegen?

De voorzitter: De heer Koster.

		De heer Koster: Ja. Ja, de heer Fransen die heeft het net al op een klein onderonsje en de hoop, dat hij ons heeft kunnen beïnvloeden. Dat is inderdaad gelukt. En dat heeft in ieder geval als consequentie dat we onze motie Individuele toetsing, omdat die net zoals de wethouder al aangaf heel veel lijkt op de motie die door GroenLinks-PvdA is ingediend, dat wij die nu alsnog intrekken. De voorzitter: Maar dat betekent dus, de kostenraming, Kosten in kaart brengen, die blijft overeind? De heer Koster: Die blijft overeind. Dank u. De voorzitter: Goed. Ja, het maakt niet uit, hoe langer we praten, hoe meer er wordt ingetrokken. Dat scheelt werk naderhand, zullen we maar zeggen. Dus, goed. Dus dan blijft de motie Kosten in kaart brengen over. Dat wordt dan nummer M25-14. Ja, ik heb de vrije hand van de griffier gekregen om nummers toe te kennen, dus dat doe ik graag. Ja. Even kijken. Het voorstel was het Masterplan Energie en dat breng ik nu ter stemming. Wie is er voor dit voorstel? Wie is er voor het voorstel Masterplan Energie? Ik zie wat vertwijfeling bij Absoluut Aalsmeer. Ieder geval is voor, het CDA, D66, GroenLinks-PvdA, VVD en vanuit Absoluut Aalsmeer, de heer Koster. Daarmee is het voorstel aangenomen. Dan gaan we naar de moties en dan beginnen we bij de PvdA met de motie Iedereen kan meedoen. Wie is er voor deze motie? Dat zijn de partijen CDA, D66, GroenLinks-PvdA, Absoluut Aalsmeer. Daarmee is de motie aangenomen. Dan de motie Onderzoek warmtestrategie - van richting naar realiteit. Wie is er voor deze motie? Dat zijn de partijen CDA, D66, GroenLinks-PvdA en Absoluut Aalsmeer. Daarmee is de motie aangenomen. Dan gaan we naar de motie Windstil of niet, geef inzicht in de gevolgen. Wie is er voor deze motie? Dat is GroenLinks-PvdA. Daarmee is deze motie verworpen. Dan gaan we naar de motie van Absoluut Aalsmeer, Kosten in kaart brengen. Wie is er voor deze motie? Dat zijn GroenLinks-PvdA, FlorAalsmeer en Absoluut Aalsmeer. Daarmee is de motie verworpen. Goed. Dat brengt ons aan het einde van dit agendapunt. We hebben daar even over gedaan, maar we zijn door deze heen. We zitten op 22.45 uur.
Rb-8		**Rapportage Rekenkamer inzake subsidieverstrekking** De voorzitter: We gaan snel door, want het volgende agendapunt is namelijk de Rapportage Rekenkamer inzake de subsidieverstrekking. De spreekvolgorde brengt ons bij Absoluut Aalsmeer. De heer Koster: Ik probeer even mijn papieren op orde te krijgen, voorzitter. De voorzitter: Ik weet wat u voelt, u moet mijn bureau eens zien. Ja. Neem de tijd. De heer Koster: Ja, we hebben een amendement ingediend op dit onderwerp omdat we als we alle plannen op een rijtje hebben gezet, we toch zien dat er enige voorzichtigheid is bij het college om de aanbevelingen van de Rekenkamer te interpreteren. Naar onze mening ging het raadsvoorstel net niet ver genoeg ten opzichte van de aanbevelingen, zoals de Rekenkamer die gedaan heeft. En om die reden, hebben we het amendement Aanbevelingen Rekenkamer ingediend. En in de tweede termijn of tussendoor wil ik graag van gedachten wisselen met de andere fracties over de inhoud van het amendement. Dank u. De voorzitter: Die beschouw ik hierbij als ingediend. Goed, dan gaan we naar de VVD. Mevrouw Mijwaart: Dank u wel, voorzitter. De VVD, die vindt het nog steeds een goed en duidelijk onderzoek en we willen nogmaals de Rekenkamer bedanken. We vinden de aanbevelingen heel nuttig en realiseerbaar. 120 instellingen en verenigingen ontvangen subsidies en daardoor kunnen veel inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart gebruikmaken van onder andere sport, cultuur en zich verder ontwikkelen. Het baart de VVD wel zorgen, dat er elk jaar meer subsidies verstrekt worden. En daarom zijn we ook blij met de aanbeveling van de

Rekenkamer, dat de raad beter wordt geïnformeerd en dat er ook meer geëvalueerd wordt. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dan gaan we naar FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Ja, dank u wel, voorzitter. Wij zijn ook blij met de aanbevelingen van de Rekenkamer. Die zijn goed en duidelijk overgenomen in het raadsbesluit. Wij zullen dit raadsbesluit dan ook steunen. Het amendement zullen wij overigens niet steunen. Dank u wel.

De voorzitter: GroenLinks-PvdA.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Ja, soms val je met de neus in de boter. Gisteren was het Verantwoordingsdag in Den Haag en de voorzitter Duisenberg, een VVD'er, die nam daar het woord om de onvolkomenheden van het beleid van de Haagse kliek onder de loep te nemen. Hij sprak van ernstige onvolkomenheden. Zoals het nu gaat, krijgen we Nederland niet op koers. Er worden miljarden uitgegeven aan beleid waar niemand van weet of het werkt. De doelen zijn vaag, de uitvoering hapert en de controle is zoek. Klinkt niet zo heel onbekend. Want, voorzitter, dit is niet alleen een Haags probleem, dit patroon zien we ook in Aalsmeer terug. De Rekenkamer hier zei ongeveer hetzelfde. Het beeld is namelijk gewoon helder wat daar geschetst werd. We geven 6 miljoen per jaar uit aan subsidies aan sport, cultuur, zorg, maatschappelijke initiatieven. Dat is uiterst waardevol. Maar wat het oplevert, dat weten we dus niet. En sterker nog, we spreken niet eens met de ontvangers af wat het doel is. En dan wordt evalueren wel een lastig verhaal. Kortom, net als landelijk doelen vaag, uitvoering onbegrijpbaar, controle is zoek. Duisenberg had het over miljarden, maar hij had het net zo goed over miljoenen kunnen hebben in Aalsmeer. De Rekenkamer komt met vijf hele concrete aanbevelingen. Gebruik nu subsidies om maatschappelijke doelen te bereiken, aanbeveling één. Twee, evalueer regelmatig met de ontvangers of het nu gewoon lukt. Drie, verbeter de informatievoorziening aan de raad en voer een jaarlijks subsidiedebat. Vier, actualiseer de verordening en maak de keuze, of het een subsidie is of inkoop. En vijf, ontwar in vredesnaam de situatie met de ESA. Voorzitter, als PvdA- GroenLinks omarmen wij deze aanbevelingen voluit, want dit gaat volgens ons over de kern van goed bestuur. Weten wat je doet, waarom je het doet en of het werkt. En dan komen de kanttekeningen van het college. Die zeggen op papier, ja, hoor, we staan overal voor open. Maar bij elk punt volgt een vrij lange maar. College, wij koppelen al subsidies aan maatschappelijke doelen. Mooi. Maar dat ziet de Rekenkamer dus niet zo. Evalueren is waardevol, maar dat kan echt niet per ontvanger hoor. Pardon, we geven 6 miljoen uit en mogen we dan niet per euro weten hoe het werkt, maar per 1 miljoen zou toch wel moeten lukken. Het is ongeveer als je 120 planten water gegeven hebt en de helft is dood, dan zeg je, maar ik heb wel wat water gegoten. De raad krijgt alle informatie al. Het is aan jullie zelf, beste raad, hoe je dat leest. Dank u voor de tip, beste college. Maar wij zoeken inhoud en geen sudoku. We gaan de verordening aanpassen volgend jaar. Goed. Maar regel dan, dat die kaders er ook echt in staan. En de samenwerking met de ESA, zeker, die wordt aangepakt. Fijn, al duurt dat wel erg lang voordat het ontwarren begonnen is. En rollen en taken en geldstromen moeten toch nu echt ook voor ons als raad als kaderstellend orgaan, inzichtelijk worden gemaakt. En voorzitter, er verscheen ook recent een artikel op Nieuws in Aalsmeer. En dat gaat dan over de app-subsidie. Dat was een subsidie verstrekt voor het ontwikkelen van een app voor een vaargebied. Tijdens corona gaf het college de ondernemer subsidie. Geen deadline, geen testgroep, geen doel. Want, aldus de antwoorden van de gemeente op vragen van de journalist, dan is de kans op slagen groter. Ja, dat is net als zeggen, als we het niet over de cijfers hebben, zijn we allemaal geslaagd aan het einde van het jaar. Drie jaar later is er dus nog steeds geen app. Maar als de journalist de vragen gesteld heeft, zegt het college vervolgens, de app is volgende maand af. Als iemand na drie jaar op die bank zitten roept, ik ben de marathon aan het lopen en ik ben bijna bij de marathon finish. Voorzitter, het is niet de bedoeling om hier de boel belachelijk te maken. Maar het laat wel zien dat als we geen afspraken maken, we dus ook nooit kunnen toetsen of iets goed gaat. We hebben dus geen meetmomenten, we hebben geen terugkoppelingen en we hebben geen grip. Daarom ondersteunen wij het raadsvoorstel zoals het nu voorligt, niet met de kanttekeningen vanuit het college. We willen gewoon weten waar het geld naartoe gaat, wat het op moet leveren en of het daadwerkelijk lukt. Dit zijn geen

bijzondere vragen onzes inziens. Want als we die 6 miljoen per jaar uitgeven, dan moet het dus geen zwart gat zijn, maar een investering met meetbare, zichtbare en maatschappelijke waarden. En dat zijn we niet alleen onszelf verschuldigd, maar vooral de inwoners van Aalsmeer. Die verwachten dat wij hun gemeenschap versterken met sport, cultuur, zorg en ontmoeting. En dat wij als raad grip hebben, hoe dat dan precies gebeurt. Het is dus een prachtig instrument subsidie, maar alleen als je het goed gebruikt met doelen, met evaluatie en transparant. Voorzitter, als wij willen dat Aalsmeer werkt aan een sterke sociale samenleving, dan begint dat met goed gereedschap. En daar hoort een scherpe, heldere subsidieverordening bij. En dat het college daar gewoon verantwoording over aflegt. Geen mist, geen vaagheid, maar weten wat je doet en doen wat je belooft. Dank u wel. En dan heel even kort in op het amendement van AA. Daar ben ik, mag ik u daar eerst even een vraag over stellen, wat het doel is wat u daar wil bereiken? Want wij hebben hem nu in eerste instantie gelezen, dat dat een soort taalkundige exercitie geworden is. Dus even voor de drie punten die u genoemd heeft, daar voelen wij nog onvoldoende wat dan de aanscherping is, wat u hier bedoelt. Want wat is, wordt er dan wezenlijk anders als we uw tekst overnemen, dan het oorspronkelijke raadsvoorstel?

De voorzitter: De heer Koster.

De heer Koster: Ja, dank u, voorzitter. Ja, taalkundig, enigszins. Enigszins, ja. En soms moet je dingen heel kort, kort verwoorden om toch weer te geven wat je uiteindelijke doel is. Wat het eerste punt betreft, daar is het woordje beleidsmatig toegevoegd. En beleidsmatig wil zeggen, dat je volgens een vooropgezet plan handelt. En daar wordt mee bedoeld natuurlijk het beleidsplan, of de verordening op de subsidies. En als we straks in die verordening vastleggen, dat je regelmatig bijvoorbeeld steekproefgewijs een aantal subsidies tegen het licht houdt. Als je dat vastlegt in je verordening, dan mag je ook van het college verwachten en van de instanties die deze subsidies verstrekken, dat er dan ook regelmatig geëvalueerd gaat worden. Dan doe je dat op basis van het beleid of de verordening die je vast gaat stellen. Vandaar de benaming, beleidsmatig. En uw tweede punt. Ja, daar wordt toch ook de nadruk gelegd op het evalueren en het delen van die resultaten met de raad, want nu wordt er vaak niet geëvalueerd. Het zicht op of maatschappelijke doelen daadwerkelijk zijn gehaald, is zeer beperkt. Dus wat je eigenlijk wilt is, dat er regelmatig geëvalueerd wordt. En de vorm waarin je gaat evalueren, daar mag het college wat mij betreft invulling aan geven. Dat kan steeksproefgewijs. Dat kan alle subsidies ieder jaar zijn. Maar je moet ook de, aan ambtelijke belasting denken en denken van, daar moet je een modus voor vinden die gewoon praktisch en haalbaar is. En in het derde aspect. Ja, het debat initiëren tussen het college en de raad over de verleende, de beschikte en de geëvalueerde subsidies. Ja, nu moet je naar de begroting gaan kijken, je moet naar de jaarrekening gaan kijken, wat er is beschikt. Dus dat staat niet in één document. En of dat een jaarlijks debat moet worden met de volledige gemeenteraad of bijvoorbeeld met de auditcommissie of in een ander commissieverband, dat laat ik helemaal aan het college over om daar invulling aan te geven. Althans, het gesprek met de raad daarover aan te gaan. Dus ja, het is een beetje taalkundige exercitie geworden. Waarbij ik heb gehoopt om nog zoveel ruimte in de bewoordingen te laten, dat dat voor meerdere, op meerdere manieren interpreteerbaar is, maar dat de essentie wel helder is. Dank u.

De voorzitter: Duidelijke toelichting. De heer Buisma.

De heer Buisma: Ja, dank u. Dank u wel, voorzitter. Want ja, eigenlijk om dan even op drie punten in te gaan. Wij halen dat maatschappelijke doel aan en dat is per definitie al een beleidsmatige handeling. Dus dat zit in dat woord al vervat, dus ik, in onze ogen is dat wat overbodig. Het is dus een op zijn hoogst een versterkende formulering, maar het voegt niets toe aan het punt zelf en wat de opdracht aan het college dan is. Het regelmatig met ontvangers van subsidies evalueren en de resultaten met de raad delen. Ja, dat vinden wij echt een uitvoerings-taak van het college. Dus die evaluatie, als zij dat doen over van welke doelen zijn er bereikt? Ja, dat is aan het college om te bepalen wat er gebeurt, hoe het gebeurt en of het gebeurd is. En dat komt vervolgens weer terug bij ons. Dan komen we eigenlijk bij punt drie, dat je die jaarlijkse evaluatie en dat jaarlijkse contactmoment met de raad hebt. Dus wij hebben wat

moeite. Kijk, van origine heb ik heel graag de neiging om op de stoel van de portefeuillehouder te willen gaan zitten. Maar op sommige punten vind ik ook echt oprecht, dat je dat niet moet doen. Dus dat we het beleidsmatig kader met elkaar vaststellen, helemaal eens. Als ik ga sturen op hoe ze dat uitvoeren, vind ik dat heel ingewikkeld worden. Dus ik heb alleen de controle of ze het doen. En de inhoudelijke discussie daarvan, ben ik even op zoek van, hoe ver wilt u daar dan in gaan?

De voorzitter: De heer Koster.

De heer Koster: Ja, dank u, voorzitter. Ja, het wordt een beetje een lastige discussie. Kijk, punt is dat de Rekenkamer heeft geconstateerd, dat er vaak niet geëvalueerd wordt. En het staat ook nergens opgenomen, dat die evaluaties moeten plaatsvinden en welke vorm dat moet hebben, et cetera. Dus mijn vraag aan u is van, vindt u dat het college verleende subsidies moet evalueren? Nog even los van de vorm en het aantal. Maar het gaat puur om, wilt u dat evaluatie een onderdeel uit is van de planning & control-cyclus? Hele simpele vraag. Ja.

De voorzitter: De heer Buisma. Tot slot.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter, uiteraard via u. Nee, eens, maar dat staat ook in het oorspronkelijke raadsbesluit. Dus het raadsbesluit stelt, dat het college dat gaat doen en die informatie komt automatisch bij ons. Dus wij hebben hem zo gelezen.

De voorzitter: De heer Koster, tot slot.

De heer Koster: Daar verschil ik toch van mening. Als ik naar het raadsvoorstel kijk, dan staat dat, het college op te dragen om regelmatig met ontvangers van subsidie te evalueren. Terwijl het voorstel luidt om de ziet het, en de resultaten met de raad te delen. Dus dat is net even een stap verder. Dat het niet achter de schermen blijft, maar dat het in de openbaarheid plaatsvindt en dat je daar kennis van neemt als raad.

De voorzitter: Akkoord. Einde van uw termijn ook? Dan gaan wij naar D66.

De heer Van der Tol: Dank, voorzitter. We willen de Rekenkamer bedanken voor het uitvoeren van het onderzoek en de organisatie, om het onderzoek mogelijk te maken. Dit ons heeft, dit heeft ons veel inzicht gegeven in wat er goed gaat en waar verbetering zit, met als uitkomst de aanbeveling. De daaropvolgende briefwisseling tussen college en Rekenkamer heeft, geeft het beeld van uitvoerbaarheid met kanttekeningen. Met dit totaalplaatje gaan we akkoord met de aanbevelingen. Zoals we lezen is het verstrekken van subsidies doelmatig ingericht. En verbeteringen zitten in de binding van subsidies met beleidsdoelen en het delen van de evaluatie met de raad en bij bewaking van het subsidiekarakter. Beide zonder dat dit een administratieve klus van jewelste wordt. Door de groei en de veranderende rol van de ESA is het goed om de subsidiestroom die naar de ESA loopt, te evalueren en beter te structureren. Een constatering die in 2023 door het college ook is gedaan en ons inziens onderweg is, maar niet af. De ESA hebben we deze raadsperiode een paar keer kunnen verwelkomen in de auditcommissie van deze raad. We hebben daar inhoudelijke gesprekken kunnen voeren met bestuurders en een beeld kunnen vormen van de werkwijze en de geldstromen. Op deze manier heeft de raad zelf ook inzichten opgedaan. Voorzitter, wij kunnen ons vinden in het raadsvoorstel. Tot zover.

De voorzitter: Tot slot het CDA.

De heer Van Willegen: Dank u wel, voorzitter. Ja, het CDA vindt dat er in deze heel negatief wordt gesproken over de subsidieverlening en alles wat er bij samenhangt. Want een groot deel van onze subsidie heeft betrekking op het sociaal domein en de gemeenteraad heeft in 2023 de Strategienota Sociaal Domein 2024-2027 vastgesteld. Deze nota bevat het beleid voor het sociaal domein in brede zin. Naast de Jeugdwet, WMO, Participatiewet, ook het onderwijs, cultuur en sport. Oftewel, de programma's 1 en 2 van de begroting. De gemeenteraad heeft met

het vaststellen van deze nota ook de indicatoren vastgesteld met hulpmiddelen om te beoordelen, of het beleid goed werkt. Deze indicatoren in diverse sessies met woordvoerders van de fracties voorbereid. De raad heeft in de P&C-cyclus, jaarrekening, kadernota, begroting, eerste en tweede bestuursrapportage alle ruimte om vragen te stellen, te discussiëren over de voortgang van het beleid, zowel in het sociaal domein als daarbuiten. De jaarrekening bevat ook uitgebreide bijlagen met alle subsidies. Er zijn diverse werkbezoeken georganiseerd zoals bij dit jongerenwerk, zoals de raad ook met eigen ogen kan zien wat er gebeurt met subsidies in deze gemeente. De raad heeft de afgelopen jaren diverse raadsbrieven ontvangen over de ontwikkeling en de subsidierelaties bijvoorbeeld van de ESA, maar ook van het jongerenwerk. En ook in de auditcommissie werd het ook al gezegd, kijk kritisch mee naar de inzet van onze middelen, bijvoorbeeld ook waar het om de ESA betreft. En daarnaast mogen we er toch van uitgaan, dat behalve de raad die een rol speelt bij de subsidies, ook het college en de ambtelijke organisatie regelmatig contact zal hebben met de partijen die subsidie ontvangen. En zoals de vaststelling van deze subsidies. De Rekenkamer geeft dan ook aan, dat dit goed verloopt. Dus het CDA kan wel instemmen met de aanbeveling, maar we kunnen ook de reacties van het college goed volgen in deze, naar eigen bevinding dit in te vullen. Dus het CDA zal voor dit voorstel stemmen met deze aanbevelingen. Dank u wel.

De voorzitter: Goed. Voordat we overgaan tot tweede termijn is het goede gebruik, dat het college kan reageren op de amendering. Daarvoor vraag ik de portefeuillehouder naar voren. Wethouder Kabout.

De heer Kabout: Ja, dank u wel, voorzitter. Het amendement zoals dat nu voorligt, dat zouden we als college willen ontraden. Eigenlijk gaf de heer Buisma ook al aan, bijvoorbeeld het specifieke voorbeeld om alles wat met tussen college en instellingen wordt vastgesteld, om dat allemaal individueel te gaan delen met u. Dat lijkt ons niet hoe het hoort te gaan. Om maar even een voorbeeld te geven. Maar in bredere zin hebben we natuurlijk alle begrip voor de behoefte die volgens mij bij alle fracties leeft, om hier toch meer beeld bij te krijgen. Laat ik het even heel algemeen zeggen. Volgens mij wordt dat door alle fracties in het college onderkend en volgens mij kunnen we daar goed met elkaar mee uit de voeten de komende tijd. Er is al een aantal keer genoemd de subsidieverordening, die in de tweede helft van dit jaar hier bij uw raad zal liggen. Dan heeft u alle gelegenheid om daar verder met elkaar over in gesprek te gaan. En u had het ook een aantal keer over evaluatie. Ook daarvoor geldt, de heer Van Willegen had het net al over de Nota Sociaal Domein. In die Nota Sociaal Domein is ook afgesproken, dat er een uitgebreide beleidsevaluatie daarvan plaatsvindt in de tweede helft van 2025. Dus ook in die zin wordt daar ook nog, een uitgebreide evaluatie zal erop plaatsvinden. Daar wilde ik het even bij laten. Dank u wel.

De voorzitter: Goed, we gaan meteen naar de tweede termijn. De heer Koster, Absoluut Aalsmeer.

De heer Koster: Ja, dank u, voorzitter. Ja, ik reageer zo snel na deze woorden, want ik vind dit uitermate teleurstellend en heel, heel, heel, heel weinig respons. Zoals het nu gaat is eigenlijk, dat je een subsidieaanvraag bij de gemeente. Je krijgt die verleend met min of meer de opmerking van, kijk maar wat je ermee doet, wij letten er verder niet op. En zoals de Rekenkamer heeft vastgesteld. Aan het eind van het jaar kijken we juridisch en financieel, is alles goed verlopen, hebben we op tijd verleend, is het op tijd ingediend, et cetera? Maar naar wat er inhoudelijk met het geld is gebeurd en of dat het doel heeft gediend waarvoor de subsidie is aangevraagd, dat wordt op geen enkele manier gecontroleerd. En natuurlijk is het niet de bedoeling om alle subsidies hier de revue te laten passeren. Dat we een eindeloos gesprek hebben over van wat goed is gegaan.

De voorzitter: De heer Koster, ik wil daar één nuance op aanbrengen. De Rekenkamer heeft dat niet zo geschreven. Dat we dat helder met elkaar hebben, dat er geen enkele subsidie niet wordt gecontroleerd. Dus voordat we die stellingnames innemen, dat is een iets andere interpretatie van de Rekenkamercommissie.

		De heer Koster: Nee, excuus, u heeft gelijk. Er staat, vaak. Vaak weten we niet wat er met het geld gebeurd is. En als je dat vaak wilt voorkomen, ja, dan moet je dat met elkaar afregelen. En kijk, dat en ik vind het ook jammer dat we niet een bepaalde vorm vinden, waarin we jaarlijks naar deze zaken kunnen kijken. En natuurlijk binnen het sociaal domein zijn er afspraken gemaakt, indicatoren vastgesteld. Maar dat betekent niet dat deze raad dan de taak, haar controlerende taak op dit gebied kan vervullen. Dat, ik vind het erg jammer, dat de raad zich dat laat ontnemen en ik had hem liever wat strakker ingestoken. Tot zover. De voorzitter: De VVD. Mevrouw Mijwaart: Dank u wel, voorzitter. We hebben verder niks toe te voegen. We hebben al een paar keer commissievergaderingen gehad en vanavond ook weer. Wij vinden het een goed voorstel en wij lezen gewoon dat de Rekenkamer het, wat aanbevelingen geeft. Het kan altijd scherper en daar gaan we gewoon voor. Maar verder gaat het wat ons betreft goed in Aalsmeer. De voorzitter: FlorAalsmeer. Mevrouw Keessen: Ja, dank u wel, voorzitter. Interessante discussie, maar wij hebben ook niets toe te voegen. De voorzitter: GroenLinks-PvdA. De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Ik zie mezelf nog niet. Ja, hallo. Nee, want daar even op terugkomend, want dat staat er natuurlijk wel. We geven de opdracht aan het college, om in ieder geval eens per jaar het debat met de raad te initiëren. Dat is de extra opdracht, nummer drie van het raadsbesluit. Dus daar heeft u eigenlijk uw terugkoppeling al. En daarvóór hebben zij de opdracht al gekregen om hun subsidierelaties te evalueren. Maar dat doen ze natuurlijk intern, want dan heb je het inderdaad over een uitvoeringstaak. Dus dat verschil heb ik gepoogd aan te brengen, want wij vinden echt stelselmatig dat je niet op de stoel van de uitvoerende organisatie moet zitten, want daar is het college voor. Of we het een goed college vinden of slecht college is een andere discussie, maar dat is wel hoe de verdeling is. Dus op moment dat het hun rol is, moet je daar ook in onze optiek niet in gaan lopen roethanen. En het raadsbesluit, ik hoor ook dat daar een meerderheid voor is, geeft de opdracht aan het college om daar wat aan te doen. Daar ga ik dan ook vanuit, dat dat goed gaat. Dank u wel, voorzitter. De voorzitter: D66. De heer Van der Tol: We hebben geen aanvullingen meer op dit moment. Dank. De voorzitter: Tot slot het CDA. De heer Van Willegen: Voorzitter, het CDA heeft ook geen aanvullende mededelingen. De voorzitter: Dan gaan we over naar de besluitvorming. Wij gaan eerst beslissen over het amendement met de titel Aanbevelingen Rekenkamer. Wie is er voor dit amendement? Dat is de fractie Absoluut Aalsmeer. Daarmee is de amendering verworpen. Dan ligt het voorstel voor u. Wie is er voor het voorstel? Dat zijn alle partijen. Daarmee is dit aangenomen.
Rb-9		**Opzet en installatie jongerenraad in 2025**
		De voorzitter: Dat brengt ons op de agenda bij de agendapunt negen, de Opzet en installatie van de jongerenraad in 2025. De spreekvolgorde brengt ons bij de VVD. Mevrouw Vleghaar: Dank u wel, voorzitter. We hebben de vorige keer al aangegeven, dat wij positief gaan stemmen voor dit voorstel Opzet en installatie jongerenraad in 2025. We hadden ook aangegeven, dat wij tussentijds bijgepraat willen worden over de jongerenraad hoe het

functioneert. Zoals we, of zoals wij het voor ogen hebben. We hebben begrepen dat hierover nog een amendement wordt ingediend. Die wachten we even af. FlorAalsmeer heeft tijdig hun amendement ingediend in de oordeelsvormende commissie. En daar kunnen we tegen, daar kunnen we al over zeggen, dat we tegenstemmen. Want volgens ons is het wel al een beetje opgenomen in de stukken en zijn wij altijd vrij, om zelf de jongerenraad weer op te roepen. Hier ... Dank u.

De voorzitter: FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, FlorAalsmeer is blij, dat het voorstel tot oprichting van een jongerenraad vanavond wordt vastgesteld. Het is een belangrijke stap om jongeren daadwerkelijk een stem te geven in het lokale bestuur van Aalsmeer en Kudelstaart. Maar juist omdat we deze jongerenraad serieus willen nemen is het essentieel, dat we helder zijn over haar rol en positie. Daarin schiet het huidige raadsbesluit wat ons betreft tekort. Het raadsbesluit van 22 mei 2025 waarin de jongerenraad wordt ingesteld, benoemt enkel het college van burgemeester en wethouders als adres voor adviesverlening. Nergens wordt expliciet opgenomen, dat de jongerenraad ook de gemeenteraad mag adviseren. En dat is opvallend, want in het oorspronkelijke initiatiefvoorstel van 14 november 2024 stond juist expliciet, dat de jongerenraad zowel het college als de gemeenteraad gevraagd en ongevraagd moet kunnen adviseren. En waarom vinden wij dat zo belangrijk? De gemeenteraad is het hoogste orgaan in onze lokale democratie en juist door jongeren direct in contact te brengen met de raad, leren zij hoe de politieke besluitvorming werkt. Als we jongeren uitsluitend richten op het college, reduceren we hun rol tot ambtelijk adviesorgaan. Maar onze ambitie moet verder gaan. We willen jongeren betrekken bij de volle breedte van het democratisch proces. En dat begint bij de volksvertegenwoordiging, de gemeenteraad. Het college is immers in theorie apolitiek en uitvoerend van aard. Politieke besluitvorming vindt in de gemeenteraad plaats. En als we jongeren daarin geen ruimte geven, ontzeggen we ze een cruciaal leer- en participatieveld. En dat staat haaks op de doelen van de jongerenraad zoals die eerder zijn vastgesteld, het bevorderen van burgerschap, maatschappelijke betrokkenheid en de verkleining van de kloof tussen jongeren en politiek. Tot slot. Het is merkwaardig dat in de notitie bij het raadsvoorstel nog wel wordt verwezen naar de mogelijkheid voor de jongerenraad om de raad te adviseren, maar dat dit in het raadsbesluit zelf, het juridisch en bindend document waar we vanavond over beslissen, nergens expliciet wordt benoemd. Dit gebrek aan duidelijkheid is onwenselijk en vraagt om correctie. En wij pleiten middels ons amendement er dan ook voor om het raadsbesluit aan te passen, zodat er geen misverstand over kan bestaan. De jongerenraad adviseert zowel het college als de gemeenteraad. Alleen dan geven we jongeren de plek in onze democratie die zij verdienen. Dank u wel.

De voorzitter: GroenLinks-PvdA.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Ja, net zoals FlorAalsmeer waren wij een warm pleitbezorger om van, aan wie committeer je nu die jongerenraad. Maar anders dan FlorAalsmeer, zijn wij wel gevoelig voor de argumentatie die hier in deze kring plaatsgevonden heeft. Want wij hebben allemaal onze argumenten ingebracht en het voorstel is gewijzigd. En uiteraard niet helemaal zoals wij dat als GroenLinks-PvdA graag in zouden willen hebben, maar wel een goede stap in de richting. De discussie die wij hier in de fractie hadden was eigenlijk van ja, wanneer ben je tevreden? Ben je tevreden als je, dat glas halfvol is of halfleeg? En voor ons is de doorslag echt om hier een compliment te maken, dat jullie naar ons toe bewogen zijn. En dat geldt dus voor het CDA, dat geldt voor D66, dat geldt voor AA en dat geldt voor de VVD. Dat waarderen wij. Dus ik had een heel verhaal over de voors en tegens en de punten en komma's en dat soort werk. Maar sec genomen, we zijn natuurlijk gewoon voor een jongerenraad. Daar kunnen we heel lang en heel kort over praten, maar dat vinden we gewoon belangrijk. En dat er een beweging onze kant opgekomen is, dat waarderen wij. Dan even terugkomend op het amendement van AA voor de jaarlijkse evaluatie. Want wij hebben het erover gehad in de commissie van, gaat u daar wat aan doen? En dat heeft u ook gedaan en dat kunnen wij ook van harte ondersteunen. Dank u wel.

De voorzitter: D66.

Mevrouw Geisler: Dank u wel, voorzitter. Ik was vorige week op de bijeenkomst van de Dorpsraad van Kudelstaart. Aan het eind van de vergadering werd aan de aanwezigen gevraagd, waar de dorpsraad nog meer actief zou kunnen zijn of worden. Er werden toen suggesties gedaan voor jongeren in ons dorp. Ik keek toen rond en ik zag dat de gemiddelde leeftijd van de aanwezigen, ik heb de tekst iets aangepast, de 50 toch echt wel leek te overstijgen. En zo is het ook in de politiek. Weinig jonge gezichten, weinig interesse lijkt het, maar ook onbekend maakt onbemind. Dus hoogstwaarschijnlijk ook weinig kennis over wat er zich politiek afspeelt in Aalsmeer en hoe dat dan gaat. Het is fijn dat er een kinderraad is, actieve en betrokken jonge mensen die er zich tegenaan willen bemoeien wat er in Aalsmeer speelt en vooral, hoe dat beter voor kinderen kan. Helaas kunnen zij met die energie nergens meer terecht als ze naar de middelbare school gaan. Daarom moet er een jongerenraad komen. Op een veilige plek dichtbij waar de politiek zich afspeelt, leren wat de politiek is en tegelijkertijd de belangen van jongeren vertegenwoordigen. En zodoende zijn wij enorm blij, dat op 14 november jongstleden de opvolging van het initiatiefvoorstel Jongerenraad Aalsmeer van D66, CDA, VVD en AA is aangenomen. Een aantal kanttekeningen daarbij. De overweging om de jongerenraad een adviesorgaan van het college te laten zijn op de manier, zoals deze er ook al op andere vlakken zijn, bijvoorbeeld de adviesraad sociaal domein, adviescommissie beeldende kunst is heel bewust en expliciet geweest. De ervaringen elders en de ervaringen in Aalsmeer bij eerdere initiatieven op dit terrein hebben bewezen, dat een te dichte positionering bij de gemeenteraad leidt tot een ongewilde politisering van het werk van de jongerenraad. Dit maakt de jongerenraad niet alleen een potentiële speelbal van de politiek, maar doet ook afbreuk aan het werk van de jongerenraad als sociaal-maatschappelijk adviesorgaan richting het bestuur en de politieke onafhankelijkheid, die het daarbij behoort te hebben. Ter illustratie is het niet alleen maar denkbeeldig, dat de gemeenteraad de jongerenraad gaat overvragen. De raad is nu al goed in het stellen van heel veel vragen richting het bestuur van de gemeente. Waardoor de motivatie van de jongeren, en dan met name de apolitieke jongeren die we juist willen betrekken, verloren zal gaan. Jongeren die in politiek geïnteresseerd zijn kunnen al lid worden van diverse jongerenafdelingen van politieke partijen. Wanneer jongeren de behoefte voelen bepaalde onderwerpen op te pakken die politiek relevant zijn, hebben ze juist in de voorgestelde opzet de mogelijkheid om dit zelfstandig te doen. Een belangrijk aspect is het stimuleren van de maatschappelijke inzet van jongeren en het zorgen dat de jongerenstem gehoord wordt, met name aan de voorkant van de besluitvorming. Dat is zoals de structuur nu wordt opgezet waarbij het al de bedoeling is, dat het onderwerp jongerenadvies in de noodzakelijke voorstellen weer te geven, zoals dat al eerder is aangegeven. Wanneer ook de gemeenteraad de mogelijkheid krijgt om direct dan wel indirect invloed uit te oefenen op het werk van de jongerenraad, ontstaat het risico van een ongewilde spreidstand tussen enerzijds, de adviesfunctie richting de voorkant van de besluitvorming en anderzijds, de invloed richting de finale kant van de besluitvorming. In dat geval wordt het werk van de jongerenraad als vanzelf politiek en dat willen we juist voorkomen.

De voorzitter: De heer Buisma, interruptie.

De heer Buisma: Ja, even een korte verhelderende vraag. Maar wij hebben toch een jaarlijks contactmoment met de jongerenraad? Dat zit nu ingebakken in het voorstel, toch?

De voorzitter: Beschouwen we uw vraag als retorisch, of verwacht u antwoord van mevrouw Geisler? Goed, mevrouw Geisler.

Mevrouw Geisler: Ja. Oké, prima. Het voorgaande zou ik willen gebruiken om argumenten te geven om tegen te stemmen. Tegen het amendement van FlorAalsmeer te stemmen. De jongerenraad adviseert ook de gemeenteraad. Wij denken dat dat echt expliciet niet de bedoeling is, dus dat willen we niet. Misschien het amendement van Absoluut Aalsmeer wat zo langskomt, heeft ook iets te maken met een jaarlijkse evaluatie. En dat gaat toch gebeuren. Dank u wel.

De voorzitter: Het CDA.

Mevrouw Van der Meer: Ja, voorzitter, dank u wel. Het CDA kan akkoord gaan met dit voorstel. Het ligt hier op basis van een initiatiefvoorstel, dat onder andere uit de koker van het CDA komt. Dus ik denk dat dat geen verrassing is. Ik wil nog even teruggrijpen op de discussie, zoals die hoofdzakelijk in de commissievergadering is gevoerd en zoals ik hem nu ook weer een beetje voorbij hoor komen. En dat is, in hoeverre de jongerenraad nu ook advies geeft aan de gemeenteraad? Dan wil ik toch nog een keer teruggrijpen op de notitie bij het raadsvoorstel onder 3.S t/m U waarin volgens mij heel duidelijk staat, dat de jongerenraad ook ongevraagd advies kan geven aan de gemeenteraad. Ik heb het namens het CDA al gezegd tijdens de commissievergadering, dat ik de discussie op dat moment niet meer helemaal begreep. Dat is inmiddels niet veranderd. Volgens mij gebeurt er al, waar het amendement van FlorAalsmeer toe oproept. Dus wat dat betreft, daar zijn we tegen. We zijn voor het voorstel. En voordat ik het vergeet wil ik ook de portefeuillehouder nog even bedanken voor de antwoorden tijdens de commissievergadering over, hoe de vergoeding precies zat. Dat was erg verhelderend. Dank u wel.

De voorzitter: Tot slot Absoluut Aalsmeer. Excuses, FlorAalsmeer, interruptie.

Mevrouw Keessen: Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, ik wil toch even reageren op hetgeen mevrouw Van der Meer zegt. Dat heeft ze inderdaad bij de oordeelsvormende commissie ook al gezegd. Maar ik wil u erop wijzen, dat wij vanavond het raadsbesluit vaststellen en niet de notitie. En in het raadsbesluit staat niet dat de jongerenraad een, ook een gevraagd en ongevraagd advies kan geven aan de gemeenteraad. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Van der Meer.

Mevrouw Van der Meer: Ja, voorzitter, dank u wel. In het raadsbesluit staat volgens mij heel veel niet, wat er wel in de notitie staat. Maar volgens mij betekent dat niet, dat wat in de notitie staat dat dat niet uitgevoerd wordt. Het raadsbesluit bestaat uit twee toch redelijk beknopte punten, terwijl de notitie het over punt A tot en met U heeft. Ja, volgens mij gaat dat allemaal gebeuren. Dus ik zie niet helemaal in waarom dan specifiek op dit ene punt dat niet uitgevoerd zou worden, omdat het niet in het raadsbesluit staat?

De voorzitter: Ja, even om die discussie uit de weg te gaan. Er staat letterlijk in het besluit om de jongerenraad vorm te geven, conform het voorstel zoals beschreven in de notitie. Goed. Daarmee was uw einde van uw termijn, want dan gaan we tot slot naar Absoluut Aalsmeer.

Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, voor ons ligt het raadsvoorstel voor de opzet en installatie van de jongerenraad in de gemeente Aalsmeer. Namens de fractie Absoluut Aalsmeer spreken wij hierbij onze steun uit voor dit voorstel. Wij hebben vanaf het allereerste begin positief bijgedragen aan dit traject. Als fractie waren wij mede-initiatiefnemer van het voorstel in 2024 en hechten wij grote waarde aan de politieke en maatschappelijke participatie van jongeren. Jongeren vormen een essentiële groep binnen onze gemeenschap, maar worden vaak onvoldoende betrokken bij de besluitvorming, die juist grote gevolgen heeft voor hun toekomst. Dat is iets wat wij willen veranderen. De bijeenkomst in februari 2024 met de jongerenraad van Stede Broec onderstreepte voor ons, waarom een jongerenraad onmisbaar is. Jongeren spraken daar met bevlogenheid, betrokkenheid en scherpe inzichten over hun rol en de positie in het gemeentelijk beleid. Het was een inspirerende bijeenkomst die liet zien hoeveel potentie er ligt, als jongeren daadwerkelijk serieus genomen worden en een structurele plek krijgen in onze lokale democratie. De gemeenteraad heeft daarom op 14 november in 2024 terecht unaniem besloten, dat er in Aalsmeer een onafhankelijke jongerenraad moet komen. Een raad die zowel gevraagd als ongevraagd advies uit kan brengen aan het college en zoals we net hebben begrepen, via de notitie dus ook aan de raad. Die geeft een stem voor de generatie van morgen. De doelen die wij als raad nastreven zijn helder. Meer betrokkenheid van jongeren bij politiek en samenleving. Het serieus nemen van belangen en invalshoeken in het beleid. En bijdragen aan de ontwikkeling van jongeren op het gebied van burgerschap, vaardigheden en

netwerken. Voorzitter, wij steunen de kaders en uitgangspunten zoals die voor ons liggen. Tegelijkertijd vinden wij het belangrijk, om ook tussentijds zicht te houden op hoe de jongerenraad functioneert. Daarom dienen wij namens Absoluut Aalsmeer een amendement in, dat voorziet in een tussentijdse evaluatie één jaar na de installatie van de jongerenraad, zoals wij ook hebben toegezegd in de commissievergadering. Wij constateren dat dit aansluit op het eerder genomen raadsbesluit en dat het waardevolle informatie oplevert over de voortgang, betrokkenheid en effectiviteit van de jongerenraad. Het biedt ons de kans om ook tijdig bij te sturen, indien nodig en zo bij te dragen aan een succesvolle pilot, die echt het verschil maakt. Voorzitter, wij zien de installatie van de jongerenraad als een belangrijke stap vooruit. Een stap richting een inclusiever, representatiever en toekomstig, toekomstgerichter bestuur. Wij roepen de raad dan ook op, om dit voorstel en het amendement wat ik hierbij ook indien, unaniem te steunen. Dank u wel. En ik denk dat ik in mijn bewoordingen ook al heb aangegeven, dat we de motie van sorry, amendement van FlorAalsmeer niet steunen. En eigenlijk heeft mevrouw Van der Meer dat al heel goed verwoord. Daar ga ik niet nog verder woorden aan vuil maken. Dank u wel.

De voorzitter: Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn. Ik vermoed dat we niet een hele lange tweede termijn nodig hebben. Maar voordat we daar naartoe gaan, heeft het college de gelegenheid te reageren op de amenderingen. Het woord is aan de portefeuillehouder, wethouder Kikkert.

De heer Kabout: Ja, voorzitter. Laat ik beginnen met te zeggen, dat ik blij ben met de meeste woorden zoals die gesproken worden. Ik ken een partij die uitgaat van de verplichting van een lege stoel in bestuurskamers. Die lege stoel die symboliseert de toekomst, zodat bestuurders die toekomst meewegen in hun besluitvorming. Het college vindt dat die lege stoel ook gevuld kan worden. En hij wordt gevuld met de installatie van een jongerenraad, zodat zij mee kunnen denken ja, over de bestuurlijke processen. We ze aan de voorkant om advies kunnen vragen bij beleid, projecten die we opstarten. En wat is het dan fijn, als dat woord gehoord wordt. Dan ga ik even naar de amendementen. Amendement van FlorAalsmeer. Ja, ik kan het niet beter verwoorden dan mevrouw Van der Meer het verwoord heeft. Hij is overbodig. Hij is ook overbodig, omdat wij een format hebben voor onze raadsvoorstellen. Daar zit een participatieparagraaf in. En net zoals u gewend bent bij de adviezen van de Adviesraad Sociaal Domein, staan die gewoon verwoord in die paragraaf en ook de wijze waarop het college met die advies is omgegaan. Dus nogmaals, overbodig. Dan het amendement van Absoluut Aalsmeer. Daar kan ik heel kort in zijn, die is uitvoerbaar.

De voorzitter: Goed. Hartelijk dank daarvoor. Even kort kijken, of er behoefte is aan een tweede termijn. VVD?

Mevrouw Vleghaar: Nee, we geven aan, dat we voor stemmen voor het amendement van Absoluut Aalsmeer.

De voorzitter: FlorAalsmeer? Nee. GroenLinks-PvdA? D66? CDA? Mevrouw Van der Meer.

Mevrouw Van der Meer: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik ben in mijn eerste termijn vergeten te reageren op het amendement van Absoluut Aalsmeer. Het CDA heeft daarover nog een vraag. Hoe moeten we de tussentijdse evaluatie opvatten? We hebben het daar in de commissie-vergadering ook al even over gehad. Is dat een soort vinger aan de pols moment, of wordt er meer waarde aan gehecht? Dank u wel.

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer.

Mevrouw Holtrop: Dank u wel en dank u wel voor deze vraag. Om dat te verhelderen. Ik denk dat dat, want dat we willen graag dat de jongerenraad zelfbesturend is en dat zij zelf met voorstellen komen. Dus laten we dit een beetje open en kijken wat de jongerenraad zelf hierop gaat invullen. Dus een jaarlijks, in ieder geval een jaarlijks moment dat we elkaar even treffen, waarop zij kunnen reflecteren hoe het gegaan is. Wij dat kunnen aanhoren en eventueel,

		misschien daar ook nog op kunnen reflecteren. Dus, maar het belangrijkste is, dat het vanuit de jongeren zelf komt. De voorzitter: Mevrouw Van der Meer, nog reactie of helder zo? Goed. Dan mevrouw Holtrop, wenst u nog een laatste reactie in tweede termijn? Nee. Dan gaan wij over tot stemming. Twee amendementen liggen er voor. Het eerste amendement is van FlorAalsmeer, amendement Jongerenraad adviseert ook de gemeenteraad. Wie is er voor dit amendement? Dat is FlorAalsmeer. Daarmee is de amendering verworpen. Dan het amendement Tussentijdse evaluatie jongerenraad. Wie is er voor dit amendement? Zijn alle partijen, met uitzondering van FlorAalsmeer. Daarmee is de amendering aangenomen. Dan het voorstel zelf, De opzet en installatie jongerenraad in 2025. Wie is er voor dit voorstel? Dat zijn alle partijen. Daarmee is deze unaniem aangenomen. Dat brengt ons aan het einde van de te behandelen stukken.
		BENOEMINGEN
Rb-10		**Benoeming lid raadsledenplatform Amstelland-Meerlanden** De voorzitter: Dan staan er nog een aantal benoemingen op de agenda. De eerste benoeming is agendapunt 10. Dat gaat over het benoemen van een lid van het raadsledenplatform Amstelland-Meerlanden. Daar is in het presidium afstemming over geweest. Daar is een kandidaat voor, dat is de heer Van den Nouland. Kan ik deze per acclamatie afdoen? Zie staande ovatie, groot applaus. Daarmee, de heer Van den Nouland, bent u benoemd.
Rb-11		**Dankwoord aan wethouder W. Kikkert** De voorzitter: Ja, en we hebben het gerekt vanavond maar ja, dan komt er toch een einde aan een periode. Want wethouder Kikkert, uw ontslagbrief is onomkeerbaar wat dat betreft. Maar ik zou nog een paar woorden namens de raad tot u willen richten. We hebben namelijk ook nog een afscheid dinsdag en mocht iemand nog noten op zijn zang hebben, zoals de heer Kikkert dat regelmatig in de wandelgangen in het raadhuis heeft, dan kunt u die ook dan kwijt. Ja, Willem, we gaan je enorm missen. We hebben je ervaren als een hele fijne collega in de wandelgangen, altijd oog voor het sociale. En als je hier op vrijdagmiddag kwam, dan is de kans vrij groot, dat er een zingende wethouder door het pand liep. Trouwens, ook al in de ochtend of de middag op andere dagen van de rest van de week. Dan kwam er wat gebrom uit de kelder en dan kwam dat zo langzaam omhoog richting de vergaderkamers, hebben we erg van genoten. En het kan ook wel zo zijn, dat je op vrijdagmiddag wat klassieke muziek treft. Want dat geeft ook aan, Willem, je was in ieder geval maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag een wethouder, die altijd te vinden was hier. Ik denk ook dat de organisatie met wisselende gevoelens kijkt naar je vertrek, want ze hebben keihard moeten werken in jouw aanwezigheid. Dus misschien dat daar wat lucht komt in je opvolging, maar ik denk ook dat de organisatie je enorm gaat missen. Ze hebben fijne sessies met je gehad, altijd constructief, altijd uitgaand van het positieve. En dat, zo was je bijdrage ook in het college, Willem. De rest van kritische noten in zingende vorm, daar kom ik dinsdag mee. Maar ik zou niet het moment voorbij willen laten gaan, dan jou eerst in de gelegenheid te stellen nog een aantal laatste woorden te spreken in je functie als wethouder. De heer Kikkert: Ja, voorzitter, leden van de gemeenteraad. Elke keuze heeft een consequentie. En in het leven moet je ook keuzes maken, leven is kiezen. De consequentie is dat ik straks deze zaal uitloop als raadslid, mits u daar goedkeuring aan hecht en niet meer als wethouder. Maar het positieve is, staatsrechtelijk gezien een promotie. Immers, de raad is het hoogste bestuursorgaan, dus college wees gewaarschuwd. Ik zal het kort houden, dat bent u van mij gewend. Dinsdag tijdens mijn afscheidsreceptie zal ik dat imago afschudden, dus wees voorbereid. Ik dank de raad, het college maar ook en ik zie ze daar zitten, de ambtelijke organisatie voor het vertrouwen dat jullie in mij hadden. En ook de zeer plezierige manier van samenwerking voor en met de inwoners van Aalsmeer. De voorzitter: Ja, het schokkende feit hoort erbij, Willem, dat ik je moet transporteren naar de tribune.

R-12		**Benoeming wethouder** De voorzitter: Goed. Nu moet ik even heel goed in mijn lijsten duiken, want nu gaan we een aantal dingen doen. Die moeten zeer ordentelijk verlopen, anders gaat het niet helemaal goed. Voormalig wethouder Kikkert die heeft zijn ontslagbrief destijds goed ingediend. Dat ontslag gaat per zo dadelijk in. Daardoor is er een vacature ontstaan in het college. Inmiddels heeft u er kennis van kunnen nemen, dat daarvoor de kandidaat van D66 is, de heer De Vries. S. de Vries, om even helder te hebben, dat dat geen overstap vanuit de VVD is. En voor de kandidaat-wethouder. Ja, om die benoemd te krijgen hebben we de commissie in het leven roepen, die de geloofsbrieven heeft onderzocht. Dat is voorafgaande aan de vergadering gebeurd. Maar ik moet u nog wel even vragen, of u formeel kunt instemmen met die commissie. Kan ik die formeel instellen? Ja. Dan met terugwerkende kracht hebben ze hun werk al verricht. Dat scheelt wat tijd tijdens deze vergadering. Daar bent u mij nu wel dankbaar voor, denk ik zo, 23.35 uur. Ik nodig de voorzitter van de commissie uit, om u over de bevindingen te informeren. De heer Koster. De heer Koster: Ja, hij doet het. De commissie uiteraard van de gemeente Aalsmeer heeft onderzocht of de voordracht van De Vries, S, Sybrand zoals wij hem kennen, tot benoeming als wethouder van de gemeente Aalsmeer aan de wettelijke vereisten voldoet. Zij rapporteert aan de raad van de gemeente Aalsmeer dat zij onderzocht heeft, of de benoeming van de kandidaat voldoet aan de vereisten van de artikelen 36A en dan moet ik even kijken, kan een groot stuk, 36B, 41B eerste of vierde lid. Even kijken wat daar nog volgt. Artikel 41C, eerste lid van de Gemeentewet. En in orde heeft bevonden. Er staan heel veel teksten tussen haakjes, maar ik neem aan dat ik dat kan overslaan. De commissie heeft ook de risicoanalyse integriteit van G&I onderzocht. Gebleken is dat de voordracht van de heer De Vries aan de in de Gemeentewet gestelde eisen voldoet. Aalsmeer, donderdag 22 mei 2025. Dank u. De voorzitter: Hartelijk dank. Dan staat ons niets in de weg om deze procedure te vervolgen. Dat betekent dat wij dit ter stemming gaan brengen bij de raad. Dat gebeurt op papier, stembriefjes worden zo uitgedeeld. Dat gebeurt anoniem, dus u dient dit stembriefje ook niet te ondertekenen. Als u het stembriefje niet juist invult, dan wordt hij ongeldig verklaard. En het toevoegen van een andere naam op het briefje maakt ook, dat het briefje ongeldig is en u stemt dus ook. Overigens mag de kandidaat zelf meestemmen, dus dat wil ik toch nog even meegeven. Dan wil ik vooral aan de bode vragen die de bus aan het halen is, om zo de stembriefjes uit te reiken. Kijk, daar hebben we hem. Blijf zitten vooral, totdat alle stembriefjes zijn opgehaald. En voordat we dan zeg maar tot de telling van de stemming overgaan, moet ook een stembureau instellen. Daarvoor is het voorstel om dat te laten bestaan uit de heer Biesheuvel, mevrouw Van Diemen en de heer Fransen. Kan dat op uw instemming rekenen? Ja, zie enthousiasme. Ja, dan hebben we die ingesteld. Dan schors ik nu de vergadering voor eventjes. Na het uitbrengen van de stem als iedereen dat gedaan heeft, mag u even bewegen. Dan trekt de commissie zich terug en dan hoor ik wel als u klaar bent met tellen. Ik schors de vergadering voor enkele minuten. *Vergadering is geschorst.* De voorzitter: Wij heropenen de vergadering. En ik geef het woord aan mevrouw Van Diemen. Mevrouw Van Diemen: Dank u wel, voorzitter. De stemcommissie is bijeengekomen en heeft alle schriftelijke stemmen geteld. Daarvan zijn er 23 uitgebrachte stemmen, waarvan 21 geldig, 12 voor en negen tegen. Dank u wel. De voorzitter: Dan mag ik in ieder geval de kandidaat-wethouder feliciteren. Maar dan de belangrijke vraag. Wilt u de benoeming ook aanvaarden? De heer De Vries: Op mijn papiertje wat voorbereid is, staat dat ik hem aanvaard.

		De voorzitter: Goed, dan is de werkwijze ook al bekend, hoe dat werkt in het college. Goed gevolgd. Dan hebben we ieder geval het bordje niet voor niets laten maken, wethouder De Vries. Maar die komt zo, want wij gaan nu over tot installatie. Daarvoor wil ik u naar voren vragen. Ik ga dat met de microfoon doen. U heeft aangegeven de belofte te willen afleggen. Moeten nog even wachten tot het geluid is aangesteld. Maar nee, kom maar naar het midden hoor, want ik vervolg ook. Kunnen ondertussen, kan de fotograaf gaan staan en pak ik de microfoon erbij. Uitstekend zo. Test. Ja, kijk. Ik verklaar, dat ik om tot wethouder benoemd te worden rechtstreeks noch middellijk onder welke naam of welk voorwendsel ook, enige gift of gunst heb gegeven of beloofd. Ik verklaar en beloof, dat ik om iets in dit ambt te doen of te laten rechtstreeks noch middellijk, enig geschenk of enige belofte heb aangenomen of zal aannemen. Ik beloof, dat ik getrouw zal zijn aan de Grondwet, dat ik de wetten zal nakomen en dat ik mijn plichten als wethouder naar eer en geweten zal vervullen. De heer De Vries: Dat verklaar en beloof ik. De voorzitter: Van harte gefeliciteerd. Blijf even staan. De felicitaties komen zo dadelijk. We zijn zo op het einde van de vergadering, dus dan kunnen we de felicitaties in één keer doen.
Rb-13

		tot felicitatie over te gaan. Ik wens u een hele fijne avond en er is natuurlijk nog een nazit voor degenen die hier allemaal vanavond aanwezig zijn. We sluiten de vergadering.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 26 juni 2025.



, voorzitter

, griffier

Gemeente Aalsmeer

CONCEPT BESLUITENLIJST RAADSVERGADERING
D.D. 22 MEI 2025

Aanwezig:
Voorzitter: de heer G.E. Oude Kotte
Plv. Griffier : mevrouw H.R.E. Hofland

Leden:	AA	: de dames C. van Hilst-Dekker, G. Holtrop en D.M. Prent Bouten en de heer W.T.J.M. Koster
	CDA	: de dames M. van Diemen-Kreeft en T. van der Meer en de heren M.P. Buskermolen, P.F. van den Nouland, D. van Willegen en G.J.H. Winkels
	VVD	: de dames E.S.I. Mijwaart en M. Vleghaar en de heren J.G.E. Bouwmeester, J. de Vries en D.G. van der Zwaag
	D66	: Mevrouw M.J. Geisler en de heren J. van der Tol en S.J.R. de Vries
	GroenLinks	: mevrouw P. Lakerveld en de heer R.P. Fransen
	PvdA	: de heer J.H. Buisma
	FlorAalsmeer	: mevrouw J. Keessen en de heer D.J. Biesheuvel

Portefeuillehouders: de heren G.E. Oude Kotte, L.B. Kabout, W. Kikkert en S.A.S. Spaargaren
Afwezig:

Agenda punt	Onderwerp	Besluit:
R-1	1.Opening door de voorzitter, de heer G.E. Oude Kotte	
	2.Vaststelling van de agenda	1.2.Conform vastgesteld
	3.Vaststelling van het verslag van de raadsvergadering van 27 maart 2025 en 3 april 2025	1.3.Conform vastgesteld
	4.Vaststelling van de Lijst Ingekomen Stukken	1.4.Conform vastgesteld

	5.Actieve informatie uit het college 6.Mededelingen vanuit de fracties	1.5.Er is geen actieve informatie uit het college. 1.6.De heer Fransen deelt mee dat gisteren is besloten dat GroenLinks en PvdA bij de komende verkiezingen met een gezamenlijke lijst als één partij zullen deelnemen.
	<u>AKKOORDSTUKKEN</u>	
R-2.	**Vaststellen Tijdelijke Alternatieve Maatregelen - Omgevingsplan hoofdstuk 22b - Uiterweg 351ws** **Besluit:** 1. het TAM-Omgevingsplan hoofdstuk 22b-Uiterweg 351ws, met bijbehorende toelichting en bijlagen, als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0358.TAMOP22b-VG01, gewijzigd vast te stellen; 2. te bepalen dat voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van de ondergrond welke is ontleend aan de Topografie BGT met datum 27 februari 2024.	Voorstel aangenomen met algemene stemmen
R-3.	**Vaststellen Integraal Veiligheidsplan (IVP) 2025 – 2026 Gemeente Aalsmeer** **Besluit:** het Integraal Veiligheidsplan 2025-2026 gemeente Aalsmeer vast te stellen.	Voorstel aangenomen met algemene stemmen
R-4.	**Eindconcept Regionaal Risicoprofiel 2025-2028, Eindconcept VrAA, beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en het Eindconcept Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA)** **Besluit:** 1. In te stemmen met het Eindconcept Regionaal Risicoprofiel 2025-2028 en geen zienswijze in te dienen; 2. In te stemmen met het Eindconcept VrAA beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en geen zienswijze in te dienen; 3. In te stemmen met het Eindconcept Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 en geen zienswijze in te dienen.	Voorstel aangenomen met algemene stemmen

R-5.	**Kadernota 2026 en Ontwerpbegroting 2026-2029 Vervoerregio Amsterdam (VRA)** **Besluit:** 1. Kennis te nemen van de kadernota 2026 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA); 2. In te stemmen met de ontwerpbegroting 2026-2029 van de VRA; 3. geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting 2026-2029 van de VRA.	Voorstel aangenomen met algemene stemmen
	<u>BESPREEKSTUKKEN</u>	
R-6.	**Vaststellen Verkeerscirculatieplan** **Besluit:** 1. het Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025 vast te stellen; 2. het college opdracht te geven om de voorgestelde maatregelen te prioriteren, onder te brengen in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP) (met uitzondering van het project aanpak verminderen vracht-verkeer) en uit te voeren; 3. een budget van in totaal € 225.000 vrij te maken voor het project Aanpak verminderen vrachtverkeer in 2025 en 2026, deze kosten te dekken uit de stelpost nieuw beleid en de begroting overeenkomstig dit voorstel te wijzigen.	Voorstel aangenomen Voor : 17 (CDA/D66/GL/PvdA/VVD) Tegen : 6 (AA/FA)

<table>
<tr>
<td></td>
<td>
<table>
<tr><th>A/M</th><th>Naam Amendement/Motie</th><th>Fractie en aantallen</th></tr>
<tr><td></td><td>Amendementen</td><td></td></tr>
<tr><td>A25-10</td><td>Amendement gerichte afwaar-dering GOW30 (ingediend door CDA)</td><td>Ingetrokken</td></tr>
<tr><td>A25-8</td><td>Amendement Waterfront GOW 30 (ingediend door D66)</td><td>Verworpen
Voor : 9 (D66/FA/AA)
Tegen : 14 (VVD/CDA/GL/PvdA)</td></tr>
<tr><td>A25-9</td><td>Amendement Consistente snel-heid (ingediend door D66)</td><td>Verworpen
Voor : 10 (D66/GL/PvdA/AA)
Tegen : 13 (VVD/CDA/FA)</td></tr>
<tr><td></td><td>Moties</td><td></td></tr>
<tr><td>M25-10</td><td>Motie onderzoek naar veilige oversteeklocaties en effectieve voetgangersvoorzieningen (ingediend door FA)</td><td>Unaniem aangenomen</td></tr>
</table>
</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R-7.</td>
<td>Vaststellen Masterplan Energie

Besluit:
1. Het Masterplan Energie vast te stellen als kaderstellend en richtinggevend voor het energietransitiebeleid.
2. In lijn met het raadsprogramma 2022 -2026 de ambitie bij te stellen van fossiel onafhankelijk in 2040 naar fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal in 2050.
3. De reserveringen ‘Klimaat en Energie gelden’ á 163.000 in 2025 – 2026, en 293.000 in 2027 en 2028 en in te zetten voor uitvoeringskosten duurzame ontwikkeling en energietransitie en de begroting overeénkomstig te wijzigen.
4. De specifieke uitkering Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE) in te zetten voor dekking van benodigde capaciteitskosten voor de uitvoering van de energietransitie en de begroting</td>
<td>Voorstel aangenomen
Voor : 18 (CDA/D66/GL/PvdA/ AA(Koster)/VVD)
Tegen : 2 (FA),3 (AA)</td>
</tr>
</table>

	overéénkomstig te wijzigen.	

A/M	Naam Amendement/Motie	Fractie en aantallen
	Amendementen	
A25-11	Amendement Naamsverande-ring Masterplan Energie Aalsmeer (ingediend door AA)	Ingetrokken
A25-12	Amendement Individuele toetsing (ingediend door AA)	Ingetrokken
A25-13	Amendement Kosten in kaart Brengen (ingediend door AA)	Ingetrokken
A25-14	Amendement Leesbare Publieksversie (ingediend door AA)	Ingetrokken
	Moties	
M25-11	Motie Iedereen kan meedoen (ingediend door GL/PvdA)	Aangenomen Voor : 16 (CDA/D66/AA/GL/ PvdA) Tegen : 7 (FA/VVD)
M25-12	Motie Onderzoek Warmte-Strategie: van richting naar realiteit (ingediend door GL/ PvdA)	Aangenomen Voor : 16 (CDA/D66/AA/GL/ PvdA) Tegen : 7 (FA/VVD)
M25-13	Motie Windstil of niet: geef inzicht in de gevolgen (inge-diend door GL/PvdA)	Verworpen Voor : 3 (GL/PvdA) Tegen : 20 (CDA/VVD/D66/AA/FA)
M25-14	Motie Kosten in kaart brengen (ingediend door AA)	Verworpen Voor : 9 (GL/PvdA/FA/AA) Tegen : 14 (CDA/VVD/D66)

	M25-15	Motie Individuele toetsing (ingediend door AA)	Ingetrokken
R-8.	**Rapportage Rekenkamer inzake subsidieverstrekking** **Besluit:** Naar aanleiding van het rekenkameronderzoek Subsidies gemeente Aalsmeer 2024: 1. Het college op te dragen om subsidies te gebruiken om maatschappelijke doelen te bereiken. 2. Het college op te dragen om regelmatig met ontvangers de subsidies te evalueren. 3. Het college op te dragen de informatie over subsidies voor de raad te verbeteren en een jaarlijks debat te initiëren. 4. Het college op te dragen om de verordening te actualiseren en het kiezen tussen inkoop of subsidie duidelijker te maken. 5. Het college op te dragen om de samenwerking met ESA te ontwarren.		Voorstel aangenomen met algemene stemmen:

A/M	Naam Amendement	Fractie en aantallen
	Amendement	
A25-15	Amendement Aanbevelingen Rekenkamer (ingediend door AA)	Verworpen Voor : 4 (AA) Tegen : 19 (CDA/D66/VVD/GL/PvdA/FA)

<table>
<tr><td>R-9.</td><td>Opzet en installatie jongerenraad in 2025

Besluit:
Het ‘Voorstel opzet en installatie jongerenraad in 2025’ vast te stellen, waaronder:
1. het instellen van een jongerenraad als pilot voor de jaren 2025 t/m 2027 conform het voorstel zoals beschreven in de notitie, onder voorbehoud van de dekking van de kosten voor 2027;
2. de kosten voor de opzet en installatie van de jongerenraad (in totaal € 125.000) voor de jaren 2025 (€ 43,500) en 2026 (€ 47,000) ten laste te brengen van het positieve begrotingsresultaat en voor het jaar 2027 (€ 34,500) dekking te zoeken in de kadernota 2026. En de begroting 2025 en 2026 overeenkomstig te wijzigen.

<table>
<tr><th>A/M</th><th>Naam Amendement</th><th>Fractie en aantallen</th></tr>
<tr><td></td><td>Amendementen</td><td></td></tr>
<tr><td>A25-6</td><td>Amendement Jongerenraad adviseert ook de gemeente-Raad (ingediend door FA)</td><td>Verworpen
Voor : 2 (FA)
Tegen : 21 (CDA/VVD/D66/AA/ GL/PvdA)</td></tr>
<tr><td>A25-7</td><td>Amendement Tussentijdse Evaluatie jongerenraad (ingediend door AA)</td><td>Aangenomen
Voor : 21 (CDA/VVD/D66/AA/ GL/PvdA)
Tegen : 2 (FA)</td></tr>
</table>
</td><td>Voorstel aangenomen met algemene stemmen:</td></tr>
<tr><td></td><td>BENOEMINGEN</td><td></td></tr>
<tr><td>R-10.</td><td>Benoeming lid raadsledenplatform Amstelland-Meerlanden

Besluit:
De heer P.F. van den Nouland te benoemen tot vertegenwoordiger in het AM raadsledenplatform namens de raad van Aalsmeer.</td><td>De heer Van den Nouland wordt bij acclamatie benoemd tot lid van het raadsledenplatform Amstelland-Meerlanden</td></tr>
</table>

R-11.	**Dankwoord aan wethouder W. Kikkert**	Burgemeester Oude Kotte spreekt een dankwoord uit richting wethouder Kikkert. Wethouder Kikkert reageert hierop.
R-12.	**Benoeming wethouder** **Besluit:** 1. De heer S.J.R. de Vries met ingang van 22 mei 2025 te benoemen tot wethouder van de gemeente Aalsmeer. 2. De tijdsbestedingsnorm van de wethouder op 100 % vast te stellen.	De heer S.J.R. de Vries is namens de fractie van D66 voorgedragen als kandidaat- wethouder. De onderzoekscommissie, bestaande uit de heren Van Willegen, Koster en van der Zwaag heeft de rapportage van de benoembaarheidstoets van de kandidaat-wethouder onderzocht en concludeert dat de kandidaat benoembaar is. De stemcommissie bestaande uit mevrouw Van Diemen en de heren Fransen en Biesheuvel hebben de stemmen gecontroleerd. De uitslag van de schriftelijke stemming over de benoeming van de kandidaat-wethouder is: Er zijn 23 stemmen uitgebracht waarvan 21 geldige stemmen. Hiervan waren 12 stemmen voor en 9 stemmen tegen. De heer De Vries aanvaardt de benoeming en heeft de verklaring en belofte afgelegd. Besluitpunt 2 is unaniem vastgesteld.
R-13.	**Toelating en installatie raadslid D66** **Besluit:** de heer W. Kikkert (D66) toe te laten als lid van de gemeenteraad Aalsmeer.	De commissie van onderzoek van geloofsbrieven, bestaande uit de heren Van Willegen, Koster en van der Zwaag heeft alle documenten in orde

		bevonden. Na het afleggen van de verklaring en belofte is de heer Kikkert toegelaten als lid van de gemeenteraad.
	Vragenkwartier	Er zijn geen vragen voor het vragenkwartier ingediend.
	Sluiting	De voorzitter sluit de vergadering om 23.55 uur.

Kon document deel 3 niet opnemen in de bundel

Gemeente Aalsmeer

Uitnodiging voor het bijwonen van de Raadsvergadering op donderdag 22 mei 2025, in de raadzaal van het raadhuis van Aalsmeer. Aanvang: 20.00 uur.

DE VOORZITTER VAN DE RAAD,

mr. G.E. Oude Kotte

RAAD		
Raadzaal		
Tijd	**Agenda punt**	**Onderwerp**
20.00	R-1.	**1. Opening door de voorzitter, de heer G.E. Oude Kotte** **Raadsgriffier: mevrouw H.R.E. Hofland** **2. Vaststelling van de agenda** **3. Vaststelling van het verslag van de raadsvergadering van 27 maart 2025 en 3 april 2025** **4. Vaststelling van de lijst ingekomen stukken** **5. Actieve informatie uit het college** **6. Mededelingen vanuit de fracties**
		AKKOORDSTUKKEN
20.05	R-2.	**Vaststellen Tijdelijke Alternatieve Maatregelen - Omgevingsplan hoofdstuk 22b - Uiterweg 351ws** Portefeuillehouder: L.B. Kabout *Het doel van dit onderwerp is het wijzigen van het omgevingsplan, in verband met het verplaatsen en vergroten van een woonark, zodat het aantal ligplaatsen voor woonarken niet toeneemt.*
	R-3.	**Vaststellen Integraal Veiligheidsplan (IVP) 2025 – 2026 Gemeente Aalsmeer** Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte *Het doel van dit voorstel is te voldoen aan het gestelde in de Politiewet waarin is vastgelegd dat de gemeenteraad eens in de vier jaar de lokale doelen vaststelt die de gemeente op het terrein van de veiligheid nastreeft door de handhaving van de openbare orde en de hulpverlening door de politie. In Aalsmeer is ervoor gekozen om het IVP tweejaarlijks vast te stellen om zo dynamischer te acteren op actuele ontwikkelingen binnen het veiligheidsdomein in Aalsmeer.*
	R-4.	**Eindconcept Regionaal Risicoprofiel 2025-2028, Eindconcept VrAA, beleids-plan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en het Eindconcept Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA)** Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte *Het doel van dit voorstel is om in te stemmen met de genoemde drie documenten waardoor de brandweer, de Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio (GHOR), de Gemeenschappelijke Meldkamer en het Veiligheidsbureau voldoen aan de wettelijke eisen.*

	R-5.	**Kadernota 2026 en Ontwerpbegroting 2026-2029 Vervoerregio Amsterdam (VRA)** Portefeuillehouder: L.B. Kabout *Het doel van dit onderwerp is het kennisnemen van de Kadernota 2026 en het instemmen met de ontwerpbegroting 2026-2029 en te besluiten geen zienswijze in te dienen.*
		BEHANDELSTUK
20.10	R-6.	**Vaststellen Verkeerscirculatieplan** Portefeuillehouder: L.B. Kabout **Spreekvolgorde: D66 – CDA – AA - VVD – FlorAalsmeer - GL - PvdA** *Het doel van het verkeerscirculatieplan is om een visie op de toekomstige verkeers-netwerken te geven, dat houvast geeft voor de ontwikkeling van het verkeersnet-werk in Aalsmeer voor de komende jaren. Deze visie en de maatregelen die eruit volgen moeten Aalsmeer veilig, bereikbaar en leefbaar houden.*
20.55	R-7.	**Vaststellen Masterplan Energie** Portefeuillehouder: W. Kikkert **Spreekvolgorde: CDA – AA - VVD – FlorAalsmeer - GL – PvdA - D66** *Het doel van het Masterplan Energie is om onafhankelijk te worden van fossiele brandstoffen en uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. De gemeenten hebben een belangrijke rol om de energietransitie lokaal vorm te geven en uit te voeren. De gemeente Aalsmeer neemt de regie op het proces om de energietransitie vorm te geven in samenwerking met de lokale samenleving.*
21.30	R-8.	**Rapportage Rekenkamer inzake subsidieverstrekking** **Spreekvolgorde: AA - VVD – FlorAalsmeer - GL – PvdA - D66 - CDA** *Het doel van dit voorstel is dat u de afweging maakt of en welke aanbevelingen van de rekenkamer worden overgenomen.*
21.50	R-9.	**Opzet en installatie jongerenraad in 2025** Portefeuillehouder: W. Kikkert **Spreekvolgorde: VVD – FlorAalsmeer - GL – PvdA - D66 – CDA - AA** *Het doel van dit voorstel is de participatie van jongeren in Aalsmeer en Kudelstaart te bevorderen en bij de totstandkoming en uitvoering van beleid beter rekening te houden met de belangen, perspectieven en prioriteiten van jongeren.*
		BENOEMINGEN
22.10	R-10.	**Benoeming lid raadsledenplatform Amstelland-Meerlanden** Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte *In verband met de benoeming van de heer S.J.R. de Vries tot wethouder is er een vacature ontstaan voor een lid van het raadsledenplatform Amstelland-Meerlanden. Op voordracht van de CDA fractie wordt voorgesteld de heer P.F. van den Nouland te benoemen tot lid van het raadsledenplatform Amstelland-Meerlanden.*
22.15	R-11.	**Dankwoord aan wethouder W. Kikkert** Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte In verband met het ontslag van wethouder Kikkert wordt een terugblik/dankwoord uitgesproken.
22.35	R-12.	**Benoeming wethouder** Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte *De besluitvorming is gericht op benoeming en installatie van de heer S.J.R. de Vries tot wethouder van Aalsmeer. De fractie van D66 draagt de heer De Vries voor als kandidaat-wethouder.*

22.45	R-13.	**Toelating en installatie raadslid D66** Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte *Doel van dit voorstel is te voorzien in de vacature in de raad wegens de benoeming van de heer S.J.R. de Vries tot wethouder. De besluitvorming is erop gericht om de heer W. Kikkert toe te laten als lid van de raad van de gemeente Aalsmeer.*
22.55	R-14.	**Vragenkwartier**

SLUITING

Gemeente Aalsmeer

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE AALSMEER
d.d. 27 maart 2025

Aanwezigen

Voorzitter: Dhr. G.E. Oude Kotte
Griffier: Mevr. H.R.E. Hofland

Fractie AA
Mevr. G. Holtrop, Mevr. D.M. Prent Bouten, Dhr. W.T.J.M. Koster en Dhr. D. Kuin

Fractie CDA
Mevr. M. van Diemen, Mevr. T. van der Meer, Dhr. M.P. Buskermolen, Dhr. P.F. van den Nouland, Dhr. D. van Willegen en Dhr. G.J.H. Winkels

Fractie D66
Mevr. M.J. Geisler, Dhr. S.J.R. de Vries, Dhr. J. van der Tol

Fractie GroenLinks
Mevr. P. Lakerveld, Dhr. R.P. Fransen

Fractie PvdA
Dhr. J.H. Buisma

Fractie VVD
Mevr. E.S.I. Mijwaart, Mevr. M. Vleghaar, Dhr. J.G.E. Bouwmeester, Dhr. J. de Vries en Dhr. D.G. van der Zwaag

FlorAalsmeer
Mevr. J. Keessen, Dhr. J. Biesheuvel

Raad (besluitvormend)

Agendapunt		**Onderwerp**
Rb-0	**0.**	**Voorafgaand aan de raadsvergadering vindt een In Memoriam plaats voor de heer P. Boom, oud-raadslid, oud-wethouder en ereburger gemeente Aalsmeer** De voorzitter: Van harte welkom vanavond. Iedereen zit op zijn plek? Wij starten de avond eerst met een In Memoriam en dat doen we voor afgaande aan de vergadering. En voordat ik het In Memoriam zal gaan voordragen naar aanleiding van het overlijden van oud raadslid en oud wethouder Piet Boom, wil ik graag memoreren dat onlangs ook afscheid is genomen van de heer Age Walta. De heer Walta was de griffier die bij het intreden van het dualisme de gemeenteraad van Aalsmeer als eerste mocht bedienen en hij is daarmee officieel de eerste griffier van Aalsmeer. En hij deed dit tot aan zijn pensionering op 30 juni 2004. En het

		stiltemoment dat volgt na het In Memoriam van de heer Boom is daarmee mede opgedragen ter nagedachtenis van de heer Age Walta. Piet Boom was een rasechte Aalsmeerder die zich met hart en ziel heeft ingezet voor onze gemeenschap. Hij is geboren aan de Oosteiderweg, waar hij ook tot aan zijn einde toe woonde. Na de HBS ging hij bij zijn vader in de zaak werken als verzekeringsman. In 1966 werd Piet lid van de VVD en een jaar later werd hij voorzitter. In 1973 trad hij toe tot de gemeenteraad en vanaf 1982 was hij wethouder. En dat bleef hij met een kleine onderbreking tot 2006. Zijn betrokkenheid bij Aalsmeer was diepgeworteld. Zo was zijn moeder eveneens actief in de politiek en ook wethouder voor de VVD. Zij was onder andere verantwoordelijk voor het oprichten van de bibliotheek. Meer dan 30 jaar was Piet actief betrokken en verbonden met politiek en bestuur in Aalsmeer. Hij heeft dan ook aan de wieg gestaan van veel veranderingen die in onze woon- en leefomgeving zichtbaar zijn geworden. Getuige de vele bouwactiviteiten in Kudelstaart en verschillende delen van Aalsmeer, maar ook de uitbreiding van het voor-zieningenniveau horen hierbij, zoals de uitbreiding en renovatie van het gemeentehuis, de bouw van de gemeentewerf en de brandweerkazerne, sporthal De Bloemhof en de aanleg van het sportveldencomplex inclusief tennispark in Kudelstaart. Dit is een zeer beperkte selectie van veel dingen die gepasseerd zijn, mede onder zijn verantwoordelijkheid. Want ook als projectwethouder heeft Piet zijn sporen verdiend. En het project dat de meeste inspanning en bestuurlijke aandacht vroeg was, denk ik wel de 201, de N201. Als projectwethouder en vicevoorzitter van de stuurgroep N201+ heeft Piet met grote mate van vasthoudendheid en bestuurlijk talent meegewerkt aan de totstandkoming van de realisatieovereenkomst voor de verlegging van deze provinciale weg. En dat was een complex proces met veel verschillende betrokkenen, zoals het rijk, provincie, gemeente, bedrijfsleven en natuurlijk ook wij als samenleving. En Piet heeft daarin een vooraanstaande rol vervuld. Over het wethouderschap van Piet, daarover zou je nou echt een boek kunnen schrijven. En naast de vele hoogtepunten waren ook enkele spraakmakende zaken. Eén van die zaken leidde tot zijn aftreden als wethouder in ’92, maar bij de gemeenteraadsverkiezingen in ‘94 behaalde hij zoveel voorkeurstemmen dat hij terugkeerde op het politieke toneel. En naast het wethouderschap heeft Piet vele bestuurlijke functies bekleed. Zo was hij voorzitter van zwemvereniging Het Oosterbad van 1997 tot 2014. Het Oosterbad was een speciale plek voor hem. Hij kwam er graag en het bad mocht zeker niet verdwijnen uit Aalsmeer- Oost. De naam Piet Boom is ook verbonden aan afvalverwerking Meerlanden, dat hij heeft helpen oprichten en waarvan hij ook directeur is geweest. Ook het opzetten van de jaarlijkse Westeinder schoonmaak is mede te danken aan Piet Boom. Piet wordt omschreven als een bestuurder die ook over capaciteiten beschikte als koopmanschap, het vak van onderhandelaar verstaat en ook wel kan worden benoemd als realisator. Streng maar rechtvaardig. Een man een man, een woord een woord. Maar zeker ook iemand met een warm hart voor mensen die het moeilijk hadden. Piet was een gedreven bestuurder. Hij verstond de kunst om net zo lang te argumenteren tot iedereen begon te wankelen. Hij had het talent om mensen te overtuigen en ook de organisatie mee te krijgen. Zijn toewijding aan Aalsmeer zal zeker niet worden vergeten. Op 20 februari is Piet op 83-jarige leeftijd overleden. Mag ik u vragen allemaal te gaan staan, zodat wij in gezamenlijkheid een minuut stilte in acht kunnen nemen ter nagedachtenis van Piet Boom en Age Walta.
Rb-1	**1.**	**Opening door de voorzitter de heer G.E. Oude Kotte** <u>De voorzitter</u>: Gaat u zitten. Dan bij hamerslag is de vergadering officieel geopend. Vandaag donderdag 27 maart. We hebben een goedgevulde agenda en zoals het ons doet vermoeden, wordt er nog wat aan de agenda toegevoegd. We willen vanavond ergens nog wel op tijd weer naar huis, zou ik zeggen. Maar ik wil met u de afspraak maken dat we zo rond 23.00 opmaken waar we staan met de vergadering. Zitten we tegen afronding aan, proberen we het nog af te maken. Maar zijn we er nog lang niet, dan schors ik de vergadering en pakken we dat op een ander moment met elkaar op. Volgens mij kan dit wel op uw instemming rekenen. Goed. En zo tegen 21.30 zullen we met elkaar een korte pauze houden. Iedereen op de tribune ook van harte welkom en ontzettend fijn dat jullie zoveel betrokkenheid tonen. En voor de kijkers thuis natuurlijk ook. Vanavond zijn we compleet als raad. Er zijn geen berichten van verhindering ontvangen.

	2.	**Vaststelling van de agenda** De voorzitter: Dan de agenda. Ik heb begrepen dat de drie moties vreemd aan de orde van de dag zullen worden ingediend. En de heer Buisma, mag ik u het woord geven? De heer Buisma: Ja. Ik begin even dan met het indienen van de moties vreemd aan de orde van de dag. Die hebben eigenlijk allemaal betrekking tot de Flora School aan de Oosteinderweg. Er is wat consternatie her en der ontstaan over het mogelijke sloopplan voor nieuwbouw-appartementen aldaar. En wij overwegen dus drie moties in te dienen om daar wat aan te doen. De eerste is om de school te behouden. De tweede is om het gesprek te voeren van hoe het kan dat dat de bevoegdheid om dit soort plannen door te zetten bij het college ligt en de raad eigenlijk niet in stelling wordt gebracht om daar iets van te vinden. De laatste heeft betrekking op het oprichten van een woonfonds. Op het moment dat er een bouwplan ingediend wordt onder de 25 woningen hoef je niet te voldoen aan de normen van de woonagenda en dat zorgt ervoor dat je dan ook geen bijdrage levert aan de sociale woningvoorraad van Aalsmeer. Dus dat zijn de drie moties even in kort bestek. Mag ik dan meteen een opmerking maken over de agenda, voorzitter? De voorzitter: Jazeker, want daar zijn we nog mee bezig. De heer Buisma: Ik was wel even benieuwd waarom het initiatiefvoorstel van FlorAalsmeer op de agenda staat. Want vorige week stond die niet gepubliceerd, nu wel. Dus in die week is daar wat gebeurd en het is ons als fractie niet helemaal helder hoe dat gegaan is. Dus graag daar even een paar woorden hierover, waarom het nu opeens op de agenda staat. De voorzitter: Fijn dat u er even naar vraagt. In de eerste plaats even uw moties. Behoud de openbare school Oosteinderweg, Geen villa's zonder visie en Stop met sluiproutes voor bouwplannen worden toegevoegd als 12a, 12b en 12c. En u krijgt straks nog even de gelegenheid om er iets verder op in te gaan natuurlijk. Dan even uw vraag over het initiatief-voorstel. We zouden wellicht vergeten dat die er nog was. Maar vorig jaar hebben we in de vergadering met elkaar afgesproken dat het initiatiefvoorstel van FlorAalsmeer behandeld zal worden eigenlijk voorafgaande aan de gebiedsvisie Kudelstaart. En daar hebben we ons met elkaar in de agendacommissie over gebogen. Dat is in gesprek geweest met FlorAalsmeer. Maar goed, die zal er misschien zo meteen zelf ook nog wat over willen zeggen. En die hebben we dus nog moeten toevoegen aan deze agenda, omdat we dat destijds besloten hebben. Dus dat was meer een soort inhaalslag die nog gedaan moest worden. Abusievelijk zat die eerst niet bij. Hij moest er gewoon bij. Iemand anders nog over het vaststellen van de agenda? Mevrouw Keessen. Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. PvdA was mij voor, want wij wilden inderdaad een punt maken van agendapunt 5, ons initiatiefvoorstel. Ook wij waren vorige week verbaasd dat die op de agenda kwam. Want als wij de besluitenlijst terugkijken en ook het verslag, dan wordt daar niet expliciet in benoemd dat ons initiatiefvoorstel in deze raadsvergadering wordt behandeld, maar dat die bij de gebiedsvisie wordt behandeld. En als indiener van dit initiatiefvoorstel zijn wij ook van mening dat wij zelf ook kunnen beslissen wanneer die dan op de agenda komt. Wij hebben dan ook vorige week een verzoek ingediend bij de agenda-commissie met een viertal moverende redenen. Daar is een advies aan toegevoegd van de griffie die niet bij ons bekend was. En het verzoek was in ieder geval om onze initiatiefnota te behandelen nadat de gebiedsvisie was behandeld op de raadsvergadering van 22 mei. Dat verzoek is niet gehonoreerd. Dat vinden wij treurig. Daarnaast werden wij ook geconfronteerd met het feit dat dit agendapunt op de agenda staat voordat de gebiedsvisie wordt behandeld. In het geval dat er met de gebiedsvisie niet wordt ingestemd, zou dat wellicht iets kunnen betekenen voor de uitkomst van de stemming van onze initiatiefnota. Dus ons verzoek is eigenlijk om dit agendapunt ... Wij denken niet dat de raad akkoord gaat met het verplaatsen naar 22 mei, maar wel dat het na de gebiedsvisie wordt behandeld in plaats van ervoor. Dank u wel. Nee.

		De voorzitter: Helder wat u zegt. Laten we vooral niet de discussie gaan voeren over wat er in het afgelopen halfjaar daarover besloten is. Maar wat denk ik wel goed is, om elkaar even te arresteren, is dat zodra een initiatiefvoorstel is ingediend en ter vergadering komt en de commissie instemt met wat er in de toekomst moet gebeuren met het initiatiefvoorstel, dus als het terugkomt bij de behandeling van de gebiedsvisie Kudelstaart, dan moet eigenlijk de commissie ook weer instemmen wil je dat wijzigen. Maar dat is techniek. Dat laten we voor een ander moment. Uw voorstel is om het initiatiefvoorstel te wisselen met de gebiedsvisie Kudelstaart. Dus eerst de gebiedsvisie, dan het initiatiefvoorstel. Als voorzitter heb ik daar geen bezwaar tegen. Ik kijk even rond. Misschien dat we dit pragmatisch kunnen oplossen. Heeft iemand daar bezwaar tegen? Dat is niet het geval. Dan passen we die agenda zo in ieder geval even aan. Dan beginnen we met de gebiedsvisie Kudelstaart. Even kijken. De heer Van Willegen. De heer Van Willegen: Dank u wel, voorzitter. Het CDA heeft nog één wens en dat is om het agendastuk wat hamerstuk is, de nieuwbouw van de brandweerkazerne, om dat een behandelstuk te maken. Niet om een uitgebreide analyse te gaan maken, maar wel omdat het CDA nog wat vragen heeft ten aanzien van de kazerne en dat zou in een akkoordstuk niet te doen zijn. Dus graag of dat een kort behandelstuk kan worden. De voorzitter: Ik kijk even de plaatsvervangend voorzitter van de raad aan. Dat bent u. Ik ben, aangezien ik de portefeuillehouder ben, met uw goedvinden even qua inschatting, kan ik op mijn plaatsje blijven zitten voor eventueel de beantwoording ervan? Het gaat natuurlijk alleen maar over lofuitingen voor de realisering van de nieuwe kazerne. De plaatsvervangend voorzitter: Daarom, die mag u gewoon in ontvangst nemen op uw plaats. De voorzitter: Goed. Ik maak er een behandelstuk van. En om het dan niet ingewikkelder te maken doen we dat eerst als eerste agendapunt, dan verschuiven we van laatste akkoordstuk naar eerste behandelstuk. Als u mij toevertrouwt dat ik de administratie vanavond in de gaten hou, dan loods ik u hierdoorheen. Even zien. Dan stellen we de agenda vast. Ik zal het even met de hamerklap doen, want we hebben er zo aardig over gesproken, dat verdient wel een hamerslag.
	3.	**Vaststelling van het verslag van de besluitvormende raad van 13 februari 2025** De voorzitter: Op het verslag van de raadsvergadering van 13 februari zijn geen wijzigingen ontvangen. Kan ik die als volgt vaststellen? Dat is zo.
	4.	**Vaststelling van de Lijst Ingekomen Stukken** De voorzitter: Kijk ik even naar de lijst ingekomen stukken. Kunnen we dat conform advies afdoen? Is ook het geval.
	5.	**Actieve informatie uit het college** De voorzitter: Dan zijn er geen actieve mededeling vanuit het college.
	6.	**Mededelingen vanuit de fracties** De voorzitter: Ik kijk even naar de fracties. Ook niet. Kijk, daar lopen we weer wat tijd in.
Rb-2	**1.**	**Vaststellen 'TAM - omgevingsplan hoofdstuk 22d – Bodem Aalsmeer'.** De voorzitter: Dan gaan we naar de akkoordstukken, akkoordstuk. En dat is het vaststellen van de tijdelijke alternatieve maatregelen met betrekking tot omgevingsplan hoofdstuk 22d, Bodem Aalsmeer. Een technische omschrijving, ga ik u niet mee vermoeien. Maar wenst iemand nog

		een stemverklaring af te leggen? Is niet het geval. Is daarmee met algemene stemming aangenomen.
Rb-3		**Nieuwbouw brandweerkazerne** De voorzitter: En dat brengt ons dan al bij de nieuwbouw van de brandweerkazerne Aalsmeer. En ik inventariseer even, het CDA is de enige die vragen heeft? Ja. De heer Van den Nouland, aan u het woord. De heer Van den Nouland: Dank u wel, voorzitter. Afgelopen week, dus na de laatste oordeelsvormende vergadering, heeft mij informatie bereikt dat er binnen het brandweerkorps of de regio of landelijk, dat weet ik niet helemaal, maar daarom stel ik toch de vraag hier, plannen bestaan om de begroting drastisch naar beneden bij te stellen. Mijn vraag is, is de portefeuillehouder daarvan op de hoogte en kunt u daar een reactie op geven? Dat is vraag één. Vraag twee is en daarom wil ik dat eigenlijk nu toch wel behandeld hebben, stel dat dat zo is en stel dat er in Aalsmeer plannen bestaan om brandweerauto's eraf halen. Ik heb daar werkelijk geen enkel idee bij. Kan de portefeuillehouder daarop reageren, of wij daar nog invloed op hebben? En of die plannen bestaan? Dat zouden wij toch graag nog even beantwoord willen hebben voordat we een akkoordstuk geven op de brandweerkazerne. De voorzitter: De heer Kuin. De heer Kuin: Dank u wel, voorzitter. Van mij uit even de vraag of dit relevant is voor het voorstel. De voorzitter: Met uw goedvinden, sta me die vraag even kort toe. Dan zal ik in mijn antwoord meenemen waarom dat wellicht relevant kan zijn. Dat voorkomt de discussie over het proces, mijnheer Kuin. Vindt u dat goed? Ja? Want u knikt niet instemmend, maar ik reken op uw instemming. Ik zal hem even kort beantwoorden, want volgens mij, de heer Van den Nouland, doelt u op voornemen van het kabinet van de minister om op de BDUR-gelden te bezuinigen. Dat is de brede doeluitkering. Dat gaat om 10 procent. Ongeveer 280 miljoen gaat naar de veiligheidsregio's toe. Maar dat is niet per regio evenredig in die zin verdeeld. Dat kent een bepaalde verdeelsleutel. Van de begroting van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland is de uitkering van de BDUR 10 procent van de totale begroting. Even uit mijn hoofd is die 130 procent betreft 13 miljoen en daar 10 procent van wordt bezuinigd. Dat komt neer op 1 procent van de volledige begroting van Amsterdam-Amstelland, 1,3 miljoen. En daarvan hebben we in de veiligheidsregio gezegd in het bestuur: die vangen we intern op. Dat kunnen we doen. Dus stel dat die bezuiniging er komt, heeft het voor ons geen effect op onze uitvoering. En zou het wel effect hebben, dan zou dat iets kunnen betekenen voor vrijwilligers, voor materieel, enzovoort. Maar dat treft ons dus niet. Maar in het oosten van het land treft het des te harder. De heer Van den Nouland: Dat is duidelijk. Een reactie even kort op de heer Kuin. Want stel dat dat wel effect heeft, dan zou het zomaar kunnen zijn dat er een aantal deuren te veel is wat daar neergezet wordt. Maar ik hoor net dat dat niet het geval is, dus wat mij betreft is dit akkoord. De voorzitter: Oké. Kunnen we overgaan tot besluitvorming? Dat is het geval. Wenst iemand een stemverklaring af te leggen? De heer Van den Nouland. De heer Van den Nouland: Ik wil toch even kort iets zeggen. Afgelopen week sprak ik een oud collega van de brandweer die meegeholpen heeft bij de bouw van de inrichting van de huidige kazerne. Met trots vertelde hij hoe dat toentertijd bij de gemeenteclub brandweer ging. Veel werd door de leden van het vrijwilligerskorps zelf gedaan. De oude kazerne kent vele verhalen. De grote ronde koffietafel in de kantine is al jaren een plek waar incidenten nabesproken worden, maar waar ook verschrikkelijk veel gelachen is. Wij als CDA vonden dat we toch enkele woorden aan het voorliggende raadsvoorstel voor de bouw van een nieuwe kazerne moesten wijden. Buiten het feit dat het om veel geld gaat, willen wij de vrijwilligers van ons korps van

		harte feliciteren met de bouw van de nieuwe kazerne. Wij hopen dat jullie de mooie verhalen aan waarschijnlijk een nieuwe koffietafel met elkaar zullen blijven delen. Ik denk dat ik namens de gehele raad en de inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart met dit besluit uiting geef hoe trots wij op ons korps zijn. Dank u wel. De voorzitter: Hartelijk dank. Laat ik daarbij vermelden dat dit de enige uitgebreide stemverklaring is die ik toesta tijdens deze vergadering. De heer De Vries. De heer J. de Vries: Voorzitter, als het dan toch een bespreekstuk wordt, dan heb ik ook wat woorden opgeschreven. De brandweer van Aalsmeer draait op vrijwilligers. Een dreamteam wat dag en nacht zich inzet voor de inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart. Zeven dagen per week, 365 dagen per jaar. Een dikke 300 keer gaan deze toppers op pad naar een incident waar anderen voor weglopen. Grootschalig, kleinschalig, steeds een verrassing waar de vrijwilligers terechtkomen, wat ze aantreffen, welke inzet er nodig is. Ik kan u mededelen, het is nooit saai. Na terugkomst in de kazerne de boel klaarmaken voor een volgend incident, steeds opnieuw. Het gebouw is op. Het is niet rendabel om het na deze tijd te renoveren. Een nieuwe kazerne kost een lieve duit, maar de materialen die erin staan verdienen dit ook, gelijk aan de personen. De boot met de trekker, de personenbus, de twee tankauto's buiten, de materiaalwagen met mobiele pomp, nog wat regio voertuigen voor grootwatertransport en andere, alles is nodig. Alles wordt ingezet, gebruikt bij calamiteiten. De VVD Aalsmeer-Kudelstaart is trots op onze brandweermannen en -vrouwen. We zijn ze dankbaar en ze verdienen een prachtig onder-komen, waarvandaan ze de komende 35 jaar weer veilig en goed uit kunnen rukken en bovenal weer veilig terug kunnen komen. Terug in de kazerne Aalsmeer, zoals dat, toegezegd, vermeld staat op de buitenkant. Snel bouwen, waarna de ontwikkelingen van woningen op het terrein ook vlot kan starten. Misschien als lokkertje woningen voor de brandweervrijwilligers met straten die namen krijgen van brandweertermen. De VVD is voor dit voorstel. De voorzitter: Dan kijk ik nog even rond voor andere bijdrages. De heer Kuin. De heer Kuin: Voorzitter, het verwondert mij toch een beetje. Het lijkt op een een-tweetje tussen het CDA en de VVD om dit toch nog als een soort behandelstuk en een klein beetje de besluitvormende vergadering over te doen. En dat verbaast mij ten zeerste. Iedereen, ook onze fractie, is ervan overtuigd dat deze kazerne nodig is en is ervan overtuigd dat de mensen die daarboven zitten erg hun stinkende best doen. Alleen dit vind ik wel een beetje net even over het randje gaan. En het is jammer, maar ze kunnen er niet op ingrijpen. De voorzitter: Goed. Overigens, de heer Kuin, ik ga over de vergader volgorde, dus ik bepaal hoe we dit doen. Laat dat even helder zijn. Ik zit niet te wachten op een hele avond vol verwijt hoe we deze vergadering wel en niet goed doen. Dus ik zeg ik u even toe. Ik heb ook de commissie-vergaderingen gevolgd en ik wens dat vanavond in ieder geval niet. Ik dank u voor uw bijdrage. Ontzettend bedankt voor de vrijwilligers die hier vanavond aanwezig zijn. Zullen we overgaan tot besluitvorming? Ja? Wie is er voor dit voorstel? Dat is eenieder. Daarmee unaniem aangenomen.
Rb-4	**1.**	**Herbenoemingen leden Raad van Toezicht, Stichting AURO** De voorzitter: Wij gaan verder met de bespreekstukken. En dat brengt ons zoals ... De heer De Vries. De heer De Vries: Voorzitter, een punt van orde. Misschien heb ik het gemist of begrijp ik niet helemaal hoe we dit moeten doen in de nieuwe setting, maar we hadden nog een benoeming staan volgens mij. Of is die hier tussendoor gevlogen? De voorzitter: Zeker. Dat is de eerste voorafgaande aan de bespreekstukken. Komt helemaal goed. Fijn dat u met mij meekijkt, wordt zeer gewaardeerd. Het brengt ons namelijk tot de herbenoeming van de leden van de Raad van Toezicht, Stichting AURO. Dat is in het presidium besproken met de vraag of dit middels acclamatie kan worden afgedaan. Dat bleek het geval. Ik

		kijk nog even of er behoefte is aan een stemverklaring. Dat is niet het geval. Daarmee is deze met algemene stemming aangenomen.
Rb-5	**1.**	**Vaststellen Gebiedsvisie Kudelstaart** De voorzitter: Ik kijk even verder naar de bespreekstukken, want we hadden net afgesproken dat een initiatiefvoorstel één plaats verdergaat en de gebiedsvisie Kudelstaart één plaats naar voren komt. Daar zijn we dus ook aanbeland. Ik heb ook begrepen dat er amenderingen en moties zijn. Voor de ordentelijkheid is het misschien goed dat die ingediend worden in de eerste termijn. En dan zal ik ze allemaal netjes op nummer meenemen tijdens de eerste en tweede ronde. Even zien. De spreekvolgorde brengt ons bij D66. De heer Van der Tol: Dank u wel, voorzitter. We zijn aangekomen bij de besluitvorming over de gebiedsvisie Kudelstaart. D66 steunt dit besluit. Als fractie hebben we een gedachte-experiment uitgevoerd met al onze beschikbare informatie. Wat zien we wanneer we in 2040 in Kudelstaart rondlopen? Met de uitkomst daarvan staan we in het hier en nu. En we zien dat het raadsvoorstel aansluit bij onze visie op een duurzame en leefbare toekomst voor Kudelstaart. In het bijzonder zien we de kwaliteitsvermindering in het centrum. De ruimte voor de kleinschalige woningbouw. Het inzetten op de toekomstbestendige glastuinbouw met handhaving. Het aanpassen van het glastuinbouwgebied en de regels om moderne glastuinbouw te faciliteren. Het vergroten van de toeristische en recreatieve waarde van Kudelstaart. Het behoud van het RES-zoekgebied. En uiteraard om de Omgevingsvisie Aalsmeer aan te vullen met de gebiedsvisie Kudelstaart. Kudelstaarters van nu en de toekomst kijken uit naar een faciliteit in het centrum. Kijken uit naar wonen in een gebied met vrije tijd en ontspanning dichtbij. Kijken uit naar een tweede supermarkt. Kijken uit naar een besluit over een visie die hen duidelijkheid en zekerheid geeft. Uitstel is voor hen geen optie. D66 wil dan ook het besluit over deze visie nemen. Voorzitter, u leidde vast al af dat we geen amendementen of moties aandragen. En dat klopt. De visie. Het doel van de visie is om belangen van Kudelstaarters van nu en in de toekomst te wegen en richting te geven aan de invulling van de schaarse ruimte. Het is het college gelukt om een visie samen te stellen waarin dat het geval is. Laten we dat eens nader bekijken. Behoud en ontwikkel wat u heeft om Kudelstaart tot een verbeterde leefomgeving om te wonen, werken en verblijven te maken. De visie bouwt voort op de cultuurhistorie, zoals het Fort, glastuinbouw en ons verenigingsleven. Het sluit aan bij de hoofdlijnen van de participatie, zoals het dorpse karakter, ruimte om te wonen, de tweede supermarkt. Bouwt voort op het beleid zoals de woonvisie, woonzorg-welzijn visie, integraal huisvestingsplan scholen, glastuinbouw en energietransitie. Het geeft context aan beleid in ontwikkeling, zoals het verkeerscirculatieplan. Voorziet in een aanpak van wringende vraagstukken, zoals wederom wonen, duurzaamheid en de verbetering van het centrum. Maakt ontspanning en vrije tijd dichtbij mogelijk door verbeterde invulling van de Loswal en bij het Fort en zijn omgeving. De gebiedsvisie Kudelstaart kennen we als een visie. Het is de stip op de horizon, een goede basis om te gaan werken aan het hoe, zoals de omgevingsplannen, de pragmatische aanpak en de verdere besluitvorming. Deze raad zal daar ook bij betrokken zijn. Het past D66 om de uitkomsten van ons gedachte-experiment in twijfel te trekken. We zijn eens teruggegaan en hebben ons afgevraagd: wat kan anders? Doen we genoeg aan wonen? Wat kan meer? In de gebiedsvisie zien we ruimte gepland staan voor de bij de Hoofdweg Zuid, in het centrum, kleinschalige woningbouw bij het Fort en waar kan, ondersteund door de woonvorm in de woonvisie, woonzorg-welzijn visie en daar is ruimte voor varianten die we nu nog niet zo vaak zien. Nog meer huizen schuurt met cultuur-historie, zoals glastuinbouw, het Fort, het dorpse karakter. Het schuurt met gezondheid via Schiphol. Waar ligt de grens? We herkennen in deze visie een goede balans. Wat kan in het zuiden, Legmeerpolder-Oost? De huidige bestemming, een agrarische. Ontspanning en vrije tijd. En het RES-zoekgebied. Een onderzoek naar de ruimtelijke inpassing en de beoordeling daarvan door deze raad zal moeten uitwijzen wat er binnen Kudelstaartse normen kan. Kan de tweede supermarkt sneller? Of ergens anders? We vinden het fijn dat in de visie geen jaartal is genoemd. Er is een volgorde gegeven. Eerst de school, dan de supermarkt. De uitvoering van de motie supermarkt levert een cijfermatige onderbouwing op dat de supermarkt kwantitatief nog niet noodzakelijk is. Op basis van signalen en behoeften vanuit inwoners is die noodzaak er wel. We verwachten dat er ondernemers zijn die de exploitatie van de supermarkt naar zich toe

		trekken zodra er een gebouw staat. Dat gebouw laat in deze visie niet lang op zich wachten. In deze visie is een verbeelding gemaakt met ruimtelijke inpassing en waar we zien dat faciliteiten in het centrum passen, mede door participatie en na raadpleging van de winkeliersvereniging. In dit geval is het fijn dat de visie alvast haalbaarheid toetst en de handvatten meegeeft aan de volgende fase. Zijn er andere verbeeldingen mogelijk met de supermarkt op een andere plaats, met evenveel kwaliteitsverbetering voor het centrum, dan zien we in volgende vast scenario's tegemoet. Is er genoeg aandacht voor groen en duurzaamheid? Kan dat meer? De groene long is een Kudelstaarts begrip geworden. Veel wandelaars en honden met hun baasjes weten hem te vinden. Deze long kan op uitbreiding rekenen, bijvoorbeeld rond Kudelstaart-Zuid en bij het centrum. Het RES-zoekgebied ontleent zijn bestaansrecht aan duurzaamheid en de energie-transitie. De groenpuzzel in het centrum wordt onderkend, de verbetering van de Loswal en de inzet van het Fort. Wij zien duurzaamheid en groen verweven in deze visie en de verbeeldingen. Terwijl we de visie bespraken, merkten we dat we al wat uitstapjes maakten naar: hoe doen we dat dan? Hoe passen we de verschillende puzzels? Wat betekent dat concreet? Typisch vragen die horen bij de volgende fase, een fase die echt kan starten na het vaststellen van deze visie. Het valt dus op dat het college een beleidsdocument een kwantitatieve beschouwing niet schuwt, bijvoorbeeld de uitgevoerde motie supermarkt, waar met cijfermatige analyse de noodzaak is vastgesteld. En voor de woonvisie, woonzorg-welzijn visie, integrale huisvestings-plan scholen, de demografische ontwikkeling daar een belangrijke basis van is. We hebben er vertrouwen in dat het college deze lijn voortzet bij de uitwerking van de programma's en plannen die deze visie uiteindelijk gaan waarmaken. Voorzitter, afsluitend, D66 verwacht van het college dat na besluitvorming vandaag de onderzoeken en planontwikkeling snel starten en dat daarbij de juiste sport van de participatieladder en de menselijke maat toegepast worden. De uitvoering laat dan ongetwijfeld niet lang op zich wachten. Kudelstaarters zijn toe aan duidelijkheid, zekerheid en waarmaken. D66 is voor het voorstel zoals dat aan deze raad is aangeboden. Dank u wel, voorzitter. De voorzitter: Het CDA. De heer Winkels: Dank u wel, voorzitter. Ik was begonnen met meeschrijven, maar ik ben daar toch eigenlijk mee gestopt. Ik hoorde al het woord: we zijn het ermee eens. En dat kunnen wij als CDA ook zeggen. We zijn blij met dit voorstel, met deze gebiedsvisie, vanwege ook een aantal zaken die nu genoemd worden. Bijvoorbeeld de woningbouw in Kudelstaart, er wordt wat duidelijker gestipuleerd waar wat. Met name de bestaande projecten worden omarmd, de bestaande lopende projecten. Maar ook rondom het winkelcentrum, waar wat ons betreft zo snel mogelijk een budgetsuper moet komen. En weliswaar in de volgorde, eerst de school weg. En dat zeg je wat oneerbiedig, maar dat is nogal wat werk. Het is niet zo, maar dan moet je ook elders weer bouwen. En vervolgens moet op die plek dan ook weer de supermarkt gaan komen. We zijn daar blij mee op die manier dat ermee wordt gewerkt. We zijn ook blij met de duide-lijkheid die wordt gegeven aangaande de tuinbouw. De tuinbouw is veranderd in heel Nederland, dus ook in Kudelstaart. We zijn blij met wat hier uiteindelijk in de gebiedsvisie staat. Dat kan zeker onze instemming meenemen. En dan als laatste, waar we dan eigenlijk toch wel wat onze gedachten bij hebben, dat betreft de windmolens in de polder, zuider Legmeerpolder-Oost. Daar hebben we onze gedachten bij. Wij vinden eigenlijk dat dat niet de juiste plek is voor deze bouw van die hoge of minder hoge windturbines, vanwege ook de overlast die het gaat geven ten aanzien van de woningbouw en de toekomstige woningbouw. We zijn ervan overtuigd en we zijn ermee op de hoogte dat dit een langetermijnvisie is die wij van harte kunnen ondersteunen. De voorzitter: Absoluut Aalsmeer, de heer Kuin. De heer Kuin: Dank u voorzitter. In deze gebiedsvisie kijkt het college dus naar wat nog mogelijk is op het gebied van woningbouw, tuinbouw, duurzame energie in Kudelstaart. Het college wil woningbouw in het centrum mogelijk maken en bijvoorbeeld het gebied rond het Fort afwaarderen als tuinbouwgebied, met wellicht ook de mogelijkheid tot kleinschalige woningbouw. Tegelijkertijd blijft het college onderzoek doen naar de mogelijkheden tot opwekken van duurzame energie en verduurzaming. De gebiedsvisie wordt ingebed in de

		Omgevingsvisie van Aalsmeer, die de basis vormt voor het gemeentelijk omgevingsbeleid en toekomstige programma's, aldus het persbericht van de gemeente Aalsmeer op 11 december 2024. En dan nog even teruggrijpend op het persbericht. De kwaliteitsverbetering in het centrumgebied van Kudelstaart, inzet op toekomstig bestendige glastuinbouw in de gebieden tussen de Mijnsherenweg en de Hoofdweg, het vergroten van de toeristische en recreatieve waarde van Kudelstaart en de ontwikkelingen rond Fort Kudelstaart en de inundatiegebieden. Bovengenoemde zaken zijn in de visie opgenomen en door de raadsfracties besproken en gewogen. Ook de rol van de insprekers dient te worden meegenomen in de afwegingen. Wat echter niet aan de orde is gekomen, zijn de volgende onderdelen in Kudelstaart. Wat gaan we bijvoorbeeld doen … En dan kom ik aan mijn 10 punten. Het zijn er 10 geworden. Wat gaan we doen met het garagebedrijf met tankmogelijkheden in het centrum van het dorp? Welke gevolgen komen nog voort uit het nog vast te stellen verkeersplan? Wat zien we als ontwikkelgebied ten zuiden van de huidige bebouwing het Hoofdweg-Zuid woningbouwplan? En welke mogelijkheden moeten er worden opgenomen in de visie voor het ontwikkelen van het stuk akker naast de Ambachtsheerweg? En zijn we nog steeds gelukkig met de bestemming van de locatie aan Mijnsherenweg, daar waar voorheen een grond verwerkend bedrijf was gevestigd, maar waar nu ook een puinbreekinstallatie staat? En is er voldoende bekend over de locatie waar de grondbank nu is gevestigd en willen we deze houden op termijn? En welke waarde hechten we aan de inundatiegebieden rond het Fort bij Kudelstaart? Ook, hoever willen we de ontwikkelingen van niet aan de tuinbouw gerelateerde bedrijvigheid toestaan in de glastuinbouwgebieden? En willen we het Greenport idee blijven vasthouden? Wat gaan we doen met de glastuinbouwbedrijven aan de Hoofdweg? Zomaar een paar vragen waarop we op dit moment niet of onvoldoende antwoorden hebben gekregen. Mondjesmaat hebben we nog in commissievergaderingen enkele van de bovenstaande onderwerpen besproken, maar een echte discussie hebben we hierover niet gevoerd. Een gemiste kans, zeker wanneer één coalitiepartij de discussie niet aangaat omdat er geen woordvoerder is, een andere coalitiepartij aangeeft dat zij het een uitstekend idee vinden en de derde coalitiepartij, geheel tegen het collegeakkoord in, de windenergie en zonneweide weer bespreekbaar wil maken. Het voert de fractie van Absoluut Aalsmeer te ver om voor bovenstaande vragen een motie of amende-menten in te dienen. Wel zijn deze onderwerpen wat onze fractie betreft punten die in een uitwerking van dit raadsvoorstel dienen te worden meegenomen in de verdere uitwerking. Voorzitter, in de ogen van onze fractie ontwikkelt het college dus geen visie, maar inventariseert het de mogelijkheden voor woningbouw, tuinbouw en duurzame energie. Dat is voor het ontwikkelen van een visie op Kudelstaart wat aan de magere kant, volgens onze fractie. Wanneer er een visie wordt ontwikkeld, probeer je voor een afgebakende periode te ontdekken wat er in Kudelstaart gedaan zou kunnen worden om het dorp mee te nemen in de vaart der volkeren. Zo'n periode, als voorbeeld, zou 30 jaar kunnen zijn. Ook is het dan noodzakelijk om in die visie vooruit te kijken, maar ook vooruit te denken. Niet het inventariseren van de huidige situatie en wat daarmee te doen, maar ook de nog niet benoemde zaken dienen in een visie aan de orde te komen. Onze fractie vindt het raadsvoorstel onvoldoende houvast geven om met een gerust hart de komende 30 jaar in te gaan en zal dus tegen het raadsvoorstel stemmen. Wel met de opmerking dat we graag bereid zijn om in de verdere uitwerking een positieve bijdrage te leveren aan het toekomstbeeld van Kudelstaart en Calslagen. Dank u wel. De voorzitter: De VVD. De heer Bouwmeester: Dank u, voorzitter. U weet, normaal ben ik niet zo lang van stof, maar bij de besluitvorming van deze gebiedsvisie wil ik toch wel wat langer stilstaan. Voor ons ligt een raadsvoorstel voor het vaststellen van de uitgangspunten voor de gebiedsvisie Kudelstaart. Een gebiedsvisie, zoals de portefeuillehouder eerder stelde, een droombeeld, dat ingaat op hoe we willen dat Kudelstaart zich in de toekomst gaat ontwikkelen. Een stuk dat soms globaal richting geeft en soms erg de diepte ingaat. Dat maakt het best wel lastig en dat zien we ook terug in de commissiebehandelingen en daarin gestelde vragen, antwoorden en reacties. Als VVD zien we deze gebiedsvisie als een richtinggevend document voor de nog nader uit te werken en op te stellen Omgevingsvisie van Aalsmeer. Onze speciale aandacht in de gebiedsvisie was naast de geplande woningbouw gericht op groen, water, wegenstructuur, de ontwikkelingen binnen het centrum, de toekomstbestendigheid van het glastuinbouwgebied en het agrarisch gebied

		richting Leimuiden, waar net ook al over gesproken is. Daarmee beseffen we dat dit stuk een aanzet is en op nagenoeg alle onderdelen nog verder in concrete plannen uitgewerkt dient te worden. En al die plannen zullen ook aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd. We zijn blij met de in de visie opgenomen ontwikkelingen in het centrum, de woningbouw Westeinderhage, Kudelstaart-Zuid en het centrum, maar het stuk riep bij ons best de nodige vragen en discussies op. We hebben echt vragen intern in de fractie gehad en veel gediscussieerd over de toekomstbestendigheid van het glastuinbouwgebied, de realisatie van de tweede supermarkt, vermindering van het Groen in het centrum en de windmolens, zoals eerder genoemd. En ik zal op deze onderdelen kort ingaan. We hebben ons de vraag gesteld: is en zo ja, in welke mate is het glastuinbouwgebied tussen de Hoofdweg en de Mijnsherenweg toekomstbestendig? En daarbij zien we verschillende en ook begrijpelijke tegenstrijdige belangen en tegenstrijdige visies. Ondernemers voor wie een rendabele bedrijfsvoering in de toekomst niet mogelijk lijkt en ondernemers die geen opvolger hebben en met hun bedrijfsvoering willen stoppen. Daar ook de ondernemers met het initiatiefvoorstel voor de woningbouw. We zien ook ondernemers die een pas op de plaats maken in afwachting van verdere ontwikkeling en besluitvorming. Zij vragen dus om een snelle besluitvorming. We hebben ondernemers, welke al dan niet in het gebied toegestane activiteiten ontplooien. We moeten dat of tegengaan of toestaan. Ondernemers die aangeven dat dat gebied wel toekomstbestendig is en ondernemers die zelfs uit willen breiden, mits inderdaad de vraagprijs niet te hoog is. Dan zijn er nog de diverse belangenorganisaties die een mening hebben en tot slot personen die al dan niet ongevraagd hun mening geven omdat ze denken het beter te weten. Kortom, een samenspel van veel tegenstrijdige meningen en belangen, waarin we als raad geacht worden verstandige besluiten te nemen. Als VVD hebben we hier dan ook veel tijd en energie aan besteed. De antwoorden op de gestelde raadsvragen, de onderliggende stukken, waarvan enkele met geheimhouding, de door ons gevoerde gesprekken, hebben uiteindelijk tot een standpunt geleid. En dat standpunt is: als er één gebied binnen onze gemeente nog toekomstmogelijkheden heeft binnen de tuinbouw, dan is dit het nog. Het is aangrenzend aan het tuinbouwgebied van onze buurgemeente. Er ligt een CO2-leiding en als het datacentrum in Uithoorn doorgaat, is er ook nog voldoende warmte. Daarbij is het van belang dat het hele gebied tuinbouw blijft en dat er geen andere ontwikkelingen plaatsvinden. Wij begrijpen dat het voor een aantal ondernemers teleurstellend is, maar het algemene belang maakt dat wij uiteindelijk hebben besloten om de gebiedsvisie op dit punt te onderschrijven. Dan de tweede supermarkt in Kudelstaart. Een lange, niet alleen door de bewoners, maar ook door ons gekoesterde wens om dat snel te realiseren. En dat leek in de gebiedsvisie op de langere termijn te worden geschoven. Het jaar tot 2035 is niet voor niets ergens opgedoken. En als VVD willen we zeker niet dat het tot die tijd moet duren en we hebben er veel aan gedaan om het te bespoedigen. Onze inzet om er met alle fracties uit te komen is helaas niet gelukt. Er is een andere motie ingediend en veel van de daarin genoemde argumenten onderschrijven. Wij twijfelen echter over de uiteindelijke oproep, of die oproep daadwerkelijk haalbaar is en ook door het college uitgevoerd zal gaan worden. Dat heeft ertoe geleid dat wij zelf met de motie voor versnelling van de bouw van de supermarkt gekomen zijn. Het is een andere invalshoek, maar wij denken dat deze haalbaar en uitvoerbaar is, zodat er zo snel mogelijk een supermarkt gerealiseerd kan worden. Als raad moeten we niet alleen alert blijven, maar we moeten ook zelf besluiten nemen zo snel het nodig is om die bouw te bespoedigen. Dan het groen. De voorzitter: De heer Bouwmeester, hiermee beschouw ik in ieder geval de motie als ingediend. Zo meteen nog even het amendement. De heer Bouwmeester: Het is een amendement. Sorry. Of een motie is het, ja. Het amendement komt zo meteen. Het groen. Onze zorg was dat door de gebiedsvisie … De voorzitter: De heer Bouwmeester, er is een interruptie van de heer Fransen. En als u uw microfoon even kunt uit klikken, heer Bouwmeester. Dank u. De heer Fransen. De heer Fransen: Dank u wel, voorzitter. Met betrekking tot de motie zoals de VVD die indient over de supermarkt, een vraag aan: wat wordt er met deze motie nu anders dan wat al in de

gebiedsvisie aangegeven is? Want naar mijn idee, die hele cascade van maatregelen staat in de gebiedsvisie. Dus wat wordt er door deze motie nu anders dan wat de gebiedsvisie al zegt?

De voorzitter: De heer Bouwmeester.

De heer Bouwmeester: Dank u, voorzitter. Wat er anders wordt is dat we hopen dat met deze prioriteitsstelling de ambtelijke capaciteit inderdaad hieraan ten goede komt en dat de besluitvorming op dit gebied versneld gaat worden. Op het moment dat we het anders doen en we volgen het proces zoals het aangegeven is, kan het vele jaren duren. Dus vandaar dat wij gemeend hebben deze motie op deze wijze in te dienen. En we verschillen daar van mening in en dat mag ook. Ik ga verder met het groen, als u het goed vindt, voorzitter. Onze zorg was dat door de gebiedsvisie voorgestelde verdichting in het centrum het groen verder zal afnemen. Een zorg die niet door de portefeuillehouder weggenomen kon worden. En in dit stadium vinden wij een amendement of de motie niet nodig omdat de daadwerkelijke plannen nog moeten worden ontwikkeld en ter besluitvorming aan de raad worden voorgelegd. De windmolens. Niet alleen in ons verkiezingsprogramma, maar ook de meerderheid van de raad en het raadsprogramma geven aan dat het onwenselijk is om windmolens in Aalsmeer te plaatsen. De gebiedsvisie sluit het echter niet uit, zodat wij een amendement hebben gemaakt. En mede naar leiding aanleiding van de inbreng van andere fracties wordt daarin niet alleen de plaatsing van windmolens, maar ook de grondgebonden zonnepanelen uitgesloten. Dat is een amendement dus tegen de plaatsing van windmolens en zonnepanelen binnen het RES-gebied in Kudelstaart.

De voorzitter: Dan beschouw ik die ook als ingediend hierbij.

De heer Bouwmeester: Dank u. Ik zou nog …

De voorzitter: We hebben een interruptie van de heer Fransen.

De heer Fransen: Dank u wel. Ook hier een vraag over. Als u zegt: het RES-gebied, daar mogen geen zonnepanelen komen en ook geen windmolens, bedoelt u daar dan niet gewoon mee dat er geen RES-gebied meer is? Want wat zou daar anders terecht moeten komen? En nu heb je een RES-gebied waar je wel mag zoeken, maar nergens naar. Dat is een beetje naar ons idee vreemd figuur.

De voorzitter: De heer Bouwmeester.

De heer Bouwmeester: Dank u, voorzitter. Ik begrijp de vraag, voorzitter. Wij dachten in aanvankelijk ook alleen in termen van zonne- en windenergie. Maar er is natuurlijk ook warmte-energie die mogelijk is. En zo zijn er eigenlijk nog andere energie soorten van … Laat ik het even met warmte energie, zou een mogelijkheid zijn. Dus vandaar dat we het alleen beperken tot zonne- en windenergie, omdat die ook in andere besluiten genoemd zijn. Voorzitter, ons standpunt ten aanzien van de overige amendementen en moties komen dan in de tweede termijn. En ik sluit af met algemene visie, dat wij zeggen: met deze gebiedsvisie kunnen wij zoals die hier ligt, met datgeen ik net verteld heb, daar kunnen wij mee leven en instemmen. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Het besluit dat wij vandaag nemen raakt alle inwoners van Kudelstaart. Niet alleen nu maar ook in de toekomst, want deze plannen worden vastgelegd voor de komende 30 jaar, zonder tussentijdse met momenten om bij te sturen. Uit navraag blijkt dat veel inwoners niet weten of begrijpen wat deze gebiedsvisie precies inhoudt. Dit komt volgens hen door de gebrekkige informatievoorziening en de manier waarop de media hierover hebben bericht. FlorAalsmeer heeft ernstige bezwaren tegen deze visie. In feite is het document volgens ons helemaal geen visie. Maar daarover straks meer. Maar los daarvan, het zit vol grammaticale fouten en herhaalt dezelfde punten tot drie keer toe onder een andere kop. Er staan plannen in de visie die nauwelijks besproken zijn, maar wel grote gevolgen hebben. Het autovrij maken van het centrum, een mogelijke parkeergarage, het verdwijnen van

het fietspad achter de winkels. Deze maatregelen maken het voor inwoners lastiger om gewoon even een boodschap te doen. Bovendien wordt het centrum in het document bestaand stedelijk gebied genoemd, wat totaal niet aansluit bij de wens van de inwoners om het dorpse karakter te behouden. Op pagina 19 wordt Kudelstaart ineens Aalsmeer genoemd en staat dat onze gemeente sterk auto-georiënteerd is. En daarom zou het autobezit en het gebruik moeten verminderen, zodat er meer ruimte ontstaat voor nieuwe ontwikkelingen. Dit past binnen een bredere trend in Nederland, de overgang naar de zogeheten 15-minutenstad. En die kent drie uitgangspunten: alle voorzieningen concentreren in de wijk, hoofdwegen weren uit de wijk, meer ruimte voor fietsen en wandelen. En deze drie punten zijn letterlijk overgenomen in de gebiedsvisie van Kudelstaart en klinken op zich niet verkeerd. Het doel van een 15-minutenstad is echter dat inwoners alle dagelijkse voorzieningen alleen lopend of fietsend kunnen bereiken. Maar wat als je zware boodschappen moet doen, mee naar huis wil nemen? Dan word je geacht die te laten bezorgen, zo nemen wij aan. Dit beleid is terug te vinden op de website van Adviesbureau Goudappel, dat door veel gemeentes wordt ingehuurd voor dit soort plannen. Maar wat is de realiteit in Kudelstaart? Bijna alle werkende inwoners van Kudelstaart moeten het dorp met de auto verlaten voor hun werk. Dit gaat niet veranderen en kan ook niet afgedwongen worden. FlorAalsmeer vindt dan ook dat het recht op mobiliteit, inclusief het gebruik van een auto, fundamenteel is. Daarnaast worden in deze visie de twee grootste wensen van de inwoners, woningen voor jongeren en ouderen en een tweede supermarkt, volledig genegeerd. We zien weinig oplossingsgericht denken. Waarom wordt er bijvoorbeeld geen gebruik gemaakt van bestaande gebouwen, zoals de oude bibliotheek en de school aan de Hoofdweg? Waarom wordt er niet gezocht naar alternatieve locaties voor een mogelijk zorgcentrum, maar moet dit per se in het centrum? En dan het vasthouden aan slechts één mogelijke locatie voor een tweede supermarkt belemmert ons inziens de komst ervan, zoals een inwoner terecht opmerkte bij een bijeenkomst. Wat op papier staat wordt in de praktijk meestal precies zo uitgevoerd.

De voorzitter: Mevrouw Keessen, we hebben een interruptie van de heer Winkels.

De heer Winkels: Toch een kleine aanvulling. FlorAalsmeer, mevrouw Keessen, is zich daarvan bewust dat de locatie van de tweede super mede is bedacht, mede is ondersteund, door de detailondernemers in het winkelcentrum daar en ook in de participatie is geweest voor een deel. Maar nu zegt u: ik heb één bewoner gesproken en die vindt het niet juist wat daar nu gebeurt. U bent zich er wel van bewust dat de ondernemers, dat een concentratie van winkels in een winkelcentrum wel voor de hand liggend is. U geeft dus eigenlijk aan in uw verhaal dat het ook ergens anders heen kan, die winkel. Is dat zo?

De voorzitter: Mevrouw Keessen.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Het CDA interpreteert mijn woorden iets anders dan dat ik het heb gezegd. Het ging over het geheel en niet per se over de supermarkt. Overigens zijn wij van mening en dat hebben wij al eerder geuit, dat ook de Proosdij een mogelijke locatie is voor een tweede supermarkt, zeker omdat dat qua ontsluiting en qua vrachtverkeer voor aanvoer heel makkelijk is, omdat het dicht bij de Hoofdweg ligt en niet door het centrum hoeft. Maar dat is gewoon een punt ter overdenking.

De voorzitter: De heer Winkels.

De heer Winkels: U bent zich toch … U laat zich daar niet over uit, maar ik vind het toch van belang dat met name de detail ondernemers in dat gebied, zich hebben uitgesproken voor de plaats op de plek van de school. Ondersteunt u die gedachte? Of zegt u toch nog: we kunnen verder kijken, ondanks datgene wat de detailondernemers hebben aangegeven?

De voorzitter: Mevrouw Keessen.

Mevrouw Keessen: Voorzitter, wij ondersteunen sowieso het feit dat er een tweede supermarkt moet komen. En de locatie, wij zijn van mening dat wat er op papier staat in de visie niet in

		beton gegoten mag zijn. En als uiteindelijk blijkt dat er dicht bij het centrum een andere locatie geschikter is, dan moet dat bespreekbaar zijn. Ik maak hem even af, voorzitter. Binnenkort worden aan de Banken woningen gebouwd voor arbeidsmigranten. Iedereen heeft dat bericht wel in de media gelezen. En het is logisch en in de verwachting dat deze mensen hun boodschappen in Kudelstaart zullen doen. En wij vragen ons aan dan af: gaan we dan opeens wel ruimte maken voor bijvoorbeeld een tijdelijke supermarkt, een Poolse supermarkt bijvoorbeeld? En dan de woningbouw. FlorAalsmeer heeft eerder tegen de plannen van Westeinderhage en de Oosteindedriehoek gestemd. En niet omdat we tegen woningbouw zijn, maar omdat deze plannen niet aansluiten bij de behoefte van onze inwoners en woningnood in Aalsmeer en Kudelstaart en er niet gebouwd wordt volgens de 30-30-30-regeling, inclusief betaalbare sociale woningbouw. En dan wordt er niet gebouwd voor de grootste doelgroep, maar voor kopers en expats van buitenaf. Het probleem wordt benoemd, evenals de wens van de inwoners, maar er wordt niets mee gedaan. Zo worden jongeren het dorp uitgejaagd en wordt er ingezet op verdere vergrijzing, totdat we na 2040 in een crisis belanden omdat er te weinig jonge gezinnen zijn om de oudere generatie op te volgen. Want hoeveel jongeren wonen er eigenlijk nog noodgedwongen bij hun ouders? Hoeveel ouderen zoeken naar een andere woning? Dit zijn essentiële vragen waarop geen enkel onderzoek is gedaan, terwijl zij juist de basis hadden moeten vormen van deze visie. En dit is extra pijnlijk omdat inwoners tijdens de participatiebijeenkomsten nadrukkelijk hebben aangegeven dat dit de grootste uitdagingen zijn. Dan het glastuinbouwgebied. Of beter gezegd, het krampachtig vasthouden eraan. Is daar 20 hectare leeg? Er zijn bedrijven gevestigd die hier niet thuishoren met ook activiteiten die daar niet thuishoren. En ondanks beweringen van Greenport hebben zich geen kopers gemeld, behalve speculanten die hopen op prijsstijgingen. De wethouder heeft persoonlijk toegegeven dat er nooit een één op één gesprek heeft plaatsgevonden met de kwekers die hun kavel een andere bestemming willen geven. Waarom zijn zij nooit serieus genomen? Waarom is er nooit gevraagd waarom hun bedrijven niet toekomstbestendig zijn? Greenport vindt dat de sector toekomstbestendig is of te maken is, maar zonder onderbouwing is dat niets meer dan een loze bewering, of zoals een van hen zei: zelfs een basisschoolleerling kan dit opschrijven. De visie heeft het over knarrenhofjes en zorghotels, maar noemt geen enkele concrete locatie waar deze zouden kunnen komen. Het kwekersgebied zou hier juist perfect voor zijn en het voorgenomen plan voorziet hier ook in. De verwijzing naar het glastuinbouwgebied in Uithoorn en de Kwakel slaat werkelijk nergens op. Veel kwekers zijn juist daarheen verhuisd omdat hen alleen daar een toekomstperspectief werd geboden. De glastuinbouw verduurzaamt in hoog tempo, dat klopt. Maar dat gebeurt onder dwang van bovenaf en tegen torenhoge kosten. Het vertrouwen binnen de sector is laag en veel ondernemers vrezen dat de sector binnen 10 jaar grotendeels instort. Maar Greenport blijft vasthouden aan de situatie van nu, zonder vooruit te kijken. Op pagina 44 van de visie staat tussen neus en lippen door dat alleen kassen niet meer voldoende zijn voor de huidige bedrijfsvoering. Ons inziens is dat niets anders dan een verborgen opening naar de komst van blokkendozen. En dat willen wij absoluut niet. En dan nog iets. Tijdens de oordeelsvormende commissie hoorden wij tot onze verbazing de wethouder zeggen dat deze visie al ambtelijk met de provincie is besproken en dat de provincie akkoord is. Met andere woorden: het is afgetikt, ongeacht wat de gemeenteraad hiervan vindt. Dit vinden wij schandalig. We vragen ons oprecht af waarom we hier nog zitten als onze besluiten blijkbaar worden genomen door anderen. Voorzitter, ons wordt verweten dat wij zelf geen visie hebben. Nou, wij gaan die uitdaging graag aan. Een visie is geen stapel papier met onrealistische plannen. Een visie is een droombeeld, een stip op de horizon, een doel, gebaseerd op de wensen van inwoners, de mogelijkheden van het gebied en de leefbaarheid van onze gemeenschap. Wij staan voor een Kudelstaart waarin we bouwen voor onze eigen inwoners, waarin leefbaarheid voorop staat en waarin de menselijke maat de kern vormt voor ons beleid. En de visie die hieruit kwam: samen bouwen aan een duurzame en zorgzame woonomgeving. Kudelstaart ontwikkelt zich tot een toekomstbestendige, leefbare een inclusieve gemeenschap waarin jong en oud zich thuis voelen. We zetten in op een gevarieerd woningaanbod met betaalbare woningen voor jongeren en doorstroommogelijkheden voor ouderen, zoals knarrenhofjes. Hierdoor bevorderen we een dynamische en evenwichtige bevolkingsopbouw en zorgen we ervoor dat de jeugd in Kudelstaart kan blijven wonen waar ze geboren zijn, terwijl we tegelijkertijd de vergrijzing tegengaan. Een gezonde en veilige leefomgeving staat centraal, met veel groen, goede voorzieningen en ruimte voor ontmoeting. Door te investeren in een tweede

supermarkt, een bibliotheek en voldoende parkeergelegenheid versterken we ook de leefbaarheid. De bereikbaarheid wordt geoptimaliseerd met goed openbaar vervoer en infrastructuur die meebeweegt met behoefte van de inwoners. Duurzaamheid en innovatie zijn leidend in onze aanpak. We zetten in op het hergebruik van bestaande gebouwen en slimme, toekomstbestendige oplossingen die inspelen op maatschappelijke veranderingen. Door middel van meetmomenten en monitoring zorgen we ervoor dat onze plannen blijven aansluiten op de behoeften van de gemeenschap en tijdig bijgestuurd kunnen worden. Ook kwekers en de glastuinbouwsector worden hierin meegenomen, zodat we samen kunnen kijken naar de toekomst van het gebied. Op termijn kan de glastuinbouw zich verplaatsen naar locaties buiten Kudelstaart, waardoor er meer ruimte ontstaat voor woningen, voor jongeren en ouderen. Samen leven en samen zorgen vormt de kern van Kudelstaart. We stimuleren betrokkenheid en zorgzaamheid zodat iedereen, jong en oud, zich thuis voelt en fijn kan wonen. Met een vooruitstrevende blik bouwen we aan een toekomst, waarin Kudelstaart niet alleen een prachtige plek is om te wonen, maar ook een voorbeeld van innovatie, duurzaamheid en gemeenschap zien. FlorAalsmeer stemt tegen dit raadsbesluit. Dank u wel.

De voorzitter: GroenLinks.

De heer Fransen: Dank u, voorzitter. Mede namens de PvdA. Ik wil eerst graag kort iets zeggen over het proces wat we met zijn allen gelopen hebben om tot dit voorstel te komen. En dat splitst zich in een paar dingen. Het eerste is dat wij eigenlijk vinden dat de kwaliteit van het stuk, zoals dat aan het begin aan de raad is gepresenteerd, van onvoldoende kwaliteit was. En ik wil het college graag uitnodigen om dat in andere gevallen beter te doen. Dat heeft tot veel discussie geleid. Als we in een eerste ronde iets van 50 of 60 vragen hebben met elkaar, dan zegt dat ook iets over de inhoud van het stuk. En dat vind ik zorgelijk. Het tweede is dat ik het spijtig vind hoe de vergaderorde rondom dit onderwerp gelopen is. Ik kan niet specifiek iemand de schuld daarvan geven. We waren er zelf bij. Maar ik denk wel dat het goed is om dat met elkaar ook wel even te evalueren, want dat was niet fraai. Dan de inhoud. Wij staan op het standpunt dat we eigenlijk de visie, zoals die er nu ligt, een onvoldoende geven. Maar we hebben ook geprobeerd om door middel van een aantal amendementen en moties te kijken of we het toch nog eens kunnen worden over dat voorstel. Dus we hebben een aantal amendementen en moties ingediend en die wil ik graag kort toelichten. De eerste is een amendement over de Drechtdoorsteek. We hebben eerder de discussie apart over de Drecht-doorsteek gehad. Toen kreeg ik de indruk dat de raad niet ontzettend enthousiast alleen maar is over dat onderwerp en op zijn minst dat we niet met elkaar vastgesteld hebben dat we dat willen. Nou, dan lijkt me niet dat in de gebiedsvisies moet staan dat we enthousiast zijn over die Drechtdoorsteek en dat dat één van de opties is. Dus daar hebben we een amendement over ingediend. Het twee…

De voorzitter: De heer Fransen, ik maak wel tussendoor de opmerking. Deze is dan ingediend met de titel: geen actieve inzet gemeente Aalsmeer op Drechtdoorstreek.

De heer Fransen: Ja, heel juist. Het tweede amendement is alternatieve woonvormen. In de gebiedsvisie staat dat er alternatieve woonvormen komen zoals in de andere projecten in Aalsmeer. En daar hebben wij van geconstateerd dat in de andere projecten in Aalsmeer geen alternatieve woonvormen gerealiseerd zijn. Eén en één is twee, dat betekent dat het in Kudelstaart ook niet komt. Vandaar het amendement om te zeggen: dat moet daar wel gaan gebeuren. Het derde is

De voorzitter: Dan is deze, nummer twee, ook ingediend. Ik blijf u even plagen, maar voor de administratie moet dat even.

De heer Fransen: Ik stel dat plagen zeer op prijs, voor die orde. Het derde is het amendement de Loswal in Kudelstaart. Er wordt wel gezegd dat dat een mogelijke ontwikkeling is, maar waarom zouden we daar lang mee wachten? Wij willen dat concreet maken. Niet alleen een stip aan de horizon, komt ooit, maar gewoon concreet maken wanneer dat gebeurt.

De voorzitter: Bij deze ingediend.

De heer Fransen: Dan motie Kudelstaart supermarkt. De discussie zoals die er net even was over de supermarkt in Kudelstaart, wij zijn ons bewust van het feit dat ondernemers die supermarkt graag willen bij het centrum. Wij zijn ons er ook van bewust dat de inwoners van Kudelstaart heel erg de behoefte hebben aan een tweede supermarkt. En wij zijn ons er ook van bewust dat als je dat in het centrum gaat realiseren, dat het nog wel eens 10 jaar zou kunnen gaan duren. Dat bij elkaar opgeteld maakt dat wij zeggen: dan moet je ook durven kijken buiten dat centrum. Ook al zeggen de ondernemers dat, dan vinden we het belang van de inwoners daarin belangrijker dan het belang van de ondernemers. En vandaar dat wij ervoor kiezen om te zeggen: ga breder kijken. En we weten met zijn allen dat er een ondernemer was die het wilde realiseren. Dat het in feite bijna kon. Dus dan zeggen wij, waarom zou je die kans niet opnieuw pakken en dat veel sneller realiseren dan die 10 jaar heen? En dan laat ik me toch verleiden alvast in te gaan op het amendement van de VVD. Dat is wel heel mooi als dat in het centrum gebeurt, maar de kans dat dat na 10 jaar gebeurt, dat is wel wat in de visie staat. En als we er prioriteit aan geven kan het nog steeds weleens lang gaan duren. Dus vandaar dat wij zeggen, kijk breder dan dat goed.

De voorzitter: En daarmee refereert u niet aan het amendement, maar de motie van de VVD met als titel Versnelling tweede supermarkt Kudelstaart. En uw motie Realisatie tweede supermarkt Kudelstaart voor 2028 is dan hierbij ook ingediend.

De heer Fransen: Dan staat in het stuk dat de verdichting van het centrum ten koste van groen kan gaan, maar dat het groen kwalitatief hoogwaardig zal blijven. Daar hebben wij vragen over gesteld, hoe moeten we dat zien? Dat het aan de ene kant minder wordt en aan de andere kant kwalitatief hoogwaardig blijft? Dat komt in de verdere uitwerking van de plannen wel. Ja, dan maak ik me grote zorgen, want dan hebben we het groen al weggegeven, maar de kwaliteit daar gaan we in de toekomst wel een keertje naar kijken. Dus dan zeggen wij, dan moet je dat nu vaststellen en nu beschrijven, want dan weet je waar je ja op zegt. Dan heb je iets controleer-baar afgesproken. Want ik voorzie toch wel dat, niet alleen op dit punt maar zeker ook op dit punt, je op een gegeven moment in de situatie zit: de gebiedsvisie zegt het, dat gaat nou eenmaal ten koste van groen. Kwalitatief? Wat dat is, dat weten we dan niet. Dus dat is de volgende.

De voorzitter: Die is dan ingediend. Over groenbehoud.

De heer Fransen: Dan de motie Voortgangsbewaking. Het is een stip op de horizon. Het plan is een verzameling plannen. De samenhang zien we niet helemaal, eerlijk gezegd. Maar wij denken dat het toch goed is om als raad, ook al vinden we iets van de kwaliteit, toch echt de vinger aan de pols te houden met betrekking tot de voortgang van dit verhaal. Dat hebben we ook in één van de vragen gesteld en toen was het antwoord: dat komt bij de P&C-cyclus aan de orde. Wij denken dat bij dit soort gebiedsvisies dat op een aparte manier moet en deze motie roept op om een proces in te richten om structureel op een aparte manier over dit soort projecten met elkaar in gesprek te zijn. En niet in de P&C-cyclus.

De voorzitter: Bij deze ook ingediend.

De heer Fransen: En de laatste motie die we hebben is, als je zegt: het is een stip op de horizon, de gebiedsvisie, maar je zegt niet wat de stip is met betrekking tot voorzieningen, met betrekking tot inwoneraantal, enzovoorts. Waar begin je dan aan? Dan is elke uitkomst een goede, als je die uitgangspunten niet vastlegt. En die worden in deze visie niet vastgelegd. Dus waar wij in deze motie hiertoe oproepen is om dat op hele korte termijn wel vast te leggen, zodat je weet van de rest van de visie waarnaartoe je beweegt. Dus dat zijn onze moties. En of wij voor of tegen het voorstel gaan stemmen, hangt af van de behandeling van de moties en amendementen.

De voorzitter: Helder. U heeft uw laatste motie ook ingediend over het voorzieningenniveau. En bent ook al het einde gekomen van de eerste termijn?

De heer Fransen: Ja.

De voorzitter: Mede namens PvdA. Dat betekent dat we het einde gekomen van de gehele eerste termijn van de raad. Er zijn geen vragen gesteld aan het college, maar een goed gebruik is wel dat het college adviseert over uitvoerbaarheid van moties en amenderingen. Ik geef graag het woord dan ook aan het college, bij monde van portefeuillehouder Kikkert, om kort hierop in te gaan. Aan u het woord

Wethouder Kikkert: Dank u, voorzitter. Ik ga graag in op de moties en amendementen. En tegelijkertijd bundel ik een paar moties en amendementen. Ik zal ze even noemen. Dat is het amendement Alternatieve woonvormen, het amendement Loswal, de motie Voorzieningenniveau en de motie Groenbehoud. De amendementen en moties hebben gemeen dat ze betrekking hebben op een concretere uitwerking van de gebiedsvisie. Een concretere uitwerking die op zichzelf als behoefte begrijpelijk is, maar in deze fase van vaststelling van een visiedocument te vroeg komt. De uitwerking van de gebiedsvisie zal plaatsvinden op basis van projectdocumenten waarin afwegingskaders opgenomen zijn. En dat zijn ook documenten die via uw raad zullen gaan. Dus op dit moment en op voorhand uitwerken los van die project-documenten, zou niet efficiënt en niet uitvoerbaar zijn. Dan het amendement nummer één: de Drechtdoorsteek. Daarvoor geldt dat de provincie, door ons gevraagd, bezig is met een onder-zoek. Laten we de resultaten van dat onderzoek afwachten. En daarbij merk ik op dat het natuurlijk uiteindelijk aan uw raad, uw afweging is, om al dan niet in te stemmen met de Drecht-doorsteek. Dan het amendement Monitoringen tussentijdse evaluatie. Ik heb al gezegd en dat herhaal ik ook hier, dat gaat plaatsvinden in het kader van de P&C-cyclus en uiteraard ook met het oog op relevante beleidskaders die van toepassing gaan zijn bij de uitwerking van de gebiedsvisie. Ook dan ontstaat er weer een moment dat u kunt kijken of we de gebiedsvisie op een goede manier aan het uitwerken zijn. Dan ten slotte het amendement Uitsluiting windmolens en kaders zonne-energie. Bij de beantwoording van de vragen heeft het college al aangegeven dat er een aantal consequenties zijn bij aanname van dit amendement. Die consequenties kunnen betrekking hebben op de verduurzamingsopgave van de glastuinbouw, op de opgave van de energietransitie en mogelijk ook leiden tot het innemen van een regierol door de provincie. Maar de weging is uiteraard aan uw raad.

De voorzitter: Wethouder, we hebben twee interrupties. Eerst van de heer Winkels.

De heer Winkels: Het college is zich er wel van bewust dat wanneer het zover komt na nogal wat onderzoeken en besluitvorming door deze raad, dat er sprake kan zijn, met windmolens, dat de geluidsoverlast, die slag die je steeds krijgt. Het college is zich daarvan bewust. Hebben ze daar ook begrip voor? En om al te snel te zeggen: er komt een regiefunctie vanuit de provincie, ik vind dat toch wat tendentieus. Dus die eerste vraag is met name voor het college.

De voorzitter: Het college.

Wethouder Kikkert: Dank u voor de vraag. Ik weet niet of dat tendentieus is, ik wijs alleen op een consequentie die mogelijk kan zijn.

De voorzitter: Dan de heer Fransen, interruptie.

Wethouder Kikkert: Nee, want dat was niet heel exact de vraag. De vraag was: is het college zich ervan bewust dat windmolens ook effecten kunnen hebben op inwoners, qua geluid, qua gezondheid. Daarvan kan ik zeggen dat het college zich dat volledig bewust is. Want zoals het beslispunt luidt, is behoud RES-zoekgebied een aantal onderzoeken gaan doen naar de relevantie voor de glastuinbouw, naar de relevantie voor de energietransitie. Maar en dan komt hij en dan beantwoord ik ook uw vraag, rekening houdend met de gezondheid van onze

		inwoners. En als je het over de gezondheid van de inwoners hebt, dan heb je het over de negatieve effecten die windmolens met zich mee kunnen brengen. De voorzitter: Goed. De heer Fransen. De heer Fransen: Dank u, voorzitter. De wethouder gaat in de behandeling van de moties en amendementen ook op de inhoud in. En soms zegt hij het is uitvoerbaar, soms zegt hij het is niet uitvoerbaar. Maar het op de inhoud ingaan, daar zitten we nu als raad voor bij elkaar. Dat hij het politieke oordeel geeft wat hij heeft over de inhoud van de moties en amendementen, vind ik op dit moment niet relevant. Dus ik vraag u of het redelijk is dat de wethouder, nogmaals, hier gaat argumenteren waarom hij het niet met die dingen eens is. En bij sommigen wel zegt of het haalbaar of niet haalbaar is en bij anderen niet. Terwijl, dat is volgens mij de reden van deze ronde. Dat we weten, is een motie haalbaar of amendement haalbaar of niet haalbaar? Vervolgens zegt hij bijvoorbeeld dat het amendement om de P&C-cyclus op een andere manier in te richten niet haalbaar is. Ja, dat is natuurlijk onzin. Als wij het zo afspreken, is dat wel haalbaar. Waar baseert hij op dat projectplannen wel haalbaar zijn en de voorstellen zoals wij die doen niet haalbaar zijn? Natuurlijk kan dat. Er staat nergens dat dat niet kan. Dus ik vind het een eerlijk gezegd valse voorstelling van zaken dat de wethouder hier zegt dat dat niet haalbaar is. Dus ik vraag u om daar ook op te corrigeren. De voorzitter: Ik zie geen ruimte voor correctie. Want het is natuurlijk gebruikelijk dat het college mag reageren op moties en amenderingen met het uiteindelijke oordeel, uitvoerbaar of niet uitvoerbaar. Dus dan zal ik er het college op oproepen om wel die conclusie te geven en de beschouwing inderdaad te beperken, want we doen dat kort en krachtig vanuit het college. Maar het is ook een gebruik dat we elkaar wat ruimte geven in de raad en ook het college de gelegenheid geven om daarop te reageren. De heer Fransen. De heer Fransen: Maar het oordeel dat de wethouder geeft dat sommige dingen niet haalbaar zijn, dat klopt toch gewoon niet? De voorzitter: Dat is aan u om te beoordelen, niet aan mij als voorzitter. En daar kunt u met elkaar het gesprek hier ook over voeren. Het college. Wethouder Kikkert: Ik ga gewoon door. Het college is de mening toegedaan dat dat niet uitvoerbaar is. Dat gaat heel veel extra capaciteit kosten. Dat gaat weer ten koste van alle uitwerkingen waar we voor staan. En daarmee is het niet uitvoerbaar. De voorzitter: De heer Fransen. Op ditzelfde punt? De heer Fransen: Op hetzelfde punt, want hier geeft de wethouder precies mee aan waar het verschil zit. Het is wel uitvoerbaar, maar het heeft consequenties. En dat is wat anders dan niet uitvoerbaar. Ik vind dat we hier wel precies in moeten zijn. De voorzitter: Daar wil ik wel een reactie aan toevoegen, want er zit een nuance in van het college over de uitvoerbaarheid, dat het binnen de bestaande budgetten niet uitvoerbaar is. U kunt ons als raad er uiteraard budget bij geven waarin het wel uitvoerbaar wordt. Maar dat wordt enigszins een semantische discussie, want in die zin heeft u beiden gelijk, maar college heeft u toch ook wel degelijk een punt. Het college. Wethouder Kikkert: Dank u, voorzitter. Ik ga door. Dan ben ik bij de moties. En dan gaat het over de motie Tweede supermarkt van de VVD en de motie Supermarkt van Partij van de Arbeid-GroenLinks. De motie van de VVD geeft aan een wens tot versnelling van de realisatie van de supermarkt. Dat is ook een versnellingswens die bij het college ligt. De prioritering school-supermarkt met het parallelle spoor zoals dat in de motie staat, wordt ook door het college onderschreven. Bij de Kadernota zullen we ook budget vragen om deze punten als prioriteit op te pakken. Dan de motie van Partij van Arbeid-GroenLinks. Die motie bevat een aantal feitelijke onjuistheden. Zo behartigt het college geen commerciële belangen van derden.

		U bent u bij de raadsbrieven van 20 december '22 en 31 maart '23 uitvoerig geïnformeerd over de supermarkt en het project Hoofdweg-Zuid. En is de motie van januari 2022, die opriep naar een onafhankelijk onderzoek naar marktruimte en vervolgens opriep om samen met ondernemers en de dorpsraad wat betreft de locatie in de buurt van het winkelcentrum, kansen ze te onderzoeken. Die is volledig uitgevoerd. En de motie heeft niet opgeroepen tot het nemen van concrete stappen. En overigens is het zo dat in deze gebiedsvisie die concrete stap gemaakt is. De voorzitter: Daarmee is het einde gekomen van de reacties op de moties en amenderingen vanuit het college. Dan zijn we aangekomen bij de tweede termijn voor de raad. En dat brengt ons wederom bij D66. De heer Fransen: Voorzitter? De voorzitter: De heer Fransen. De heer Fransen: Wij hebben behoefte aan een hele korte schorsing. De voorzitter: Dat kan zeker. 3 minuten? We schorsen voor 3 minuten. 5 minuten max. Wij heropenen de vergadering. De heer Fransen, heeft u de behoefte kort toe te lichten voor de schorsing? De heer Fransen: Ja. Dank u wel, voorzitter. Bij de bespreking van de motie heeft de portefeuillehouder aangegeven dat er een aantal feitelijke onjuistheden in de moties en amendementen zaten. Daarmee kunnen we twee dingen doen. Of hij heeft gelijk en dan moeten we de moties terugtrekken. Of hij heeft geen gelijk en dan heeft hij ons beschuldigd van niet-integer handelen in de moties. Wij zitten meer op die laatste lijn. Dus wij houden de moties in stand en we bestrijden dat we onwaarheden in de moties en amendementen hebben gezet. Er blijft over dat we vinden dat daarmee onze integriteit ter discussie gesteld is en dat nemen wij hoog op. De voorzitter: Waarvan akte. Dan gaan we verder met de tweede termijn en het woord is aan D66. De heer Van der Tol: Dank u wel, voorzitter. Ik ga de amendementen en moties reflecteren. Ik begin bij de VVD. Het amendement over de uitsluiting windmolens en kaders zonne-energie. D66 ziet de importantie van de energietransitie het liefst zo min mogelijk obstakels voor het opwekken van wind- en zonne-energie. Uiteraard geldt de beperkingen voor de overlast, de volksgezondheid en natuur-milieu, maar naar die maatstaf voldoet het huidige RES-zoekgebied en past dat daar. Uiteraard accepteren we de kaders die voortvloeien uit de zonne-energie. Kaders zonne-energie van 3 december 2020. De buurgemeente kiest mogelijk wel voor de opwekking van windenergie op letterlijke enkele meters van het Aalsmeerse gebied. En vanuit dat perspectief denken we dat het goed is om juist te kijken naar, wat kan wel? En kunnen we onze buurgemeente verleiden tot nabuurschap en op dezelfde manier te handelen? En daarmee ook onze eigen burgers, inwoners beschermen. Alles samenvattend zijn we niet voor maar tegen dit amendement. Het versnellen van de supermarkt. In mijn betoog kwam die supermarkt ook een aantal keer voorbij. Die zien we graag. We zien hem ook in die volgorde graag en we laten dat liever niet op zijn beloop geraken. En we kunnen ons vinden in deze motie en zijn dan ook voor. Ga ik over naar GroenLinks-PvdA en ik pak even de volgorde zoals ik hem hier heb. Dat is volgens mij de goede volgorde, maar helpt u mij als ik er eentje mis. Uiteraard, dank u wel. Geen actieve inzet tegen college, inzet college ten aanzien van de Drechtdoorsteek. Wij hebben om een onderzoek gevraagd en daar hoort ook bij dat je dan even wat dingen afwacht. Dus die activiteiten zien we niet heel groot worden. En het lijkt me goed dat we dit wel in de raad willen bespreken, dus waar mogelijk en nodig zullen we wel activiteit van het college verwachten om dat ook voor elkaar te krijgen. Zijn we niet voor dit amendement. Verplichte opname alternatieven voor woonvormen. We zien dat niet in deze visie, omdat dat een woonvisie onderdeel is. Woonvisie is ook onderdeel van de Omgevingsvisie. Mogelijk kunnen deze dit gesprek over die alternatieve woonvormen wel voeren wanneer we het weer over de woonvisie

		hebben. Dus ook tegen dit amendement. Opnemen uitgangspunten Loswal en uitwerkende rol, Loswal in toerisme recreatie. We zijn voor de Loswal en de uitwerking daarvan en dat zien we pas in de volgende fase en niet in deze fase. En zijn dan ook tegen dit amendement. De realisatie van de tweede supermarkt. U geeft aan 2028 als deadline te stellen. Wij kunnen veel versnellen, de VVD geeft dat ook aan. Dus die motie kunnen we ons in vinden. Wat we heel moeilijk vinden is dat er ook een ondernemer beschikbaar moet zijn die dat gaat doen en naar zich toe gaat trekken. Onszelf een harde deadline te geven om dat te gaan doen vind ik heel lastig en daardoor zijn we tegen deze motie. Uitwerking uitgangspunten groenbehoud. Wij zien dit eerder terug in een notitie … Er bestaan normen voor het groen en de zaken en binnen de Omgevingsvisie staat ons vrij daar ook een notitie over op te nemen. In deze visie zien we dat niet terug. We zien ook groen verweven in deze visie, onder andere bij het centrum, de groene long en het rode gebied, heet dat volgens mij. Vaststelling voorzieningenniveau. Supermarkt dat is gedaan, scholen dat is gedaan. Met name de kwantitatieve analyse gaat het hier om. Veel van de andere genoemde voorzieningen zijn wettelijk ook voorschriften voor, dus die zullen absoluut aan een behoorlijk minimumniveau voldoen. En die zullen vooral bediscussieerd worden bij de uitvoeringsprogramma's. Dus hier zijn we tegen deze motie, omdat het ook in de volgende fase gaat plaatsvinden. De monitoring van de implementatie gebiedsvisie, die zien wij graag in de P&C-cyclus terugkomen. Wat wij ons voorstellen is dat we de visie op zichzelf altijd kunnen evalueren, waar staan we op die visie? Moeten we er iets aan toevoegen? Moeten we er iets in wijzigen? Dat is de gedachte ook achter de Omgevingsvisie, dat je daar flexibeler in kunt muteren. Het uitvoeren van plannen om te komen tot die stip op de horizon, daar zien we vooral de meerjaren projectplanning voorbijkomen, die ook een solide basis heeft in de huidige P&C-cyclus waar het geld uiteindelijk ook verdeeld wordt. En dan denk ik dat ik ze allemaal aangeraakt heb en u bekend bent met het standpunt van D66. Dank u wel. De voorzitter: Gaan we naar het CDA. De heer Winkels: Dank u wel, voorzitter. We hebben niks meer toe te voegen aan ons eerder vertelde verhaal. Wij willen alleen overgaan tot appreciatie van de amendementen en de moties. En dan begin ik maar met de motie van de VVD, uitsluiting windmolens en kaders zonne-energie. Het lijkt ons uit het hart gegrepen wat hier staat en wij ondersteunen deze motie dan ook helemaal. Voor wat betreft … De voorzitter: De amendering bedoelt u. Ik houd het voor u in de gaten. De heer Winkels: Ja, excuus. Is een groot verschil inderdaad. Dan de motie versnelling tweede supermarkt Kudelstaart uitgebracht door de VVD. Ook die onderschrijven wij, met name ook de volgordelijkheid die daarin zit. Je kijkt eerst naar die plek bij de school, school weg, nieuwe school moet gebouwd worden en daar vervolgens een supermarkt. Dat kan sneller dan de 10 jaar die ook in deze vergadering werd genoemd, dat kan zeker sneller, doordat je een aantal zaken, processen samen laat lopen. Daar zijn wij wel door overtuigd geraakt. Dan het amendement Geen actieve inzet gemeente Aalsmeer op de Drechtdoorsteek in de gebiedsvisie. Wij vinden eigenlijk de tekst die in de gebiedsvisie staat afdoende. We hebben wel begrip voor datgene wat hier gesteld wordt. Maar de tekst is voorlopig, omdat het ook een stip op de horizon is. Zoals alle teksten eigenlijk in de gebiedsvisie kunnen wij ons daarin vinden. Dan Verplichte opname alternatieve woonvorm in gebiedsvisie Kudelstaart. Daar hebben we wat moeite mee, want de woonagenda is nu net aangepast. De inkt is nog niet droog of hier zou dan een eerste wijziging komen. Wat ons betreft hoort dit niet in een gebiedsvisie geregeld te worden. Wel in een omgevingsvisie. Je kunt je natuurlijk wel afvragen uiteindelijk: wat is nu eigenlijk een alternatieve woonvorm? En dat moet je met name in die Omgevingsvisie regelen. Een container in de achtertuin, ik noem … Alles is wat dat betreft mogelijk, maar dat voer je niet in bij een gebiedsvisie. Dan het amendement Opnemen van uitgangspunten voor ontwikkeling van de Loswal in de gebiedsvisie Kudelstaart. We vinden eigenlijk dit amendement niks toevoegen aan datgene wat wij al eerder hebben gesteld en ook wat in de gebiedsvisie staat. Het is een beperkt gebied. Het nodigt uit tot mooie dingen, maar die mooie dingen zijn wel redelijk beperkt. En om dat nu vast te leggen al in een gebiedsvisie, vinden wij niet aan de orde. Dan Realisatie tweede supermarkt in Kudelstaart voor 2028. Ik heb net aangegeven dat dat wat

		ons betreft anders geregeld moet worden. Wat wij wel vervelend vinden in deze motie, is dat bij de constateringen, de laatste bullet, staat het college wekt de schijn de marktpositie van Albert Heijn te beschermen ten koste van consumentenbelangen. Ik vind dat wat ver gaan. Niet dat als dat weg zou gaan dat punt, dat we dan akkoord gaan, maar ik vind het wel ver gaan wat hier staat, eerlijk gezegd. We zijn niet voor. Dan motie uitwerking van uitgangspunten voor groenbehoud bij verdichting in Kudelstaart. Bij elk bouwproject zitten wij ook aan tafel en zitten wij ook aan de draaiende knoppen. We worden zelfs daartoe uitgenodigd. Het groen zit daarbij. Dus dit is een gebiedsvisie, lange termijn gedachte en op het moment dat zaken worden geregeld echt met plannen, projecten en dergelijke daarbij, zitten wij ook als gemeenteraad daar aan tafel. Dus deze motie keuren wij af. Dan de motie Vaststelling van het gewenste voorzieningenniveau voor Kudelstaart. Dit hoort wat ons betreft en misschien verschillen wij van mening, maar dan is dat zo, niet in een gebiedsvisie. Dit hoor je juist te regelen in een Omgevingsvisie en daar zijn we al mee bezig. Ik meen dat we volgende week een bijeenkomst hebben waar alle partijen bij genodigd zijn om na te denken over een prioriteitenlijst voor wat betreft de Omgevingsvisie. Ik geloof alleen dat het CDA wat antwoorden heeft geleverd, maar wellicht dat die antwoorden volgende week nog alsnog gegeven worden. Maar we zijn tegen deze motie. Dan de motie Monitoring en tussentijdse evaluatie gebiedsvisie Kudelstaart. Dat zou dan vaker moeten en op een andere wijze dan anders in de P&C-cyclus. Nee. Wij vinden die P&C-cyclus afdoende en zien niks in deze motie. Dat waren ze volgens mij allemaal. Dank u wel. De voorzitter: Dan gaan we naar Absoluut Aalsmeer. De heer Kuin: Dank u, voorzitter. Ingaand op de moties, amendementen en nog een vraag, die stel ik dan eerst denk ik. Vraag of wij het goed hebben begrepen dat indien wij akkoord zouden gaan met een motie of amendement over de tweede supermarkt, dat dat dan onmiddellijk op dat moment opgenomen is in de visie zoals we die vast zouden moeten stellen. Dat is een vraag die bij mij ineens opkwam en daar zou ik nog graag een antwoord op willen van de portefeuillehouder. De voorzitter: Ik zal u als voorzitter daar antwoord op geven. Dat is misschien handiger, want het gaat een beetje over techniek. Amenderingen betekent letterlijk wijzigingen in het document en de besluitvorming. Moties leiden niet tot tekstuele wijzigingen, maar geven prioriteit mee aan het college om dat als eerste uit te voeren, met dien verstande dat het college ook moties naast zich neer kan leggen. En daarom wijzigt de tekst niet. De heer Kuin. De heer Kuin: Dank u, voorzitter, voor deze tussentijdse les. Maar dat is volgens mij bekend. Ik heb enige ervaring in deze zaken. Maar in het ene geval is het een motie van GroenLinks-PvdA over de tweede supermarkt en in het andere is het een motie over de versnelling van de tweede supermarkt van de VVD. De portefeuillehouder, dat is wat ik bedoelde te zeggen, kan dus de motie wel of niet uitvoeren. En de vraag is dan, op het moment dat beide moties aangenomen zouden worden, is het dan aan de portefeuillehouder om te zeggen: dat is een goed idee, dat gaan we doen, dus we gaan de zaak versnellen? En op het moment dat de zaak gaat versnellen, dan moeten we oppassen. Laat ik het even zo zeggen. Want op het moment dat je nu … Ik hoor vanavond dat de school weggaat en daar de supermarkt komt. Ik heb ook gehoord vanavond dat er een moment zou kunnen zijn dat het misschien handiger is als de school blijft staan. Nou heb ik dat niet gehoord, sorry. Maar als de sporthal weggehaald wordt en daar de supermarkt komt, want dan is het veel bereikbaarder voor onder andere het bevoorradingsverkeer. Dus op het moment dat je nu zegt we halen de school weg en daar komt de supermarkt, zou ik dat een te snelle beslissing vinden. Ik vind dat er nog heel veel schuifwerk plaats zou kunnen vinden om te komen tot de meest juiste plek voor de supermarkt. De voorzitter: Ik vroeg me even af of u een vraag aan mij had, maar ik maak eruit op dat u dan niet voor de motie van de versnelling bent. Maar om antwoord te geven dan op de vraag, het college kan naar eigen inzicht uitvoering geven aan een motie. Niet de portefeuillehouder, daar gaat het college over. En al deze afwegingen vinden dan wel in het college plaats.

De heer Kuin: Dus dat geef ik dan even mee aan het college. Dan ingaande op de ingediende amendementen en moties. Het amendement van GroenLinks-PvdA over de verplichte opname alternatieve woonvorm in het gebiedsvisie Kudelstaart, dat vinden wij niet akkoord. Het zou wat ons betreft wel bespreekbaar zijn, in tegenstelling tot hetgeen de heer Winkels aangeeft, om die woonvisie nog eens even op tafel te leggen en te kijken: hebben we dat nou met zijn allen goed gedaan op dat moment? Of moeten we toch nog eens kijken of er wat aan sleutelen valt? Ondanks het feit dat het een vrij recent vastgesteld stuk is. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald, zou ik bijna willen zeggen. Over het amendement Geen actieve inzet gemeente Aalsmeer op de Drechtdoorsteek, het amendement Opnemen uitgangspunten voor ontwikkeling van de Loswal in de gebiedsvisie Kudelstaart, de motie uitwerking van Uitgangspunten voor groenbehoud bij verdichting gebiedsvisie Kudelstaart, de motie Realisatie tweede supermarkt in Kudelstaart en de motie Vaststelling van het gewenste voorzieningen-niveau van Kudelstaart. Alle voornoemde moties en amendementen, ingediend door de fractie GroenLinks-PvdA, zijn wat ons betreft niet akkoord. De fractie van Absoluut Aalsmeer vindt alle onderwerpen wel sympathiek en het ligt ons wel aan het hart, maar wij willen de onderwerpen graag meenemen in de verdere uitwerkingen van de toekomstige visie op Kudelstaart. De motie Monitoring en tussentijdse evaluatie gebiedsvisie Kudelstaart, ingediend door de fracties GroenLinks-PvdA, dat vinden wij een goede motie en zonder verdere toelichting gaan we daarin mee. Dan de motie Versnelling tweede supermarkt Kudelstaart ingediend door de VVD. Voorzitter, ik wil daar toch een opmerking bij maken. Ik heb de woordvoerder, de heer Jan Bouwmeester, excuus. Ja, dat heb je als je in de gewone commissie altijd Jan zegt. En ik zie zijn naambordje niet. De heer Bouwmeester heb ik horen zeggen en ik moet het even goed voor mezelf op een rij zetten, maar dat zij akkoord gaan met de visie. Ik heb dacht ik ook ergens gehoord dat het misschien nog wel eens afhankelijk zou kunnen zijn van de reactie op deze motie of ze wel of niet akkoord gaan. Dus ik ben even in vertwijfeling gebracht en daar gaat de heer Bouwmeester mij straks onmiddellijk antwoord op geven. Wij gaan dus niet akkoord met die motie, hoewel de motie ook sympathiek is. Maar de redenering die ik net gegeven heb over het schuifspelletje zou dus wat ons betreft eerst gedaan moeten worden. En dan komt die versnelling vanzelf wel. Dan het amendement Uitsluiting windmolens en kaders zonne-energie. Voorzitter, in eerdere instantie heb ik met de heer Bouwmeester een gesprek gevoerd over de windmolens en daar waren wij het volkomen met elkaar eens. Dat het te gek voor woorden zou zijn als wij weer terug gaan vallen op een discussie over wel of niet plaatsen van windmolens. Nu er echter door de fractie van de VVD ook de zonne-energie kaders bijgehaald zijn, wordt het voor ons een ander verhaal en dan kunnen we ons niet vinden in het amendement zoals door de VVD is ingediend. Voorzitter, ik denk dat ik dan alles behandeld heb. Dank u wel.

De voorzitter: Dank. De VVD.

De heer Bouwmeester: Dank u, voorzitter. Ik zal even beginnen om in te gaan op wat de heer Kuin net zei. Die zei dat inderdaad de motie van de supermarkten voor ons van belang is. En inderdaad, het is ook van ons belang, maar dan kom je weer in een technisch verhaal terug wat u net ook al aangaf. Wij willen een bespoediging van de bouw van de supermarkt. Daar is de motie ook voor. Maar een motie is na de besluitvorming. Wij kunnen het daar dus niet van af laten hangen. Dat is een technisch geheel. Een amendement, daar kan je besluitvorming wel van af laten hangen, maar niet van een motie. Tenminste, zo zie ik het.

De voorzitter: Klopt zeker. En gaat u vooral verder met de tweede termijn.

De heer Bouwmeester: Oké, dank u. Dan wil ik toch nog even een reactie geven op wat D66 net zei en ook de portefeuillehouder ten aanzien van inderdaad onze amendementen ten aanzien van de windmolens. En ze geven aan dat het eigenlijk een relatie heeft met de tuinbouw en de energietransitie. Wij zien de relatie met de tuinbouw niet zozeer. En met de energietransitie daar hebben we ook opmerkingen op en ik wil daar toch even een korte alinea aan wijden, omdat in rapporten te lezen is dat windturbines wel bijdrage aan de energietransitie, zoals door u gezegd, maar hun daadwerkelijke bijdrage aan de totale energieproductie is echter beperkt. En ze dragen in toenemende mate bij aan netwerkcongesties. Door netwerkcongesties zijn in

		2024 windmolens en zonnepanelen uitgezet, wat heeft geleid tot een verlies aan groene stroom van drie terra wattuur. En dat komt neer op zo'n 2,2 procent van het totale stroomverbruik van Nederland. 2024 is drie keer zoveel in het jaar daarvoor. Dus als we meer windmolens gaan plaatsen en meer zonnepanelen, worden die nog vaker uitgezet. En de kosten daarvan worden onevenredig op de burgers afgewenteld, terwijl bedrijven profiteren van subsidies en gegarandeerde winsten. Dat kunnen we onze burgers niet aandoen, daar wil ik het even wat dat aangaat bij laten. Dan kom ik nu aan de moties en amendementen. De Drechtdoorsteek, het is net al genoemd, het is een initiatief wat eigenlijk van onszelf als raad afkomstig is en wat belegd is bij de provincie. Wij willen eigenlijk afwachten wat de provincie daarvan gaat vinden. We zijn reuze benieuwd wat daaruit komt. En we zullen de uitkomst op dat punt, dan gaan we bepalen wat we daarvan vinden. Op dat punt kunnen we dus dat amendement niet ondersteunen. De windmolens hebben het al over gehad, dat is de eigen motie. En inderdaad, hij is uitgebreid met de zonneparken, omdat er ook een notitie over is. Maar ook op een mede andere partij hebben het met name ingevoegd. En wij denken dat dat inderdaad juist is, want we hebben het ook eerder aangehaald. Als we kijken naar de alternatieve woonvormen, het is ook al eerder aangehaald, het is een uitwerking, wat ons inziens niet in de gebiedsvisie maar in de woonvisie thuishoort. En ook dat amendement zullen we dus niet steunen. De Loswal, het is eigenlijk ook een uitwerking en het hoeft niet in de tekst van de gebiedsvisie opgenomen te worden. Dat is eigenlijk net ook al door anderen aangehaald en ook de portefeuillehouder gaf dat al aan. Als we kijken naar de moties ... De voorzitter: Sorry, ik zat ondertussen even in de administratie. De heer Fransen. De heer Fransen: Dank u wel. Een vraagje aan de VVD. Die geven als argument dat heel aantal dingen uitwerking is en daarom zijn ze niet daarvoor. Terwijl de motie zoals zij die indienen over de tweede supermarkt is ook uitwerking, namelijk prioritering. Dus ik vind het zo inconsistent op die manier te redeneren. Ik ben even benieuwd hoe de VVD dat zelf ervaart. De voorzitter: De heer Bouwmeester. De heer Bouwmeester: Dank u, voorzitter. Ik begrijp wat u inbrengt, maar prioritering is wat anders. Prioritering is een daad die je gaat doen en uitwerking wil zeggen dat er nieuwe plannen komen die ter besluitvorming aan de raad worden voorgelegd. En die plannen daar praten we in een later stadium over. Ik wil verder gaan met de moties, als u het goed vindt. De voorzitter: Nog een korte interruptie van de heer Kuin. De heer Kuin: Dank u, voorzitter. Ik hoor de heer Bouwmeester zeggen dat hij ook vindt, zijn fractie in ieder geval, dat de alternatieve woonvormen in de woonvisie thuishoren. Daar ben ik heel blij mee. Is de heer Bouwmeester dan ook bereid om deze weer op tafel te leggen? De voorzitter: De heer Bouwmeester De heer Bouwmeester: Voorzitter, de vraag wordt aan mij gesteld. Ik ben geen woordvoerder van de woonvisie, dus ik kan daar even geen antwoord op geven. Niet leuk, maar het is wel zo. De voorzitter: De heer Kuin. De heer Kuin: Voorzitter, deze hebben we eerder gehoord. Sorry, maar ik kan me toch niet aan de indruk onttrekken dat u een belangrijk woordvoerder bent binnen de VVD en dat u enig gewicht in de schaal zou kunnen leggen om dit weer op tafel te krijgen. De voorzitter: De heer Bouwmeester. De heer Bouwmeester: Als u 78 kilo voldoende vindt, dan ... Oké. Ik ga verder met de moties, voorzitter.

De voorzitter: De heer Fransen, nog een tweede interruptie

De heer Fransen: Even als reactie op wat de heer Bouwmeester net zegt. Hij geeft aan dat uitwerking en prioritering twee verschillende dingen zijn. Maar het plan van de supermarkt staat in de woonvisie. Dus als je daar wat van zegt, is dat toch ook een vorm van uitwerking? Ik zie niet dat u nou ineens zegt dat dat een heel andere aanpak is of zo. Dat is toch ook vergelijkbaar met bijvoorbeeld het idee van de alternatieve woonvormen? Dat staat er ook in. De supermarkt staat er ook in. U geeft daar een accent op en het ene accent vindt u uitwerking en het andere niet. Ik snap dat echt niet.

De voorzitter: U wilt de vraag nog een keer stellen. Dat is de tweede keer, tweede interruptie, tweede antwoord van de heer Bouwmeester. Maar dat is dan ook meteen het slotakkoord. De heer Bouwmeester.

De heer Bouwmeester: Dank u, voorzitter. Ik denk dat wij een verschil hebben in wat wij onder uitwerking verstaan, dat is duidelijk. En ik kan er nog wel verder over praten, maar we zijn het toch niet met elkaar eens op dit punt. Ik wil verder.

De voorzitter: Gaat u verder.

De heer Bouwmeester: Precies. We gaan verder. De motie Versnelling supermarkt hebben we het net al over gehad, over de uitvoerbaarheid daarvan, waarom we een eigen motie hebben ingediend. De motie groen heb ik ook gezegd hoe de VVD daarin staat in dat groen, dat we ook overwogen hebben om daarin … Dat we dat niet doen omdat het inderdaad naderhand nog aan de orde komt zodra er plannen komen voor de bebouwing en het groen. Dan moeten we als raad voldoende tijd hebben om daarop in te spelen en daar een besluit over te nemen. De motie Kudelstaart voortgangsbewaking, eigenlijk zit dat, het is ook net al genoemd, in de P&C-cyclus. En wij zien geen reden om daar inderdaad wat extra's voor te doen. Laten we ook eerlijk zijn, we zijn er als raad ook zelf bij op het moment dat er zaken plaatsvinden, om tussendoor te zeggen: hé, hoe staat het daarmee, wethouder? Dat moeten we onszelf ook aanrekenen op het moment dat we het niet doen. De motie voorzieningen, ook deze motie vinden we in dit stadium overbodig, omdat later wordt ingevuld en uitgepakt en waarbij we ook als raad weer betrokken zullen worden. Kortom, die zullen we ook niet steunen. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u. Dan gaan we naar FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Ik hou gewoon de volgorde aan zoals die op de agenda staat. Amendement Kudelstaart Drechtdoorsteek. Inhoudelijk zijn we het daarmee eens. Daar hebben wij al eerder opmerkingen over gemaakt. We vinden dat een apart onderdeel. Ik ga meteen door naar de tweede en dan geef ik na de eerste amendementen ons oordeel daarover. Voor wat betreft de windmolens en de zonne-energie, het neerzetten van windmolens is absoluut niet duurzaam. Het hele proces van het maken van een windmolen is niet duurzaam. Ook het verwijderen van een windmolen is niet duurzaam. Geldt trouwens ook voor zonnepanelen. Wij zijn principieel tegen het plaatsen van zonnepanelen en windmolens, waar dan ook, niet alleen in onze gemeente. Dus inhoudelijk zijn we het met het amendement eens. En voor wat betreft de alternatieve woonvormen daar zijn we het inhoudelijk ook mee eens, maar wij vinden dat dat eigenlijk voor alle voorstellen moet gelden die ons worden voorgelegd als het over wonen gaat. Echter, omdat wij tegen de visie gaan stemmen, stemmen wij niet voor deze amendementen, omdat we dat onlogisch vinden. Dus ook meteen richting de voorzitter, u kunt dit ook als stemverklaring noteren, hoeven we dat straks niet te doen.

De voorzitter: Bij deze meteen genoteerd. Gaat u verder.

Mevrouw Keessen: Scheelt ons ook tijd. Even kijken. Dan heb ik het amendement Loswal overgeslagen. Daar zijn we het ook inhoudelijk mee eens. Geldt eigenlijk hetzelfde voor. We vinden ook dat dat los moet worden gezien van de visie. We hebben een prachtig strand bij de

		watertoren en ik vind dat Kudelstaart dat ook verdient. Dus wat ons betreft kan dat los worden getrokken van de visie en moet gewoon gerealiseerd worden. Dan voor wat betreft de moties. De supermarkt. Wij kiezen voor de motie van GroenLinks-PvdA. Wij zien eigenlijk de motie van de VVD, zoals eerder al aangegeven door GroenLinks, zien we niet zoveel verschil als wat er in de visie zelf staat, terwijl de motie van GroenLinks-PvdA veel concreter is. Overigens willen we nog wel een opmerking maken over hetgeen de heer Fransen zei na de schorsing, wij vinden ook het de reactie en het antwoord van de wethouder op zijn minst ietwat vreemd. Dan over die supermarkt. Tijdens de discussies in de eerste termijn werden wij erop aangesproken dat wij wellicht het niet eens zouden zijn met de locatie of de beoogde locatie. Terwijl als wij de visie lezen zou alles nog losstaan, zou alles nog besproken worden. Dat komt allemaal nog in de uitvoering. Dat wordt ook steeds gezegd door diverse mensen: dat komt allemaal in de uitvoering. Dan kunnen we nog aan de knoppen draaien. Terwijl er vervolgens wel door het CDA wordt gezegd: ja, maar dit is de locatie. De school gaat weg en daar komt de supermarkt. Wij vinden dat vreemd. Of het staat vast of niet. En dat geldt eigenlijk voor alle onderwerpen. Bij het ene onderwerp wordt gezegd: nee, dit staat al vast. En bij het andere onderwerp wordt gezegd: we kunnen nog aan de knoppen draaien, dat komt later nog terug. Dat geldt eigenlijk ook voor de volgende motie over het groen. Er staat letterlijk in de visie dat er groen wordt verwijderd voor zichtverbetering in het centrum en wij gaan ervan uit dat dat dan ook gaat gebeuren. Want er staan ook andere dingen die gewoon gaan gebeuren. We zijn voor groen. We zien nog steeds niet in Aalsmeer dat wanneer er een boom wordt gekapt er twee voor terugkomen. En wat ons betreft is deze motie toepasbaar op alle beslissingen die we nemen. Dan de voortgangsbewaking. Daar hebben wij eigenlijk in ons betoog al iets over gezegd. Deze visie leggen we vast voor een periode van 30 jaar. En er kan heel veel veranderen. Er kan over 5 jaar heel veel veranderen wat betreft energietransitie. Er kan over 15 jaar weer heel veel veranderen. En wij vinden dat dat moet worden meegenomen. Er moeten gewoon meetpunten komen. Dus niet zozeer een controle alleen op de voortgang, maar zeker ook toetsing op voortschrijdend inzicht en maatschappelijke veranderingen. En de motie over de voorzieningen, wat ons betreft had dat de basis moeten zijn van deze visie. En wat ons betreft zal dit ook een basis kunnen zijn voor een nieuwe visie. Wij stemmen in met deze moties, behalve dan die van de VVD. Dank u wel. De voorzitter: Tot slot GroenLinks-PvdA. De heer Fransen: Dank u wel. Met betrekking tot de motie van de VVD, Versnelling supermarkt. Als ik die motie lees, dan wordt daarin heel concreet ook vastgelegd waar die tweede supermarkt gaat komen. En op allerlei manieren wordt hier betoogd dat het niet zo concreet moet zijn en dat dat in verdere plannen komt, behalve dit, dat gaat op die plek komen en het gaat ook nog versneld worden. De wethouder zei net, dat moet in allerlei andere plannen ook gaan. En deze motie acht hij haalbaar, terwijl de amendementen van ons dan zegt hij: nee, maar dat moet eerst in allerlei andere plannen georganiseerd worden. Dus ik zie daar een enorme inconsistentie in. En omdat deze motie eigenlijk maar één plek aanwijst waar de supermarkt zou komen en daarmee dus alle andere plekken uitsluit, kan dat wel eens voor een vertraging gaan zorgen in plaats van voor een versnelling. Dus daarom stemmen wij tegen deze motie. We stemmen niet tegen een tweede supermarkt, zie onze eigen motie, maar we stemmen tegen de voorgenomen vertraging die de VVD hiermee inbrengt. En met betrekking tot het amendement van de VVD over windmolens en zonne-energie. De heer Bouwmeester van de VVD die shopt heel selectief in een paar artikelen. En dan zegt hij dat windmolens afgeschaald zijn. Ja, dat klopt. Dat gebeurt ook. Dat gebeurt met zonnepanelen ook. Die worden wel eens afgetopt op het moment dat er te veel stroom geleverd wordt voor het net. Dan gaan ze even dicht. Maar dat is natuurlijk geen argument om te zeggen dat het daarmee niet duurzaam is. Want er zijn veel meer momenten dat er wel gewoon die energie wordt opgewekt en in het net gestopt wordt. Maar goed, dat is een andere discussie. Zo wil ik ook alleen maar opmerken dat wat mevrouw Keessen zegt, dat windmolens niet duurzaam zijn en zonnepanelen ook niet duurzaam zijn. Nee, maar de gas en olie zijn het allemaal wel zeker? Ik bedoel ik vind dat een rare vergelijking en wij kijken daar heel anders naar. Hopelijk komen we daar op een ander moment op terug.

De voorzitter: Een vraag van mevrouw Keessen.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Dat hebben wij niet gezegd. We hebben niet gezegd dat ze an sich, maar het proces om ze te produceren is niet duurzaam. Want weet u hoeveel olie er gemoeid is met het produceren van één windmolen? En dat is waar wij het over hebben. En bovendien, als ik dat nog even mag toevoegen, want dan wil ik toch eventjes mijnheer Bouwmeester bijvallen. Het net kan het helemaal niet aan. En als dan zelfs zonnepanelen bij particulieren worden afgesloten en wij landelijk het bericht lezen dat waarschijnlijk pas over 15 jaar het net het wel aankan, denken wij: niet doen.

De voorzitter: Goed, dat was een verduidelijking van uw eigen standpunt. Helder. De heer Fransen, vervolgt u.

De heer Fransen: Maar het mooie is nou juist dat heel vaak de wind waait als de zon niet schijnt en andersom. Dus dat heft elkaar op. En dat vergeten jullie even in deze discussie. Maar goed, dat terzijde. Onze eigen moties houden wij in stand. Wij hebben een poging gedaan om de zaken concreter te maken. Helaas redt dat het niet. Dat constateer ik even. En mocht dit het einde zijn van de tweede termijn, heb ik weer behoefte aan een schorsing.

De voorzitter: Dit is het einde van de tweede termijn. Hoelang wilt u schorsen? Dan stel ik voor dat we iets langer schorsen en meteen even kort pauzeren, want als we terugkomen gaan we direct over tot besluitvorming. Ja. We schorsen voor een kleine 10 minuten. Wij heropenen de vergadering en ik geef het woord aan de heer Fransen. Wilt u nog toelichten naar aanleiding van de schorsing?

De heer Fransen: Wij hebben tijdens de schorsing even gesproken over hoe gaan wij hier nu verder mee en dat hebben we gedaan, dus daar zijn we uitgekomen.

De voorzitter: Goed. Dan gaan wij over tot besluitvorming. En dan gaan wij eerst naar de amenderingen. En het eerste amendement dat voorligt is het amendement van de GroenLinks-PvdA. Geen actieve inzet gemeente Aalsmeer op de Drechtdoorstreek en de gebiedsvisie. Wie is er voor dit amendement? Dat zijn GroenLinks en PvdA. En daarmee is de amendering verworpen. Dan gaan we … O, sorry. De vergadering is nog geschorst. Ook even voor de kijkers thuis. We hebben net het eerste besluit gehad. Excuses, we hadden de vergadering nog niet gestart. Maar het amendement Geen actieve inzet gemeente Aalsmeer op Drechtdoorsteek is verworpen. We gaan verder naar het tweede amendement. De heer Fransen.

De heer Fransen: Voor dit amendement vragen wij een hoofdelijke stemming aan.

De voorzitter: De uitsluiting windmolens en kaders zonne-energie wenst u een hoofdelijke stemming. Dat kan. Heeft u één moment? Het ziet er allemaal even spannend uit. We waren erop voorbereid ergens, zoals we dat iedere vergadering zijn. Hoofdelijke stemming wil zeggen dat we aan de hand van de lijst u vragen om uw stem uit te brengen voor of tegen dat mag u mondeling uitbrengen. En dat doe ik middels een soort lotingsysteem met de briefjes hier. Ik pak er een. Nummer één. Dat is toevallig. In deze leest de griffier de namen voor en u kunt daarop uw antwoord geven.

De heer Biesheuvel: Wij zijn tegen. Of ik ben tegen.

Griffier: De heer Bouwmeester.

De heer Bouwmeester: Nu doet hij het. Voor.

Griffier: De heer Buisma.

De heer Buisma: Tegen.

		Griffier: De heer Buskermolen. De heer Buskermolen: Hij doet het weer niet. Voor. Griffier: Mevrouw Van Diemen. Mevrouw Van Diemen: Voor. Griffier: De heer Fransen. De heer Fransen: Tegen. Griffier: Mevrouw Geisler. Mevrouw Geisler: Tegen. Griffier: Mevrouw Holtrop. Mevrouw Holtrop: Tegen. Griffier: Mevrouw Keessen. Mevrouw Keessen: Tegen. Griffier: De heer Koster. De heer Koster: Tegen. Griffier: De heer Kuin. De heer Kuin: Tegen. Griffier: Mevrouw Lakerveld. Mevrouw Van der Meer. Mevrouw Van der Meer: Voor. Griffier: Mevrouw Mijwaart. Mevrouw Mijwaart: Uiteraard voor. Griffier: De heer Van den Nouland. De heer Van den Nouland: Voor. Griffier: Mevrouw Prent Bouten. Mevrouw Prent Bouten: Tegen. Griffier: De heer Van der Tol. De heer Van der Tol: Tegen. Griffier: Mevrouw Vleghaar. Mevrouw Vleghaar: Voor.

Griffier: De heer J. de Vries.

De heer J. de Vries: Voor.

Griffier: De heer S. de Vries.

De heer S. de Vries: Tegen.

Griffier: De heer Van Willegen.

De heer Van Willegen: Voor.

Griffier: De heer Winkels.

De heer Winkels: Voor.

Griffier: De heer Van der Zwaag.

De heer Van der Zwaag: Voor.

De voorzitter: Daarmee zijn we op de eindstand gekomen met 11 voor, 12 tegen. En daarmee is de amendering verworpen. Dat brengt ons bij het amendement Verplichte opname alternatieve woonvormen in de gebiedsvisies Kudelstaart. Wie is er voor dit amendement? Dat zijn GroenLinks en PvdA. Daarmee is deze amendering verworpen. Dan het amendement Opnemen van uitgangspunten voor ontwikkelingen van de Loswal in de gebiedsvisie Kudelstaart. Wie kiezen voor dit amendement? GroenLinks-PvdA. En daarmee is de amendering verworpen. Dan gaan we over naar de originele besluitvorming van het stuk voor het vaststellen van de gebiedsvisie Kudelstaart. Wie is er voor deze visie? De heer Bouwmeester.

De heer Bouwmeester: Ik wil graag een stemverklaring ...

De voorzitter: Dat is zeker mogelijk, mijn excuses. Aan u het woord.

De heer Bouwmeester: Voorzitter, we hebben net de tijd gebruikt die ons gegeven was om ons intern als fractie te beraden. Het is lastig. We zagen dit aankomen, dat het amendement het niet zou halen. En we zien dat er eigenlijk politieke motieven aan ten grondslag liggen. Normaal gesproken zou je ervoor kiezen als een amendement niet wordt aangenomen, dan zouden wij normaal gesproken tegengestemd hebben. Maar het is een bijzondere situatie, gezien die politieke motieven en het feit dat als we nu tegen zouden stemmen, dat het zeker anderhalf tot twee jaar duurt voordat er een nieuwe gebiedsvisie zou komen. En daardoor ook zeker twee jaar vertraging op zou lopen: de woningbouw, de tweede supermarkt, de duidelijkheid over het gebied. Dat willen we eigenlijk de bewoners, de Kudelstaarters niet aandoen. En wat ons amendement betreft, we zien dan toch in de toekomst, gezien toch de houding van iedereen, voldoende ruimte dat windmolens en zonnepanelen geweerd worden. En die argumenten hebben ons doen besluiten om voor deze gebiedsvisie te stemmen.

De voorzitter: Helder. Andere stemverklaringen? Neen. Dan nogmaals, wie is er voor dit voorstel? Dat zijn de partijen CDA, D66, VVD. En daarmee is de visie aangenomen. Dan gaan we over naar de moties. De eerste motie die voorligt is van de VVD. Motie Versnelling tweede supermarkt Kudelstaart. Wie is er voor deze motie? Dat zijn de partijen CDA, D66, VVD. Daarmee is de motie aangenomen. Dan de motie van GroenLinks-PvdA, Realisatie tweede supermarkt in Kudelstaart voor 2028. De heer Fransen.

De heer Fransen: Voorzitter, ook voor deze motie graag een hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dat kan. Even controleren voor de administratie. De heer Fransen, voor de andere moties komen geen hoofdelijke stemmingen. Dat is even goed om te weten. We beginnen bij nummer vier op de lijst en de griffier zal zo de namen in volgorde voorlezen.

Griffier: De heer Buskermolen.

De heer Buskermolen: Tegen.

Griffier: Mevrouw Van Diemen.

Mevrouw Van Diemen: Tegen.

Griffier: De heer Fransen.

Mevrouw Geisler: Tegen.

Griffier: Mevrouw Holtrop.

Mevrouw Holtrop: Tegen.

Griffier: Mevrouw Keessen.

Mevrouw Keessen: Voor.

Griffier: De heer Koster.

De heer Koster: Tegen.

Griffier: De heer Kuin. Mevrouw Lakerveld.

De voorzitter: Ik moet wel even zeggen, u moet wel uw microfoons gebruiken, anders is het voor de notulen niet vastgelegd. We registreren de notulen via de microfoon. Dus nog even de heer Kuin, wat was uw antwoord?

De heer Kuin: Tegen.

De voorzitter: Mevrouw Lakerveld.

Mevrouw Lakerveld: Voor.

De voorzitter: Goed. Gaat u verder.

Griffier: Mevrouw Van der Meer.

Mevrouw Van der Meer: Tegen.

Griffier: Mevrouw Mijwaart.

Mevrouw Mijwaart: Tegen.

Griffier: De heer Van den Nouland.

De heer Van den Nouland: Tegen.

Griffier: Mevrouw Prent Bouten.

		Mevrouw Prent Bouten: Tegen. Griffier: De heer Van der Tol. De heer Van der Tol: Tegen. Griffier: Mevrouw Vleghaar. Mevrouw Vleghaar: Tegen. Griffier: De heer J. de Vries. De heer J. de Vries: Tegen. Griffier: De heer S. de Vries. De heer S. de Vries: Tegen. Griffier: De heer Van Willegen. De heer Van Willegen: Tegen. Griffier: De heer Winkels. De heer Winkels: Tegen. Griffier: De heer Van der Zwaag. De heer Van der Zwaag: Tegen. Griffier. De heer Biesheuvel. De heer Biesheuvel: Voor. Griffier: De heer Bouwmeester. De heer Bouwmeester: Tegen. Griffier: De heer Buisma. De heer Buisma: Voor. De voorzitter: Bij telling hebben wij 5 stemmen voor, 18 tegen. Daarmee is de motie verworpen. Dat brengt ons bij de motie Uitwerking van uitgangspunten voor groenbehoud bij verdichting in Kudelstaart. Wie is er voor deze motie? Dat zijn GroenLinks-PvdA. Daarmee is de motie verworpen. Dan de motie Monitoring en tussentijdse evaluatie gebiedsvisie Kudelstaart. Wie is er voor die motie? Absoluut Aalsmeer, GroenLinks-PvdA en FlorAalsmeer. Daarmee is de motie verworpen. En de laatste motie Vaststelling van het gewenste voorzieningenniveau voor Kudelstaart. Wie is er voor deze motie? GroenLinks-PvdA, FlorAalsmeer. Daarmee is deze motie verworpen. En daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit agendapunt.
Rb-6		**Initiatiefvoorstel FlorAalsmeer inzake transitie niet toekomstbestendige tuinbouwopstallen Mijnsherenweg naar betaalbare woningen**

De voorzitter: Zoals bij de vaststelling van de agenda afgesproken, hebben wij het initiatiefvoorstel van FlorAalsmeer gewisseld met gebiedsvisie Kudelstaart. Dat betekent dat we nu het initiatiefvoorstel ter hand nemen en de spreekvolgorde brengt ons uiteraard bij FlorAalsmeer. Mevrouw Keessen.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Wij gaan geen gebruik maken van deze mogelijkheid om als eerste te spreken. Wij willen eigenlijk de andere fracties de gelegenheid geven om hier iets over te zeggen. Maar wij willen wel graag het afsluitende woord hebben omdat dit ons initiatiefvoorstel is. Ik denk ook dat wij er zelf al genoeg over hebben gezegd. Dank u wel.

De voorzitter: Lijkt mij inpasbaar in deze vergadering. Dan gaan we naar D66.

De heer Van der Tol: Dank u wel, voorzitter. D66 is tegen dit voorstel. Onze fractie onderschrijft het woningtekort en herkent onze lokale rol in deze nationale opgave, onderschrijft de hinder die jongeren en ouderen ondervinden. Echter, het voorstel voorziet in minder betaalbare woningen dan de titel doet vermoeden. Daarbij komt dat niet-toekomstbestendige tuinopstallen in een toekomstbestendig gebied staan. De gebiedsvisie Kudelstaart geeft in brede zin gewogen richting aan de vraagstukken als huisvesting, glastuinbouw, bijpassende faciliteiten, ontspanning en vrije tijd dichtbij. Zijn de initiatiefnemers erkentelijk om hun maatschappelijke betrokkenheid bij dit wringende vraagstuk en hun betrokkenheid bij de inwoners van Kudelstaart van nu en de toekomst? Voorzitter, alles overziend komen wij tot de conclusie dat we tegen dit voorstel zijn.

De voorzitter: Het CDA. FlorAalsmeer met een interruptie.

Mevrouw Keessen: Dank u wel. Ik zou graag een verhelderende vraag willen stellen. D66 stelt dat ons initiatiefvoorstel voorziet in minder betaalbare woningen. Ik zou graag weten waar u dat ziet staan in ons initiatiefvoorstel, dat dat zo is.

De voorzitter: De heer Van der Tol.

De heer Van der Tol: Dank u wel, voorzitter. Het voorstel en de titel geeft mee betaalbare woningen als ruil voor de opstallen. De betaalbare woningen die zitten in het voorstel. Echter, het voorstel is veel breder dan dat. Bijvoorbeeld 30 procent is ook echt betaalbaar en voorziet het verder in de opbouw zoals we die ook zien bij andere projecten. Op die manier komen we daartoe. Dus dat 30 procent nog niet de 35 procent is die we eigenlijk als raad willen hebben.

De voorzitter: Mevrouw Keessen.

Mevrouw Keessen: U bent zich er wel van bewust dat 30-30-30 de wettelijke regeling is en dat daar gewoon aan wordt voldaan en dat bij andere woningbouwprojecten, u zegt wel die 35 procent, maar daar wordt totaal niet aan voldaan in Aalsmeer in Kudelstaart?

De voorzitter: Tot slot, de heer Van der Tol.

De heer Van der Tol: We hebben een beweging gemaakt, ook in de recente woonvisie, om naar 35 procent toe te gaan. En dat is ook waar dit voorstel onder valt.

De voorzitter: Het CDA.

De heer Winkels: Voorzitter, dank u wel. Erg veel waardering voor de inzet van FlorAalsmeer om dit initiatiefvoorstel voor elkaar te krijgen. Echter, bij waardering van het CDA zijn we een aantal dingen tegengekomen die voor ons minder goed zijn. En dat is met name dat er hier wordt gesproken over bepaalde percentages en dergelijke die niet voldoen aan de aan de woonagenda. Er wordt hier ook gesteld: we kunnen daar makkelijk wat woningen neerzetten en dan kunnen wij voor Kudelstaarters bouwen. In allerlei regelingen is dat niet mogelijk. Je bouwt

		niet alleen voor Kudelstaart, dus dat is erg vervelend om dat zo te zeggen. Daarmee maak je ook wat los in Kudelstaart. Voor wat betreft, als je dan zegt als initiatiefnemer: ik ben zo voor woningbouw, dan snap ik niet waarom dan in geval van de Oosteindedriehoek, Westeinderhage, dat deze partij, de initiatiefnemer daar niet voor heeft gestemd. Kon dan die partij zich niet zetten over een bepaalde schaduw heen en in het belang van die woningbouw? Dat vind ik wel jammer daarbij. En als laatste wil ik dan ook noemen, als dit uitgevoerd zou kunnen worden, we hebben net de gebiedsvisie aangenomen waarin we dat anders hebben bepaald, zou dat een behoorlijke druk op de maatschappelijke voorzieningen van Kudelstaart brengen en ook op de infrastructuur. Dus wat dat betreft, dat alles overziende, gaan wij niet mee met dit initiatiefvoorstel. De voorzitter: Mevrouw Keessen, u heeft een vraag. Mevrouw Keessen: Moet het per se een vraag zijn of mag ik er ook op reageren? De voorzitter: U krijgt zo de gelegenheid tot slot om erop te reageren. Dus bij interruptie houden we het nu bij vragen. Mevrouw Keessen: Dan geef ik mijn reactie straks. De voorzitter: Absoluut Aalsmeer. De heer Kuin: Dank u, voorzitter. Wij vinden het erg jammer dat dit onderwerp nu op deze agenda staat. Wij hadden graag met de initiatiefnemers in commissieverband gesproken over dit onderwerp. Dat is niet gebeurd. Wij kunnen ons niet vinden in dit voorstel. De voorzitter: De VVD. De heer Bouwmeester: Dank u, voorzitter. In een eerder stadium hebben wij aangegeven dat we blij verrast waren door het initiatief en de onderbouwing van dit voorstel. En toentertijd hebben wij ook gesteld dat het pas zinvol is om te behandelen na de besluitvorming in de gebiedsvisie. Die besluitvorming heeft nu plaatsgevonden. En eigenlijk gaat die gebiedsvisie uit van een aangesloten gebied voor de glastuinbouw, zodat er geen ruimte meer is voor woningbouw zoals voorgesteld. Dus kortom, het is een mooi initiatief met echt begrip voor de indieners en ook waardering, maar het initiatief kunnen we op basis van de besluitname niet steunen. De voorzitter: GroenLinks-PvdA. De heer Buisma: Voorzitter. Politiek, wordt vaak gezegd, is de kunst van het mogelijke. Maar in de praktijk lijkt het er vaak op dat er een voorstelling door het college gegeven wordt waarmee er met een brede grijns een konijn uit de hoge hoed getrokken wordt. Terwijl iedereen zich in de zaal aan het afvragen is waarom het geen konijn is, maar een vuilniszak vol oude beloftes en waarom ze nu opeens moeten betalen voor het gebruik van de hoed. Maar nu ligt er een initiatiefvoorstel vanuit de raad voor de transitie van tuinbouwopstallen aan de Mijnsherenweg naar woningbouw. Op papier klinkt het heel eenvoudig. Er is woningnood, er is ruimte, zet er een paar huizen neer en klaar. Maar zo werkt politiek in Aalsmeer helaas niet, want waar inwoners soms mogelijkheden zien, ziet de gemeente vooral obstakels. En voor je het weet beland je in een discussie waarin kleinschalige woningbouw óf een dorpsvriendelijke oplossing is, óf het begin van een betonnen megastad waar Amsterdam tot ver in Kudelstaart doorloopt. Vandaag bespreken we dus een initiatiefvoorstel wat een opzet geeft of eigenlijk een aanzet geeft voor een oplossing voor de woningnood. En daar is alle reden toe, want starters en ouderen zoeken tevergeefs naar een betaalbare woning. Wachttijden lopen alleen maar op en terwijl de gemeente blijft twijfelen of bouwen überhaupt een optie is, dat vraagt, voorzitter, om een nieuwe visie. En niet aan het vasthouden van oude kaders. Laten we eerlijk zijn, het is goed dat Flora dit initiatief ingebracht heeft. Initiatieven vanuit de raad zijn waardevol. De wens om te bouwen voor starters en ouderen, dat delen wij volmondig. Daar is brede steun voor in

		Kudelstaart. Maar de schaalgrootte van het plan, 300 tot 350 woningen, roept bij ons gewoon enorme zorgen op. Niet zozeer over de intentie, maar wel over de impact die dit heeft op de leefbaarheid van het dorp Kudelstaart, op de infrastructuur en het karakter van Kudelstaart an sich. Dus we zien ruimte voor een andere benadering. Maak het kleinschalig, flexibel en toekomstbestendig. Daarom hebben wij een amendement op dit initiatiefvoorstel voorbereid en die dienen we dus ook graag nu in. Wilt u dat ik hem heel even inleid? De voorzitter: Kort, maar we hebben hem nog denk ik niet ontvangen. Dus ik zou zeggen, dien hem kort in. En dan gaan we zo meteen hem uitdelen. Krijgt iedereen even een leespauze en komt iedereen tot bestudering toe. De heer Buisma. De heer Buisma: Even heel plat gezegd. Ik sla alle plichtpleging even over, maar wij stellen voor als PvdA-GroenLinks om het raadsbesluit aan te passen. Om niet uit te spreken dat het voorgestelde bouwplan van 300 tot 350 woningen, genoemd in het initiatiefvoorstel, dat dat te grootschalig is voor de locatie, dat het onvoldoende rekening houdt met de bestaande dorpsstructuren van Kudelstaart en dat het te weinig ruimte biedt voor flexibele en tijdelijke woonoplossingen voor doelgroepen zoals starters en ouderen. En dat we het college opdragen om een partiële bestemmingswijziging voor te bereiden voor bestemmingsplan 2019, om een wijzigingsbevoegdheid op te nemen, waarin kleinschalige, maar vooral tijdelijke woningbouw daartoe gestaan is. En dat je daar dus niet treedt aan de beperkingen van dat gebied. De voorzitter: Bij deze ingediend, we delen hem zo uit. De heer Buisma: Helemaal goed. Dat is het deel voor het initiatiefvoorstel. We hebben ook een motie voorbereid. De voorzitter: Dient u hem rustig in. De heer Buisma: En de motie is eigenlijk de opdracht aan het college, want in het initiatiefvoorstel zat dat behoorlijk aan elkaar gekoppeld en dat vonden wij wat ingewikkeld. Want op het moment dat je als raad een initiatiefvoorstel gebruikt en wij stellen onszelf een opdracht, dan vervolgens tegen het college zeggen: werk maar uit, is dan wat ingewikkeld. Dus vandaar dat we het even uit elkaar gehaald hebben. En eigenlijk is het in kort bestek: onderzoek nou of dat überhaupt mogelijk is op dat gebied. Want we hebben het nu in een soort en/of-houding gepropt. Dus of de gebiedsvisie stemmen we mee in dus het wordt glastuinbouwgebied voor de komende 10, 20, 30 jaar, of het wordt woningbouw, zoals FlorAalsmeer het voorstelt. En wij zijn een beetje zoekende gegaan naar het redelijke midden, zoals dat heet. Dus ga nou kijken wat daar kan, wat daar nog … Daarom keek ik ook u even aan, mijn collega van het CDA, want ik ben bekend met uw term. En dat we gewoon eens kijken, wat is daar nou mogelijk? In plaats van dat we meteen beginnen met, O, het is allemaal heel moeilijk, gaan we niet doen. Dus de motie is eigenlijk in kort bestek hoe wij zien, kijk nou naar dat gebied wat er kan, met behoud van alle regels die daarop gelden. Dus dat het niet inbreekt op de vastgestelde gebiedsvisie van zojuist. De voorzitter: Oké, helder. De heer Kuin, interruptie op de heer Buisma. De heer Kuin: Dank u, voorzitter. Ik hoor de heer Buisma zeggen dat het de gemeente is of het college, ik dacht dat hij zei de gemeente, die altijd dwarsligt. En dat vind ik geen goede uitdrukking. Dat mag de heer Buisma vinden en ik heb daar een andere mening over. Ik wil niet zeggen dat de gemeente altijd dwarsligt, maar ik denk dat de gemeente ook uit meerdere gezichtspunten zou kunnen kijken. De gemeente noem ik dan even het college, want wij zijn eigenlijk allemaal wel de gemeente. Zijn betoog doet een beetje vermoeden dat zij degenen zijn die zich hardmaken voor allerlei soorten huisvesting in de gemeente Aalsmeer en Kudelstaart en dat de rest van de partijen dat niet doen. En dat wil ik toch even met klem tegenspreken. Ook wij vinden het van belang en ik denk iedereen in deze raad, dat er voldoende woningen voor wie dan ook gebouwd worden. Alleen ik denk dat we ook met zijn allen de verantwoordelijkheid hebben om onze ruimte zo goed mogelijk in te richten.

De voorzitter: Mijnheer Kuin, even kort, er komt de vraag nog aan? Want anders hebben we een tweede termijn.

De heer Kuin: Ja. En daar, voorzitter, gaat de redenering van de heer Buisma mank. Bent u het daarmee eens?

De voorzitter: De heer Buisma.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Toevallig hadden wij gisteren bijeenkomst in het dorpshuis in Kudelstaart over wonen. En daar was een meer dan redelijke opkomst. En eigenlijk iedere bewoner die daar kwam die iets van een bouwplan of iets met die gemeente te maken had, had dit verhaal. Ik probeer wat, ik kom met een voorstellen en ik mag wel de legeskosten betalen. Dat heb ik ook braaf gedaan. En dan krijg ik als antwoord dat ik mijn papieren aan moet passen, dat het niet goedgekeurd kan worden, dat mijn idee niet goed is. Dus ik heb niet het gevoel … Even ik spreek nu namens die inwoners, dat we vanuit de: ja, we gaan dat voor u mogelijk maken of we kijken waar we u tegemoet kunnen komen, werken. En ik kan me herinneren dat wij ooit in een raadsakkoord dat wel gesteld hebben, dat we op een andere manier naar voorstellen zouden kijken. Maar gisteravond was de ontdekking bij ons dat die inwoners dat verschil nog niet gemerkt hebben. Dus dat heb ik gepoogd aan te geven en ik heb niet de bedoeling gehad om u weg te zetten dat u zich niet druk maakt voor woningbouw, want daarin ken ik u wel. Maar ik heb wel de oproep willen doen, als een inwoner of een groep ondernemers met een initiatief komen, dat ze daar wat meer een welkom gevoel krijgen dan dat nu het geval is. Dus dat is de oproep geweest en ik hoop dat u mij daar wel in kan vinden.

De voorzitter: De heer Kuin, nog een reactie?

De heer Kuin: Daar vinden we elkaar altijd, op dat punt. En dan denk ik dat we gezamenlijk initiatief zouden kunnen nemen om eens wat … We hebben het er al eerder over gehad in deze raad, de woning achter de woningen achter de Linten . Dat soort invullingen en daar gaan we elkaar wel vinden.

De voorzitter: De heer Winkels.

De heer Winkels: Dank u wel, voorzitter. Een vraag aan mijnheer Buisma. U maakt ons nieuwsgierig. Dat mag ook. Ik bedoel, hoe later op de avond, hoe interessanter het allemaal gaat worden. Maar u maakt ons ook nieuwsgierig. U heeft gisteravond kennelijk een bijeenkomst gehad in het dorpshuis Kudelstaart. Ik kwam even niet op de naam, buurman. Hoeveel mensen waren daar?

De voorzitter: De heer Buisma.

De heer Buisma: 35.

De voorzitter: Goed. Dit was de eerste termijn. FlorAalsmeer, u mag afsluiten in de eerste termijn, maar er zijn inmiddels een amendering en een motie ingediend. Ik wil voorstellen, hij staat in iBabs. Ze staan in iBabs. U moet daarvoor iBabs even afsluiten en opnieuw opstarten. Dan is die geactualiseerd. Ik schors voor een paar minuten. Ik wil u vragen om op uw plek te blijven zitten. Dan kunt u even de amendering en motie bestuderen. Dan zal ik daarna eerst aan FlorAalsmeer vragen om de eerst is termijn af te maken, maar meteen te reageren op de amendering en de motie? Dus ik laat de vergadering aanstaan, maar u krijgt een paar minuten de gelegenheid om de tekst te lezen. Hij wordt ook uitgedeeld, maar voor de digitalen onder ons, u kunt hem inmiddels in iBabs vinden. Ik check heel even bij FlorAalsmeer, bent u al in de gelegenheid om te reageren op de amendering en motie in uw eerste termijn?

Mevrouw Keessen: Ik ben op zich wel bereid om te reageren op wat er in de termijn is gezegd, maar niet om te reageren op het amendement en de motie. Ik vraag toch even een korte

schorsing aan om het met mijn collega-fractielid hierover te hebben, want wij zien ze ook voor het eerst.

De voorzitter: Zullen we dan alles gewoon in één doen? Dat is makkelijker. Hoelang denkt u nodig te hebben?

Mevrouw Keessen: Ja, maximaal 5 minuten.

De voorzitter: Goed. Dan schorsen we voor max. 5 minuten. En als het u lukt in de buurt van de plek te blijven dan roep ik daar graag toe op, want ik probeer de voortgang er nog een beetje in te houden. Wij heropenen de vergadering en het woord is aan FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Ik begin bij het CDA. Die geeft aan dat ons initiatiefvoorstel niet voldoet aan de woonagenda. De woonvisie denk ik dat u bedoelt. Ons initiatiefvoorstel is van juni vorig jaar. Toen was de woonvisie nog niet aangenomen. Dus dat klopt. Over het verdelen van woningen en dat u zegt u: u doet een belofte. Amstelveen geeft voorrang aan haar inwoners bij woningen. Dat zouden wij ook gewoon moeten doen. En daar zouden wij gewoon ook een besluit over moeten nemen. En als laatste, u probeert ons dan te framen over Westeinderhage en de Oosteindedriehoek. Ja, dat snap ik wel. Alleen vergeet u even te vermelden waarom wij niet akkoord zijn gegaan met die twee raadsbesluiten. En dat was omdat er vrijwel geen betaalbare woningen in die plannen zitten. En dan moet u dat er ook bij zeggen, waarom wij dan hebben tegengestemd. U heeft voorgestemd. Afgelopen week kwamen de eerste woningen voor inschrijving beschikbaar, tussen de 6 ton en 1,2 miljoen. Ik vraag me werkelijk af welke starter en welke oudere dat überhaupt kan betalen. Dat geldt ook voor de rest van die wijk en voor Westeinderhage. Dus wij zien ook dat u daar trots op bent en dat u dat in uw uitingen ook elke keer naar voren haalt over Westeinderhage, maar u bedient uw achterban niet daarmee. Dan AA, wij betreuren het ook, dat het nu behandeld wordt. Daar zijn wij het volledig mee eens. Wij hadden liever gezien dat het op een ander tijdstip was, omdat het inderdaad niet uitgebreid behandeld is. We hebben er niet in een oordeelsvormende commissie met elkaar over kunnen spreken. Maar dat komt deels ook omdat wij voornamelijk tegemoet zijn gekomen aan de wens van de VVD die inmiddels heeft laten weten tegen te stemmen.

De voorzitter: Mevrouw Keessen, we hebben een interruptie van de heer Winkels. En de heer Winkels, ik neem aan dat u een vraag heeft aan mevrouw Keessen. Als het namelijk een reactie is, dan zou ik u willen uitnodigen dat in de tweede termijn te doen.

De heer Winkels: Ik zit even een poging te doen om dat in een vragende vorm te krijgen en ik wacht tot de tweede termijn.

De voorzitter: Mevrouw Keessen.

Mevrouw Keessen: Als reactie op de VVD. De gebiedsvisie Kudelstaart houdt geen rekening met toekomstige ontwikkelingen. En dat is eigenlijk onze grootste klacht. Deze visie wordt vastgelegd voor 30 jaar. Er hebben nu al kwekers aangegeven dat zij niet kunnen voldoen aan de strenge regelgeving die in 2030 gaat gelden voor wat betreft de verduurzaming. En de tuinbouwsector zelf heeft weinig vertrouwen in de toekomst. Maar daar wordt helemaal geen rekening mee gehouden. Er wordt helemaal niet in de visie gezegd: we gaan tussentijd kijken wat er in dat gebied gebeurt en of er dan alsnog woningbouw mogelijk is in die zone die niet in die LIB valt. En dat is waar de VVD in principe ook aan voorbijgaat. Dan de PvdA. Voor wat betreft het amendement, daar staan toch een aantal dingen in die ons inziens niet kloppen. Het eerste punt klopt wel. Daar zijn wij het ook mee eens. Een urgente behoefte aan betaalbare woningen voor starters en ouderen, zoals benadrukt in de woonvisie. Maar het tweede punt, dat het voorgestelde bouwplan tot 350 woningen te grootschalig is en onvoldoende rekening houdt met de impact op de leefbaarheid en de inpassing in de bestaande dorpsstructuur van Kudelstaart, dan moet ik toch verwijzen naar de het initiatiefvoorstel en de schetsen. Ik heb gevraagd aan de griffie of het mogelijk was om deze te tonen op te schermen. Maar dat lukt

		technisch op dit moment niet. Waarin heel duidelijk zichtbaar zijn, de appartementen. Het sluit heel erg aan op de bestaande bouw die er nu al is, het Rietwijkeroord of de Rietwijk, hoe dat ook heet. Het is een hofjesstructuur, sociale cohesie, volwaardige plek voor sociale huurwoningen, beperkte hoogbouw in verband met de toetshoogte, een plan dichtheid van 30 woningen per hectare dat is een dorpse dichtheid. Eén derde deel sociale huur, één derde deel bereikbare koop, huur en één derde vrije sector. Volgens de nieuwe landelijke eisen, evenwichtige verdeling woningbouw over de locatie en het voldoet aan de overige wettelijke eisen van nieuwbouw, waartoe te parkeren en dergelijke. Dus ik wil u daar toch even op wijzen dat dat deel … Ik wil niet zeggen dat u jokt, want dat vind ik te ver gaan. Maar ik zou u toch verwijzen naar de initiatiefnota waar duidelijk in staat dat dat er wel in zit. De voorzitter: De heer Buisma. En u heeft vast een vraag aan mevrouw Keessen. De heer Buisma: In ieder geval even een reactie. De voorzitter: De reactie zou ik graag willen bewaren voor de tweede termijn. Maar een vraag kunt u zeker indienen. De heer Buisma: De eerste is, hoor ik u nu zeggen dat onze mening fout is? Want dat vind ik een ingewikkeld vraagstuk waar we dan in belanden, want we zitten wel in de politiek. Dus even checken of dat de goede constatering van uw woorden is. En de tweede, toen wij uw initiatiefvoorstel weer op de agenda kregen zaten die schetsen er niet bij. Dus ik heb echt geen idee waar u het dan over heeft. Want die zien wij niet. Wat er nu voorligt, dat is wat we op dat moment zagen. En ik oordeel op de spullen die ik krijg. Dus ik kan niet oordelen op schetsen die u uit het verleden erbij haalt. Maar zo staan ze nu niet op de agenda. De voorzitter: Maar even voor de administratie, de kaartjes zitten bij de voorbereiding van deze agenda wel degelijk erbij. Misschien heeft u ze over het hoofd gezien, maar ze zitten erbij. De heer Buisma: Toen wij dit deel aan het maken waren niet. De voorzitter: Mevrouw Keessen. Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Het derde punt van het amendement daar kunnen wij ons wel in vinden. Het vierde ook. Het vijfde niet, dat het initiatiefvoorstel weinig ruimte laat voor flexibele, kleinschalige woningbouwprojecten die beter passen bij de schaal en ruimtelijke kwaliteit van Kudelstaart. Ook hierbij verwijs ik weer naar het initiatiefvoorstel, waar heel duidelijk in staat dat dat juist wel zo is. En daarnaast wil ik eraan toevoegen dat dit een plan is wat uiteraard altijd veranderd kan worden, want we zitten zelf aan de knoppen, zoals we al eerder hebben opgemerkt. En wij kunnen dat altijd op een andere manier invullen. Dat betekent ook dat wij het met beslispunt één niet eens zijn. Voor de rest van het amendement wel, dus punt twee en het beslispunt drie met de toelichting. De motie kunnen wij ons wel in vinden. En de reden daarom is en dat hebben wij eigenlijk net ook al gezegd als reactie op de VVD, dat dit eigenlijk precies is wat we willen. Dat er gewoon onderzocht wordt naar mogelijkheden gericht op de toekomst. Het gaat er niet om dat er binnen vijf jaar daar een woonwijk staat, want we weten ook dat dat niet realistisch is, gezien de problematiek rondom de stikstof en allerlei andere zaken die bouwen heel erg moeilijk maken. Maar er wordt helemaal niet gekeken op dit moment naar welke mogelijkheden er in de toekomst dan ook zijn. Dus in die zin kunnen wij ons wel in de motie vinden. Dank u wel. De voorzitter: Goed. Dan beschouw ik dit even als uw eerste termijn. Dan krijgt u in de tweede termijn op het laatste moment nog hierover het woord. Tweede termijn brengt ons bij D66. De heer Van der Tol: Dank u wel, voorzitter. De Omgevingswet voorziet in een levendige manier om te gaan met de documenten die we in het vorige punt ook behandeld hebben. Zowel de motie als het amendement wijzen grofweg in dezelfde richting en onderzoeken die we in het

kader van de gebiedsvisie gaan doen. Daaraan geven we prioriteit en tezijnertijd kan zo'n onderzoek ook gaan plaatsvinden wanneer andere al uitgeput zijn.

De voorzitter: Het CDA.

De heer Winkels: Dank u wel, voorzitter. Ik zat me net te bedenken wat mijn vraagstelling zou zijn, maar die is toch weer boven komen lopen. U heeft opgemerkt dat wij onze kiezers niet bedienen met de houding die wij ten aanzien van eventueel dit punt hanteren. Dat vind ik jammer dat u dat zo zegt. Maar aan de andere kant, ik besef het ook wel, want u heeft zelf ook een poosje in het CDA gezeten dus u weet ongeveer hoe daar de hazen lopen. Wat dat betreft. Als we het hebben over de appreciatie van de motie en het amendement, wij zijn tegen dit initiatiefvoorstel en hebben dus helemaal geen behoefte aan deze motie en dit amendement dientengevolge.

De voorzitter: Absoluut Aalsmeer.

De heer Kuin: Ik hoor wat de heer Winkels zegt. Ik zou bijna zeggen: ik sluit me erbij aan, maar het zou zo kunnen zijn dat bij een andere uitleg van het amendement, want ik heb daar een vraag over, als die anders beantwoord wordt dan dat ik denk dat het is, dan zou het misschien nog andersom kunnen gaan werken bij ons. In het amendement stelt de opsteller bij de zesde bullet bij de overwegingen kleinschalig en/of tijdelijke woningbouw, zoals modulaire woningen, een oplossing kan bieden voor de woningnood zonder de dorpskern ingrijpend te veranderen. Met name die laatste paar woorden daar zou ik graag een uitleg over hebben. Hoe bedoelt u dat? Hoe ziet u dat? We hebben het over een locatie die we allemaal kennen, dus waar het initiatiefvoorstel op geprojecteerd is. Dat is ongeveer ik denk een kilometer of, laten we zeggen, anderhalf à twee van de dorpskern af. Dus daar vraag ik enige uitleg over. En kunt u uitleggen bij de opdracht aan het college bij de tweede bullet, een verkenning van de mogelijkheid om de status van het glastuinbouw concentratiegebied voor de genoemde percelen aan te passen, zonder de toekomstbestendigheid van de glastuinbouw in gevaar te brengen? En dat moeten wij echt uitleggen. Want als we daar bouwen, is het geen glastuinbouw meer. En als het glastuinbouw is, kunnen we er niet bouwen. Eén van de twee. Dus dat was op het amendement de vragen die we hadden.

De voorzitter: Ik zie de heer … Maar noteer ze, dan kunt u ze straks allemaal in één keer meenemen. De heer Kuin.

De heer Kuin: Dan in de motie, voorzitter, daar wordt onder het verzoek aan het college bij punt één gevraagd om een gedegen en onafhankelijk onderzoek. Volgens mij als we een onderzoek uit laten voeren, of laat ik het goed zeggen, als het college een onderzoek uit laat voeren, ga ik er zomaar van uit dat het altijd gedegen is. Anders hoef je het niet uit te laten zoeken. En onder punt vier staat: te bezien hoe de gebiedsvisie Kudelstaart zodanig kan worden aangepast dat ruimte ontstaat voor kleinschalige woningbouw op deze locatie, mits dit op verantwoorde wijze gebeurt. Met deze locatie wordt neem ik aan bedoeld de locatie die het initiatiefvoorstel behelst. En dan wil ik ook wel weten, wat is een verantwoorde wijze. Dank u, voorzitter.

De voorzitter: De VVD.

De heer Bouwmeester: Dank u, voorzitter. Een half uur geleden hebben we de gebiedsvisie aangenomen. De inkt is nog nat en nu zijn we alweer aan het praten over een aanpassing van onderdelen van de gebiedsvisie. Voor ons is het duidelijk: het is ja, nu, zoals u zegt een glastuinbouwgebied. We hebben geen behoefte aan deze motie en dit amendement, dus we gaan ook verder niet op de inhoud in.

De voorzitter: Dan GroenLinks-PvdA. De heer Buisma.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Ik kan een reactie geven op zowel VVD als het CDA. Maar goed, dat standpunt is helder en dat mag u vinden. We hebben een poging gedaan om het

		initiatiefvoorstel zoals het nu voorligt aan te passen zodat het wat meer mogelijkheden schept. En als u zegt, daar hebben we geen behoefte aan, dat is prima. Roept wel de vraag op, want het is natuurlijk een paar keer uitgesteld, hoe we dan met dit soort dingen met elkaar omgaan? Dus dat wel nog even als terugkoppeling of als spiegel. Denk daar eens over na, hoe we dat dan doen. Dan de beantwoording van de vragen van AA. Dan begin ik even met het amendement. De eerste vraag was, de laatste bullet, van kleinschalige of tijdelijke woningbouw op die gebieden aan de Mijnsherenweg, zonder de dorpskern ingrijpend te veranderen. Dat was precies het punt, omdat het midden daarnaar achter ligt. Op het moment dat je daar kleinschalige woningbouw toestaat, dan pas je die hele link niet aan. Dus dat was de gedachte om daar kleinschalige woningbouw toe te passen, want als je daar 350 woningen neerzet, dan is het wel een ingrijpende verandering. Dus het was een antwoord op de enorme toename aan woningen op dat gebied. Dus daar was het een idee op. Dan uw vervolgvraag, de verkenning om binnen dat gebied de woningbouw mogelijk te maken, zonder de toekomstbestendigheid van de glastuinbouw in gevaar te brengen. Waar we naar zoekende zijn is, op het moment dat je weet dat de gebiedsvisie is vastgesteld, dus we gaan daar kiezen voor een langdurige glastuinbouw, welke mogelijkheden zijn er dan als het niet voor permanente bewoning is, om dat tijdelijk te maken? Dus welke mogelijkheden zijn er? En dan kan nog steeds de conclusie zijn dat glastuingebied glastuinbouwgebied moet blijven. Dat kan. Maar op het moment dat je dat niet poogt, dan sla je de deur zo volledig dicht. Dus we zijn zoekende naar mogelijkheden wat je daar wel kan. En niet zozeer om iets te verbieden, maar wel om iets meer mogelijk te maken dan wat het nu is. Dus ik hoop dat dat de uitleg wat helderder maakt. Dan de vraag van een gedegen en onafhankelijk onderzoek. Dat kwam een beetje voort ook weer naar aanleiding van het gesprek gisteravond, dat er toch een heel aantal inwoners in Aalsmeer het idee hebben dat wij een soort kaartenbak hebben met adviseurs en dat wij uit dat kaartenbakje de spreekwoordelijke adviseur die we nodig hebben voor dat vraagstuk vragen om een advies te geven. Een advies is wat wij ongeveer gevraagd hebben om als advies te geven. Dus dat onafhankelijke onderzoek wordt vaak in twijfel getrokken, in ieder geval door de inwoners. En vandaar dat we het dus nu even extra benoemen, want in onze ogen zou je er altijd van uit moeten gaan dat dat zo is. Maar als dat niet gedeeld wordt door de inwoners van Aalsmeer, dan is dat wel een signaal waar we het even met elkaar over moeten hebben. Dus vandaar dat we gedacht hebben om het even op te schrijven. De voorzitter: Volgens mij een heldere beantwoording. Ik kijk nog even naar de heer Kuin of die behoefte heeft aan een nadere vraag. De heer Kuin: Nee, op dit moment niet, voorzitter. Dank u. De voorzitter: Want we zijn dan aangekomen bij FlorAalsmeer in de tweede termijn. En dat zou uw slotakkoord kunnen zijn. Mevrouw Keessen. Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Ik zou ook nog een schorsing kunnen aanvragen om eventueel met GroenLinks-PvdA erover te hebben om dat amendement aan te passen. Maar als ik zo om me heen proef, dan gaat hij het toch niet halen, dus gaan we die poging ook niet wagen. Ik ben blij dat wij het slotwoord hebben. Ik had mij voorbereid op twee scenario's. Maar ik moet er helaas één laten vallen en de andere wel voorlezen. In de loop naar deze raadsvergadering hebben wij de kwekers in het gebied waar ons initiatiefvoorstel over gaat uitgenodigd om vanavond aanwezig te zijn. Het merendeel gaf echter aan niet te komen omdat ze teleurgesteld zijn in de gang van zaken. En deze teleurstelling begrijpen wij volledig, want wij voelen diezelfde teleurstelling. Ondanks herhaalde verzoeken aan de portefeuillehouder om in een één op één gesprek met de kwekers aan tafel te gaan, is dit nooit gerealiseerd. Helaas hebben wij moeten constateren dat er geen meerderheid is voor ons voorstel. Het initiatief zal worden weggestemd en dit roept bij ons de vraag op: waarom? Is het omdat we een oppositiepartij zijn, of speelt er misschien een andere reden? Vaak horen we dat de gunfactor een rol speelt en dat wij in dit geval de gunfactor niet zouden hebben. Maar of het ons nu gegund wordt of niet vinden wij helemaal niet relevant. Het gaat niet om ons persoonlijk, maar om wat het beste is voor de inwoners van Kudelstaart. De wens van de inwoners, namelijk meer woningen voor zowel jongeren als ouderen, wordt niet gehoord. Jongeren worden weggejaagd

		en ouderen blijven vastzitten in veel te grote huizen. We vergrijzen en dit lijkt wel bewust beleid. Ons initiatiefvoorstel had kunnen voorzien in betaalbare woningen voor zowel jongeren, starters als ouderen, bijvoorbeeld in wooncomplexen of zogenaamde knarrenhofjes, inclusief ruimte voor voorzieningen. Dit zou een terugkeer van sociale cohesie hebben kunnen betekenen, waarbij zorg voor elkaar centraal staat. Jongeren willen zo graag in hun eigen dorp blijven wonen waar ze zijn opgegroeid, naar school gingen en nu vaak nog bij hun ouders wonen, simpelweg omdat er geen woning beschikbaar is. Ouderen willen hun woning graag opgeven voor jongeren, maar kunnen geen betaalbare vervangende woonruimte vinden in het dorp waar ze al zo lang wonen. Dat is de situatie die we niet langer kunnen negeren. En in het bijzonder richten wij ons tot de coalitiepartijen CDA, VVD en D66. Op verzoek van een aantal van u hebben wij ons voorstel tot twee keer toe uitgesteld. Deze partijen die beweren voor woningbouw te zijn, lijken in werkelijkheid alleen woningbouw te ondersteunen voor mensen met een dikke portemonnee. Het CDA pronkt met projecten zoals Westeinderhage, terwijl de jongeren en ouderen in hun eigen achterban hier helemaal niet van profiteren. Ook zij voelen zich in de steek gelaten. En ook al haalt ons voorstel het vanavond niet, wij zullen blijven strijden voor de belangen van onze inwoners. Wij vertegenwoordigen alle inwoners en voor ons staat de leefbaarheid bovenaan. De belangen van de inwoners gaan voor alles. Ons rest alleen nog iedereen die ons heeft geholpen, bijgedragen en bijgestaan te bedanken. Dank u wel namens de fractie van FlorAalsmeer. Dank u wel. De voorzitter: Hartelijk dank. Dan gaan wij over naar de besluitvorming. Eerst ligt voor het amendement op uw initiatiefvoorstel, het amendement inzake transitie tuinbouwopstallen Mijnsherenweg naar kleinschalige woningbouw. Wie is er voor dit amendement? GroenLinks-PvdA. Daarmee is deze amendering verworpen. Dan gaan we naar het initiatiefvoorstel. Stemverklaringen? Wie is er voor dit voorstel? Dat is FlorAalsmeer. Daarmee is het voorstel verworpen. Dan hebben we nog wel de motie, Onderzoek naar kleinschalige woningbouw Mijnsherenweg. Wie is er voor deze motie? GroenLinks-PvdA, FlorAalsmeer. Daarmee de motie verworpen.
Rb-14		**Sluiting** De voorzitter: Dat brengt ons op een moment in de avond dat wellicht enigszins teleurstellend is, want we moeten gaan schorsen met elkaar. We hebben nog vier inhoudelijke agendapunten en drie moties vreemd aan de orde van de dag. In de agendacommissie hebben we de alternatieve datum bepaald op donderdagavond 3 april 20.00. Dan wordt u allen weer verwacht voor het voortzetten van deze vergadering. Ik wil u ontzettend bedanken voor uw inspanning en geduld vanavond. Er zijn grote stukken gepasseerd en dat is zeer ordentelijk verlopen, waarvoor mijn dank. Volgende week zijn we weer fris en fruitig en starten we weer verder. En voor de aanwezigen die voor de Schinkelpolder aanwezig waren, mijn excuses dat we nu schorsen. Ik hoop van harte volgende week weer te ontmoeten. En mocht het enigszins verleiden, ook dan zijn er kroketten en kaassoufflés om u te verwarmen die avond. Wij schorsen de avond. Ik zie u volgende week weer.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 22 mei 2025.

, voorzitter

, griffier

Gemeente Aalsmeer

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE AALSMEER
3 april 2025

Aanwezigen

Voorzitter: Dhr. G.E. Oude Kotte
Griffier: Mevr. H.R.E. Hofland

Fractie AA
Mevr. G. Holtrop, Mevr. D.M. Prent Bouten, Dhr. W.T.J.M. Koster en Dhr. D. Kuin

Fractie CDA
Mevr. M. van Diemen, Dhr. M.P. Buskermolen, Dhr. P.F. van den Nouland, Dhr. D. van Willegen en Dhr. G.J.H. Winkels

Fractie D66
Mevr. M.J. Geisler en Dhr. J. van der Tol

Fractie GroenLinks
Mevr. P. Lakerveld, Dhr. R.P. Fransen

Fractie PvdA
Dhr. J.H. Buisma

Fractie VVD
Mevr. E.S.I. Mijwaart, Mevr. M. Vleghaar, Dhr. J.G.E. Bouwmeester, Dhr. J. de Vries en Dhr. D.G. van der Zwaag

FlorAalsmeer
Mevr. J. Keessen, Dhr. J. Biesheuvel

Afwezig: Mevr. T. van der Meer (CDA) en Dhr. S.J.R. de Vries (D66)

Raad (besluitvormend)

Agendapunt		**Onderwerp**
Rb-7		**Vaststellen Uitgangspuntennotitie Schinkelpolder** De voorzitter: Een hele goedenavond en per hamerslag heropenen wij de raadsvergadering van vorige week donderdag. Inmiddels is het 3 april en wij hebben nog een aantal bespreekpunten op de agenda en een aantal moties vreemd aan de orde van de dag. Bij het heroppakken van een vergadering slaan we alle huiselijke gelegenheden over die wij in de vorige vergadering gehad hebben, behalve de berichtgeving dat vanavond de heer S. de Vries en mevrouw Van der Meer verhinderd zijn. Volgens de agenda zijn we aangekomen bij het vaststellen van de Uitgangspuntennotitie van de Schinkelpolder. En zoals mij net werd toegewenst, doe ik u ook de wens vanavond toekomen: Ik wens u een genoeglijke avond en hopelijk maken we het

		vanavond qua tijd niet te bont. Ik had mijn dochter nog beloofd haar om 10 uur naar de WC te brengen, dus misschien als we elkaar daaraan kunnen houden, dan heel fijn. Goed. De spreekvolgorde brengt ons bij de … bij het CDA. De heer Winkels: Dank u wel, voorzitter. En dan hebben we het over de vaststelling uitgangspuntennotitie scheiding Schinkelpolder hè, voor alle zekerheid? Dat vervolg, ja. CDA heeft daar natuurlijk, ook daar lang over nagedacht en heeft nog meer tijd gekregen daarvoor omdat we dat eigenlijk vorige week hadden willen vertellen. Ten aanzien van de Schinkelpolder zijn we ernstig tevreden met hetgeen de wethouder ons heeft verteld, dat met name de ondernemers die daar wensen te blijven zitten, blijven lekker zitten en eventueel ondernemers die willen vertrekken kunnen vertrekken. Er is dus volledige vrijheid daarin. Wij zien dat graag op die manier ingeregeld. Voorafgaand aan, zeg maar een verdere ontwikkeling, dus een verdere opname in de uitgangspunten notitie, is het natuurlijk wel zo, dat de provincie is eerst aan zet. De provincie zal eerst de infrastructuur moeten aanpassen voor wat betreft de Bosrandweg en ook die brug die daar afgelopen zondag, hoorde ik net van mijn buurman, wel twee uur heeft opengestaan. We zijn het in ieder geval wel eens met deze uitgangspuntennotitie. De voorzitter: Dan gaat het woord naar Absoluut Aalsmeer. De heer Koster: Ja, dank u, voorzitter. Er ligt een raadsvoorstel op tafel met een ingewikkelde aanloop. Een gebiedsagenda, een scenarioverkenning en tot slot een uitgangspuntennotitie. Geen visie, geen stip op de horizon, geen gedroomde toekomst, maar een raadsvoorstel waarin wordt gevraagd een uitgangspuntennotitie vast te stellen met daaraan toegevoegd een aantal uitgangspunten. En in die notitie staan zaken benoemd die opnieuw niet verder worden uitgewerkt. Wie en welke criteria gaan we hanteren voor circulaire en duurzame bedrijven? Hoe gaan we nu concreet diversifiëring van de economie vormgeven en de gewenste, innovatieve en circulaire bedrijvigheid? Het klinkt allemaal heel fraai. Hoe gaan we Aalsmeerse bedrijven stimuleren naar de Schinkelpolder te verhuizen? En ik begrijp dat dit allemaal verder uitgewerkt gaat worden in stukken die nog geschreven moeten worden, zoals de omgevingsvisie, een programmatische aanpak, het ruimtelijk afwegingskader en een beeld kwaliteitsplan. Maar het college vraagt wat ons betreft op basis van een magere argumentatie, teveel speelruimte voor de komende jaren. Wat de gebiedsdelen betreft, zijn we het eens met de invulling van het noordelijke deel. Groen, recreatief en aansluitend bij de plannen met betrekking tot de Westeinderscheg. Ook het zuidelijke deel in het lint is wat ons betreft akkoord. Het bestaande karakter behouden en de leefbaarheid versterken. Voor het middengebied kiest het college echter voor een hoogwaardig bedrijventerrein, terwijl het lokale draagvlak voor gemengde bedrijvigheid groter is en minder sturing vraagt van de gemeente, dus goedkoper. En het zal geen nieuws zijn, dat voor ons, dat onze voorkeur uitgaat naar de Schinkelpolder als locatie voor grote en kleine ondernemers met de kenmerkende Aalsmeerse identiteit en variatie. Met de toevoeging dat door maatregelen in het verkeerscirculatieplan op te nemen, de ontsluiting goed geregeld kan worden en de verkeersveiligheid op de Oosteinderweg verbeterd kan worden. Wat de mogelijkheden met betrekking tot short stay betreft, is de notitie niet helder. Er staat in het raadsvoorstel dat woningbouw en arbeidsmigrantenhuisvesting in de polder niet wordt toegestaan, maar er liggen oude afspraken over huisvesting voor werknemers. En wat betekent het voor de toekomst als we hier maatwerk gaan leveren en is het juridisch haalbaar als we hier een uitzondering maken? Er lag nog heel kort een goede aanzet voor een amendement hierover van de kant van D66, maar dat is niet doorgezet. En als de coalitie de rij sluit op dit punt, dan is het initiatief van onze kant wat dat betreft … Bij de uitgangspuntennotitie knelt het voor ons ook, waar het gaat om de kavelgrootte. Er worden nieuwe kavels toegestaan, variëren van 0,25 tot 2,5 hectare en deze harde eis lijkt ons geen haalbare kaart. De gemeente mag geen economische branches uitsluiten, omdat dit in strijd is met Europese richtlijnen en kiest daarom voor sturing op kavelgrootte, omdat dat aansluit bij het type bedrijvigheid dat wel welkom is. Maar wat doe je als een bedrijf zich meldt voor een kavel van 3 hectare? Laten we dan andere criteria prefereren, hoe en op basis waarvan maak je die afweging en wie maakt die afweging? Het college kiest er verder voor om de huidige situatie en planologische indeling te continueren en niet te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen, zolang er geen afwegingskader is en een

akkoord van de provincie om het predicaat ‘’glastuinbouw concentratiegebied’’ van het gebied af te halen. En dit betekent feitelijk dat de huidige bedrijven in de Schinkelpolder de komende jaren geen duidelijkheid wordt geboden en het voornemen uit de collegeagenda sinds 2022 nog even blijft staan. Kortom, het college creëert voor zichzelf ruimte, door enerzijds het gesprek met de provincie af te wachten en te anticiperen op een nog te ontwikkelen afwegingskader, maar stelt anderzijds wel eisen en beperkingen aan de huidige en toekomstige bedrijven. Voorzitter, wat Absoluut Aalsmeer betreft kunnen we instemmen met het gesprek met de provincie Noord-Holland om het predicaat van het gebied af te halen. We zijn het ook eens met de invulling van het noordelijke deel van de polder, groen en recreatief en het zuidelijke deel, karakter behouden en leefbaarheid versterken. Vooralsnog gaat onze voorkeur voor het middengebied uit naar de Schinkelpolder als locatie voor grote en kleine ondernemers met de kenmerkende Aalsmeerse identiteit en variatie, aangevuld met maatregelen in verkeers-circulatieplannen. Onze fractie vindt het raadsvoorstel in de uitgangspuntennotitie onvoldoende houvast bieden voor de komende jaren en achten het niet opportuun en billijk om vooruit-lopend op ontwikkelingen die in 2026 en 2027 gaan plaatsvinden, nu reeds aanvullende eisen te stellen. Om die reden zullen we het voorstel niet steunen. Dank u.

De voorzitter: De VVD. Sorry, de heer Fransen, een vraag aan de heer Koster.

De heer Fransen: Ja dank u wel. Ik heb volgens mij De heer Koster horen zeggen dat hij geen amendement indient, omdat hij inschat dat dat amendement het politiek gezien niet zal halen. En ik heb daar een vraag over, want ik vind dat politiek gezien best wel jammer dat iemand niet gewoon zegt wat hij vindt en ja, boeien of het het haalt of niet, maar ik wil een punt maken van waar ik een punt van wil maken, dus ik ben even benieuwd hoe u daarin zit. Want u, ja, u onthoudt de anderen ook de mogelijkheid om daar dan een gesprek over te voeren en iets van te vinden. En wellicht zitten er argumenten in waar coalitie, oppositie, wat dan ook, toch iets van vindt. Dus ik vind dat jammer en zonde en ik ben benieuwd naar uw argumentatie daarachter.

De voorzitter: De heer Koster.

De heer Koster: Ja, dank u, voorzitter. Ja, de heer Fransen, ik ben het helemaal met u eens. Het is jammer en zonde dat we die tijd daar niet ingestoken hebben. Er was even een kort berichtje van D66 over een initiatief om daarover iets op papier te zetten. Maar ja, dat werd al snel ingetrokken. Toen hadden ze zoiets van, ja, kijk, als de coalitie zal instemmen met deze uitgangspuntennotitie, dan hadden we daar geen zin, om daar tijd en energie in te steken. Maar ik ben het met u eens, spijtig dat dat niet gebeurd is.

De voorzitter: De heer Fransen.

De heer Fransen: Ja, want zoals u nu kiest, vind ik dat een soort, ja, slachtofferpolitiek. Ik ga alvast op mijn rug liggen en ik zie daarna wel hoe het misschien had kunnen lopen, dus ik heb toch echt een pleidooi naar u toe, van kom op met wat u vindt en leg het op tafel in de vorm van een motie, een amendement. Knap voorstellen op. Dat is in ieder geval de lijn die wij kiezen en, ja, al zijn we de enige die daar voor stemmen, dat is dan jammer, maar we hebben wel neergelegd wat we ervan vinden.

De voorzitter: De heer Koster nog een reactie? Goed, dan gaan we naar de VVD, de heer De Vries.

De heer J. de Vries: Ja, dank u, voorzitter. De Schinkelpolder. De onderwerpen uit de uitgangspuntennotitie Schinkelpolder zijn goed en helder besproken in de beeldvormende en oordeelsvormende vergaderingen. De insprekers en de vragen die gesteld zijn, zijn voor ons voldoende beantwoord. De ontwikkelingen in deze polder passen. Wel blijven we aandacht vragen over de ontsluiting van dit gebied. Het verkeer dient behandeld te worden over de Bosrandweg en niet over de Oosteinderweg. De VVD Aalsmeer is voor dit voorstel, dank u wel.

De voorzitter: FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Wij hebben niet een heel lang betoog. Wij hebben bij de beeldvormende commissie aan de wethouder gevraagd wat er zou gebeuren als de visie niet, of de notitie niet werd aangenomen. Toen zei de wethouder: 'niets'. En dat vinden we eigenlijk een heel goed idee. Wij vinden het geen goed idee dat de bestemming glastuinbouw eraf wordt gehaald. De grond wordt voor de kwekers die er zitten, gaat meer opleveren en die hebben nu al aangegeven te willen stoppen. Maar onze grootste zorg ziet, los van alle mooie woorden die er in de notitie worden gebruikt, dat dit gewoon een tweede Green Park wordt en dat moge duidelijk zijn dat wij daar tegen zijn. Dus wij stemmen ook tegen deze notitie. Dank u wel.

De voorzitter: GroenLinks, mede namens PvdA, gok ik zo.

De heer Fransen: Alstublieft. In de commissiebehandeling van dit onderwerp hebben wij al aangegeven dat we op zichzelf vinden dat deze uitgangspuntennotitie goed in elkaar zit, maar dat het niet onze uitgangspunten zijn. Een concreet inhoudelijk punt waar we ons zorgen om maken, is dat… Het vorige wat er was voor dit gebied, dat heette dan een gebiedsvisie geloof ik, maar die is na 4 jaar gewoon ja, een mooie dood gestorven. Daar is niks van terechtgekomen en we hebben van dit van dit voorstel ook het idee dat het, ja, wat je hierna ook gaat doen, het past bijna altijd. Dus het is onvoldoende richtinggevend. Dus wat de vorige spreker ook zegt, wat de wethouder gezegd heeft, of je het nou wel of niet aanneemt, dat maakt niet zo heel veel verschil. Ik denk, dan vind ik het ook een beetje zonde van onze tijd, wat we hier zitten te doen. Maar, omdat wij, als we uitgangspunten zouden vaststellen en die heb ik de vorige keer beschreven, in de commissie echt met iets anders zouden komen en een inhoudelijke opmerking, gaan wij niet akkoord met dit met dit voorstel.

De voorzitter: Tot slot D66.

De heer Tol: Dank u wel, voorzitter. Zoals we tijdens de behandeling van de commissie-vergadering al hebben aangegeven, kunnen wij in voldoende mate instemmen met deze uitgangspuntennotitie en zullen we dus instemmen met het voorstel. Zoals wij dit voorstel zien, is dat het de opmaat vormt voor uiteindelijke verwerking in de omgevingsvisie van de gemeente Aalsmeer. Daarmee is het een met een visie vergelijkbaar document, met vergelijkbare ambities. Dat betekent dat er een toekomstbeeld geschapen wordt, dat met name de gemeente bindt en dat er daarmee dus ook voldoende ruimte zal blijven bestaan om op een later moment eventuele aanpassingen te plegen, mocht de praktijk of het verloop van de tijd dat uitwijzen. We hebben tijdens de commissiebehandeling al aangedragen dat we enige vragen hadden met betrekking tot short stay huisvesting voor arbeidsmigranten en de opmerkingen richting de vestiging van kantoren. Voor beide geldt dat we na enig overleg, kunnen leven met de huidige tekst, in voldoende mate. Met de aantekening dat we in de toekomst mogelijk wel akkoord zouden kunnen gaan met de vestiging van kantoren van beperkte omvang en dat we wel de mogelijkheden van uitdrukkelijk kleinschalige short stay verblijfsvoorzieningen zouden willen kunnen toestaan. Maar dan uiteraard wel op de schalen en met de intentie die in deze notitie naar voren wordt gebracht. Door akkoord te gaan met de huidige tekst weten we dat we beperkingen opleggen, wat beide onderwerpen betreft. Maar we weten ook dat er gemotiveerd kan worden afgeweken van de huidige tekst en dat deze richtlijnen nog moeten worden uitgewerkt in het omgevingsplan. De lat wordt dus hoog gelegd, maar er kan nog steeds overheen gesprongen worden. Uiteraard zolang de plannen dan niet af zullen wijken van de achtergrondgedachte van de bredere uitgangspunten van deze notitie. Verder zien we in de reactie van de provincie dat zij kritisch staan ten opzichte van de volledige verwijdering van de glastuinbouw uit dit gebied. Wij interpreteren dat stuk echter zo dat glastuinbouw mogelijk blijft voor die ondernemers die hier nog toekomst in zien en interpreteren de tekst van het stuk als zodanig, dat dit niet verwacht wordt. Verder, zoals we ook tijdens de commissiebehandeling aangaven, zijn we blij dat er ingezet gaat worden op het hoogwaardige duurzame bedrijfsterrein en interpreteren de tekst dan ook in die richting, waar deze meerdere opties openlaat en zoveel mogelijk vrijheid toestaat. Dit is dus zowel een kans als een beperking. Gezien de inherente flexibiliteit van deze notitie, kunnen we leven met de overige conclusies in dit document, waar

		deze niet volledig exclusief zijn wat betreft de mogelijkheden in de toekomstige ontwikkeling. Zolang er dus maar voldoende motivering bestaat. Voor nu een goede basis als opmaat naar de omgevingsvisie. Wij zijn akkoord. De voorzitter: Ik denk, als ik zo beschouw, dat een tweede termijn niet nodig is. Er zijn geen vragen gesteld aan het college. Goede beschouwing gehad in de eerste termijn. Zullen we overgaan tot stemming? De heer Winkels. De heer Winkels: Omdat dit punt een relatie heeft met het punt wat wij vorige week in dezelfde vergadering hebben besproken, de gebiedsvisie Kudelstaart, wilde het CDA toch een zaak aan de orde stellen en een vraag stellen aan FlorAalsmeer. Vorige week werden wij vrijdag redelijk, nou ja, verrast door hetgeen wat op internet verscheen aangaande die avond, wat wij met elkaar allemaal besproken hebben. Ik wil eigenlijk weten namens het CDA welke flauwekul krijgen we morgen weer te zien op het internet, voor wat betreft dit agendapunt? Vorige week werd er opeens in… De voorzitter: De heer Winkels, ik snap dat u er een punt van wil maken, maar inhoudelijk heeft het niet zoveel met dit agendapunt te maken, dus ik denk dat het punt gemaakt is, maar als u verder hierop in gaat, kan ik dit in deze vergadering niet toestaan. De heer Winkels: Dat is toch heel jammer. De voorzitter: Goed, we gaan over tot besluitvorming. Wie is er voor dit voorstel? Dat zijn de partijen CDA, D66 en VVD en daarmee is het voorstel aangenomen.
Rb-8		**Verordening Jeugdhulp Aalsmeer 2025** De voorzitter: Wij gaan naar het agendapunt van de Verordening Jeugdhulp Aalsmeer 2025 en de spreekvolgorde brengt ons bij GroenLinks PvdA. De heer Fransen: Dank u wel, voorzitter. Tijdens de commissiebehandeling van dit punt hebben wij aan de wethouder gevraagd, of aan het college gevraagd, of hij alvast, of het college alvast een soort concept persbericht wilde maken hierover. Dat is gebeurd. Dank daarvoor. Terwijl wij dat stuk lazen, overkwam ons dat daar toch iets stond van dat het schraler gaat worden. Dat de jeugdhulp schraler gaat worden. Dat was nou juist niet het gesprek wat we gevoerd hadden, dus het kan zijn dat wij het helemaal verkeerd gelezen hebben, maar het was wel in ieder geval de indruk die wij kregen van dat stuk. Nu willen wij ons absoluut niet bemoeien met het persbericht wat het college gaat maken, maar ik zou de wethouder wel willen vragen van, zou die nog eens op die manier heel creatief naar het stuk willen kijken om die indruk, die, als wij hem hebben, wellicht op andere plekken ook ontstaat, om die weg te nemen, dat als eerste punt. Als tweede punt, wij hebben het toch goed begrepen, dat het totale budget wat er is voor dit werk, zeg maar, in feite verhoogd wordt en dat we proberen om het geld zo goed mogelijk op de goede plek terecht te laten komen? Dus even die twee vragen eerst. De voorzitter: Absoluut Aalsmeer. Ja, u denkt misschien, we slaan wat over, maar wij hanteren volgorde zoals in de commissie dat is aangedragen. Het wordt vakkundig door de griffie genoteerd, dus, Absoluut Aalsmeer. Mevrouw Prent Bouten: Dank u wel, voorzitter. De Verordening Jeugdhulp Aalsmeer is opgesteld om te voldoen aan de wettelijke verplichting om de uitvoering van de jeugdwet lokaal vast te leggen, met focus op de rechten die ouders aan de Jeugdwet kunnen ontlenen en hoe Aalsmeer deze uitvoert. De fractie Absoluut Aalsmeer is van mening dat iedereen die hulp nodig heeft, daar ook toegang toe moet krijgen. Jongeren, jeugdigen en kinderen zijn daarin kwetsbaar en afhankelijk van hun omgeving. Een omgeving waarvan deze verordening meer nadruk legt op het versterken van de eigen kracht, van zowel ouders, als de jeugdigen. De ontwikkeling dat steeds meer beroep wordt gedaan op de jeugdhulp, leidt ertoe dat het leveren van gerichte zorg onder druk komt te staan. Er is minder geld beschikbaar, de vraag wordt

		groter en de problematiek verandert door onder andere maatschappelijke ontwikkeling. Dat vraagt van de gemeente Aalsmeer een aanpak die niet alleen gericht is op de meest kwetsbare kinderen, maar ook inzet op preventie en het versterken van de eigen kracht gecombineerd met een andere aanpak, bijvoorbeeld groepsaanpak in plaats van individuele aanpak. Onze fractie heeft waardering om te lezen dat met deze aanpassingen op de verordeningen participatie heeft plaatsgevonden met de werkgroep jeugd van de Adviesraad Sociaal Domein, met een positief advies tot gevolg. Voorzitter, jeugdhulp is een verantwoordelijkheid van ons allemaal. Daarin hebben we met elkaar te zorgen voor een omgeving waarbinnen kinderen en jeugdigen veilig kunnen opgroeien en met de juiste hulp richting een evenwichtige volwassene kunnen opgroeien. Veilig en beschermd, gesteund en ondersteund waar nodig. De fractie van Absoluut Aalsmeer kan dan ook instemmen met dit voorstel. Dank u wel, voorzitter. De voorzitter: De VVD. Mevrouw Mijwaart: Dank u wel, voorzitter. We hebben in de twee commissies uitgebreid over gesproken, de VVD vindt het een goede verordening. Het is een aanpassing van wettelijke zaken en alleen maar verbeteringen. Een goede was-wordtlijst was het. En onze vraag is ook heel goed beantwoord. Duidelijke uitleg, dus wij kunnen er volmondig mee instemmen. Dank u wel. De voorzitter: FlorAalsmeer. Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Ja, een duidelijk voorstel. We zijn alleen wel heel erg benieuwd naar de reactie van de wethouder op de vragen van GroenLinks PvdA. Dank u wel. De voorzitter: D66. Mevrouw Geisler: Dank u wel, voorzitter. De Verordening Jeugdhulp 2022 was aan de herziening toe. Tevens heeft iedere gemeente de uitdaging zich voor te bereiden op het ravijnjaar 2026, waar jeugdzorg één van de kinderen van de rekening lijkt te worden. De herziening die vandaag ter beoordeling voorligt, heeft uitbreidingen en herzieningen die deze versie scherper en duidelijker maakt dan die uit 2022, door het doorvoeren van aanpassingen als antwoord op nieuwe ontwikkelingen en jurisprudentie. De Adviesraad Sociaal Domein heeft hier een positief advies over uitgebracht. Vooral de nadruk op de eigen verantwoordelijkheid van ouders en de eigen kracht van jongeren springen eruit. D66 vindt dat iedereen altijd gerespecteerd moet worden in wat men zelf kan. Zo neem je mensen serieus. Echter, deze verordening is juist opgesteld om de meest kwetsbaren te beschermen. Dus daar waar men klem loopt, door de eigen zelfstandigheid, is deze verordening juist bedoeld om de kwetsbare jongeren veilig te laten zijn. Zoals het in de commissievergadering door mevrouw Van der Meer zo mooi werd verwoord: ‘verantwoordelijkheid waar het kan, maar hulp waar het moet’. D66 dankt het college voor deze nieuwe verordening en vertrouwt erop dat de kaders die hier geschetst zijn voldoende zijn voor ons om voor onze kwetsbare jongeren nu, in het ravijnjaar 2026 en daarna, stevige randvoorwaarden te geven voor een veilige omgeving. D66 stemt voor dit voorstel. Dank u wel. De voorzitter: Tot slot het CDA, de heer Van Willegen. De heer Van Willegen: Dank u wel, voorzitter. Vooraf wil ik nog even meedelen dat mevrouw Van Diemen zo meteen bij de stemming de zaal zal verlaten in verband met eventuele… De voorzitter: U bent mij voor. Ik dacht ik doe dat bij de besluitvorming, maar zeer ordentelijk, aan u het woord. De heer Van Willegen: Het is maar dat u het weet. Maar inhoudelijk nog even over het voorstel, zoals in de commissie is besproken door mevrouw Van der Meer heeft ze ook gezegd dat er een goede intentie zat in deze nieuwe vernieuwde jeugdhulp verordening en zoals D66 net al zei. En ik ga natuurlijk mijn eigen fractie daarin steunen, wat mevrouw Van der Meer zei: ‘een eigen verantwoordelijkheid waar het kan en hulp waar het moet’. Dus dat betekent inderdaad dat er

		meer aandacht komt voor de meest kwetsbaren en daarom is het CDA akkoord met dit wijzigingsvoorstel. Dank u wel. De voorzitter: Dan zijn er twee vragen voor het college, we vragen de portefeuillehouder die te beantwoorden. Wethouder Kabout. De heer Kabout: Ja, dank u wel, voorzitter. Misschien om te beginnen met de tweede vraag van de heer Fransen, over het budget? Hij vroeg nog om even te memoreren hoe het ook weer zat met het budget, of dat verhoogd is. Ja, dat klopt. Om nog even de situatie te schetsen, in 2022 gingen we in een keer wat omlaag in de uitgaven, maar in 23 en 24 zijn we heel hard gestegen. En het klopt dat we bij de begroting van… Dus dat we in november ongeveer, hier in de raadsvergadering, dat, ja toen hebben we ook nog het budget fors opgehoogd. Dus dat klopt. En eigenlijk is het zo dat wij als college de lijn hebben, van nou het niveau wat we zeg maar vorig jaar hebben aangetikt, het mag niet meer worden dan dat. En eigenlijk proberen we dus een verdere groei, willen we eigenlijk voorkomen. Dus het is niet zozeer het doel om te gaan verschralen, in de zin van dat wij veel minder hulp willen gaan bieden dan we afgelopen jaar zeg maar hebben gedaan. Het gaat er juist om dat we het beschikbare budget, maar dus de beschikbare hulp, gerichter willen inzetten en dan kom ik op uw eerste vraag, van wat betekent dat dan inhoudelijk? Het is zeker zo dat en dat staat in feite ook in de Nota Sociaal Domein die u heeft vastgesteld, dat… Wij willen de hulp inzetten voor wie het echt nodig heeft, dat werd net ook aangegeven door mevrouw Geisler en mevrouw Van der Meer natuurlijk eerder van, eigen verantwoordelijkheid waar het kan en hulp waar het moet. En dat waar het moet, dat gaat zeker om kinderen en gezinnen in een kwetsbare positie, of dat nou gaat om kwetsbaar vanuit een veiligheidssituatie, dus dat er echt een onveiligheid is waar kinderen in verkeren en ook als gewoon de levensomstandigheden gewoon kwetsbaar zijn voor mensen, om welke reden ook. Dus dat is zeker de intentie om juist daar te helpen. Maar er wordt natuurlijk, zoals u weet, ook door heel veel mensen, ja, een beroep op jeugd gedaan, terwijl eigenlijk daar ook veel meer een taak bij de ouders ligt. Dus dat is wel inderdaad de intentie die wij hebben, dus volgens mij zitten we daar wel, ja, op één lijn, denk ik. Maar wij zullen inderdaad met dit in het achterhoofd nog even het persbericht daar nog wat op verduidelijken, want kennelijk was dat niet helemaal goed uit de verf gekomen en dan gaan we dat op dat punt nog graag nog aanvullen. Ten slotte zou ik nog eigenlijk willen, nog even willen zeggen dat misschien hoe mevrouw Prent Bouten het verwoordde nou, ik zou eigenlijk willen zeggen, ik had het zelf niet beter kunnen samenvatten. U gaf eigenlijk een mooie opsomming van, dat de jeugd beschikbaar moet zijn voor degenen die het meest kwetsbaar zijn. Nou, dat zijn we helemaal met u eens. Er moet ook veel aandacht zijn voor preventie en eigen kracht, nou en ook dus vanuit bijvoorbeeld… en ook meer met collectief aanbod werken noemt u, groepsaanbod en uiteindelijk vooral ook de oproep dat de zorg van onze kinderen juist ook een oproep is aan de samenleving, dat we daar allemaal een belangrijke een rol in hebben. Nou, dat vond ik een hele mooie, dus die wilde ik graag nog even herhalen op deze wijze. Dank u wel, voorzitter. De voorzitter: GroenLinks, zijn de vragen afdoende beantwoord? De heer Fransen. De heer Fransen: Ja, dank u, voorzitter. Ja, fijn en hier had ik ook op gehoopt op dit antwoord. Ook fijn dat de wethouder aangeeft het conceptpersbericht nog even te bekijken. En daar gaan we ons niet mee bemoeien, dat vertrouwen we dat dat in orde komt. Dus wij zullen straks, mochten we tot een stemming komen, akkoord gaan met dit voorstel. De voorzitter: Ik zou zeggen laten we overgaan tot stemming. Mevrouw Keessen. Mevrouw Keessen: Ja, ik wilde toch ook nog even reageren op de woorden van wethouder. Wij zijn daar heel blij mee, met die uitleg en die onderbouwing, geeft vertrouwen en neemt zorg weg. En ja, wij zijn altijd blij met het woord preventie. Dus wij stemmen van harte in met dit voorstel. Dank u wel.

		De voorzitter: Goed. Gaan we naar de stemming. Iemand een stemverklaring? Nee. Wie is er voor dit voorstel? Dat is een ieder en daarmee is het voorstel aangenomen. Ik vraag even aan de bode om mevrouw Van Diemen naar binnen te halen. Hartelijk dank.
Rb-9		**Beleidsplan Schuldhulpverlening** De voorzitter: wij gaan ondertussen verder, we gaan naar het beleidsplan schuldhulpverlening en het woord is aan GroenLinks PvdA. De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Ja. Wij hebben dit eigenlijk voor behandeling geagendeerd omdat we de vorige keer in de commissiebehandeling een paar vragen hadden van onze collega's en dat leek ons toch wel goed om nog een keer uit te leggen waarom we ons hier zo druk over maken en waar wij tegenaan lopen. Dus onze worsteling eigenlijk met dit voorstel van wat wij hebben, nog een keer te benoemen. Dus we hebben gepoogd om ons constructief op te stellen ten opzichte van dit stuk. We willen schuldhulpverlening versterken en we willen eigenlijk zorgen dat inwoners niet tussen wal en schip vallen, maar tegelijkertijd hebben we een worsteling met de uitgangspunten van de schuldhulpverlening, zoals het college dit voorstelt. Het bevat goede punten, zoals de inzet op vroegsignalering en maatwerk voor specifieke doelgroepen. Maar het fundament schiet in onze ogen nog te kort. Wat onze voorstelling is, is dat de visie die hieronder ligt, anders is dan de onze. Het legt de verantwoordelijkheid te veel bij de persoon in de schulden. Het idee is dat vooral mensen gecoacht moeten worden en dat hun eigen inzet doorslaggevend is. Dit miskent in onze ogen de realiteit. Schulden zijn vaak het gevolg van structurele problemen, zoals te laag inkomen, te hoge woonlasten of een bureaucratische overheid die mensen eerder afstraft, dan ondersteunt. Het beleid erkent dus ook dat bestaanszekerheid onder druk staat, maar vertaalt dat niet in structurele maatregelen. Dat wringt voor ons. Wij geloven in een overheid die actief helpt en ondersteunt, eigenlijk wat we in het vorige onderwerp ook benoemden, niet in een overheid die verwacht dat mensen met schulden zelf de juiste weg weten te vinden in een systeem dat al ingewikkeld genoeg is. Maar dan roept dat vervolgens de vraag op, kan je akkoord gaan met dat voorstel? Want nee betekent dat we nee zeggen tegen de veranderingen die dit voorstel in zich heeft en het verkorten van het traject naar 18 maanden. Maar ja zeggen voelt dat we akkoord gaan met een beleid dat onvoldoende ambitie toont om het probleem wat bij ons de kern is, echt aan te pakken. Dat vinden we dus een hele lastige positie. Wat we positief vinden, is de vroegsignalering en het maatwerk voor ondernemers en jongeren. Maar wat we dus minpunten vinden is de individuele verantwoordelijkheid en de structurele missende aanpak van armoede. Wij staan voor een sterke schuldhulpverlening, maar we willen dat een overheid niet alleen signaleert en coacht, maar ook daadwerkelijk ingrijpt en mensen beschermd tegen financiële afgronden. We hebben dus geworsteld met dit voorstel, maar we kunnen het wel steunen. Uiteindelijk zien we de verbeteringen, maar ook de tekortkomingen en daarom zullen we het beleid kritisch blijven volgen en aandringen op sommige verbeteringen, als we die zien. Dat is voor ons dus geen eindstation, maar dit is de eerste stap voor het traject. Dank u wel. De voorzitter: Absoluut Aalsmeer. Pardon, VVD. Mevrouw Vleghaar: Dank u wel, voorzitter. De VVD-fractie is verheugd dat we zien dat de campagne is begonnen langs de wegen van gemeente Aalsmeer, dat via reclameborden aandacht wordt gevraagd en dat je je niet hoeft te schamen als je schulden hebt en dat je hulp kunt vragen. Wij stemmen voor dit beleidsplan. De voorzitter: FlorAalsmeer. Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Ja, het is ons ook opgevallen dat er veel reclame is voor dit item, voor de schuldhulpverlening en dat vinden wij ook heel goed om te zien. We komen het echt overal tegen. Waar we ons nog wel een beetje zorgen over maken is toch wel de drempel, dat bij een aantal mogelijkheden om hulp te vragen mensen ernaartoe moeten gaan en daarom hebben wij nog een vraag aan de wethouder. Wij kregen van een inwoner van Aalsmeer, een tip dat de gemeente Haarlemmermeer gebruikmaakt van schuldhulpmaatje en

wij vroegen ons af of de wethouder hiermee bekend is en of dit eventueel ook iets is waar de gemeente mee zou kunnen werken. Er wordt dan gewerkt met vrijwilligers, die persoonlijk dus mensen helpen, met een financiële achtergrond uiteraard, waardoor misschien de drempel nog iets lager wordt. Dus dat is onze vraag nog aan de wethouder. Dank u wel.

De voorzitter: D66.

Mevrouw Geisler: Dank u wel, voorzitter. Zoals eerder gesteld is D66 blij met een mooi stuk, met mooie ambities. We zijn ook blij met de overwegend positieve reacties uit het klanttevredenheidsonderzoek. Eén van de belangrijke overwegingen voor het aanpassen van beleid op dit onderwerp, is het gevolg van de landelijke keuzes om de looptijd van het schuldsaneringstraject te verkorten van 36 naar 18 maanden. Dit betekent dat mensen minder lang in de schulden zitten. Dat mensen minder lang met een minimaal leefgeld een huishouden in stand hoeven te houden en dat kinderen sneller weer een normaal leven kunnen leiden. De gemeente laat zien dat het op de hoogte is van de vele kanten die bij de problematiek een rol spelen en zet ook in op vroegsignalering en preventie. Gezien de veranderingen in de samenleving, zal preventie nog een hele opgave worden. En hierin hebben wij als inwoners van Nederland en dus ook van de gemeente Aalsmeer, zelf ook een belangrijke taak. Er bestaat immers een grote vrijheid voor commerciële partijen om ons te verleiden om ook naar zaken te streven die buiten ons financiële bereik liggen en het kan soms moeilijk zijn om die verleiding te weerstaan. En dat kan een hele uitdaging zijn, voor wie dan ook. Daarmee is preventie een enorme opgave. Bij vroegsignalering komt men als vanzelf in aanraking met grenzen die gesteld worden door bijvoorbeeld het recht op privacy. Ook hier kan het beleidsplan zelf uiteraard geen volledige regels stellen en oplossingen bieden, maar het is wel belangrijk te stellen dat er met veel andere partijen wordt samengewerkt om te voorkomen dat mensen in de problemen raken. Er is een ambitie waar we ook al tijdens de commissie behandeling op hebben gewezen: De samenwerking tussen de verschillende afdelingen binnen het gemeentelijk apparaat. We willen hier nogmaals herhalen dat schuldhulpverlening zowel als begrip, als afdeling, altijd voorrang dient te krijgen op overige hulpverlening en ondersteuningstrajecten. Denk hierbij vooral aan de samenwerking en coördinatie met de dienst werk en inkomen. Financiële problemen zorgen voor meer dan financiële zorgen alleen. Ze hebben een invloed op de interactie met de sociale omgeving, zowel binnenshuis als buitenshuis. Ze zorgen voor stressklachten, niet alleen met invloed op de persoonlijke gezondheid, maar ook op het maken van rationele keuzes. En ze kunnen leiden tot verregaande isolatie en vaker dan gemiddeld. Ze kunnen leiden tot alcohol-, drugs- en geneesmiddelenmisbruik. En dit is niet eens een uitputtende opsomming. Maar deze laat wel zien waarom voorrang voor het oplossen van schulden zo een grote voorrang verdient. Bij de toepassing van de conflicterende regels moeten er voorrangsregels worden afgesproken. En bij deze voorrangsregels staat de schuldhulpverlening wat ons betreft vooraan. Dank u wel.

De voorzitter: Het CDA.

De heer Van den Nouland: Ja, dank u wel, voorzitter. Het CDA vindt het beleidsplan schuldhulpverlening een mooi stuk. De titel geeft het mooi weer: ‘van stress naar kracht’. Daaruit spreekt vroegsignalering en eigen verantwoordelijkheid, waarbij stress door financiële zorgen ook hoog op de agenda staat. Door dat op te lossen verdwijnt ook een deel van de oorzaak van de schulden. Goed dat hier in Aalsmeer zoveel aandacht voor is, wat andere partijen ook aangaven. Ook op een laagdrempelige manier is dat belangrijk. Dank u wel.

De voorzitter: En dan tot slot Absoluut Aalsmeer.

Mevrouw Prent Bouten: Ja, dank u wel, voorzitter. Het nadeel van laatste zijn is dat veel gezegd is, tegelijkertijd hebben wij het een en ander wel uitgeschreven met wat verstopte vragen voor de wethouder, dus dat vraagt enige oplettendheid, denk ik. Want we hebben ze niet helemaal geduid. Voor ons ligt het beleidsplan schuldhulpverlening van stress naar kracht, integrale schuldhulp in Aalsmeer. Deze schuldhulpverlening zet in op preventie, vroegsignalering en het integraal en duurzaam oplossen van schulden van inwoners. Daartoe wordt onder andere

		ingezet op het verkorten van de looptijd van de regeling, waar de begeleiding en de coaching dan op wordt aangepast. En Absoluut Aalsmeer ziet daarin een spanningsveld. Immers, het verkorten van het traject maakt dat inwoners sneller uit de schuldhulpverlening zijn en dat is positief. Tegelijk vraagt het oplossen van de schuldproblematiek een lange adem en aandacht. Dat lijkt elkaar tegen te spreken. We vragen de portefeuillehouder daarom niet altijd voor snelheid te gaan en het halen van de deadline, maar vooral om het menselijke maatwerk in te zetten wanneer dat nodig blijkt. Het halen van een termijn van afwikkeling is dan van ondergeschikt belang. De inzet op vroegsignalering van schulden zien wij als een onmisbare schakel in het geheel schulden en gebrek aan perspectief kunnen inderdaad mede een oorzaak zijn van langdurige stress. Tegelijk kan een inwoner ook vanuit een stressvolle situatie in de schulden belanden. Het verlagen van drempels om hulp te vragen, actieve informatie, zoals we die inmiddels zichtbaar zien en het vroegtijdig signaleren van problemen is hierin cruciaal. Dan gaat het niet alleen om het vroegtijdig signaleren van alleen schulden, maar juist om een breder inzicht. Dat dit voorstel andere beleidsterreinen raakt, is dan ook onmiskenbaar en Absoluut Aalsmeer vraagt met klem hierin versterking te zoeken of te blijven zoeken, vanuit verschillende disciplines en beleidsterreinen. Te denken daarin aan het aansluiten, mede bij het armoedebeleid en de strategienota sociaal domein. De samenwerking met aansluitende teams vanuit het sociaal domein zien wij ook als cruciaal en positief, ofwel blijf dat vooral volhouden. De doelstellingen die voor schuldhulpverlening zijn geformuleerd, ondersteunen wij. Perspectief bieden voor inwoners om uit de schulden te komen. En dit voorstel draagt wat ons betreft daaraan bij, waarbij we het college, de portefeuillehouder blijven vragen de menselijke maat hierin altijd voorop te zetten. Niet alle situaties laten zich oplossen door dit voorstel en het proces. Perspectief voor inwoners, preventie waar mogelijk en maatwerk waar het kan, is hier voor ons van belang. Als laatste blijft Absoluut Aalsmeer de portefeuillehouder vragen te kijken naar de lopende pilots in de gemeente, wat we eerder al hebben aangegeven, waar de meest kwetsbare inwoners in schulden perspectief krijgen, doordat de gemeente alle schulden kwijtscheldt, niet alleen die van de gemeente. En waarbij deze inwoners niet in een schuldhulptraject belanden maar onmiddellijk schuldenvrij zijn en begeleid worden om hun leven weer op de rit te krijgen. Dat is pas stress reduceren, waarbij het als gemeente uiteindelijk ook minder kost en meer oplevert. Op die vragen en het verzoek zien wij graag reactie of horen we het liefst zelfs een toezegging van de wethouder. De voorzitter: We zijn aan het einde gekomen van de eerste termijn, vanuit FlorAalsmeer en Absoluut Aalsmeer zijn er vragen aan het college. Het woord is aan de portefeuillehouder, wethouder Kikkert. De heer Kikkert: Ja, dank u wel. Eerst de vraag van FlorAalsmeer, kennen wij schuldhulpmaatje. Ja, dat kennen wij hebben zelfs iets vergelijkbaars, dat heet Thuis Administratie van Amstelland. Dat zijn ook vrijwilligers, die komen thuis en die helpen mensen met hun administratie, in ieder geval om die op orde te krijgen. En dat zijn mensen die kijken naar mogelijkheden voor toeslagen en helpen ze ook met het aanvragen van formulieren. Dus in die zin hebben wij een vergelijkbaar traject. Dan Absoluut Aalsmeer. U vraagt met name om toepassen van de menselijke maat. Dat passen wij toe. U noemde als voorbeeld dat het traject verkort is naar 18 maanden. Ja, dan zou dat, dat is mooi, want dan is de schuld opgelost. Maar daarna, ja, valt herhaling misschien, ligt misschien in de rede, laat ik het zo zeggen, wij laten mensen niet los. Wij blijven ze begeleiden een tijdje om vooral te voorkomen dat mensen opnieuw in een schuldentraject terechtkomen. Wat wij ook doen is natuurlijk integraal werken met verschillende afdelingen binnen onze gemeente. Om een casus van meerdere kanten te beschouwen, zodat we ook van meerdere kanten hulp kunnen bieden. Ook dat is de menselijke maat. En u vroeg of wij pilots blijven volgen. Dat gaan we zeker doen. En wat we vooral gaan volgen is: welk effect hebben die pilots eigenlijk? Ja, op degene die in de schulden zit en met name voor de toekomst van degene die in de schulden zit. De voorzitter: Kijk eerst even naar FlorAalsmeer, voldoende beantwoord? Of heeft u nog nadere vragen?

		Mevrouw Keessen: Ja, dank u wel, voorzitter. Nee. Wij danken de wethouder voor dit antwoord. We zijn heel blij dat er een vergelijkbare mogelijkheid is voor inwoners, om dus laagdrempeliger en niet in het openbaar in het gemeentehuis, bijvoorbeeld. Top, dank u wel. En wij zijn voor het voorstel. De voorzitter: Absoluut Aalsmeer. Mevrouw Prent Bouten: Met dank aan de antwoorden van de wethouder kunnen wij instemmen met het voorstel. De voorzitter: Goed, gaan we over naar de besluitvorming. Wenst iemand een stemverklaring af te leggen? Dat is niet het geval. Wie is er voor dit voorstel? Zijn alle partijen. Daarmee is het voorstel unaniem aangenomen.
Rb-10		**Notitie Beeldende Kunst Aalsmeer** De voorzitter: Zijn we bij de volgende het volgende agendapunt. Dat is de notitie beeldende kunst Aalsmeer 2025 en de spreekvolgorde brengt ons bij Absoluut Aalsmeer. Mevrouw Holtrop: Dank u wel, voorzitter. Bij de fractie Absoluut Aalsmeer staat kunst en cultuur hoog in het vaandel. Toch willen wij ook onze bezorgdheid uitspreken over de notitie Beeldende Kunst Aalsmeer 2025. Het is ons opgevallen dat er sinds 2017 sprake is van achterstallig onderhoud en kunstwerken in onze gemeente. Ook de inhaalactie die in 2020 had moeten plaatsvinden, is niet uitgevoerd. In de notitie wordt voorgesteld om jaarlijks maximaal 50.000 euro uit de reserve voor kunstzinnige verfraaiing te halen, wat een verdubbeling is met de door de Raad eerder afgesproken 25.000 euro en daarbij ook nog eens een extra 50.000 euro en 187.000 euro in 2025. Dit roept bij ons vragen op, vooral gezien de bedragen die in het meerjaren onderhoudsplan zijn opgenomen. Dank aan de portefeuillehouder voor het toesturen van dit plan na onze vraag in de commissievergadering. Wij constateren dat de bedragen die daarin staan van 2023 tot 2025, uitgerekend neerkomen op een totaalbedrag van 14.704 euro. Nogal een verschil met de nu gevraagde 50.000 of 187.000. Wij vragen ons ook af of deze bedragen voor het onderhoud transitorisch zijn meegenomen in de huidige begroting, want als dat het geval is, zou extra financiering voor dit achterstallig onderhoud niet nodig hoeven te zijn. Bovendien vinden wij dat de voorgestelde bedragen te hoog zijn, vooral gezien de andere prioriteiten die onze inwoners te wachten staan. Met het oog op het verwachte ravijnjaar in 2026, waarin bezuinigingen onvermijdelijk zijn, moeten we onze aandacht en financiële middelen onder andere richten op sociaal domein, jongeren, ouderenzorg, woningbouw en nog veel meer. Wij begrijpen het belang van kunst in Aalsmeer en erkennen dat het onderhoud aan kunstwerken aandacht verdient. Echter, in de huidige situatie van toch beschamend achterstallig onderhoud en de voorgestelde bedragen, is dit voor ons een niet acceptabel voorstel. Tot slot willen we opmerken dat ook het tijdstip van dit raadsvoorstel, ons enige zorgen baart. Het lijkt erop dat de urgentie van deze notitie mogelijk samenvalt met de naderende verkiezingen. Het is belangrijk dat beslissingen over cultuur en kunst in Aalsmeer oprecht en niet opportunistisch worden genomen. Laten we ons richten op de werkelijke behoefte van onze inwoners en om deze reden kunnen wij niet instemmen met de notitie Beeldende Kunst Aalsmeer 2025. Dank u wel. De voorzitter: De VVD. Mevrouw Vleghaar: Dank u wel, voorzitter. Eerst willen we als VVD-fractie aangeven dat we zeker van kunst houden. Tegelijkertijd staan we voor een financieel uitdagend jaar, waarin we als gemeente verstandig met onze middelen om moeten gaan. Dat vraagt om duidelijke keuzes

en prioriteiten stellen. Voor de VVD heeft deze uitgave op dit moment geen prioriteit. Daarom stemmen wij tegen.

De voorzitter: FlorAalsmeer.

Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. Wij vinden dat de kunstwerken die op dit moment in Aalsmeer staan, wat meer aandacht mogen krijgen en dat die ook wel opgeknapt mogen worden. Alleen zijn wij van mening dat dit voorstel daar niet over gaat. Wij zijn voor verfraaiing van de buitenruimte en bovendien vinden wij dat wij de afgelopen tijd vrij makkelijk besluiten hebben genomen over veel grotere bedragen met veel meer nullen, dus wij zien de dit niet in verhouding tot eerder genomen beslissingen. Wij stemmen dan ook voor dit voorstel. Dank u wel.

De voorzitter: GroenLinks PvdA.

De heer Buisma: Voorzitter. Ja, politiek is soms net een slecht geschreven toneelspel. Je weet welke rol iedere partij hoort te spelen. Het decor wiebelt zo nu en dan gevaarlijk en ergens aan de zijkant van het podium staat een raadslid vrolijk te knipogen naar het publiek. Zo ook vanavond, waar partijen opeens een hele andere toon aanslaan dan dat we daarvoor bij andere besluiten gehoord hebben. En daar zitten we dan. We hebben vorige week een gebiedsvisie doorgeworsteld, waar eerst een coalitiepartij tegen was en daarna weer voor, vermoedelijk omdat ze een politieke tegenwind hadden, en nu een paar agendapunten later, heeft diezelfde partij hun innerlijke Spartaan gevonden. Dit is de heuvel waarop ze willen sterven. Niet op 50 miljoen voor een zwembad, dat ging erdoorheen alsof we het collectief in onze achterzak hadden zitten. Niet op 10 miljoen voor een brandweerkazerne, nee, deze werd zonder discussie goedgekeurd alsof het de prijs van een kop koffie was. Nee, voorzitter, de ware financiële catastrofe, de diepe afgrond waarin Aalsmeer zal wegzinken. De ongecontroleerde maalstroom van economische ondergang is kunst in de politieke ruimte. 50.000 euro per jaar. Eigenlijk 25.000, maar we moeten nog wat inhalen van de afgelopen paar jaar. Een bedrag dat zo bescheiden is dat het ergens tussen twee verkeersdrempels en een derde wethoudersalaris invalt. En dit, voorzitter, is het moment dat sommige partijen besluiten dat de financiële discipline ineens heel belangrijk is. Dat noemen wij boter op ons hoofd. Niet een klein klontje, maar de complete zuivelindustrie van Nederland. Kijk, kunst in de openbare ruimte is niet alleen leuk meegenomen. Het maakt de gemeente mooier, socialer en levendiger. Het zorgt ervoor dat Aalsmeer niet alleen een verzameling gebouwen en wegen is, maar een plek waar mensen zich thuis voelen. En het is niet alsof we hier in Aalsmeer aan het geld smijten zijn, voorzitter. We hebben het namelijk al jaren laten afweten. Het is een investering in de leefbaarheid van onze gemeente. Dus, voorzitter, als je net 50 miljoen aan een zwembad goedkeurt, als je zonder morren 10 miljoen aan een brandweerkazerne uitgeeft, dan kan je nu niet de besparingsridder lopen uithangen op een bedrag wat minder is dan de jaarlijkse koffieconsumptie van deze gemeente. Of doe ik nu een club een idee aan de hand? Dank u wel.

De voorzitter: D66.

Mevrouw Geisler: Dank u wel, voorzitter. Van al onze kunst en cultuur is kunst in de buitenruimte misschien wel de meest zichtbare. Inwoners geven aan dat zij genieten van kunst en vragen actief om meer en andere kunst en geven zelfs suggesties over waar goeie plaatsen zijn. Sinds 2017, als je niet oppast is dat al bijna 10 jaar, is er geen nieuwe kunst in de buitenruimte geplaatst en D66 betreurt dat zeer. Daarom zijn we blij dat in deze notities concrete bedragen en procedures worden aangegeven om te komen tot nieuwe kunst in de buitenruimte. Helaas worden nog geen concrete termijnen genoemd, dat zouden we ook graag zien. Zelfs in een reservering voor onderhoud van de kunstwerken is voorzien, zodat onze kunst ook mooi blijft. D66 is blij met deze notitie en hoopt dat de inwoners van de gemeente Aalsmeer op korte termijn van meer mooie kunst kunnen genieten. D66 is voor dit voorstel. Dank u wel.

De voorzitter: Tot slot het CDA.

		De heer Van den Nouland: Ja, dank u wel, voorzitter. Nou, het CDA kan redelijk kort zijn. Wij kunnen ons goed vinden in de inhoud van de notitie en we zullen daarom ook akkoord gaan. Dank u wel. De voorzitter: Ik heb wat suggesties gehoord aan het college, niet echt vragen. Volgens mij kunnen wij overgaan naar de besluitvorming. Dat is het geval. Wenst iemand een stemverklaring af te leggen? Dat is niet het geval. Wie is voor dit voorstel? Dat is het CDA, D66, GroenLinks PvdA, FlorAalsmeer en met de telling is daarmee het voorstel aangenomen.
Rb-11		**Geluidbeleid bij nieuwe ontwikkelingen** De voorzitter: Agendapunt 11: Geluidsbeleid bij nieuwe ontwikkelingen. We gaan lekker vlot door. Ik geef het woord graag aan GroenLinks PvdA, de heer Buisma. De heer Buisma: Ja, wij hebben iets goed gedaan de vorige keer, dus wij openen iedere keer. Even in kort bestek waar het over gaat. Het is het nieuwe geluidsbeleid en op het eerste gezicht lijkt dit een prima actualisatie. Oude regels eruit, nieuwe regels erin en een mooie verwijzing naar de omgevingswet. De aanzet is goed, maar er ontbreekt iets essentieels. Duidelijke kaders voor hoe en wanneer er mag worden afgeweken van deze regels. En eigenlijk hebben we maar één vraag aan het college: 'Kan het college de zorg wegnemen dat Klaas hier straks niet mag bouwen, maar Jan wel'? Dit beleid, namelijk, stelt normen en richtlijnen vast, maar geeft het college tegelijk de vrijheid om daar gemotiveerd van af te wijken. Dat klinkt redelijk, maar in praktijk betekent dat dat de regels niet hard zijn. En als de raad straks vraagt waarom er in een omgeving toch gebouwd mag worden, hoeft het college straks alleen maar te verwijzen naar dit voorstel. We hebben het gemotiveerd. Waarom zou de raad akkoord gaan met het beleid, waarin het college zonder heldere criteria kan afwijken? We hebben hier drie grote zorgen over. Het college mag afwijken, maar legt nergens uit wanneer en op welke gronden. Dat betekent dus dat de ene ontwikkelaar nee te horen kan krijgen, terwijl de andere wel een uitzondering krijgt. Dat is geen beleid, maar dat is gewoon een blanco cheque. Kan het college zich hier toch niet eens over buigen? Hoe zorgen we er nou voor dat er duidelijke kaders komen, dat niet de ene bouwer straks voorrang krijgt boven de andere. En hoe zorgen we ervoor dat we als raad niet volledig buitenspel komen te staan? Want zonder duidelijke kaders kunnen we als raad niet controleren. Als straks een besluit genomen wordt om te bouwen waar de norm eigenlijk te hoog is, kan de raad protesteren wat hij wil, maar het college zal wederom verwijzen naar deze nota. Dus hoe garanderen we nou dat we in ieder geval geïnformeerd worden, of op een manier meegenomen worden bij dergelijke besluiten? En als laatste, nou zal het als de PvdA niet heel erg verbazen dat we hier ons druk over maken, maar hoe zorgen we er nou voor dat dit beleid niet straks wordt gebruikt om goedkope woningen juist te frustreren? Terwijl de dure appartementen soepel door het proces lopen. Dus wat betekent dit beleid concreet voor sociale huur en middenhuur? Wordt daar dan net zo soepel mee omgegaan, als bij de luxere projecten? Dus ons standpunt vooralsnog is, we kunnen eigenlijk nog niet akkoord gaan zonder dat we op deze vraag iets van antwoord of een tegemoetkoming zien van het college, dus denk met ons mee dat er iets van een kader kan komen, waarop u gemotiveerd mag afwijken. En dat wij het kunnen volgen als raad. Dank u wel. De voorzitter: D66. De heer Tol: Dank u wel, voorzitter. Het beleidsstuk is er één in een lange reeks van aanpassingen om de omgevingswet vorm te geven. Ook dit beleidsstuk is niet zozeer bedoeld om nieuwe normen neer te leggen of nieuwe afspraken te maken. Het is in wezen een vertaling van het nu al bestaande beleid, maar opnieuw vormgegeven naar de standaarden van de omgevingswet. Er staan dus niet zozeer nieuwe normen in, maar bestaande normen uit verschillende bronnen worden weergegeven in één overzichtelijk stuk. Wat ook al bij de commissiebehandeling bleek, dit zet daarmee wel een paar onderwerpen in de schijnwerper. Bijvoorbeeld de manier van bouwen. D66 is er blij mee, met de erkenning dat de manier van bouwen en de voorwaarden die daarbij worden gesteld, nu een vaste plaats krijgen wat betreft

		geluidsdemping en absorberen. Tot voorkort was dat nog een discussie en deze wordt nu vastgelegd. Daar zijn we erg blij mee. De manier van meten, wat D66 betreft is het vervelend dat de gemiddelde geluidsnormen worden gemeten over irrelevante tijdsbestekken en dat momenten van piekbelasting in dit stuk afwezig zijn. Dit komt ook niet binnen de meting van gemiddelde geluidsnormen naar voren. We begrijpen dat de weergave van de normen in dit beleidsstuk het gevolg zijn van de landelijke manier van normeren, maar dat deze twee aspecten bij de behandeling van onderwerpen waar deze raad een rol spelen, wel degelijk naar voren gebracht kunnen worden. Zolang het duidelijk is dat de raad daar een rol in kan blijven spelen, kunnen wij leven met het voorgestelde beleidsstuk. Hogere grenswaarden, daar geldt toch een vergelijkbare wijze een discussiepunt dat tijdens de commissie behandeling naar voren is gebracht, het toestaan van zo'n hogere grenswaarde. Uiteindelijk gaat het hierbij over het uitvoeren van beleid en het beleid wordt ook in een stappenplan voorgelegd aan de raad. Het beschreven proces is wat ons betreft op orde, daarmee zijn er twee mogelijke toekomstige routes. Eén waarbij een hogere grenswaarde betrokken is bij een gangbaar vergunningsproces wat langs de gemeenteraad komt en waar de gemeenteraad op dat moment zijn mening over kan geven. En één waarbij er op incidentele basis een discussie ontstaat over een individuele casus. Dat is echter een typische omstandigheid waar de raad per definitie geen rol speelt. Het college kan de gemeenteraad in dat geval natuurlijk op de hoogte houden. Maar strikt genomen is dat een voorbeeld waarbij een rechter, in de meeste gevallen de Raad van State, uitsluitsel geeft. Alles overwegend kan de fractie van D66 zich scharen achter het voorstel. Dank, voorzitter. De voorzitter: Het CDA. De heer Van Willegen: Dank u wel, voorzitter. Het CDA is daar iets korter over. We hebben het er in de commissie over gehad en toen hebben we geconstateerd dat het inderdaad een wijziging is voor de omgevingswet. De omgevingswet, daar was het CDA nooit een voorstander van, maar daar hebben we niks over te zeggen hier in Aalsmeer. Daar moeten we gewoon aan voldoen. Dus dit geluidsbeleid, dat komt gewoon in de nieuwe omgevingswet terecht en voor het CDA is dat akkoord. De voorzitter: Absoluut Aalsmeer. De heer Koster: Ja, dank, voorzitter. We hebben al eerder aangegeven in commissieverband dat we instemmen met het voorstel, maar het laat onverlet dat ik op dit moment toch ook even aansluit bij de woorden van de heer Buisma, omdat in de notitie staat opgenomen dat er enkel maatregelen worden toegepast die financieel doelmatig zijn. Dat is het enige aspect waar op gelet wordt met deze maatregel en als er bezwaren zijn van stedenbouwkundige, verkeers-kundige, landschappelijke of technische aard kan er afgeweken worden. Nou, ik vind die verhouding tussen die twee groepen financieel en die overige groep, dat is dat is wel een erg ruime interpretatie. Dus ik ben net als de heer Buisma erg nieuwsgierig naar welk kader het college hierbij wil hanteren. Dank u. De voorzitter: De VVD. De heer De Vries: Ja, dank u, voorzitter. Het geluidbeleid bij nieuwe ontwikkelingen. Alle vragen zijn beantwoord, de VVD heeft geen vragen en we kunnen meegaan in het voorgestelde beleid. De voorzitter: Tot slot, FlorAalsmeer. Mevrouw Keessen: Dank u wel, voorzitter. FlorAalsmeer is er niet van overtuigd dat inwoners voldoende beschermd worden tegen geluidsoverlast en dan hebben we het met name over het feit dat wij in Aalsmeer een hele aparte situatie hebben omdat er tussen de woningen, tussen de linten, steeds meer bedrijven verschijnen die geluidsoverlast veroorzaken door het weerkaatsen van geluiden. In sommige gevallen hebben mensen driedubbel last van geluidsoverlast, door Schiphol, door een tunnel en door een bedrijventerrein wat in hun achtertuin verschijnt. En wij zijn er gewoon niet van overtuigd dat dat voldoende wordt

meegenomen in dit stuk, dus daar zouden wij dan nog wel heel graag een… Nou ja, als de wethouder ons daar wel van kan overtuigen, dan zouden we wellicht voor kunnen stemmen. Maar dat zijn we op dit moment gewoon niet. Wij hebben ook wat moeite met het gecumuleerde geluid en dat er heel ver wordt gekeken naar gemiddelde, jaargemiddelde, zeker als het over Schiphol gaat, terwijl we natuurlijk met elkaar allemaal weten dat wij dagelijks veel meer overlast hebben dan het gemiddelde uitwijst. Dank u wel.

De voorzitter: Er zijn nog een paar vragen gesteld aan het college. Ik vraag de portefeuillehouder hierop in te gaan. Het woord is aan wethouder Kabout.

De heer Kabout: Ja, dank u wel, voorzitter. Laat ik dan beginnen met de vraag van Mevrouw Keessen, FlorAalsmeer. Ja, u vraagt, hoe zit dat met de verschillende soorten van geluid, nou, we hebben dat ook geprobeerd vorige keer uit te leggen, maar ik snap, de wetgeving zit behoorlijk ingewikkeld in elkaar, dus ik kan me voorstellen dat dat niet makkelijk te doorgronden is. Het is zo, dat dit beleid zoals dat hier voor u ligt, dat gaat dus alleen om als er nieuwe woningen worden gemaakt, dus daar heeft het betrekking op. Als er nieuwe woningen worden aangevraagd hoe dan het geluid wordt beoordeeld van wegen, spoor en industrie. Nou, dat is, zo moeten wij dat op deze manier doen, dus daar heeft dit beleid specifiek betrekking op. Het is zo dat daarnaast zijn er ook nog, is er ook nog andere regelgeving het zogenaamde BAL, dat is het Besluit Activiteiten Leefomgeving. Dat gaat weer over allerlei andere vormen van geluid, waarop ook grenswaarden vastgesteld kunnen worden. En dan ten slotte is het inderdaad ook nog zo, dat wij moeten als gemeente ook nog een zogenaamde cumulatietoets doen. Dus wij moeten ook nog als gemeente en dus ook bij een nieuwe woning, moeten wij ook altijd nog die zogenaamde cumulatietoets doen. Ook weer een ingewikkeld woord, maar dat komt er eigenlijk op neer dat alle vormen van geluid bij elkaar opgeteld, moeten wij dan gewoon uitleggen waarom wij vinden dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Dus dat is wel wat allemaal ook gebeurt op het moment dat wij zo'n ja, zo'n vraag moeten toetsen. Dus dat in reactie op de vraag van mevrouw Keessen. Ja, dan de heer Buisma, die heeft vooral moeite met eigenlijk de uitzonderingsclausule in het stuk. Wij kunnen het beleid wat wij aan u voorleggen, dat geeft eigenlijk een mogelijkheid om daarvan af te wijken. En ja, u noemt een aantal zorgen, hoe wordt nou voorkomen dat het voor, u noemde Klaas wel en Jan niet, als voorbeeld van als iemand iets aanvraagt. Nou, laat ik daar proberen nog een paar dingen over mee te geven. Kijk, zoals u zelf al zegt, hebben we in de eerste plaats dan een motiveringsplicht. Dat is natuurlijk hoe het werkt. We proberen eerst natuurlijk het beleid helemaal toe te passen en als dat niet lukt en we vinden toch wenselijk dat die woning wordt gerealiseerd, dan moeten we dat gemotiveerd aangeven. Dus dat is inderdaad hoe het werkt. En dat is een heel gebruikelijke constructie die in heel veel beleidsstukken, ook bijvoorbeeld, in het sociaal domein heb je bijvoorbeeld ook altijd een hardheidsclausule, om maar een voorbeeld te geven. En dat nou juist per definitie gaat om datgene wat je aan de voorkant niet helemaal kan uitschrijven in kaders, dat hebben we hier gedaan. Dat is nou juist bedoeld voor die situaties waarin, ja, die moeilijk in kaders te vatten zijn en waar je alles afwegende toch vindt dat je het zou moeten verlenen. En hoe vindt de toets daarop plaats? Hoe kunt u daar een vinger aan de pols houden? Hoe kunt u daar een mening over vormen ook in de komende jaren? Normaal gesproken zal moeten blijken dat bij alle aanvragen die hierop getoetst gaan worden, moet ook die toepassing van deze clausule een uitzondering zijn. Als zou blijken dat in de meerderheid van de gevallen we iedere keer deze zouden toepassen, dan zou dat, denk ik, een goed signaal voor u zijn om te zeggen volgens mij moet het beleid worden aangepast. Dat zou ik nog willen… En ten slotte als… Nou ja, ik zie een interruptie, de heer Buisma.

De voorzitter: De heer Buisma.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Nou dat dat laatste, dat is nou precies waar ik naar op zoek ben, dus op het moment dat we als raad dat helemaal overdragen. Dus hoe zorgen we er nou voor dat we de vinger aan de pols kunnen houden, zonder dat het altijd een soort achteraf verhaal wordt. Dus ik ben even zoekende van en dat dat kan niet direct nu in het stuk, daar geloof ik niet zo in, dat u dat redt, maar ik zou het college willen uitdagen om daar toch even over na te denken, van hoe neem je nou de raad mee in dit soort besluitvorming? Als het blijkt

		dat dat heel vaak gebeurt of juist niet, dus dat we een middel vinden dat wij als raad kunnen toetsen, gaat dit goed? Daar ben ik naar op zoek. De voorzitter: De wethouder. De heer Kabout: Nou ja, de meest logische vorm daarvoor is natuurlijk een evaluatie. Dat het nieuwe beleid geëvalueerd wordt en dat dan geturfd wordt, om even zo te zeggen, in welke gevallen dat wel en niet gebeurd is en dat dat met de raad gedeeld wordt. Ik ben graag bereid u die toe te zeggen dan bij deze, maar dan zal ik natuurlijk wel ambtelijk even moeten kijken, wat is dan een geschikte periode? En omdat, dat zal wel enige tijd duren. Want dat, dus nou, maar ik zie u instemmend knikken. Dus bij deze heeft u dan die toezegging binnen dat we dat op een geschikt moment zullen evalueren en met u zullen delen. Ja en ten slotte wilde ik nog zeggen, voor zover het nog nodig is, kijk, afhankelijk van het type ontwikkeling zal het aan uw raad worden voorgelegd. Normaal gesproken de grotere woonwijken of nieuwe woonwijken, nieuwe als we echt bestemmingen gaan wijzigen en nieuwe woningen gaan toevoegen, dan gaat het over het algemeen via de raad en ook op die momenten kunt u het natuurlijk ook een mening vormen over, vinden we het überhaupt wenselijk dat op deze plek huizen komen, mede gezien geluid en alle andere factoren die u daar… Dus in die zin heeft u daar ook als raad nog wel, zeker als het gaat om zaken die de wat grotere ontwikkelingen, die via u gaan, heeft u daar altijd nog een vinger in de pap, om het zo maar te zeggen. Even kijken, ten slotte noemde u ook nog dat dat goedkope woningen gaat frustreren. Ik denk dat ik weet waar u op hint, maar dat is uiteraard niet de intentie van het college. Kijk, we hebben nou eenmaal geluidbeleid. We vinden als het om Schiphol gaat, overlast van geluid ook heel belangrijk en daar moeten we natuurlijk consequent in zijn, dat op het moment dat we woningen gaan bouwen, dat we ook kritisch daarnaar kijken en dat geldt voor sociale woningen en dat geldt ook voor de dure. Daar maken wij geen onderscheid in. Tot zover. De voorzitter: Hartelijk dank. Ik kijk of er behoefte is aan de tweede termijn. De heer Buisma. De heer Buisma: Nou, eigenlijk heel kort, voorzitter. Door de beantwoording van het college kunnen we akkoord gaan met het voorstel. De voorzitter: De heer Koster, u nog, wellicht? Nee. Kijk even naar FlorAalsmeer, mevrouw Keessen? Mevrouw Keessen: Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, wij danken ook de wethouder voor de hele duidelijke toelichting en ook de toezegging en wij stemmen ook in met dit voorstel. Dank u wel. De voorzitter: Dan gaan we over naar de besluitvorming, lijkt mij zo. Stemverklaringen? Niet het geval. Wie is er voor dit voorstel? Dat is een ieder. Daarom is het voorstel unaniem aangenomen. Ja, we schieten door de avond. Maar ik stel voor even 5 minuten te pauzeren. En daarna pakken we hem weer op voor de moties vreemd aan de orde van de dag. We schorsen voor 5 minuten.
Rb-12		**Motie Vreemd aan de orde van de dag** De voorzitter: Wij heropenen de vergadering en zijn aangekomen bij de moties: Vreemd aan de orde van de dag. Deze zijn ingediend door de PvdA GroenLinks. Mijn voorstel van de volgordelijkheid is dat ik eerst het woord geef aan de indiener. Vervolgens kijk of er fracties zijn die vragen hebben aan de indiener, daarna vragen we het college te reageren en dan gaan we rustig een tweede termijn in. Kunt u zich daarin vinden? Dat is het geval. Dan geef ik het woord graag aan de heer Buisma. De heer Buisma: Lijkt me een redelijk voorstel, voorzitter. Ja. Het plaatje wat u hier op de camera's ziet, of op de op de tv's, dat is een foto van mijn grootvader en dit is de Flora School direct na oplevering in 1926. Ja, toen stond er één boom voor de deur en mijn grootvader was toen net benoemd als leraar van de school. Dus het is echt heel prematuur. Hij was toen nog

		niet het hoofd, dat kwam een paar jaar later. Hij is als hoofd verantwoordelijk geweest om de tweede verdieping op de school te bouwen. Dat was in de jaren ’30, net voor de oorlog. Maar goed, het kwam in ons familiearchief naar voren en ik vond het wel een aardig plaatje om even mee te beginnen. Want wij hadden hier schriftelijke vragen over gesteld en vorige week donderdag hadden we daar nog geen beantwoording op gehad. Toen deed de situatie zich voor van ja, de termijnen gaan eventueel lopen en als wij gekozen zouden hebben voor het vragen-kwartier, dit is even de techniek van hoe dat dan werkt, dan kunnen de andere fracties niet reageren op de vragen die wij stellen. Dus dan hebben we een gesprek met het college en daar komt dan een eventueel antwoord op, maar dat was het dan en doordat we deze route gekozen hebben, dus de drie moties, geeft dat u allen de ruimte om hier iets van te vinden en eventueel de vraag te stellen aan het college of aan ons als PvdA GroenLinks. Dus vandaar even dat we deze route gekozen hebben. Wij hebben drie moties in aankondiging. De eerste is het behoud van de Flora School zelf, dus dat het gebouw niet gesloopt mag worden. De tweede gaat over de bevoegdheden en dat is dat we een patroon zien over dat er allerlei bouwprojecten in Aalsmeer goedgekeurd worden door het college onder de 25 en dat dat dus langs de raad gaat en niet in de raad komt, dus we worden eigenlijk achteraf geconfronteerd met het feit en we kunnen daar dus niet echt op sturen. En de laatste is dat als je allemaal kleine bouwprojecten in Aalsmeer toe gaat staan, dus allemaal bouwprojecten onder de 25, dat je dan niet je hoeft te houden aan de woonagenda, dus je hoeft je dan niet te houden aan de 30 procent sociale huur, 30 procent midden en 30 procent duur. Maar ja, al die kleine bouwprojecten bij elkaar die doen natuurlijk wel wat. Dat maakt gebruik van ons wegennet, dat maakt gebruik van ons stroomnet, dat maakt gebruik van ons waternet, dus vandaar dat wij een oproep doen om een fonds in het leven te roepen, net zoals Amsterdam, om ook bij de kleine projecten een afdracht of een soort romingsconstructie te creëren, dat ook als je je niet hoeft te houden aan de woonagenda, dat je toch bijdraagt aan de sociale woonvoorraad van Aalsmeer. Wilt u dat ik de moties ook allemaal even met de plichtplegingen, of is dit even afdoende? De voorzitter: Dit is voldoende, want de vorige vergadering waren ze ingediend. Het is heel fijn dat we dan heel even er langs lopen. We gaan ze gewoon stuk voor stuk behandelen. We beginnen bij uw eerste motie. Dat is behoud openbare school aan de Oosteindeweg Flora School, gemeentelijke regie en participatie. Wenst u daar nog wat meer over te zeggen, want anders vraag ik aan de fracties… De heer Buisma: Ik zou het zelfs even andersom willen aanvliegen, voorzitter, met uw welbevinden en ik zou graag een reactie van het college, want die heeft ze ook van tevoren gehad nu, dat het college iets van hun licht over de onderdelen zou kunnen laten schijnen. De voorzitter: En voor de gemakkelijkheid en efficiëntie vergadering, wenst u alle drie de moties tegelijk een korte reactie daarop. De heer Buisma: Ik ben graag voor een efficiënte vergadering, voorzitter. De voorzitter: Ik ga kijken of ik dat goed van elkaar kan scheiden, maar we gaan kijken hoe het uitpakt en maakt het college er een warboel van, dan gaan we scheiden. Goed. Ik geef graag het woord aan het college. De voorzitter: De portefeuillehouder, wethouder Kabout. De heer Kabout: Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, de moties betreffen inderdaad meerdere portefeuilles. Ik zal een deel nu voor mijn rekening nemen en zo de heer Kikkert nog een deel. Voor wat betreft de eerste motie, gaat natuurlijk deels ook over erfgoed, maar het onderwerp, even om daarop in te gaan. Wij hebben natuurlijk gemerkt dat het een hoop heeft losgemaakt, op het moment dat ongeveer een maand geleden de borden daar werden geplaatst over die voorgenomen ontwikkeling. En natuurlijk als college hebben we dat natuurlijk, ja, hebben we daar ook begrip voor, de emoties die dat oproept. Dus dat, laat ik daarmee beginnen, dus dat we daar zeker begrip voor hebben. We hebben, u heeft natuurlijk direct heel veel vragen gesteld en we hebben daar echt even flink wat tijd voor nodig gehad om dat allemaal goed uit

		te zoeken. En dat is dus uiteindelijk toen gelukt en die antwoorden heeft u gisteren allemaal kunnen lezen, vrij uitvoerige antwoorden, denk ik. In het kort komt het er denk ik wel op neer dat we als college hebben we wel, wat mij betreft, alle kaders van de raad hier wel nageleefd. Het gaat om een traject waar tussen deze initiatiefnemer en de gemeente al jarenlang gecorrespondeerd is, plannen gemaakt, aangepast. Zoals u heeft kunnen lezen heeft de gemeente ook van begin af aan ingezet op behoud van het pand en bleek uiteindelijk dat dat technisch niet haalbaar was en is overgestapt op een sloop-nieuwbouw variant. Maar goed, u kunt dat allemaal teruglezen, daar laat ik het dan even bij voor wat betreft de antwoorden die u ook op papier heeft. Ik denk het belangrijkste voor nu is dat, we hebben dus eerst al die antwoorden verzameld en met u gedeeld. We hebben, volgende week, een gesprek met de initiatiefnemer en het lijkt ons goed dat we eerst eens even met de initiatiefnemer, over de hele commotie die is ontstaan en ook om eens te horen hoe hij daar zelf in zit, of wat de mogelijkheden eventueel zijn. Eigenlijk is ons voorstel heel simpel, om dat gesprek eerst eens open in te gaan en u daarover een terugkoppeling te geven en ons verzoek zou dan ook zijn om die motie aan te houden. En dan zou ik graag het woord aan De heer Kikkert door willen geven om het verder… De voorzitter: Ja daar zit zo'n mooie scheiding in dat ik zou zeggen laten we deze even afhandelen. De heer Buisma, over de motie Flora School. De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Even, ik heb begrip, even voor de zin, want ik begrijp dus dat u volgende week een gesprek heeft met de eigenaar van pand of met de initiatiefnemer en dat lijkt me niet een onredelijk verzoek. Dus als u zegt nou, wacht nou even af van wat er uit dat gesprek komt, daar zijn wij gevoelig voor. Wel even afhankelijk van wat de rest van het gesprek hier vanavond met zich meebrengt, uiteraard. Maar wij kunnen ons vinden in die lijn. De voorzitter: Ik zie nog even kort ruggespraak in de fractie, wou u er nog wat aan toevoegen? De heer Buisma: Nou dat is een zijstapje eigenlijk naar de andere twee en dat zou dan zijn wel even hangende fatale termijnen, dus daar graag dan wel even iets van zicht op. Maar goed, als dat gesprek volgende week is zal daar niet zo heel erg snel tegenaan gelopen worden, maar dat we dat wel in de gaten houden, dat als eventuele mensen in bezwaar, dus dat daar niet een ingewikkeldheid in op gaat treden. Dus dat is het enige kanttekeningetje. De voorzitter: Geef ik het college mee. Kan ik daarmee concluderen dat voor nu… Dan komen we zo meteen aan de tweede termijn daarover. Dan gaan we ze zo meteen even afzonderlijk behandelen of wilt u kort reageren, de heer Kuin? De heer Kuin: Nou ja, ik wilde even kort reageren maar eigenlijk ook een vraag stellen. De voorzitter: Laten we dat doen, aan u het woord. Met welke intentie gaat het college het gesprek aan met de eigenaar van het pand? Wethouder Kabout. Nog een vraag. De heer Kabout: Ja, dank, voorzitter. Dat is een hele scherpe vraag dat, die begrijp ik heel goed, maar nog zonder een standpunt. Kijk eigenlijk, wat ik aangaf, we hebben veel begrip voor wat het heeft losgemaakt. Tegelijkertijd is het ook zo dat alles wat in de afgelopen jaren gebeurd is wel in lijn is met het beleid zoals het door de raad is vastgesteld, maar wij willen eerst eens… Voordat wij überhaupt hier een standpunt over innemen, vinden wij het heel verstandig om eerst eens daar een open gesprek met de initiatiefnemer over te hebben. De voorzitter: De heer Kuin. De heer Kuin: Maar, voorzitter, uit de antwoorden op de door PvdA GroenLinks gestelde vragen, schriftelijk, mag ik de conclusie trekken dat er al een aantal keren een gesprek is geweest en dat het college het goed heeft gevonden dat dat plan op poten werd gezet. Dus dat, dat is waarom ik een beetje zeg maar confuus raak, omdat ik niet meer weet wat nu zeg maar de lijn is die het college aan gaat houden met de eigenaren van het pand.

De voorzitter: Toch nog een vervolgvraag, misschien wil de wethouder daar nog even kort op ingaan.

De heer Kabout: Ja, nee, zeker. Ik snap wat u zegt. Kijk, al die gesprekken die hebben ambtelijk allemaal plaatsgevonden. Wij willen nu graag bestuurlijk aan tafel, dus dat ten eerste. En natuurlijk is een relevante ontwikkeling dat, los van het feit dat in de afgelopen jaren conform alle kaders zoals die door de raad zijn vastgesteld, met dat dossier is gewerkt, om het maar even zo te noemen, zijn er gewoon een aantal zaken gebeurd. Namelijk, dat dat er een hoop is losgekomen, er is een petitie door veel mensen getekend en er is een erfgoed verzoek binnengekomen. Dus in die zin zijn dat allemaal ontwikkelingen die wij graag ook eerst eens open op bestuurlijk niveau met de ontwikkelaar willen bespreken. Tot zover.

De voorzitter: We gaan straks wel afconcluderen, we geven eerst het woord aan wethouder Kikkert over het volgende onderwerp en dat gaat over de motie geen villa's zonder visie, laat ieder bouwproject bijdragen aan het sociaal woonfonds. De wethouder.

De heer Kikkert: Ja, voorzitter. Ik pak de moties ‘’geen villa's zonder visie’’ en ‘’sluiproute bouwplannen’’ even samen in mijn beantwoording. November 2024, 14 november, om precies te zijn, is de woonvisie vastgesteld. In die visie zijn de kaders voor gebiedsontwikkeling opgenomen en één van die kaders betreft de bouw van sociale en betaalbare woningen, percentages die daarbij horen zijn 35 procent en 32 procent en dan geldend vanaf een project vanaf 25 woningen. Dat betekent dus ook dat in gebiedsontwikkeling met een grotere omvang dan die 25 woningen, het percentage duurdere woningen is verlaagd van 45 naar 33 procent. Het college wijkt niet af van de woonvisie, bij projecten kleiner dan die 25 woningen. Maar los daarvan is dus de ruimte om sociale en betaalbare woningen te bouwen met diezelfde woonvisie vergroot. Ook nog, omdat het aantal van 50 die in de oude woonagenda stonden, in de woonvisie is verlaagd naar 25. En het college ziet daarmee voldoende kansen om in gebiedsontwikkelingen, mooie aantallen sociale en betaalbare woningen te bouwen. De woonvisie wordt in 2026 geëvalueerd en dat is voor het college het moment om nog eens goed te kijken naar de kaders en uitgangspunten en dus ook het moment om te kijken naar het instellen van een fonds.

De voorzitter: Een interruptie van de heer Buisma.

De heer Buisma: Dank u wel, voorzitter. Ja. In de motie haal ik vier onderdelen aan, of eigenlijk vier bouwprojecten aan, waar in alle gevallen onder de 25 opeens aangekondigd zijn. Zou het college daar een paar zinnen aan kunnen wijden, van hoe het nou toch kan, dat er dan opeens na vaststelling woonvisie, allerlei bouwprojecten, zoals Prénatal, het gebied Colijn, dus we dwalen af. Kijk, ik snap dat u juridisch gelijk heeft, maar ik ben even op zoek naar de morele of bestuurlijke weging die u doet.

De heer Kikkert: Nee, ik snap uw vraag, maar dat is een vraag die ruimtelijk ordeningstechnisch beantwoord zou moeten worden en dat wil de heer Kabout, de portefeuillehouder ruimtelijke ordening, graag doen.

De voorzitter: Dan wisselen we even van portefeuillehouder, wethouder Kabout.

De heer Kabout: Ja, inderdaad. Waarom ook niet, he? We hebben nog tijd. Nou, kijk, het is zo dat… Kijk, nee, maar ik snap de vraag wel, want er zijn natuurlijk diverse projecten die opeens, die waarvan u soms opeens ziet dat daar gebouwd gaat worden en dan denkt u misschien, ja, hoe kan dat eigenlijk? Ik kan me niet herinneren dat ik daar als raadslid ook wel eens een besluit over heb genomen, maar dat kan ik me heel goed voorstellen. Maar dat heeft er ook mee te maken dat, we hebben natuurlijk verschillende situaties, soms is bijvoorbeeld sprake van een gemengde bestemming. En als er sprake is van een gemengde bestemming en ergens zit bijvoorbeeld al vele jaren een winkel en in één keer ziet u een bouwbord staan dat daar woningen komen, ja, dat kan, als het bijvoorbeeld een gemengde bestemming is. Dan is het zo

		dat binnen het bestemmingsplan zo'n ontwikkeling gewoon mogelijk is, dan heeft u daar als gemeenteraad in feite geen zeggenschap over. Tenzij u bij het vaststellen van die bestemmingsplannen vindt dat u strakker wil bestemmen en minder flexibiliteit. Dat is ook altijd een keuze, maar ook dat heeft weer nadelen, dat is de bekende afweging die u bij het vaststellen van bestemmingsplannen heeft. Hoeveel flexibiliteit wilt u wel of niet bieden? Maar iets anders is ook de onderliggende vraag van de informatie, denk ik, ik denk dat u daarop wilt doorvragen, hoe zit het dan met het informeren daarover? Nou, ik kan mij herinneren dat vanuit de VVD fractie, de heer Van der Zwaag heeft een enige tijd geleden ook gevraagd van, neem ons nou ook af en toe mee met de kleinere bouwplannen. We hebben dat toen ook bij, we hebben hier, ieder halfjaar hebben we hier een presentatie voor u van de diverse woningbouwprojecten in onze gemeente en daar hebben we toen ook een lijst aan toegevoegd met de kleinere projecten. Dat wilden we eigenlijk deze keer ook weer doen. De voorzitter: Wethouder… De heer Kabout: Kan ik afronden? De voorzitter: Ja, kort afronden, anders wil ik graag de interruptie aan de heer Buisma geven. De heer Kabout: Ik was bijna klaar. De voorzitter: Dan geef ik u alle ruimte, want volgens mij hebben we toch genoeg tijd vanavond. De heer Kabout: Dus die stond eigenlijk al in de planning van volgende week, maar die is doorgeschoven, vanwege de volle agenda. Maar in de eerstvolgende, commissie daarop, willen we u graag weer de presentatie over projecten geven, waar ook op dit soort vragen, als u gewoon die informatiebehoefte heeft, daar ook op in kunnen gaan. Tot zover. De voorzitter: Oké, dat was nog een goed punt. De heer Buisma. De heer Buisma: Ja, dank u wel, voorzitter. Wat ik even zou willen inbrengen, we hebben hier niet heel lang geleden over de Hornweg een gesprek gehad en toen was ik één van degenen die zei van, ja, voorzitter, moeten we nou echt een gesprek hebben over of twee woningen op één perceel mogen? Dus ik zie het spanningsveld wel, van waar zou je als raad nog wel en waar als raad niet over willen gaan? Maar dit kernpunt raakt u net eigenlijk kort aan, van dat we niet verrast worden op het moment dat er in een beschermd dorpsgezicht gebouwd gaat worden, of dat er op een gebied waarvan wij zeggen, nou, daar stond 100 jaar een winkel en opeens staan daar 24 woningen gepland. Dus dat is wat anders als de discussie, want ik vind die discussie overigens ook nog steeds wel heel goed om te voeren, over waar ga je als raad over en waar ga je als college over? Ik zou er een warm pleitbezorger voor zijn om dat aan het begin van iedere raadsperiode gewoon tegen het licht te houden, maar dit raakt een ander onderdeel, van hoe zorg je ervoor dat je elkaar niet verrast? Dus dat was eigenlijk meer de aanzet hiertoe. De voorzitter: Ik denk dat wethouder Kikkert vervolgt met de beantwoording? Dat is het geval. De heer Kikkert: Ja, ik ga verder waar ik gebleven was. En dat was bij de evaluatie van de woonvisie in 2026. Dan kijken we dus ook naar de mogelijkheden om een fonds in te stellen en eigenlijk vindt het college om nu tussentijds aanpassingen te gaan plegen, dat kost capaciteit, terwijl wij juist bezig zijn nu met de uitvoeringsagenda van de woonvisie en dat is dermate capaciteit van omvang dat dat in gevaar komt en daarmee is de motie niet uitvoerbaar. En overigens kom ik ook nog even terug op het beschermd stads- en dorpsgezicht, die staan in omgevingsplannen en afwijkingen daarvan, met uitzondering van kleine inwendige verbouwingen, zijn gewoon aan de raad voorbehouden. De voorzitter: We gaan in reactie naar de indiener. De heer Buisma.

		De heer Buisma: Ja, dus technisch niet uitvoerbaar, maar in 2026 wel. Dat lijkt me een rare zin. Maar, op het moment dat we zoiets in zouden voeren levert dat gewoon plat gezegd geld op, want opeens zal je moeten afdragen als projectontwikkelaar op kleine projecten, dus ik snap niet helemaal de argumentatie die hier volgt. Op het moment dat je namelijk aan ontwikkelaars geld gaat afromen, dan wordt die pot gevuld en dus wordt ook de ambtelijke capaciteit betaald. Maar goed, ik hoor ook wat u zegt. Ik zou dan andersom het verzoek willen neerleggen zoals u uw collega net de vraag hoorde stellen van hou hem dan even aan, dat had ook een elegantere weg geweest. De voorzitter: Zullen we de wethouder vragen nog kort namens het college te reageren? Ja. Wethouder Kikkert. De heer Kikkert: Ja, hou even aan. Ja, tot wanneer zou ik dan zeggen? Houdt u hem dan aan tot 2026, de evaluatie? Ik denk niet dat dat de bedoeling is. Nee, wat ik gezegd heb. Dat kost gewoon ambtelijke capaciteit om één zo'n regeling op orde te brengen, of in het leven te roepen, maar dat kost ook gewoon ambtelijke capaciteit om dan aan zo'n afromingsregeling te beginnen. Dus in die zin, ik zeg ook niet dat we volgend jaar zo'n regeling in het leven gaan roepen, ik zeg alleen dat we het meenemen bij de evaluatie van de woonvisie. De voorzitter: Daarbij doet het college volgens mij dan het voorstel om in de geest te kijken of hiernaar gehandeld kan worden, bij de evaluatie van de woonvisie. Dat kunnen we eigenlijk zien als een soort toezegging. De heer Van Willegen. De heer Van Willegen: Ja, voorzitter. Ik maak een klein beetje bezwaar wat u zegt, want u zegt nu dat het college gaat kijken in '26 of dit eventueel mogelijk is, of dit toe te passen is. Volgens mij is ten eerste de motie nog niet aangenomen en ten tweede is het maar de vraag of deze raad dat wel wil. Dus ik vind het enigszins voorbarig om te zeggen dat het college dit meeneemt bij de evaluatie. De voorzitter: Nee, ik hoor wat u zegt, maar ik heb de wethouder letterlijk horen zeggen dat die het betrekt bij de evaluatie van de woonvisie. Het college werkt wel in dualisme, dus die bepaalt zelf zijn eigen agenda. Zo is het ook, dus laten we dat wel even helder hebben bij elkaar, maar u als raad mag natuurlijk daar ook zeker wat van vinden. Zo zal die … ook in elkaar zitten. Dus in die zin zit hierin wellicht een spanning, maar u kunt er natuurlijk alles van vinden in uw termijn. Wenst u te reageren op de motie? De heer Van Willegen. De heer Van Willegen: Nou, dank u wel, voorzitter. Mag ik meteen als eerste reageren, begrijp ik. Dan gaan we ook motie één nog bespreken of is dat aangehouden? Dan gaat hij later bespreken besproken worden, of niet? De voorzitter: Ja, even goed voor de administratie, De heer Buisma, de Flora School. De heer Buisma: Ja, voor alsnog aanhouden, dus even gezien het verzoek van het college doet: wacht nou volgende week even af en dat daar kunnen wij ons in vinden. De voorzitter: Ja, dus het gaat om de twee andere moties, De heer Van Willegen. De heer Van Willegen: Dank u wel. Ja, die volgende motie, de motie geen villa's zonder visie... Ik snap de Partij van de Arbeid en GroenLinks best wel, want we hebben hier een woonvisie aangenomen en daar is de raad in grote meerderheid voor geweest, behalve de Partij van de Arbeid en GroenLinks. Dus wat hun gebruikelijk is, we hebben het wel meer gehad met de 500 appartementen die ze willen bouwen, ook zoiets, dat komt voort uit hun eigen gedachte. Maar het heeft niks met de woonvisie te maken en dit ook, de woonvisie hebben wij goedgekeurd, daar gaan we naar handelen. Wat de Partij van de Arbeid doet, weer, om te kijken om de woonvisie aan te passen aan hun stijl. Prima, maar dat is nou precies waarom wij een woonvisie vastgesteld hebben. Dus wij blijven voorlopig op die woonvisie zitten en dat betekent dat alle woningen onder 25 stuks, gewoon daar niet aan hoeven voldoen. Dus dat is de eerste. Stop de

		sluiproute, ja daar is het CDA echt geen voorstander van. Kijk, ook hier geldt weer voor, wat de één krijgt, moet de ander betalen. Dus dat wil zeggen dat alles aan de andere kant gewoon weer duurder gaat worden om dit soort dingen te gaan betalen. Nou, het CDA is voor sociale woningbouw en dat hebben we ook in de woonvisie vastgelegd, dat dat inderdaad een percentage van 35 procent wordt. Dat is echt wel heel hoog hoor, dus daar moet iedereen al aan voldoen. Dus het CDA is ook voor deze motie geen voorstander. De voorzitter: Ik kijk even rond of er nog meer overwegingen zijn. Absoluut Aalsmeer, de heer Koster. De heer Koster: Ja, dank u, voorzitter. Ja, ik wou me graag aansluiten bij de woorden van de heer Van Willegen, dat de afdrachten die bij het woonfonds op basis van de ene motie natuurlijk een kosteneffect heeft op de bouw binnen de projecten, dus dat is wel een nadeel daarvan. Overigens hadden wij ook in de voorbespreking binnen de fractie op beide moties genoteerd van: Kijk naar de woonvisie 2024, 2030. De evaluatie staat gepland voor 2026 en dan heb je alle ruimte om het initiatief te nemen als je de evaluatie niet wilt afwachten en binnenkort met een met een voorstel gaat komen, of je wacht de evaluatie af en komt op dat moment met voorstellen om de woonvisie te veranderen, waar we nog niet zo heel lang geleden mee hebben ingestemd. De voorzitter: De heer Bouwmeester, VVD. De heer Bouwmeester: Ja, dank u, voorzitter. Ook wij kunnen kort zijn, CDA heeft al wat gezegd, AA heeft al wat gezegd. De woonvisie is voor ons inderdaad leidend. Wij wachten 2026 af maar ook de uitgebreide beantwoording en de toelichting net van de wethouder die geven ons de overtuiging dat het niet verstandig is om op dit moment voor te stemmen. Wij stemmen dus tegen. De voorzitter: Nog anderen in reactie? FlorAalsmeer, Mevrouw Keessen. Mevrouw Keessen: Ja, dank u wel, voorzitter. Het is ons inderdaad ook opgevallen afgelopen maand dat er heel veel kleine projecten in Aalsmeer zijn voor appartementencomplexen en eerlijk gezegd is dat ons een doorn in het oog, omdat dit de samenleving niet dient. Het worden geen appartementen voor ouderen, waardoor er ook geen doorstroming zal zijn en dat vinden wij heel erg jammer. Afgelopen dinsdag hadden wij een werksessie en ik weet niet meer wie het zei, maar er was iemand die zei dat het wel altijd mogelijk is om terug te komen op een besluit en dat stemde ons hoopvol, dat je met voortschrijdend inzicht wel degelijk een besluit met elkaar kunt aanpassen. Dus dat schoot mij net heel erg te binnen. Ja, in die zin zijn wij wel voor de twee moties die nu worden ingediend. Dank u wel. De voorzitter: Dan geef ik het woord weer… Nee, aan de heer van der Tol, D66. De heer van der Tol: Dank u wel, voorzitter. Wij hechten ook aan de evaluatie van de woonvisie in 2026 en de versie die er nu ligt. Wat het fonds betreft, dat kan dan ook bediscussieerd worden. Daarnaast stellen we wat vraagtekens bij het woonfonds en of we ons niet te snel rijk rekenen. De uiteindelijke bedragen die op ons terechtkomen, zou op de schaal van Aalsmeer niet zo groot zijn dat we echt een woningbouwprogramma of project ervan neer kunnen zetten. In combinatie met de evaluatie van de woonvisie zouden ook andere financieringen beschouwd moeten worden, om het compleet te krijgen. Dat is aanvulling op de tweede motie. De motie rond de sluiproutes, de manier waarop wij daartegenaan kijken, is dat die sluiproute niet bestaat. In die zin, wij hebben die bevoegdheden gegeven en staan ook in de woonvisie vastgelegd, dus in die zin wordt gewoon de woonvisie gevolgd, bij minder dan 25 woningen. Natuurlijk kan dit ook in de evaluatie meegenomen worden. De voorzitter: De heer Buisma.

De heer Buisma: Kijk, ik ben heel blij met de antwoorden van mijn collega's, want juridisch klopt het. U heeft allemaal helemaal gelijk, maar dat is een vorm van ont-democratisering wat u hier toepast. Want u houdt op geen enkele manier nu rekening, op moment dat het gevoelige bouw betreft. Dus als een school gesloten wordt, zegt u, nou de regels zijn gevolgd, dus prima. En dat is nou precies de reden waarom we hier ons druk over gemaakt hebben. Op het moment dat we een beschermd dorpsgezicht hebben vastgesteld en het college kan hier het besluit nemen om daarvan af te wijken, in hoeverre hebben we dan een beschermd dorpsgezicht vastgesteld met elkaar?

De voorzitter: We hebben een interruptie van de heer Kuin.

De heer Kuin: Dank u, voorzitter. De heer Buisma legt ons woorden in de mond die we absoluut niet hebben uitgesproken. Ik zou dat graag gecorrigeerd zien...

De voorzitter: Dat ging daarover, ik neem aan het uitgangspunt, als er, stel, een karakteristieke school tegen de vlakte gaat voor nieuwbouw...

De heer Buisma: Maar wellicht loens ik een beetje, want ik dacht dat ik net een andere…

De voorzitter: De heer Buisma.

De heer Buisma: Sorry, voorzitter. Wellicht loens ik een beetje, want het kan zijn dat ik net een ander woordvoerder hoorde praten, klopt dat? Die zei net wat anders en volgde het CDA hierin.

De voorzitter: Ja, maar zoals het gaat heeft ieder raadslid zijn eigen zeggenschap in de raad en de heer Kuin reageert hier natuurlijk op. Misschien wilt u het nuanceren? Wilt u daarop reageren?

De heer Buisma: Maak even mijn verhaal af, voorzitter. Want wat ons punt nou precies is...

De voorzitter: Wacht even, want we hebben eerst nog een tussenliggende interruptie van de heer Van Willegen, om het even ordentelijk met elkaar goed te doen. Dan ga ik er vanuit dat u zo meteen reactie meeneemt voor de heer Kuin. De heer Van Willegen.

De heer Van Willegen: Dank u wel, voorzitter. Ik verbaas me over de eerste zinnen van De heer Buisma. Die zegt, wij gaan ons hier aan de regels houden. Nou, laten we dat alsjeblieft inderdaad doen ja, aan de regels houden. Ik zie hier een soort opstand dat we niet meer aan de regels moeten houden, maar moeten we gaan doen wat we graag zelf willen. Ik vind dat bijzonder als de raad dat vertelt.

De voorzitter: De heer Buisma, gaat u verder.

De heer Buisma: Kijk, juist op het moment dat iets een maatschappelijke impact heeft, hoort er een politieke weging plaats te vinden. En op het moment dat we ervoor kiezen om dat dus procedureel weg te redeneren, dan maak je het jezelf wel heel ingewikkeld. Dus op het moment dat we daar dus op geen enkele manier een soort handrem voor onszelf inbouwen… Ik heb ook net de opmerking gemaakt, ga nou alsjeblieft niet al die beleidsbevoegdheden die we overgedragen hebben, weer onder de loep nemen, doe dat aan het begin van een periode. Maar op het moment dat daar dus in gevallen, zoals een beschermd dorpsgezicht, zoals een karakteristiek gebouw of een beeldbepalend gebouw, in een lint, iets plaatsvindt waarvan we met elkaar zeggen: Nou, is dat nou precies wat we willen? Is dat het moment dat we het gesprek moeten voeren, van zijn die procedures dan nog wel goed en dan hebben we dus een informatieprobleem en dat is wat anders dan dat we dat besluit gaan terugdraaien, want ik snap wat u zegt, dat u zegt nou, maar de bevoegdheid is van het college, dus hou hem daar. Ik ben op zoek, maar hoe zorgen we ervoor dat we wel geïnformeerd worden en niet verrast worden op het moment dat zoiets plaatsvindt en wij van niets weten. Dus ik vind dat een

spanningsveld en ik zou graag willen dat u daar een reactie op geeft. En als u zegt, nou joh, we hebben dit afgesproken en het is goed zo, dat is ook een keuze, maar dat is niet de onze.

De voorzitter: Ik wil even een element inbrengen voordat hierin verder gaat. Er zitten een aantal veronderstellingen in, die ik wel even moet verduidelijken. Aanvragen, zoals betrekking hebbende op de Flora School, wordt ook het college door verrast omdat we bij wet mogelijkheden creëren en als er een aanvraag wordt ingediend, wordt die ambtshalve in behandeling genomen en dan achteraf kan het heel pijnlijk zijn, maar ja, omdat we die bevoegdheid wel gecreëerd hebben, is ook het college dan verrast. En als het college verrast is, ja, dan is vanzelfsprekend de raad natuurlijk ook verrast. Dus het element is wel even goed om mee te wegen dat je niet in alle gevallen aan de voorkant kan komen. Maar u stelt de vraag aan de heer Van Willegen. Misschien goed om nog even de heer Van Willegen te laten reageren.

De heer Van Willegen: Ja, dank u, voorzitter. Ik snap wat de heer Buisma bedoelt, maar uiteindelijk is het zo, dat dit geen beschermd dorpsgezicht is, waar we nu over praten. Dus daar hebben we ook in die zin niet zoveel over te zeggen. Kijk, ik vind dan ook als je dan later komt, als alles rond is en gaat zeggen van, ja, maar dat dit mogen we niet doen. Ja, dan ben je eigenlijk gewoon te laat. Dus als jij vindt dat er in Aalsmeer gebouwen zijn die jij onder een beschermd dorpsgezicht zou willen hebben. Dan zou ik zeggen, fiets rond van de week en dien volgende week een lijstje in met beschermd dorpsgezichten en dan gaan we in de raad hierover praten, of die toegevoegd kunnen worden aan het beschermd dorpsgezicht. Dit is gewoon eigenlijk een te late reactie op een gebouw, dat op zich wel heel mooi is, zeg maar, maar ook weer niet van origine, zeg maar, om het zo maar te zeggen.

De voorzitter: Mag ik misschien even helpen hier woorden aan te geven, want ik proef eigenlijk behoefte bij de PvdA om te kijken hoe je informatiepositie met elkaar versterkt, hoe je projecten kunt analyseren. We constateren eigenlijk met elkaar dat het in deze gevallen erg moeilijk is om dat aan de voorkant te doen. Dat zullen we dus aan de achterkant moeten doen en misschien is de vraag aan het college, kun je daar niet een moment voor inplannen om terug te kijken op, welke projecten hebben we gehad en hebben we nou gekregen wat we eigenlijk met elkaar beoogd hebben. Als ik dat zo even vrij mag vertalen? Goed, de heer Kuin.

De heer Kuin: Ja, voorzitter, want anders dreigt het toch een discussie te worden die gaat verzanden, terwijl de motie aangehouden wordt, gaan we het er wel inhoudelijk over hebben. Maar misschien moeten we dan gewoon toch even afwachten dat het college gesproken heeft met de eigenaren en daarna nog een keer een leuke fikse discussie over dit onderwerp voeren.

De voorzitter: Altijd goed, maar ik hoor dus even over de andere moties, er zit een gedachtegang achter. Zal ik de vraag nog even bij het college neerleggen of in retroperspectief wellicht geëvalueerd kan worden en dat wellicht tot aansturing in de toekomst leidt. De portefeuillehouder. Ik kijk even welke opstaat. Laten we beginnen bij wethouder Kabout, want het gaat over vergunningverlening en niet zozeer over visie.

De heer Kabout: Ja, een mooie poging van u, voorzitter, om het proces te helpen, maar ik raak er eerlijk een klein beetje van in verwarring. Maar volgens mij was uw suggestie dat wij ook terugkijkend over projecten gaan informeren. Wat ik volgens mij net heb voorgesteld, is dat wij… We hebben sowieso met de afspraak dat we één keer per halfjaar u hier een update geven van de woningbouwprojecten en volgens mij hebben we toegezegd dat we daar ook een overzicht geven van kleinere projecten. En ik denk dat we, mede aan hand daarvan, ook eventueel kunnen kijken van, nou, vinden we dan terugkijkend dat er iets niet goed is gegaan en willen we vooruitkijkend iets veranderen. Ik denk dat we op die manier wel kunnen oplossen met elkaar.

De voorzitter: De heer Kuin.

De heer Kuin: Ik hoor De heer Kabout zeggen dat we ieder halfjaar even gaan kijken wat voor leuke projecten er in de pan zitten. Maar laten we het dan proberen zo te organiseren dat het

		dan over projecten gaat die nog niet vergund zijn, want anders is het een beetje achteraf geleuter, waar we niks aan hebben, De voorzitter: Ik begrijp die opvatting, het lastige alleen is… Ik stel voor dat de portefeuille-houder daar op een later moment op terugkomt, hoe we dat met elkaar nou precies moeten doen. De heer Buisma. De heer Buisma: Ja, voorzitter, dus als ik daar dan iets meer woorden aan mag wijden, op het moment dat het college dat voorstelt, kunnen we die motie ook intrekken. De voorzitter: Bij deze volgens mij gedaan en welke betreft het dan? Motie twee of drie? De heer Buisma: Sluiproutes. De voorzitter: Dat betekent dat in principe nu nog de: ‘’geen villa's zonder visie’’ overeind staat. Klopt dat? De heer Buisma: En gezien daar de toezegging van de wethouder om daar in 2026, weliswaar een andere, ziet de wethouder er iets anders uit, vermoed ik, dat er dan een evaluatie gaat plaatsvinden. Daar kunnen wij ons ook in vinden, dus trekken wij de motie in. De voorzitter: Goed, ja, ik hoorde een aantal raadsleden heel stellig zeggen, daar gaan we met elkaar in 2026 over praten. U begrijpt wel, u moet zich dan is verkiesbaar stellen, gekozen worden, dus ik roep u van harte op om dat te doen en dan gaan we een hele mooie verkiezing in. Goed, de heer Buisma, daarmee verdwijnen de drie moties voor nu van de agenda. Ja? Goed.
Rb-13		**Vragenkwartier** Van dit agendapunt wordt geen gebruik gemaakt.
Rb-14		**Sluiting** De voorzitter: Dat betekent dat we het einde gekomen zijn van deze genoeglijke avond. Ik wens u een prettig vervolg en besluit de vergadering.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 22 mei 2025.

, voorzitter

, griffier

Gemeente Aalsmeer

LIJST INGEKOMEN STUKKEN periode 26 maart 2025 t/m 20 mei 2025

A. Post van het college of burgemeester aan de raad: Raadsbrieven		
	Betreft	Voorstel agendacommissie
1.	20250325 Raadsbrief aankondiging vertrek wethouder Willem Kikkert	Raad voor kennisgeving aannemen
2.	20250425 Raadsbrief inzake 2e voortgang Motie watertappunten	Raad voor kennisgeving aannemen
3.	20250325 Raadsbrief Bedrijventerreinenstrategie MRA	Raad voor kennisgeving aannemen
4.	20250401 Raadsbrief terinzagelegging concept-evenementevisie en concept-locatieprofielen Aalsmeer	Raad voor kennisgeving aannemen
5.	20250408 Raadsbrief_Onderwijs- en ontwikkelagenda 2025-2027	Raad voor kennisgeving aannemen
6.	20250408 Raadsbrief netcongestie Gemeente Aalsmeer	Raad voor kennisgeving aannemen
7.	20250415 Raadsbrief vervolg kerkenvisie Aalsmeer	Raad voor kennisgeving aannemen
8.	20250415 Raadsbrief Procesverloop Zwembad De Waterlelie	Raad voor kennisgeving aannemen
9.	20250513 Raadsbrief voortgangsrapportage regioaanpak huiselijk geweld, kindermishandeling en seksueel geweld 2025 Aalsmeer	Raad voor kennisgeving aannemen
10.	20250513 Raadsbrief inzake voortgang aanbevelingen rekenkamer 2025	Raad voor kennisgeving aannemen
11.	20250513 Raadsbrief jaarstukken Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland 2025	Raad voor kennisgeving aannemen
12.	20250516 Raadsbrief Voortgangsnota 2024 Metropoolregio Amsterdam	Raad voor kennisgeving aannemen

B. Post van het college of burgemeester aan de raad: Memo's / beantwoording van vragen		
	Betreft	Voorstel agendacommissie
1.	20250401 Memo 32 Beantwoording raadsvragen GL-PvdA Oude School Oosteinderweg	Raad voor kennisgeving aannemen
2.	20250415 Memo 33 beantwoording schriftelijke vragen GL PVDA inzake Masterplan Energie	Raad voor kennisgeving aannemen
3.	20250415 Memo 34 beantwoording technische vragen AA inzake VCP	Raad voor kennisgeving aannemen
4.	20250415 Memo 35 beantwoording technische vragen GroenLinks PvdA inzake VCP	Raad voor kennisgeving aannemen
5.	20250415 Memo 36 beantwoording technische vragen D66 inzake VCP	Raad voor kennisgeving aannemen
6.	20250416 Memo 37 Beantwoording vragen uit de beeldvormende commissie M&B van 10-04-2025 inzake de jongerenraad	Raad voor kennisgeving aannemen
7.	20250506 Memo 38 Beantwoording schriftelijke vragen AA tekorten jeugdzorg en juridische procedure 2025	Raad voor kennisgeving aannemen
8.	20250513 MEMO 39 Afhandeling toezegging oordeelsvormende commissie Ruimte van 6 mei	Raad voor kennisgeving aannemen

Gemeente Aalsmeer

	2025 - reactie college inzake snelheidsregime legmeerdijk n.a.v. VCP	
9.	20250513 MEMO 40 afhandeling toezegging uit oordeelsvormende commissie Ruimte van 6 mei 2025 - Reactie college op suggesties FlorAalsmeer inzake VCP	Raad voor kennisgeving aannemen

C. VNG Ledenbrieven		
	Betreft	Voorstel agendacommissie
1.	20250326 VNG Ledenbrief 25-017 gevolgen cyberbeveiligingswet voor gemeenten	Raad voor kennisgeving aannemen
2.	20250411 - Lijst van documenten bij besluit op Woo verzoek over ontvangst geschenken aan oud-staatssecretaris Toeslagen en Douane - Besluit op Woo verzoek over ontvangst geschenken aan oud-staatssecretaris Toeslagen en Douane - Documenten bij besluit op Woo verzoek over ontvangst geschenken aan oud-staatssecretaris Toeslagen en Douane	Raad voor kennisgeving aannemen
3.	20250415 VNG ledenbrief Inzet VNG voor Overhedenoverleg	Raad voor kennisgeving aannemen
4.	20250418 VNG ledenbrief Uitkomsten Overhedenoverleg en voorjaarsnota	Raad voor kennisgeving aannemen
5.	20250425 Lbr. 25019 - Ledenraadpleging Eindresultaat Cao Gemeenten 2025-2027	Raad voor kennisgeving aannemen
6.	20250424 VNG ledenbrief 2025-020 -plaatsing van trafohuisjes	Raad voor kennisgeving aannemen
7.	20250513 VNG Ledenbrief 2025-021 ledenraadpleging eindresultaat cao aan de slag 2025	Raad voor kennisgeving aannemen
8.	20250514 VNG ledenbrief 2025-022 – bekendmaking voorgedragen kandidaten vng-bestuur en commissies	Raad voor kennisgeving aannemen

D. Post van burgers en instanties:		
	Betreft	Voorstel agendacommissie
1.	Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 92	Raad voor kennisgeving aannemen
2.	20250327 Vervoerregio Amsterdam Kadernota 2026	Raad voor kennisgeving aannemen
3.	20250328 Mail van inwoner over veiligheid Aalsmeerderweg	In handen stellen college
4.	20250331 Brief inwoner over openbaar vervoer in Aalsmeer	In handen stellen college

Gemeente Aalsmeer

5.	20250401 Hoogheemraadschap van Rijnland - handreiking voor politieke partijen verkiezingen - Leven met water pamflet	Raad voor kennisgeving aannemen
6.	Omgevingsdienst Behandeling in raden/staten van de jaarstukken van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	Voor advies in handen stellen van het college
7.	Bericht van Armoedefonds over onderzoek lokaal Armoedefonds - Stijging van armoede te zien in praktijk	Raad voor kennisgeving aannemen
8.	20250403 Vervoerregio Amsterdam Regioraadsbrief Voortgangsrapportage EBS – februari en eerste helft van maart 2025	Raad voor kennisgeving aannemen
9.	20250403 mail van inwoner De tien(plus) geboden voor Aelsmeerders broodnodig	Raad voor kennisgeving aannemen
10.	20250403 Brief Provincie Noord-Holland - Financiële positie 2025 D25-149113	Raad voor kennisgeving aannemen
11.	20250414 Mail inwoner, dringende oproep tot maatregelen en opschorting reconstructie Legmeerdijk – Bachlaan (Aalsmeer)	In handen stellen college
12.	20250415 Maandelijks MRA Raads- en Statenleden bericht – editie 93	Raad voor kennisgeving aannemen
13.	20250415 Bewoners Stommeerweg 115-137	Raad voor kennisgeving aannemen
14.	20250415 gemeente Katwijk passend en veilig leerlingenvervoer	In handen stellen college
15.	20250415 Koninklijk besluit herbenoeming G.E. Oude Kotte	Raad voor kennisgeving aannemen
16.	20250417 Provincie Noord Holland begrotingscirculaire 2026-2029	Raad voor kennisgeving aannemen
17.	20250417 Brief stichting Alliantie vrijwillige schuldhulp met bijlage	Raad voor kennisgeving aannemen
18.	20250422 Ontslagbrief wethouder Kikkert	Raad voor kennisgeving aannemen
19.	20250422 Inwoner betreft verstrek Wmo hulpmiddelen zonder tussenkomst gemeente	Raad voor kennisgeving aannemen
20.	20250424 Raden in verzet, persbericht	Raad voor kennisgeving aannemen
21.	20250424 Kinderpardon NU, kinderpardon	Raad voor kennisgeving aannemen
22.	20250425 GR VrAA, financiële stukken VrAA	Voor advies in handen stellen van het college
23.	Artikel van inwoner over Sabotage (versie 2)	Raad voor kennisgeving aannemen
24.	Vervoerregio Amsterdam Concept-Jaarstukken 2024	Voor advies in handen stellen van het college
25.	20250501 Mail van inwoner over Problematiek Aalsmeer busstation	In handen stellen college
26.	Stichting ANDERS Jaarverslag 2024	Raad voor kennisgeving aannemen
27.	20250508 Brief Rekenkamer Aalsmeer aan raad - start onderzoek	Raad voor kennisgeving aannemen
28.	20250527 Agenda regioraadsvergadering Vervoerregio Amsterdam	Raad voor kennisgeving aannemen
29.	20250515 Brief van inwoners - Stommeerweg naar GOW30 aan gemeenteraadsleden	Raad voor kennisgeving aannemen

Gemeente Aalsmeer

E. Overige stukken ter informatie (leesmap /niet digitaal beschikbaar)		
	Betreft	Voorstel agendacommissie
1.		

Namens het presidium,

De griffier, De voorzitter,

H.R.E. Hofland mr. G.E. Oude Kotte

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido) <gido.oudekotte@aalsmeer.nl
18/03/2025 20:46:39 CET
ID: cea9ca2b-6110-45b6-9e16-aa94dba8f3a8
Auth: Scribble

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Simonse, P. (Petra) <petra.simonse@aalsmeer.nl>
18/03/2025 20:44:03 CET
ID: cea9ca2b-6110-45b6-9e16-aa94dba8f3a8
Auth: Scribble

Zaaknummer:	Z24-125539	
Voorstel van:	college van burgemeester en wethouders	**Behandelend ambtenaar:** Petra Vermond 020-5404286 p.vermond@amstelveen.nl Stedelijke ontwikkeling
Datum:	18 maart 2025	
Portefeuillehouder:	wethouder mr. L.B. Kabout	

Onderwerp

Vaststellen TAM-Omgevingsplan hoofdstuk 22b-Uiterweg 351ws

Raadsbesluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. het TAM-Omgevingsplan hoofdstuk 22b-Uiterweg 351ws, met bijbehorende toelichting en bijlagen, als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0358.TAMOP22b-VG01, gewijzigd vast te stellen;
2. te bepalen dat voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van de ondergrond welke is ontleend aan de Topografie BGT met datum 27 februari 2024.

Samenvatting

Het voornemen bestaat om de huidige woonark aan het adres Uiterweg 351 te verplaatsen, te vervangen en te vergroten.

Doel

Voor de verplaatsing en vergroten van de woonark dient het omgevingsplan te worden gewijzigd zodat het aantal ligplaatsen niet toeneemt. Dit doen we middels een tijdelijke alternatie maatregel (TAM) Omgevingsplan.

Prestatie

Het ‘TAM-Omgevingsplan hoofdstuk 22d – Uiterweg 351ws’ vaststellen.

Voorgeschiedenis en context

Van oudsher bevinden zich in de gemeente vele woonarken. Om met een woonark een ligplaats in de gemeente te mogen innemen en op een woonark te mogen wonen of recreëren is een vergunning nodig. Het toetsingskader was voorheen in de Algemene plaatselijke verordening opgenomen. Gebleken was dat op grond hiervan de woonarken onvoldoende kunnen worden gereguleerd. Om die reden is op 19 december 2013 het bestemmingsplan "Woonarken" vastgesteld. Dit bestemmingsplan gaf in samenhang met de APV en een nieuwe verordening voor woonarken, een actueel en effectief instrumentarium bieden om de woonarken voldoende te kunnen reguleren.

In het toen geldende structuurvisie Noord-Holland 2040 lag de bestaande woonark Uiterweg 351ws buiten bestaand bebouwd gebied. Om die reden was een kleinere woonark toegestaan, tot een maximale lengte van 15 meter, ten opzichte van woonarken die binnen bestaand bebouwd gebied lagen. Bijbehorende bouwwerken buiten bestaand bebouwd gebied mogen maximaal 30 m2 bedragen.
De maximale lengte van woonarken voor permanente bewoning, gelegen binnen het bestaand bebouwd gebied bedraagt 18 meter.

Door de nieuwe boot te verplaatsen richting het noorden ligt de nieuwe woonark binnen de grenzen van bestaand bebouwd gebied. Op basis van dit (oude) beleid is het mogelijk een grotere woonark te realiseren. Ook mogen er bijbehorende bouwwerken worden gerealiseerd van maximaal 40 m2

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

1 Vaststellen gewijzigd omgevingsplan
Ingevolge de Omgevingswet stelt u, de gemeenteraad, een omgevingsplan vast. Door het omgevingsplan vast te stellen ontstaat er een actuele planologische juridische regeling voor het verplaatsen en vergroten van een woonark.
Het plan voldoet aan de instructieregels van het Rijk en de Provincie, de visie en beleid van het Rijk, Waterschappen, Provincie en de gemeente. Verder voldoet het aan alle milieuaspecten. Het plan voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
Ten opzichte van het ontwerp omgevingsplan is er wel ambtelijke wijzigingen doorgevoerd: Aangezien de nieuwe ligging van de woonark binnen het oude stedelijk gebied komt te liggen mag deze de maximale afmeting hebben en een grotere bijbehorend bouwwerk. Dit is aangepast in de regels en op de plankaart.

Plankaart: De functieaanduiding ‘specifieke vorm van tuin-bijgebouw 1 woonarken’ is aangepast naar ‘specifieke vorm van tuin – bijgebouw woonarken’ en de bouwaanduiding is de ‘specifieke bouwaanduiding – afmeting woonark’ er afgehaald.

Regels: Artikel 7.2.1, sub a is artikel e is aangepast. Er mag een bijbehorend bouwwerk van maximaal 40 m2 worden gerealiseerd i.p.v. maximaal 30m2 uit het ontwerp Omgevingsplan.

2. Topografische ondergrond
Op grond van de wet- en regelgeving is bepaald dat bij de vaststelling van een TAM-Omgevingsplan dient te worden aangegeven welke ondergrond voor de digitale verbeelding is gebruikt.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

Om het plan te kunnen realiseren is een vastgesteld Omgevingsplan nodig. Er zijn geen alternatieven.

Participatie

Initiatiefnemer heeft zijn voornemen om de ark met circa 10 meter te verplaatsen besproken met omwonenden. Deze hebben geen probleem met het verleggen van de woonark.

Kantekeningen en risico’s

Na de vaststelling van het Omgevingsplan kan er beroep worden ingediend door belanghebbenden.

Financiën

De kosten voor het opstellen van het TAM omgevingsplan worden gedekt uit de leges.

Vervolgstappen

Uitvoering en procesplanning

In de formele procedure is het ontwerp omgevingsplan op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt en ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen. Er zijn geen zienswijze ingediend.

Nadat u het omgevingsplan heeft vastgesteld zal deze gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden beroep indienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het omgevingsplan treedt 4 weken na publicatie vastgesteld omgevingsplan in werking. Bij de voorzitter van de Afdeling kan tegelijkertijd, naast het indienen van beroep, een verzoek om voorlopige voorziening worden ingediend. In dat geval treedt het besluit van de gemeenteraad pas in werking nadat op dat verzoek is beslist.

Evaluatie

N.v.t.

Duurzaamheidsaspecten

De gemeente stimuleert en faciliteert bewoners om woningen te verduurzamen of zo duurzaam mogelijke te bouwen.

Bijlagen

Collegevoorstel
Vastgesteld 'TAM - omgevingsplan hoofdstuk 22d – Uiterweg 351' (Regels, toelichting met bijlagen en verbeelding).

De secretaris,

drs. Sj. Vellenga

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:47:45 CEST
ID: 5911538a-c85e-4a7e-9020-47aca532d13c
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
22/05/2025 22:09:02 CEST
ID: 5911538a-c85e-4a7e-9020-47aca532d13c
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van college van burgemeester en wethouders, d.d. 18 maart 2025, zaaknummer Z24-125539;

gelet op artikel 2.4 van de Omgevingswet;

Besluit

1. het TAM-Omgevingsplan hoofdstuk 22b-Uiterweg 351ws, met bijbehorende toelichting en bijlagen, als vervat in de bestandenset met planidentificatie NL.IMRO.0358.TAMOP22b-VG01, gewijzigd vast te stellen;
2. te bepalen dat voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van de ondergrond welke is ontleend aan de Topografie BGT met datum 27 februari 2024.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier,

H.R.E. Hofland

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

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

REGELS

Preambule

Dit TAM-omgevingsplan is gericht op het mogelijk maken van het verplaatsen en vernieuwen van een woonark op het perceel Uiterweg 351ws en is als een nieuw hoofdstuk (hoofdstuk [22b]) opgenomen in het omgevingsplan van de gemeente Aalsmeer.

Dit hoofdstuk is bekend gemaakt en digitaal beschikbaar gesteld met de landelijke voorziening, bedoeld in artikel 1.2.1, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening. Het is met deze landelijke voorziening niet mogelijk dit hoofdstuk conform de juridische vormgeving van het omgevingsplan in STOP-TPOD beschikbaar te stellen.

De in dit op https://www.ruimtelijkeplannen.nl uitgegeven deel van het omgevingsplan (hierna: dit deel) weergegeven hoofdstukken moeten gelezen worden als paragrafen van hoofdstuk [22b] van het omgevingsplan van de gemeente Aalsmeer. In de artikelkop van de in dit deel weergegeven artikelen moet na het woord 'Artikel', na de spatie en direct voor het artikelnummer '[22b]' gelezen worden. In de kop van de bijlagen bij het in dit deel weergegeven hoofdstuk moet na het woord ‘Bijlage’, na de spatie en direct voor het nummer van de bijlage ‘[22b]’ gelezen worden.

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen 3
Artikel 1 Begripsbepalingen 4
Artikel 2 Aanvullende begripsbepalingen 5
Artikel 3 Toepassingsbereik 8
Artikel 4 Aanvraagvereisten 9
Artikel 5 Meet- en regelbepaling 10
HOOFDSTUK 2 Functies en activiteiten 11
Artikel 6 Algemeen gebruiksverbod 12
Artikel 9 Water - Permanent wonen 18
Artikel 7 Tuin 13
Artikel 10 Waarde - Archeologie 2 19
HOOFDSTUK 3 Algemene regels 22
Artikel 11 Anti-dubbeltelregel 23
Artikel 12 Algemene bouwregels 24
Artikel 13 Algemene aanduidingsregels 25
Artikel 14 Overige regels 26

HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

Begripsbepalingen die zijn opgenomen in bijlage I van het omgevingsplan, bijlage I bij het Besluit activiteiten leefomgeving, bijlage I bij het Besluit bouwwerken leefomgeving, bijlage I bij het Besluit kwaliteit leefomgeving, bijlage I bij het Omgevingsbesluit en bijlage I bij de Omgevingsregeling, zijn van toepassing op dit hoofdstuk 22b.

Artikel 2 Aanvullende begripsbepalingen

Voor de toepassing van dit hoofdstuk gelden aanvullend de volgende begripsbepalingen:

2.1 Aan huis gebonden beroep en of -bedrijf:
het uitoefenen van een vrij beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op het terrein van de administratieve, juridische, medische, therapeutische, kunstzinnige, ontwerp-technische dienstverlening of hiermee gelijk te stellen dienstverlening door (één van) de hoofdbewoners, dat door de beperkte omvang ervan in diens woning en de daarbij behorende bijbehorende bouwwerken kan worden uitgeoefend met overwegend behoud van de woonfunctie en dat een ruimtelijke uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is;

2.2 Aanlegplaats:
een gedeelte van het water door een vaartuig, niet zijnde woonark of woonboot, ingenomen of bestemd om door een vaartuig te worden ingenomen;

2.3 Boothuis:
een gebouw met één bouwlaag, gebouwd over het water en bereikbaar vanaf te bevaren water, dat dient voor het overdekt onderbrengen van vaartuigen;

2.4 Bouwlaag:
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren (of horizontale balklagen) is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder;

2.5 Dak:
iedere bovenbeëindiging, vlak of hellend, van een gebouw;

2.6 Huishouden:
de plaats waar een persoon gedurende een jaar het merendeel van de nachten doorbrengt en waar het sociale leven van deze persoon zich afspeelt;

2.7 Ligplaats:
een gedeelte van het water door een woonark of woonboot ingenomen of bestemd om door een woonark of woonboot met bijbehorende voorzieningen te worden ingenomen;

2.8 Maaiveld:
de bovenkant van het oorspronkelijke dan wel (verhoogd of verlaagd) aangelegd terrein waar een bouwwerk zal worden opgericht;

2.9 Normale onderhouds- of exploitatiewerkzaamheden:
werkzaamheden die regelmatig noodzakelijk zijn voor een goed beheer van de gronden, waaronder begrepen de handhaving dan wel de realisering van de functie;

2.10 Nutsvoorzieningen:
voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut, zoals afvalverzamelpunten, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwen, gasreduceerstations, transformatorhuisjes, schakelhuisjes, telefooncellen, apparatuur voor telecommunicatie (niet zijnde zendinstallaties voor mobiele telefonie of onderdelen daarvan) en voorzieningen voor transport van onder meer aardgas, water, elektriciteit, telecommunicatie en alarmeringssignalen;

2.11 Oever:
aan het water grenzende strook land bestaande uit een oevertalud en een horizontaal gelegen oever;

2.12 Oevergebruik:

Het gebruik van de oever ten behoeve van de buitenruimte bij een woonark en entree tot de woonark.

2.13 Onzelfstandige woonruimte:

woonruimte, niet-zijnde woonruimte bestemd voor inwoning, welke geen eigen toegang heeft of welke niet door een huishouden zelfstandig kan worden bewoond, zonder dat dit huishouden daarbij afhankelijk is van wezenlijke voorzieningen buiten die woonruimte, waarbij als wezenlijke voorzieningen worden aangemerkt: keuken en sanitaire voorzieningen;

2.14 Peil:

a. voor een gebouw dat direct aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg;
b. voor een gebouw dat niet direct aan de weg grenst, en dat niet in het talud van een dijk ligt : de hoogte van het bestaande aansluitende, afgewerkte maaiveld ter plaatse van de voorgevel , waarbij plaatselijke niet bij het verdere verloop van het terrein passende ophogingen anders dan noodzakelijk voor de bouw, buiten beschouwing blijven;
c. voor een gebouw dat niet direct aan de weg grenst, en dat in het talud van een dijk ligt: de hoogte van het bestaande aansluitende, afgewerkte maaiveld ter plaatse van de naar de dijk gekeerde gevel, waarbij plaatselijke niet bij het verdere verloop van het terrein passende ophogingen anders dan noodzakelijk voor de bouw, buiten beschouwing blijven;
d. voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde: de hoogte van het bestaande aansluitende, afgewerkte maaiveld, waarbij plaatselijke niet bij het verdere verloop van het terrein passende ophogingen anders dan noodzakelijk voor de bouw, buiten beschouwing blijven;
e. indien in of op het water wordt gebouwd: het Normaal Amsterdams Peil dan wel een ander plaatselijk aan te houden oppervlaktewaterpeil;

2.15 Permanente bewoning:

het gebruik van een kampeermiddel, woonark, recreatieverblijf of recreatiewoning door een persoon, gezin of andere groep van personen, op een wijze die ingevolge de Wet basisregistratie personen noopt tot inschrijving van bewoners(s) in de basisadministratie persoonsgegevens van de gemeente Aalsmeer, terwijl deze perso(o)n(en) niet aannemelijk kan/kunnen maken elders over een hoofdverblijf te beschikken;

2.16 Pleziervaartuig

een vaartuig, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor niet-bedrijfsmatige varende recreatie;

2.17 Seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

2.18 Steiger:

een gebouwde of drijvende constructie langs een oever die tot aanlegplaats dient voor pleziervaartuigen;

2.19 Waterberging:

de tijdelijke opslag van een overmaat aan (oppervlakte) water in (oppervlakte) watersystemen. Waterberging kan worden onderverdeeld in drie categorieën:

- natuurlijke overstroming (water dat buiten de beekbedding treedt zonder dat hier speciale voorzieningen zijn aangelegd);

- gestuurde overstroming (retentie) (water dat buiten de beekbedding treedt en waarvoor voorzieningen zijn aangebracht zodat dit met vooraf bepaalde frequentie wordt toegepast in gebieden die hiervoor zijn ingericht);
- noodoverloopgebieden (gebieden die met een zeer lage frequentie worden ingezet in geval van noodsituaties);

2.20 Waterhuishoudkundige voorzieningen:

voorzieningen die het waterhuishoudingbelang dienen, zoals watergangen (sloten), kunstwerken, bruggen, onderhoudsstroken ten behoeve van het beheer en onderhoud van een watergang en dergelijke;

2.21 Woning:

een (gedeelte van een) gebouw, dat dient voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden en daardoor is aan te merken als wooneenheid, niet zijnde een bijzondere woonvorm, dan wel voor de huisvesting van niet meer dan drie personen naast de huishouding dan wel vier personen wanneer er daarnaast geen huishouding in het gebouw is ondergebracht;

2.22 Wonen:

activiteit inhoudende de permanente bewoning van een woonruimte door één huishouden.

2.23 Woonark:

een drijvend object, in algemene zin niet bestemd of ingericht om te varen, doorgaans bestaande uit een onderschip of een betonbak met vierkante of rechthoekige opbouw, waaronder begrepen een drijvende woning zowel ten behoeve van permanente bewoning als verblijfsrecreatie;

Artikel 3 Toepassingsbereik

1. De besluiten op grond van artikel 22.1, onder a, van Omgevingswet zijn niet van toepassing voor zover het gaat over regels opgenomen in een besluit als bedoeld in artikel 4.6, eerste lid, onder g van de Invoeringswet Omgevingswet op de locatie, bedoeld in het derde lid.
2. De regels in afdeling 22.2 en afdeling 22.3 zijn niet van toepassing voor zover die regels in strijd zijn met regels in dit hoofdstuk 22c.
3. De regels in dit hoofdstuk zijn van toepassing op de locatie TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22b perceel Uiterweg 351ws, waarvan de geometrische bepaalde planobjecten zijn vervat in het GML-bestand NL.IMRO. met identificatienummer NL.IMRO.0358.TAMOP22b-VG01 zoals vastgelegd op https://www.ruimtelijkeplannen.nl

Artikel 4 Aanvraagvereisten

De aanvraagvereisten, bedoeld in paragraaf 22.5.2 van dit omgevingsplan, zijn van overeenkomstige toepassing op een omgevingsvergunning die is vereist op grond van dit hoofdstuk.

Artikel 5 Meet- en regelbepaling

1. De meet- en rekenbepalingen, in aanvulling op a bedoeld in artikel 22.24 van dit omgevingsplan, gelden de volgende meet- en rekenbepalingen zijn van overeenkomstige toepassing op het meten van de waarden die in dit hoofdstuk in m, m2 of m3 zijn uitgedrukt, voor zover hiervan niet is afgeweken in het tweede lid tot en met het vijfde lid.
2. De inhoud van een bouwwerk wordt gemeten tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.
3. De bouwhoogte van een woonark wordt gemeten vanaf de waterlijn tot aan het hoogste punt van het woonark, met uitzondering van onderschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;
4. De oppervlakte van een bouwwerk wordt gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
5. Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen wordt de overschrijding van de bouwgrens door ondergeschikte bouwdelen, zoals plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, gevel-en kroonlijsten, gevelisolatie, reclameaanduidingen, luifels, erkers, balkons en overstekende daken en dergelijke buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van de bouwgrens niet meer bedraagt dan:
   a. 3 m voor balkons en erkers;
   b. 5 m voor luifels dienende als windschermen nabij hoge gebouwen en als markering van entrees van gebouwen;
   c. 1 m in overige gevallen.

HOOFDSTUK 2 Functies en activiteiten

Artikel 6 Algemeen gebruiksverbod

Met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is het verboden zonder omgevingsvergunning gronden of bouwwerken te gebruiken anders dan overeenkomstig de aan die locatie toegedeelde functies en activiteiten.

Artikel 7 Tuin

7.1 Functieomschrijving

Een als 'Tuin' aangewezen locatie heeft de volgende functies:
a. oevers behorende bij de op de planverbeelding aangrenzende ligplaatsen voor woonarken;

met de daarbij behorende;
b. tuinen, erven en oevervoorzieningen;
c. natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen;
d. bouwwerken ten behoeve van de aangrenzende ligplaatsen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van tuin - bijgebouw woonarken';

met daaraan ondergeschikt:
e. ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen en andere verhardingen ten dienste van de functie;
f. waterhuishoudkundige voorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

7.2 Beoordelingsregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de functie uitsluitend worden gebouwd:

7.2.1 Bijbehorende bouwwerken

Voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken bij woonarken gelden de volgende regels:
a. binnen de aanduiding 'specifieke vorm van tuin - bijgebouw woonarken' is per woonark 1 zelfstandig bijbehorend bouwwerk toegestaan met een oppervlakte van niet meer dan 40 m2;
b. de bouwhoogte mag niet meer dan 3 meter bedragen;
c. de afstand van het zelfstandige bijhorend bouwwerk tot de oeverlijn mag niet minder dan 2 meter bedragen.

7.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde bij woonarken gelden de volgende regels:
a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde dienen te worden opgericht binnen de aanduiding 'specifieke vorm van tuin - bijgebouwen woonarken';
b. per woonark is maximaal één aanlegplaats toegestaan;
c. de maximale oppervlakte van voorzieningen voor woonarken, met uitzondering van de loopplank, bedraagt per woonark 15 m²;
d. de maximale bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt 1 meter;
e. de maximale bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt niet meer dan 1 meter, gemeten vanaf het waterpeil.

7.3 Maatwerkvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen maatwerkvoorschriften stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing ter waarborging van:
a. de waterhuishouding;
b. de brandveiligheid en rampenbestrijding;
c. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend bebouwingsbeeld en de landschappelijke inrichting en inpassing;
d. de gebruiksmogelijkheden en het woon- en leefklimaat van aangrenzende gronden en bouwwerken.

7.4 Specifieke functieregels

7.4.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze functie, zoals bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, onder a, van de Omgevingswet wordt in ieder geval gerekend:

a. het gebruik van vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
b. het gebruik van vrijstaande gebouwen en bijbehorende bouwwerken voor recreatief nachtverblijf;
c. het plaatsen of het geplaatst hebben van onderkomens;
d. voor het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de functie gerichte gebruik van de grond;
e. voor het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de functie gerichte gebruik van de grond;
f. als opslag-, laad- en/of losplaats ten behoeve van handelsdoeleinden;
g. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

7.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.5.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

a. het dempen, graven, vergroten of herprofileren van watergangen en waterpartijen;
b. het aanleggen van dammen, dijken of andere taluds, of het vergraven dan wel ontgraven van bestaande dammen, dijken en taluds;
c. het ontginnen, verlagen van de bodem, afgraven, ophogen of egaliseren dan wel anderszins aanbrengen van wijzigingen in het maaiveld;
d. het permanent opslaan van goederen;
e. het aanbrengen van drainagesystemen, tenzij het de vervanging van een bestaande drainage betreft;
f. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
g. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houden constructies, installaties of apparatuur.

7.5.2 Toegestane werkzaamheden

Het in lid 7.5.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

a. het normale onderhoud betreffen;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

7.5.3 Voorwaarden voor omgevingsvergunning

De in lid 7.5.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien door die werken of werkzaamheden of door de daarvan direct of indirect te verwachten gevolgen de in 7.1 genoemde doeleinden dan wel waarden van deze gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden niet wezenlijk worden of kunnen worden verkleind, gelet op:

a. het belang dat met de ingreep is gediend;

b. het waterhuishoudkundige belang (kwantitatief en kwalitatief), met het oog op de waterhuishoudkundige doelstellingen van het betrokken gebied.

Artikel 8 Water 2

8.1 Functieomschrijving

De voor 'Water 2' aangewezen locatie heeft de volgende functies:
a. waterlopen, waterplassen en recreatiewater;
b. water als netwerk voor de waterhuishouding, waaronder waterberging, wateraanvoer en waterafvoer;
c. de ontwikkeling en het beheer van natuur en landschap waaronder de natuurverbindingen en de natuurwaarden;
d. (dras)oevers en groenvoorzieningen langs de oevers, zoals rietkragen;
e. bruggen en landhoofden;
f. verkeer te water;

met de daarbij behorende:
g. bouwwerken;
h. al dan niet gebouwde voorzieningen met het oog op het beheer en onderhoud;
i. keermuren, oeverbeschoeiingen, duikers en andere bouwwerken ten behoeve van de waterhuishouding.

8.2 Beoordelingsregels

8.2.1 Algemeen

Op deze gronden mogen ten behoeve van de functie uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

8.2.2 Aanlegsteigers

Het bouwen van steigers is uitsluitend toegestaan:
a. ter plaatse van de aanduiding 'jachthaven';

met dien verstande dat:
b. een bestaande steiger, die niet is gelegen binnen een aanduiding zoals genoemd in lid a. van dit lid, en die als zodanig aanwezig was op het moment van tervisielegging van het TAM-omgevingsplan, mag worden herbouwd;
c. het bouwen op een steiger is niet toegestaan.

8.2.3 Andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan bruggen en aanlegsteigers, gelden de volgende regels:
a. de hoogte van palen, (licht-)masten en kunstwerken mag niet meer dan 6 meter bedragen;
b. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

8.3 Specifieke beoordelingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing ter waarborging van:
a. de sociale veiligheid;
b. de verkeersveiligheid;
c. de doorvaart;
d. de waterhuishouding;
e. de brandveiligheid en rampenbestrijding;
f. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld, en de landschappelijke inrichting;

g. de gebruiksmogelijkheden en het woon- en leefklimaat van aangrenzende gronden en bouwwerken;
h. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluitingen op (structurele) groen- en waterelementen.

8.4 Specifieke functieregels

8.4.1 Aanleg- en ligplaatsen

Op de gronden als bedoeld in 8.1 van dit artikel is het volgende specifieke gebruik toegestaan:
a. het gebruiken of laten gebruiken als aanlegplaats voor pleziervaartuigen, waaronder kajuitboten, en bedrijfsschepen binnen de aanduiding 'jachthaven';
b. het gebruiken of laten gebruiken van gronden als aanlegplaats ten behoeve van pleziervaartuigen, uitgezonderd kajuitboten, mits dit plaatsvindt direct aangrenzend aan de functie 'Tuin'.
c. het gebruiken of laten gebruiken van gronden als tijdelijke aanlegplaats, niet zijnde voor kajuitboten, zoals aangewezen in de Algemene Plaatselijke Verordening Aalsmeer;
d. de regels onder a. en b vinden toepassing met inachtneming van een vrije doorvaartbreedte van minimaal 4,5 meter.

8.4.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze functie, wordt in ieder geval gerekend:
a. het gebruik ten behoeve van drijvende steigers en ander daarmee vergelijkbaar drijftuig;
b. het gebruiken of laten gebruiken van gronden als ligplaats of aanlegsteiger voor bedrijfsschepen buiten de aanduiding 'jachthaven';
c. het gebruiken of laten gebruiken als ligplaats voor woonarken ten behoeve van permanente bewoning;
d. het gebruiken of laten gebruiken als ligplaats voor woonarken ten behoeve van niet-permanente bewoning;
e. het plaatsen of geplaatst hebben van objecten, zijnde voorwerpen of vaartuigen die in, op of boven water zijn aangebracht of afgemeerd en die niet behoren tot enig andere in dit artikel genoemde categorieën (woonarken, pleziervaartuigen en bedrijfsschepen).

Artikel 9 Water - Permanent wonen

9.1 Functieomschrijving

Een als 'Water - Permanent wonen' aangewezen locatie heeft de volgende functies:
a. een ligplaats ten behoeve van één woonark voor permanente bewoning, al dan niet in combinatie met ruimte voor een aan-huis-verbonden beroep of aan-huis-gebonden bedrijf tot maximaal 30% van de vloeroppervlakte van de woonark;
b. water;
c. waterberging;
d. waterhuishouding.

met de daarbij behorende:
e. voorzieningen van algemeen nut;
f. voorzieningen voor woonarken;
g. aanlegplaatsen;
h. erf- en terreinafscheidingen.

9.2 Beoordelingsregels

9.2.1 Bouwen

Voor het bouwen van woonarken gelden de volgende regels:
a. woonarken dienen minimaal volledig binnen het bestemmingsvlak gelegen te zijn dan wel het bestemmingsvlak volledig te benutten;
b. de woonark mag maximaal 18x6x5 meter bedragen (lxbxh);
c. de afstand tot de naastgelegen woonarken dient aan alle zijden tenminste 5 meter te zijn;
d. de maximale afstand van de woonark tot de insteek van het water bedraagt 1 meter.

9.3 Specifieke functieregels

9.3.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, onder a, van de Omgevingswet wordt in ieder geval gerekend:
a. het gebruik van vrijstaande (bij)gebouwen voor bewoning;
b. het gebruik van vrijstaande (bij)gebouwen voor recreatief nachtverblijf;
c. het plaatsen of het geplaatst hebben van onderkomens anders dan woonarken;
d. voor het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
e. voor het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
f. als opslag-, laad- en/of losplaats ten behoeve van handelsdoeleinden;
g. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

Artikel 10 Waarde - Archeologie 2

10.1 Toepassingsbereik

De regels in dit artikel zijn van toepassing op de locaties die zijn aangewezen als Waarde - Archeologie 2.

10.2 Functieomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen locatie heeft, behalve voor de andere daar voorkomende functies, mede de functie bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden.
Deze functie is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende functies.

10.3 Beoordelingsregels

Op de in lid 10.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van overige aan deze gronden toegekende functies worden gebouwd indien deze bouwwerken voldoen aan de volgende regels:

a. ter plaatse van de aanduiding 'waarde archeologie 2' reiken de bodemingrepen niet verder dan een maximale diepte van 0,40 meter;
b. het bepaalde onder a is niet van toepassing bij een oppervlakte kleiner dan 50 m2;
c. het bepaalde onder a en b is niet van toepassing indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder het peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

10.4 Specifieke beoordelingsregels

10.4.1 Binnenplanse omgevingsplanactiviteit

In afwijking van artikel 10.2, kan de omgevingsvergunning voor een activiteit die in strijd is met de in dat onderdeel bedoelde regels toch worden verleend voor het bouwen ten behoeve van een overige aan deze gronden toegekende functie indien de aanvrager van de omgevingsvergunning een rapport heeft overlegd waarin wordt aangetoond dat:

a. op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn; of;
b. op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden niet worden verstoord, of;
c. dat de archeologische waarden van de gronden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate worden veiliggesteld.

10.4.2 Voorwaarden

Indien uit het onder 10.4.1 van dit artikel genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van een omgevingsvergunning zullen of kunnen worden aangetast, kan het bevoegd gezag aan de omgevingsvergunning één of meer van de volgende voorwaarden verbinden:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de oprichting van het bouwwerk te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan de door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

10.4.3 Beoordelingscriteria

De omgevingsvergunning als bedoeld in lid 10.4.2 wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgelegd. Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen wordt een provinciale archeoloog, of een hiermee gelijk te stellen archeologische deskundige om advies gevraagd.

10.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

10.5.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden op of in de als Waarde - Archeologie aangewezen locatie zonder omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. het ophogen, egaliseren en ontginnen van gronden;
b. het bodemverlagen of afgraven van gronden waarvoor geen ontgrondingvergunning is vereist, waartoe ook gerekend wordt woelen en draineren;
c. het bebossen van gronden;
d. het aanleggen, verbreden of verharden van wegen, voet-, ruiter- of rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
e. het aanbrengen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
f. het graven of dempen van sloten, watergangen, vijvers of vaarten;
g. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten;
h. het uitvoeren van heiwerken en/of het indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem;
i. het door- of vergraven van historische kades;
j. het bepaalde onder a t/m i is niet van toepassing bij een oppervlakte groter dan 50 m2.

10.5.2 Toegestane werkzaamheden

Het onder 10.5.1 bedoelde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. het normale onderhoud betreffen;
b. op archeologisch onderzoek gericht zijn;
c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit TAM-omgevingsplan.

10.5.3 Toetsingscriteria

Een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 10.5.1 kan worden verleend, indien uit archeologisch onderzoek blijkt dat:

a. op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn; of
a. op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden niet worden verstoord, of;
b. dat de archeologische waarden van de gronden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate worden veiliggesteld.

10.5.4 Voorwaarden

Indien uit het onder 10.5.3 van dit artikel genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van een omgevingsvergunning zullen of kunnen worden aangetast, kan het bevoegd gezag aan de omgevingsvergunning één of meer van de volgende voorwaarden verbinden:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de uitvoering van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan het door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

10.5.5 Beoordelingscriteria

De omgevingsvergunning als bedoeld in lid 10.5.1 wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgelegd. Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen wordt een archeologische deskundige om advies gevraagd.

HOOFDSTUK 3 Algemene regels

Artikel 11 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 12 Algemene bouwregels

12.1 Toegelaten overschrijdingen

Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bestemmings-, bouwgrenzen en/of hoogtematen te overschrijden:

a. ten behoeve van toegangen van bouwwerken, luifels, stoepen, stoeptreden, reclame-uitingen, vrijhangende balkons (al dan niet ondersteund door kolommen) bij woongebouwen, gaanderijen en funderingen en daarmee gelijk te stellen onderdelen van gebouwen, voor zover de bouwgrens met niet meer dan 2.50 meter wordt overschreden en deze onderdelen van gebouwen niet worden opgericht op gronden, bestemd voor verkeer en tevens een niet te bebouwen strook van 1 meter in acht wordt genomen ten opzichte van de gronden, bestemd voor verkeersdoeleinden;
b. vrijhangende balkons, gaanderijen, luifels en reclame-uitingen boven een functie verkeers is mogelijk indien er een vrije hoogte aanwezig is van 4,20 m boven de rijweg, met inbegrip van een strook van 0,50 m breedte ter weerszijden van die rijweg en een minimale vrije hoogte van 2,20 m boven een ander deel van de weg;
c. ten behoeve van plaatselijke verhogingen op gebouwen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, trappenhuizen en lichtkappen, alsmede technische voorzieningen, mits:
d. de oppervlakte van de vergroting niet meer dan 25% van de oppervlakte van het dak(vlak) bedraagt;
e. de hoogte niet meer dan 5 meter van de maximale (bouw)hoogte van het betreffende gebouw.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

Met een omgevingsvergunning kan afgeweken worden van:

a. de in de bestemmingsregels opgenomen maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages, uitsluitend indien dit nodig is voor een technische betere realisering van het plan. Dit is niet van toepassing bij toegelaten binnenplanse afwijkingen;
b. de bestemmingsregels en toestaan dat de inrichting van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of verkeersintensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
d. de bestemmingsregels ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
e. de bestemmingsregels ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 40 meter;
f. de bestemmingsregels ten behoeve van het oprichten van ondergrondse kelderruimte, met dien verstande dat:
    I. bestemmingsvlak dienen te worden gerealiseerd en conform de bestemming te worden gebruikt;
    II. het realiseren van ondergrondse bouwwerken geen nadelige effecten mag hebben op de bodem- en waterhuishouding. Hiertoe dient de aanvrager (vooraf) een watervergunning aan te vragen bij de Waterbeheerder;
g. de bestemmingsregels ten behoeve het bouwen van kleine niet voor bewoning bestemde gebouwtjes ten behoeve van de dienstverlening van overheidswege, het openbaar bestuur en openbare nutsbedrijven, zoals transformatorhuisjes, telefooncellen, gemaalgebouwtjes en wachthuisjes voor verkeersdiensten, mits de inhoud per gebouwtje niet meer bedraagt dan 50 m³ en de bouwhoogte niet meer dan 4 meter;
h. de bestemmingsregels ten behoeve van het realiseren van groene daken op hoofdgebouwen, dan wel bijbehorende bouwwerken, met dien verstande dat:
    I. de overschrijding van de voorgeschreven goot- en/of bouwhoogte bedraagt niet meer dan 10%;
    II. deze overschrijding met 10% heeft slechts betrekking op de extra (constructieve) opbouw op een dak dat nodig is om een groendak te kunnen toepassen, exclusief beplanting;
    III. groene daken mogen niet als dakterras of daktuin worden gebruikt als deze worden toegepast op woningen. Bij andere gebouwen dan woningen wordt het gebruik van een groendak als dakterras of daktuin per geval beoordeeld, waarbij vooral de privacy van naburige woonpercelen niet nadelig mag worden beïnvloed.

Geen omgevingsvergunning wordt verleend indien:
i. daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan (bijvoorbeeld door schaduwwerking) aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken;
j. dit leidt tot aantasting van de ruimtelijke karakteristiek ter plaatste.

Artikel 14 Overige regels

14.1 Wettelijke regelingen

Indien en voor zover in deze regels wordt verwezen naar een wet, een algemene maatregel van bestuur, een verordening, een richtlijn of een andere (wettelijke) regeling niet zijnde de 'Nota Parkeernormen Aalsmeer', dan geldt deze wet, algemene maatregel van bestuur, verordening, richtlijn of andere (wettelijke) regeling, zoals die luidt en van kracht is op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan.

14.2 Voorrangsregels

In het geval van strijdigheid van belangen tussen een functie en artikel 10, gaat het belang van artikel 10 voor.

14.3 Parkeren

14.3.1 Parkeernormen

Een omgevingsvergunning voor het bouwen, verbouwen, uitbreiden en/of functiewijziging van een gebouw of perceel wordt slechts verleend, wanneer wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid conform het thans geldend beleid 'Nota Parkeernormen Aalsmeer'. Indien deze beleidsregel gedurende de planperiode door het bevoegd gezag wordt gewijzigd, wordt rekening gehouden met de wijziging van deze regels zoals die gelden ten tijde van de ontvangst van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

14.3.2 Laden en lossen

Indien de functie van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden en/of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

14.3.3 Specifieke beoordelingsregels parkeernormen

Indien uit een door de aanvrager van een omgevingsvergunning te overleggen parkeerbalans blijkt dat niet (geheel) kan worden voldaan aan voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, waarbij rekening gehouden wordt met dubbelgebruik en de benodigde parkeerplaatsen niet in de openbare ruimte kunnen worden gerealiseerd, kan in afwijking van artikel 14.3.1 de omgevingsvergunning voor een activiteit die in strijd is met de in dat onderdeel bedoelde regels toch worden verleend indien:

a. de (resterende) parkeerbehoefte meer dan 2 parkeerplaatsen betreft, of:
b. met de verwezenlijking van het bouwplan een bijzonder gemeentelijk belang is gemoeid.

14.3.4 Specifieke beoordelingsregels laden en lossen

In afwijking van artikel 14.3.2 kan de omgevingsvergunning voor een activiteit die in strijd is met de in dat onderdeel bedoelde regels toch worden verleend indien:

a. het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
b. voor zover op andere wijze in de nodige laad- en/of losruimte wordt voorzien.

TOELICHTING

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Ligging en begrenzing projectgebied 3
1.3 Omgevingsplan gemeente Aalsmeer 3
1.4 TAM-omgevingsplan 5
1.5 Procedure 6
1.6 Leeswijzer 7
HOOFDSTUK 2 PLANVORMING 8
2.1 Huidige situatie 8
2.2 Nieuwe situatie 8
2.3 Visie, beleid en regels op locatie 9
2.4 Functionele ontwikkeling en programma 17
2.5 Ruimtelijke uitstraling en inpassing in omgeving 17
HOOFDSTUK 3 FYSIEKE LEEFOMGEVING 19
3.1 Toetsing milieueffectrapportage (m.e.r.) 19
3.2 Bodem 19
3.3 Water 22
3.4 Klimaatadaptatie 25
3.5 Natuur 26
3.6 Archeologie en cultureel erfgoed 27
3.7 Geluid 29
3.8 Luchtkwaliteit 31
3.9 Geurhinder 32
3.10 Omgevingsveiligheid 32
3.11 Mobiliteit en parkeren 33
3.12 Duurzaam bouwen en energie 34
HOOFDSTUK 4 FINANCIËLE HAALBAARHEID 35
4.1 Financieel economische haalbaarheid 35
4.2 Kostenverhaal 35
4.3 Nadeelcompensatie 35
HOOFDSTUK 5 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID 36
5.1 Participatie 36
5.2 Bestuurlijk vooroverleg 36
5.3 Vaststellingsprocedure 36
HOOFDSTUK 6 CONCLUSIE 37
6.2 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties 37
6.1 Gezonde leefomgeving 37

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het voornemen bestaat om de huidige woonark aan het adres Uiterweg 351 te verplaatsen en te vervangen. De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen het huidige omgevingsplan en daarom dient een procedure te worden doorlopen om dit initiatief mogelijk te maken.

1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

De gewenste ontwikkeling vindt plaats aan het adres Uiterweg 351 te Aalsmeer. De Uiterweg is een lang lint dat vanaf het centrum en de N196 in zuidwestelijke richting over de Westeinderplassen loopt. Het plangebied wordt in het oosten, zuiden en westen begrensd door watergangen, een agrarische functie en recreatieve functie van de Westeinderplassen. In het noorden grenst het plangebied aan de Uiterweg, waar voornamelijk de functie 'wonen' voorkomt.



Luchtfoto nieuwe locatie woonark

1.3 Omgevingsplan gemeente Aalsmeer

Het plangebied is gelegen binnen het Omgevingsplan gemeente Aalsmeer.
Het omgevingsplan bestaat uit een nieuw en een tijdelijk deel. Het tijdelijk deel bestaat uit de Bruidsschat en het bestemmingsplan 'Uiterweg Plasoevers 2021' en diverse paraplubestemmingsplannen.
Het nieuwe deel van het omgevingsplan is in principe leeg met uitzondering van de onderwerpen die van rechtswege onderdeel uitmaken van het omgevingsplan.

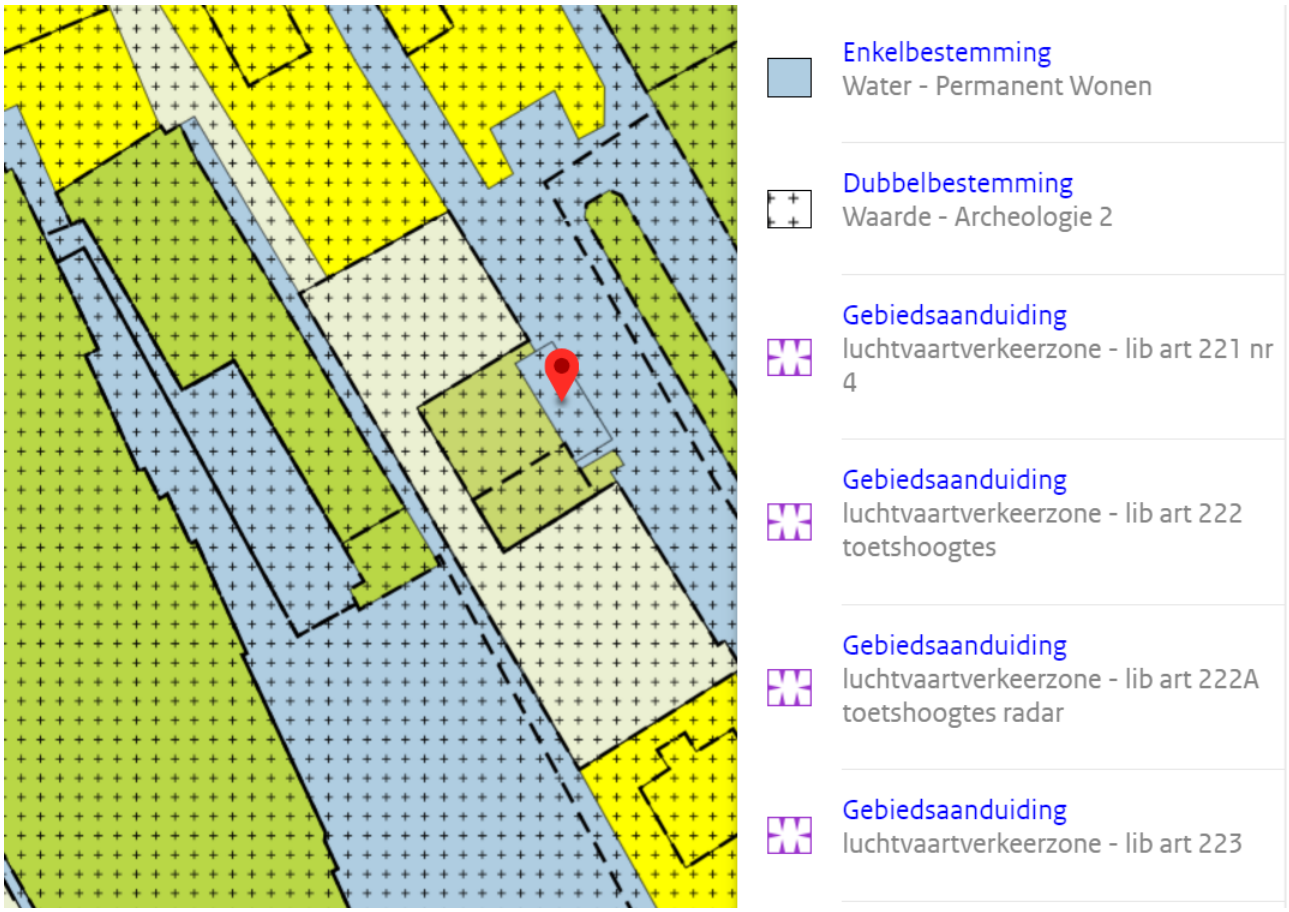
1.3.1 De Bruidsschat

Van rechtswege opgenomen in het tijdelijke deel is de bruidsschat (hoofdstuk 22 van het omgevingsplan). Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn een aantal regels van het rijk naar de gemeente verhuist door middel van de bruidsschat. De regels uit de bruidsschat zijn automatisch in het tijdelijk deel van het omgevingsplan geland. De gemeente zal vervolgens zelf een afweging maken hoe zij de onderwerpen uit de bruidsschat willen regelen en wat zij wel en niet over willen nemen in het nieuwe deel van het omgevingsplan.

Van belang is dat regels moeten voldoen aan artikel 4.2 lid 1 van de Omgevingswet: de regels moeten nodig zijn met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Bovendien moeten de regels voldoen aan de instructieregels voor omgevingsplannen die zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De regels uit de bruidsschat zijn beleidsneutraal overgenomen, hierdoor voldoen niet alle bruidsschat regels aan het Bkl. Dat betekent dat de gemeenten in ieder geval die artikelen moeten gaan omzetten of schrappen.

1.3.2 Bestemmingsplan

Voor onderhavig plangebied is het tijdelijk deel van het omgevingsplan 'Uiterweg Plasoevers 2021' van toepassing. In dit tijdelijk deel van het omgevingsplan zijn diverse bestemmingen en gebiedsaanduidingen opgenomen. Ter plaatse van de huidige woonark geldt de bestemming 'Water – Permanent Wonen'. Naast de bestemming 'Water – Permanent Wonen' ligt de bestemming 'Tuin' met daaromheen een agrarische bestemming. Daarnaast geldt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'. Tot slot zijn er ook enkele gebiedsaanduidingen in verband met het luchtverkeer afkomstig van Schiphol.



Uitsnede gegeven van het tijdelijk deel van het omgevingsplan 'Uiterweg Plasoevers 2021'

<u>Water – Permanent Wonen</u>

De voor 'Water – Permanent Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor een ligplaats ten behoeve van één woonark voor permanente bewoning. De woonark dient minimaal volledig binnen het bestemmingsvlak gelegen te zijn dan wel het bestemmingsvlak volledig te benutten en mag, aangezien de woonark grenst aan een bestemmingsvlak 'Tuin' met een aanduiding 'specifieke vorm van tuin - bijgebouwen 1 woonarken', maximaal 15x5x4,5 meter bedragen (lxbxh).

Water - 2
De voor 'Water 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor waterlopen, waterplassen en recreatiewater, water als netwerk voor de waterhuishouding, waaronder waterberging, wateraanvoer en waterafvoer, de ontwikkeling en het beheer van natuur en landschap waaronder de natuurverbindingen en de natuurwaarden, (dras)oevers en groenvoorzieningen langs de oevers, zoals rietkragen, bruggen en landhoofden, verkeer te water, aanlegplaatsen en steigers met de daarbij behorende bouwwerken, al dan niet gebouwde voorzieningen met het oog op het beheer en onderhoud, keermuren, oeverbeschoeiingen, duikers en andere bouwwerken ten behoeve van de waterhuishouding.

Tuin
Aan de westzijde grenst het plangebied aan een tuinbestemming. Hier is voor een gedeelte een functieaanduiding 'specifieke vorm van tuin – bijgebouw 1 woonarken' opgenomen, zoals hierboven ook al benoemd. Binnen de aanduiding 'specifieke vorm van tuin - bijgebouw 1 woonarken' is per woonark 1 zelfstandig bijbehorend bouwwerk toegestaan met een oppervlakte van niet meer dan 30 m2.

Agrarisch – Tuinbouw
Om de 'Tuin' bestemming ligt een agrarische bestemming. Deze gronden zijn bestemd voor tuinbouwbedrijven en tuinbouwgronden.

Dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2
Voor deze dubbelbestemming is het paraplubestemmingsplan 'Archeologie en Cultuurhistorie Aalsmeer 2024', vastgesteld 30 mei 2024. Het plan bepaalt dat de regels ten aanzien van archeologie die zijn opgenomen in de vigerende bestemmingsplannen vervallen en worden vervangen door de archeologieregels die zijn opgenomen in het parapluplan. In dit bestemmingsplan heeft het plangebied ook de 'Waarde – Archeologie 2' toegekend gekregen.

Ter plaatse van de aanduiding 'Waarde - Archeologie 2 mogen geen bouwwerken worden gebouwd met bodemingrepen dieper dan 40 centimeter tenzij de oppervlakte kleiner is dan 50 m2. Zie ook paragraaf 3.6.1.

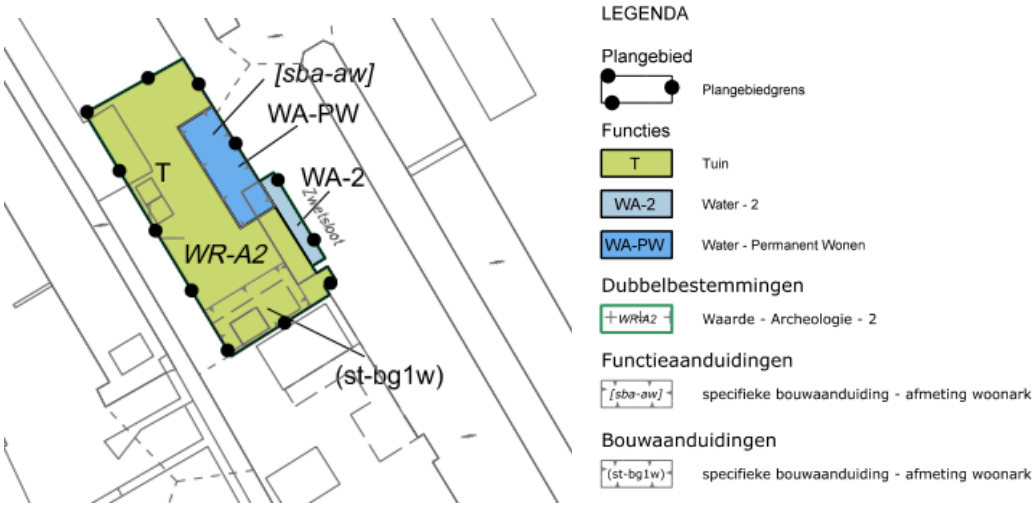
Overige bestemmingsplannen.

Veeg- en Herstelplan Aalsmeer 2024
Het tijdelijk deel van het omgevingsplan 'Veeg- en Herstelplan Aalsmeer 2024', die gedeeltelijke een herziening van en aanvulling is op een 'Uiterweg – Plasoevers 2021' heeft als doel het herstellen van de omissies en het geven van een actueel en correct kader waaraan toekomstige aanvragen voor omgevingsvergunningen kunnen worden getoetst. Het TAM-omgevingsplan is in overeenstemming met het Veeg- en Herstelplan.

In het tijdelijk deel van het omgevingsplan zijn ook de volgende bestemmingsplannen opgenomen:
- Paraplu bestemmingsplan Parkeernormen
- Paraplu bestemmingsplan Kamerverhuurbedrijf Aalsmeer
- Paraplu bestemmingsplan Datacenter Aalsmeer

Deze bestemmingsplannen zijn niet relevant voor het verplaatsen en vernieuwen van een woonark. Deze thema's gaan om de realisatie een datacenter, het realiseren van kamerverhuur of een ontwikkeling waarvoor andere parkeernormen van toepassing zijn.

1.4 TAM-omgevingsplan
Ter plaatse van de nieuw woonark geldt voor een deel de bestemming 'Tuin' en voor een deel de bestemming 'Agrarisch – Tuinbouw' met functieaanduiding 'kas'. De realisatie van een woonark is op deze plek niet toegestaan.



Kaartje nieuwe planverbeelding

De bestaande ark krijgt deels de functie tuin en water-2. De nieuwe woonark komt te liggen binnen de functie Water – Permanent Wonen. De gronden om de nieuwe ark krijgt de functie tuin. Deze regels van deze functies komen overeen met de regels uit het tijdelijk deel van het omgevingsplan 'Uiterweg Plasoevers 2021' en het 'Veeg- en Herstelplan Aalsmeer 2024'.

1.5 Procedure

Aangezien het besluitgebied voor een gedeelte grenst aan deze functie-aanduiding kan op de locatie geen grotere woonark gerealiseerd of geplaatst worden dan 15 x 5 x 4,5 meter. Om deze reden is voorgenomen ontwikkeling in strijd met het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Er kan meegewerkt worden aan de realisatie van een grotere woonark indien deze meer richting het noorden wordt verplaatst. Hiermee komt de woonark buiten het 'landelijk gebied' te liggen.

Het is voor het verplaatsen van een woonark niet mogelijk om deze te vergunnen middels een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (bopa) aangezien dan op grond van het tijdelijk deel van het omgevingsplan 'Uiterweg Plasoevers 2021' een tweede woonark mogelijk zou zijn. Dit is niet wenselijk.

Voor de verplaatsing van een woonark dient het omgevingsplan te worden gewijzigd. Dit doen we middels ene tijdelijke alternatieve maatregel (TAM) Omgevingsplan. Deze TAM vormt een alternatieve mogelijkheid voor gemeenten om het omgevingsplan te wijzigen, wanneer zij dit nog niet via de nieuwe standaarden kunnen doen.

Het ontwerp TAM - omgevingsplan wordt op basis van artikel 16.30 Omgevingswet (Ow) en afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) ter inzage gelegd. De kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-TAM-omgevingsplan wordt gedaan via digitale weg in het Gemeenteblad en op de gemeentelijke website. Het ontwerp-TAM-omgevingsplan wordt zes weken ter inzage gelegd en binnen deze termijn kan een ieder zienswijzen bij de gemeente indienen. De ingediende zienswijzen worden - voor zover nodig/mogelijk - verwerkt in het (vast te stellen) TAM-omgevingsplan. Na de vaststelling van het TAM-omgevingsplan door de gemeenteraad of het college ligt het vastgestelde TAM-omgevingsplan zes weken ter inzage en kunnen diegenen, die een zienswijze hebben ingediend, en belanghebbenden zijn, een beroepsschrift bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State indienen. Tevens kan een verzoek om een voorlopige voorziening bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingediend.

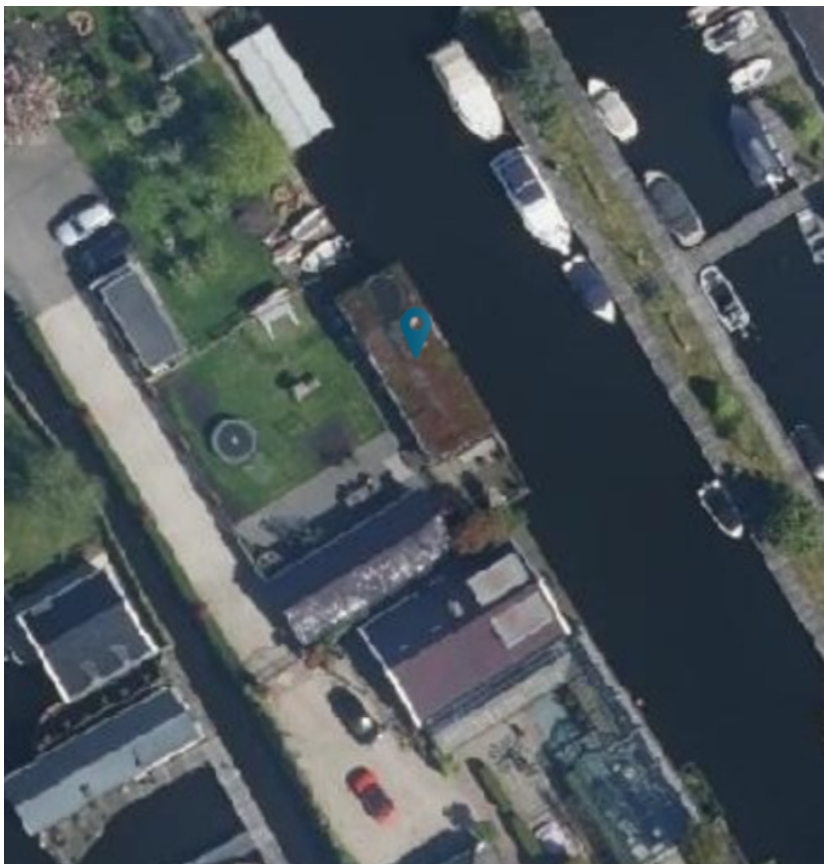
1.6 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk vormen wordt in hoofdstuk 2 de planvorming besproken. Hierin wordt de huidige ruimtelijk- functionele situatie, de ambitie op hoofdlijnen en de aspecten uit relevante visies, beleid en regels op het plan beschreven. Aanvullend is in hoofdstuk 2 ook de gedetailleerde planomschrijving inclusief de ruimtelijke uitstraling en inpassing in de omgeving opgenomen. In hoofdstuk 3 wordt inzicht gegeven in diverse planologische aspecten die relevant zijn voor de fysieke leefomgeving. De financiële- en maatschappelijke haalbaarheid komen vervolgens in hoofdstuk 4 en 5 aan de orde. In het laatste hoofdstuk leest u in de conclusie of er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies en of het plan bijdraagt aan een gezonde leefomgeving.

HOOFDSTUK 2 PLANVORMING

2.1 Huidige situatie

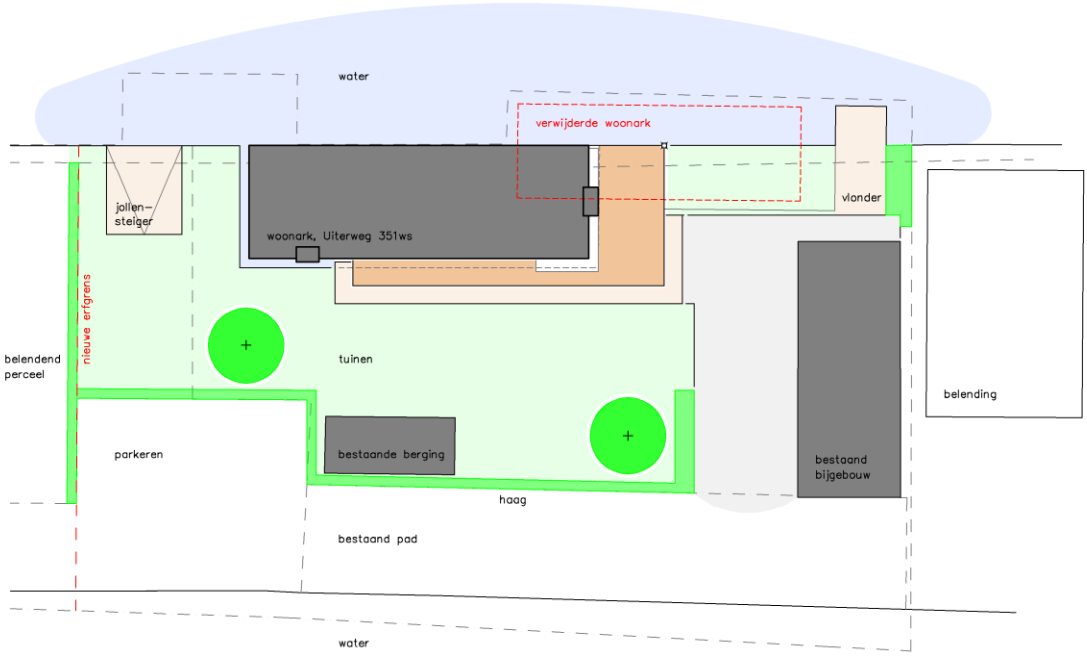
Voor de stedenbouwkundige structuur van het gebied is het historische lint van de Uiterweg vooral bepalend. De Uiterweg is een doodlopende weg met oorspronkelijk aan beiden zijden een sloot en aan beide zijden bebouwing. De sloot aan de noordzijde is in 1949 gedempt. De kavelsloten liggen haaks op de weg. De Uiterweg wordt gekenmerkt door een diversiteit aan architectuur. De woningbebouwing kenmerkt zich door hoofdzakelijk vrijstaande woningen afgewisseld door voormalige boerderijen. De bedrijfsbebouwing achter de woonbebouwing bestaat voornamelijk uit kassen en loodsen. Verspreid door het gebied bevinden zich een groot aantal woonarken, die deels voor permanente bewoning worden gebruikt en deels als recreatieverblijf. De ruimtelijke opbouw kenmerkt zich door een geleidelijke overgang, gezien vanaf het lint, van intensief naar extensief gebruik. Deze opbouw is het meest herkenbaar aan de zuidzijde van de Uiterweg. De eilanden langs de Westeinderdijksloot zijn hoofdzakelijk onbebouwd. In de huidige situatie is op de planlocatie al een woonark aanwezig. Voor de betreffende woonark ligt ook nog een klein boothuisje. De huidige woonark ligt aan de Zwetsloot en steekt momenteel iets uit in de watergang.



Luchtfoto bestaand situatie

2.2 Nieuwe situatie

Het voornemen bestaat om de bestaande woonark te verwijderen en een nieuw woonark terug te plaatsen. De nieuwe woonark zal enkele meters verplaatst worden in de richting van de Uiterweg. Daarnaast zal het woonark dieper in de bestaande tuin ingepast ten opzichte van de bestaande situatie. Het boothuis zal ook worden verwijderd. De afmeting van van de nieuwe woonark wordt 18 x 6 x 5 meter (l x b x h).



Nieuwe locatie

2.3 Visie, beleid en regels op locatie

2.3.1 Rijksbeleid

2.3.1.1 Instructieregels Rijk via Besluit kwaliteit leefomgeving

Een instructieregel is een algemene regel waarmee een bestuursorgaan aan een ander bestuursorgaan aangeeft hoe dat orgaan een taak of bevoegdheid moet uitoefenen. Het Rijk heeft de instructieregels in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) opgenomen. Behalve het Rijk stelt ook de provincie Noord-Holland instructieregels in de omgevingsverordening, zie paragraaf 2.3.2.1.

In hoofdstuk 5 van het Bkl staan de instructieregels voor omgevingsplannen per onderwerp. De meeste instructieregels hebben betrekking op omgevingsaspecten en worden in de hierna volgende hoofdstukken beschreven. Hieronder worden algemene planologische instructieregels beschreven.

2.3.1.2 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied van het LIB.
Op grond van artikel 2.2.1c en 2.2.1d gelden op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 3 met de nummers 4 en 5 beperkingen voor geluid en externe veiligheid. Op grond van artikel 2.2.2 en 2.2.2a van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 en 4a bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De hoogtes zijn gerelateerd aan het N.A.P. Binnen het plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 35 meter en een toetshoogte in verband met radarapparatuur van 49 meter.
Op grond van artikel 2.2.3 zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 5 diverse soorten grondgebruik of functie niet toegestaan, om vogel aantrekkende werking te voorkomen.
Op grond van artikel 2.2.4 zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 6 geen vaste laserinstallatie of windturbine toegestaan vanaf een minimale hoogte.

<u>Relevantie plangebied</u>

In onderhavig plan wordt een woonark uitgebreid en verplaatst. De ligging binnen diverse beperking gebieden van het LIB vormen geen belemmeringen voor onderhavig plan. Zie ook paragraaf 3.7

2.3.1.3 Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie

Het Rijk heeft in het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) de landelijke aanpak van klimaatadaptatie vastgesteld.
Het Deltaprogramma bevat voor het eerst een Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie: een gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk dat de aanpak van wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen versnelt en intensiveert.

Het doel van dit deltaplan is adaptatie te versnellen en te intensiveren, zodat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht

In het plan zijn 7 ambities opgenomen:
1. kwetsbaarheid in steden in beeld brengen middels een stresstest;
2. risicodialoog voeren op verschillende niveaus met gebiedspartners en een strategie opstellen;
3. uitvoerings- en investeringsagenda opstellen per regio;
4. het koppelen van uitvoeringsagenda met andere ruimtelijke opgaven (bijv. nieuwbouw en (groot)onderhoud);
5. stimuleren met financiële middelen en faciliteren middels het delen van kennis, instrumenten en ervaringen;
6. reguleren en borgen in beleid en regelgeving;
7. handelen bij calamiteiten indien er toch overlast en schade is bij extreme weersituaties.

De ambities, afspraken en acties kunnen alleen gerealiseerd worden door intensief met elkaar samen te werken.

Relevantie plangebied
Zie paragraaf 3.4

2.3.2 Provinciaal beleid

2.3.2.1 Omgevingsverordening Provincie Noord-Holland

Artikel 2.6 van de Omgevingswet bepaalt dat Provinciale Staten één omgevingsverordening vaststellen waarin de provinciale regels over de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. In de Omgevingsverordening NH2022 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie Noord-Holland wil met de Omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland.

De Omgevingsverordening bevat instructieregels die van belang zijn om het provinciale beleid of het provinciale belang te laten doorwerken in de uitoefening van taken of bevoegdheden door andere bestuursorganen dan provinciale staten, zoals gemeenten. Het doel van de instructieregel is dat wordt voldaan aan omgevingswaarden of dat andere doelstellingen van de provincie voor de fysieke leefomgeving worden bereikt (artikel 2.22 Omgevingswet). Hoofdstuk 6, afdeling 6.2 bevat de instructieregels voor gemeentelijke omgevingsplannen.

Het perceel is gelegen in het MRA landelijk gebied en landelijk gebied.

Artikel 6.14 Kleinschalige ontwikkelingen
Binnen het landelijk gebied zijn kleinschalige ontwikkelingen toegestaan, behoudens kleinschalige woningbouwontwikkelingen, mits

- de ontwikkeling plaatsvindt op een locatie waar stedelijke activiteiten zijn toegestaan;
- het toegestane bebouwd oppervlak niet wordt vergroot; en
- het aantal burgerwoningen niet toeneemt.

Artikel 6.18 MRA landelijk gebied
Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied MRA landelijk gebied voorziet het niet in een Kleinschalige woningbouwontwikkeling.
Hiermee wordt bedoelt nieuwe bebouwing voor de functie wonen die, gelet op de kleinschaligheid en beperkte fysieke uitstraling op de omgeving, niet wordt aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling.

Relevantie plangebied
Het betreft het verplaatsen van een bestaande ark. Dit is niet in strijd met de omgevingsverordening van de Provincie Noord-Holland.

2.3.2.2 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050
De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuurinclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

Het uitgangspunt van de omgevingsvisie is dat Noord-Holland een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau heeft. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richt de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.
In de omgevingsvisie worden ambities genoemd op het gebied van de leefomgeving, het gebruik van de leefomgeving en de energietransitie.

De ambities ten aanzien van de leefomgeving luiden als volgt. Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. In het kader van gezondheid en veiligheid, het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het vergroten van de biodiversiteit van Noord-Holland.

Voor het gebruik van de leefomgeving gelden de volgende ambities.
Een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor, daardoor is er ruimte voor ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.

Verder wil de provincie vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter afstemmen (kwantitatief en kwalitatief). Daarbij moet woningbouw, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends, vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland. Duurzaamheid van de totale woningvoorraad is het uitgangspunt.
De derde ambitie binnen deze categorie is het effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen van inwoners, bedrijven en producten van Noord-Holland, waarbij negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk worden meegewogen.
Als laatste geldt het behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Voor energietransitie is de overkoepelende ambitie dat Noord-Holland in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd op hernieuwbare energie. Daarom is er ruimte voor de noodzakelijke energietransitie en daarvoor benodigde infrastructuur. Dit alles rekening houdende met de ambities voor verstedelijking en landschap.

Relevantie plangebied
Geen van de in de Omgevingsvisie genoemde onderwerpen heeft invloed op het TAM-omgevingsplan. De Omgevingsvisie vormt derhalve geen belemmering voor het TAM-omgevingsplan.

2.3.3 Gemeentelijk beleid

2.3.3.1 Gebiedsvisie Aalsmeer 2020
Het actuele ruimtelijke beleid van de gemeente is neergelegd in de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente op 26 november 2009. De Gebiedsvisie heeft de status van structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

Ingevolge de gebiedsvisie dient het ruimtelijke beleid van de gemeente gericht te zijn op een duurzame en kwalitatief sterke ontwikkeling van economie, wonen en recreatie met als voorwaarde het behoud van de leefbaarheid, het dorpse karakter, de bereikbaarheid en het op peil brengen van voorzieningen. De aandacht dient verlegd te worden van uitbreiding naar verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Functies of ontwikkelingen die dit frustreren moeten worden tegengegaan.

Uit de gebiedsvisie volgen een aantal thema's die in het kader van de kwaliteit van de leefomgeving aandacht behoeven. Daarbij gaat het in de eerste plaats om de aanwezigheid van groen en water in de woonomgeving. Bij nieuwe ontwikkelingen in de woonbuurten dient het structurerende groen en water in de wijk te worden behouden en, waar mogelijk, versterkt. Op grond van de Gebiedsvisie wordt de kwaliteit van de woonomgeving ook gedefinieerd door de mate waarin sprake is van een kenmerkende, samenhangende structuur. Nieuwe ontwikkelingen dienen deze samenhang en herkenbaarheid als uitgangspunt te nemen en te bekrachtigen. Op het gebied van wonen wil de gemeente de accenten verleggen en meer aandacht besteden aan de kwaliteit van de woonomgeving. Maar tegelijkertijd wil Aalsmeer ook het woningaanbod op peil houden en in de toekomst geschikte woningen kunnen blijven aanbieden, passend bij de vraag en het karakter van Aalsmeer. Het gaat dus om een accentverschuiving: blijven bouwen, maar met meer oog voor kwaliteit.

Relevantie plangebied
Volgens de bij de gebiedsvisie behorende kaart ligt de ontwikkeling van de Uiterweg 351 binnen ontwikkelgebied 3: Bovenlanden.

Het gaat hier om een zeer intensief gebruikt gebied waar economische, recreatieve, ruimtelijke en landschappelijke belangen op veel punten met elkaar conflicteren. Om te voorkomen dat deze belangen elkaar uiteindelijk negatief gaan beïnvloeden, is het van belang om voor dit gebied een aantal helder inrichtingsprincipe te ontwikkelen. Voor onderhavige ontwikkeling geldt dat het perceel is gelegen binnen het lint aan de Uiterweg. Het inrichtingsprincipe dat relevant is, is dat er achter de woning een woonark wordt uitgebreid en verplaatst.

De beoogde ontwikkeling sluit aan op de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020. Het is voor eigenaren en medewerkers van de verschillende bedrijven in deze regio van belang dat zij nabij het bedrijf kunnen wonen. De nieuwe duurzame woonark zorgt er voor dat dit wonen nabij het bedrijf voortgezet kan worden. De functie van het gebied veranderd niet. Middels het verplaatsen en vervangen van de bestaande woonark zal de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied en haar omgeving niet worden aangetast.

2.3.3.2 Structuurvisie Uiterweg
De Structuurvisie voor het gebied van de Uiterweg is vastgesteld door de gemeenteraad op 23 april 2015. Met deze structuurvisie heeft de gemeente zich ten doel gesteld om

voor het gebied van de Uiterweg een toekomstbestendig ontwikkelperspectief te schetsen, waarbij ruimtelijke en duurzame kwaliteit en economisch welvaren hand in hand gaan.

Relevantie plangebied
Met de ontwikkeling zal de bestaande functie behouden blijven. Een aantal woningen wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie en de woonark wordt binnen hetzelfde perceel gerealiseerd. De ruimtelijke kwaliteit van de het besluitgebied en haar omgeving zal wijzigen. Het plan is in lijn met de "Basisstrategie" zoals beschreven in de structuurvisie Uiterweg.

2.3.3.3 Cultuurhistorische Nota "Gebroken landen, geheelde gronden
De cultuurhistorische nota "Gebroken landen, geheelde gronden" geeft ter voorbereiding op nader cultuurhistorisch beleid een beschrijving en analyse van cultuurhistorisch onderscheiden deelgebieden en bevat een aantal beleidsaanbevelingen ten behoeve van het behoud en de bescherming van cultuurhistorische waarden. In de nota wordt het gebied van de niet-verveende en hogere landen rond de oude ontginningslinten van de Uiterweg, Oosteinderweg, Calslagen en Kudelstaart en de (verdwenen) Westeinderdijk tussen de kleine en de grote poel onderscheiden als deelgebied met hoge cultuurhistorische waarde.

De essentiële kenmerken van het deelgebied leiden tot de volgende beleidsaanbevelingen:
- behoud en versterking van de karakteristieke bebouwingslinten en het bijbehorende verkavelingspatroon en bebouwingskarakteristiek;
- behoud van het profiel en aanzien van de oude wegen zoals de Uiterweg en de Oosteinderweg, inclusief de nog aanwezige wegsloten;
- behoud, versterking of ontwikkeling om te komen tot een redelijk "groen" aanzien van de achterkanten van de kavels in zijn totaliteit;
- maatregelen voor het fysieke behoud van met name eilanden van de Westeinderdijk.

Relevantie plangebied
De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Cultuurhistorische Nota. Het bestaande bebouwingslint wordt niet aangetast. Het karakter van het gebied blijft behouden. Ook de landschappelijke waarden van het achterliggende water blijft behouden, door de verbetering van het zicht vanuit de straat door de verplaatsing van de ark.

2.3.3.4 Lintenbeleid 3e herziening
In de 16e en 17e eeuw vond bewoning plaats in Aalsmeer die bestond uit lintbebouwing langs de Uiterweg, losse boerderijen en molens langs de verbindingswegen. Naast de Uiterweg zijn ook de Kudelstaartseweg, de Oosteinderweg en de Herenweg (bewoningslinten van Calslagen en Kudelstaart) van cultuurhistorisch belang en maken onderdeel uit van de cultuurhistorische hoofdstructuur van de gemeente. De linten lagen te midden van veenplassen. Sporen van bewoning vanaf de late middeleeuwen worden in de linten verwacht.

De Uiterweg is een van de oudste linten in Aalsmeer, oorspronkelijk een weg met aan beide zijden een sloot en aan beide zijden bebouwd. Door verbreding van de weg is de sloot aan de noordzijde gedempt (1949). De kavelsloten liggen haaks op de weg. Woonbebouwing wordt afgewisseld door voormalige boerderijen waarvan er enkele als Rijksmonument zijn aangewezen. Het is het enige lint waar de zogenaamde (langhuis)boerderijen voorkomen. De Uiterweg wordt gekenmerkt door een diversiteit aan architectuur. Langs de Uiterweg zijn de afgelopen jaren woningen vergund en gerealiseerd die niet bijdragen aan de ruimtelijke samenhang van dit lint. Het eerste deel van de Uiterweg is samen met de Historische Tuin, aangewezen als "gemeentelijk beschermd dorpsgezicht".
Specifieke kenmerken:
- doodlopend lint, alleen bestemmingsverkeer;

- een van de oudste linten, met Rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en langhuizen;
- overwegend ingetogen architectuur;
- diversiteit in architectuur;
- eerste deel van de Uiterweg aangewezen als "gemeentelijk beschermd dorpsgezicht";
- waardevolle doorzichten naar de hierachter gelegen gebieden.

Relevantie plangebied
In de nieuwe situatie zal de bestaande woonark en woonboot worden verwijderd en wordt er een nieuw woonark geplaatst enkele meters richting de Uiterweg. De ontwikkeling zal hierdoor resulteren in een kwaliteitswinst voor het plangebied en het historische lint.

2.3.3.5 Erfgoedverordening 2017
De verordening ziet toe op het beheer en behoud van cultureel erfgoed gelegen binnen Aalsmeer, dat van bijzonder belang is vanwege de cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis. Op grond van deze verordening is het, verboden binnen een archeologisch verwachtingsgebied zonder omgevingsvergunning de bodem dieper dan 40 cm te verstoren.

Relevantie plangebied
zie paragraaf 3.6.

2.3.3.6 Agenda en actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026
Klimaatadaptatie is voor de gemeente Aalsmeer een belangrijke transitie. Het is essentieel om de leefomgeving aan het veranderende klimaat aan te passen. De hete en droge zomers hebben het belang van klimaatadaptatie extra duidelijk gemaakt. Klimaatverandering versnelt op de vier belangrijkste klimaattrends:
- het wordt warmer;
- het wordt natter;
- het wordt droger;
- de zeespiegel stijgt;

De gemeente Aalsmeer volgt de landelijke aanpak voor klimaatadaptatie via de volgende stappen:
Kwetsbaarheid in beeld brengen (weten)
Via klimaatstresstesten heeft de gemeente Aalsmeer de lokale impact voor de vier klimaattrends op hoofdlijnen en knelpuntlocaties in kaart gebracht:
1. Wateroverlast: de kaart laat de waterdieptes op straat en tegen gebouwen bij een extreme regenbui en de grondwateroverlast zien. Er zijn 10 locaties als knelpunt voor wateroverlast aangewezen.
2. Hitte tijdens een hittegolf: de kaart geeft de (gevoels)temperatuur tijdens een extreem hete dag weer. Er zijn 7 onderwerpen als hitteknelpunt aangemerkt.
3. Droogte: de gevolgen van een langdurig droogte voor bodemdaling en het grondwater zijn aangegeven. Voor droogte zijn 8 knelpunten benoemd.
4. Waterveiligheid: de kans op een dijkdoorbraak bij extreme waterstanden is in beeld gebracht. Bij de analyse zijn geen locatie specifieke knelpunten geconstateerd voor waterveiligheid.

Risicodialogen voeren en ambities (willen)
In het plan zijn 4 ambities opgenomen:
1. Wateroverlast: het inrichten van de stad op extreme buien.
   Bij een bui van 70 mm in één uur (die gemiddeld 1x per 100 jaar voorkomt) 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.

2. Hitte: het beperken van de impact op de gezondheid en de leefomgeving.
   De hitte impact is in 2050 niet erger dan in 2020; knelpunten van kwetsbare groepen uit de stresstest zijn onderzocht en waar nodig maatregelen getroffen. De negatieve gezondheidsimpact op kwetsbare groepen wordt verkleind; de openbare ruimte, gebouwen, nutsvoorzieningen en vitale functies worden hittebestendiger ingericht.
3. *Droogte: het vergroten van de sponswerking van de stad en de bodem.*
   Droogte leidt niet tot onomkeerbare schade aan gebouwen, infrastructuur en natuur.
4. Waterveiligheid: het regionaal samenwerken aan gevolgbeperking en dijkversterking
   Om de waterveiligheid blijvend te borgen draagt de gemeente actief bij aan de regionale samenwerking. Het waterschap is leidend bij dijkversterkingen en de Veiligheidsregio bij gevolgbeperking van overstromingen.

Een belangrijk deel van de klimaatopgave zal binnen het particulier bezit moeten worden gerealiseerd. Voor het bevorderen van de bewustwording en actiebereidheid bij bewoners en bedrijven zijn aansprekende (appellerende) acties nodig, zoals een 'bewonersagenda'.

Klimaatadaptatieagenda opstellen (werken),
Als basis voor alle maatregelen hanteert de gemeente Aalsmeer de volgende algemene principes bij de uitvoering:

- We maken ruimte voor een klimaatbestendige inrichting.
- We werken samen in een netwerksamenleving met gedeelde verantwoordelijkheid.
- Onacceptabele knelpunten lost de gemeente samen met partners binnen 10 jaar op.
- Voor de uitvoering van projecten wordt in principe aangehaakt bij bestaande processen en investeringen.
- Werken aan het klimaat vindt plaats aan de hand van een continu leerproces.

Relevantie plangebied
Zie paragraaf 3.4

2.3.3.7 Geluidbeleid bij nieuwe ontwikkelingen

De Omgevingswet heeft ook gevolgen voor het beleidsterrein geluid. Landelijke geluidnormen zijn gedeeltelijk vervallen en worden opgenomen in het omgevingsplan. Het 'geluidbeleid bij nieuwe ontwikkelingen' vormt het toetsingskader bij het beoordelen van de toelaatbaarheid van geluid op de gevel van een geluidgevoelige gebouw dat tussen de standaardwaarde en de grenswaarde ligt. De standaardwaarde is een geaccepteerd geluidniveau waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. De grenswaarde is een grens die alleen bij uitzondering kan worden overschreden.

Standaardwaarde
Indien de standaardwaarde wordt overschreden worden alle maatregelen die het geluid kunnen beperken tot de standaardwaarde onderzocht.
Om een kleine overschrijding van de standaardwaarde niet te laten leiden tot het nemen van ingrijpende maatregelen is er een onderverdeling gemaakt in drie niveaus tussen de standaardwaarde en de grenswaarde: de tussenwaarde niveau 1, 2 en 3.

De maatregelen:

- Geluidluwe gevel: Om de gezondheid te beschermen moet het geluidgevoelige gebouw beschikken over minimaal één geluidluwe gevel (dit is niet van toepassing voor vliegtuiggeluid)
- Geluidluwe buitenruimte: Gebouwen met een woonfunctie beschikken over een geluidluwe buitenruimte.
- Woningindeling: De geluidgevoelige ruimten worden zoveel mogelijk aan de geluidluwe gevel van de woning geprojecteerd, waarbij minimaal één slaapkamer aan de geluidluwe gevel wordt gerealiseerd.

Hoe hoger de tussenwaarde, hoe zwaarder de maatregel.

Gecumuleerd geluid
Het gecumuleerd geluid is het geluid door alle geluidbronsoorten en activiteiten gezamenlijk, rekening houdend met de verschillen in hinderlijkheid tussen verschillende soorten geluidbronnen. Dit wordt bij elkaar opgeteld met correctie.
De gemeente beoordeeld of en in welke mate het verantwoord is om de afwegingsruimte boven de standaardwaarde te gebruiken.

Gecumuleerd geluid (Lcum)	**Beoordeling**
tot 45	zeer goed
46-50	goed
51-55	redelijk
56-60	matig
61-65	tamelijk slecht
66-70	slecht
vanaf 71	zeer slecht

Gezamenlijk geluid
Het gezamenlijk geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. Het gezamenlijk geluid op de gevel wordt gebruikt voor het bepalen van de eis aan de geluidwering van de gevel.
Indien de standaardwaarde wordt overschreden is altijd een extra geluidnorm van toepassing, namelijk de grenswaarde voor het geluidniveau in geluidgevoelige ruimten: de binnenwaarde. De binnenwaarde is een extra waarborg om ervoor te zorgen dat bewoners ook bij hogere geluidniveaus op de gevels onder acceptabele omstandigheden in hun woning kunnen leven en slapen. Middels (extra) gevelisolatie wordt dit gegarandeerd. Van de binnenwaarde kan niet worden afgeweken.

Relevantie plangebied
Zie paragraaf 3.7

2.3.3.8 Mobiliteitsagenda Aalsmeer
Op 27 januari 2022 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsagenda Aalsmeer vastgesteld. Deze agenda heeft drie uitgangspunten:
1. Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar;
2. Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk; en
3. Aalsmeer innovatief duurzaam bereikbaar.

Er komen nieuwe ontwikkelingen op Aalsmeer en de regio af. Het voorgaande beleid, Aalsmeers Verkeer en Vervoerplan (AVVP) uit 2009, hield geen rekening met de huidige trends, ontwikkelingen en vraagstukken.

De Raad heeft in maart 2021 het Koersdocument Mobiliteit vastgesteld waarin 11 koersen zijn opgenomen op basis waarvan de Mobiliteitsagenda is opgesteld. De 11 koersen zijn:
1. Naar een flexibele Mobiliteitsagenda Aalsmeer
2. Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit in samenhang bezien
3. Ruimtelijk patroon Aalsmeer vraagt om maatwerk per gebied
4. Aanpak gevolgen vergrijzing voor mobiliteit
5. Een compleet mobiliteitsaanbod
6. Product OV versterken
7. Faciliteren groeiend (e-)fietsgebruik
8. Optimalisatie logistieke ketens
9. Actieve rol van ondernemers in bereikbaarheid
10. Naar een integrale en actieve aanpak van verkeersveiligheid
11. Een volgende stap in duurzame mobiliteit en deelmobiliteit

Relevantie plangebied
Zie paragraaf 3.12

2.3.3.9 Nota parkeernormen Aalsmeer 2016

Eind 2012 heeft het CROW (Landelijk kenniscentrum voor verkeer en vervoer) nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd. De 'oude' cijfers dateren van 2004 en dienden als basis voor de parkeernormen zoals vastgesteld in het Aalsmeer Verkeer- en Vervoerplan (AVVP). In het AVVP zijn echter alleen normen opgenomen voor de categorie 'wonen'. De aanleiding voor deze Nota Parkeernormen Aalsmeer is als volgt:

- Naast de normen voor de categorie wonen zijn er nog geen parkeernormen vastgesteld voor Aalsmeer en Kudelstaart;
- De parkeernormen uit 2004 en uit het AVVP zijn niet meer actueel.

De nieuwe kencijfers van het CROW zijn gebaseerd op de meest actuele en recente ervaringscijfers. Parkeernormen moeten vanaf 2018 zijn opgenomen in bestemmingsplannen. Door in toekomstige bestemmingsplannen via de regels een verwijzing op te nemen naar deze Nota Parkeernormen inclusief toepassingsregels wordt aan deze verplichting voldaan en geldt voor iedereen een eenduidig kader. In de regels behorende bij dit bestemmingsplan is een verwijzing opgenomen naar de Nota Parkeernormen. Het vaststellen van parkeernormen en toepassingsregels is om diverse redenen belangrijk en nuttig. Door het parkeren nadrukkelijk te toetsen en de juiste parkeernorm zo vroeg mogelijk in een planproces te bepalen wordt parkeeroverlast voorkomen en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Indien een ontwikkelaar namelijk te weinig parkeerplaatsen realiseert op eigen terrein, gaan er ook mensen in de omgeving parkeren met mogelijk parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties tot gevolg.

Voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars is met deze nota duidelijk welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag. Bovendien bevat de nota duidelijke toepassingsregels om uit te leggen hoe de parkeernormen gehanteerd moeten worden. Hierdoor wordt er geborgd dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat mogelijk verwachte parkeerproblemen vanaf het begin van het planproces worden voorkomen.

Relevantie plangebied
Zie paragraaf 3.12

2.4 Functionele ontwikkeling en programma

Het voornemen bestaat om de bestaande woonark te verwijderen en een nieuw woonark terug te plaatsen. De nieuwe woonark zal enkele meters verplaatst worden in de richting van de Uiterweg.

Daarnaast zal het woonark dieper in de bestaande tuin ingepast ten opzichte van de bestaande situatie. Het boothuis zal ook worden verwijderd. De afmetingen van de nieuwe woonark worden 18 x 6 x 5 meter (l x b x h).

2.5 Ruimtelijke uitstraling en inpassing in omgeving

Aalsmeer is een waterrijke gemeente. Van oudsher bevinden zich in de gemeente dan ook vele woonarken. Om met een woonark ligplaats in de gemeente in te nemen en op een woonark te mogen wonen of recreëren is een vergunning nodig. Het toetsingskader was voorheen alleen de Algemene plaatselijke verordening. Gebleken was dat op grond hiervan de woonarken onvoldoende kunnen worden gereguleerd. Om die reden is op 19 december 2013 het bestemmingsplan "Woonarken" vastgesteld. Dit bestemmingsplan gaf in samenhang met de APV en een nieuwe verordening voor woonarken, een actueel en effectief instrumentarium bieden om de woonarken voldoende te kunnen reguleren.

In het toen geldende structuurvisie Noord-Holland 2040 lag de bestaande woonboot Uiterweg 351ws buiten bestaand bebouwd gebied. Om die reden was een kleinere woonark toegestaan ten opzichte van woonarken die binnen bestaand bebouwd gebied lagen. De maximale lengte van woonarken voor permanente bewoning, gelegen in het bestaand bebouwd gebied bedraagt 18 meter.

Door de nieuwe boot te verplaatsen richting het noorden ligt de nieuwe woonark binnen de grenzen van bestaand bebouwd gebied. Op basis van dit (oude) beleid is het mogelijk een grotere woonboot te realiseren.

HOOFDSTUK 3 FYSIEKE LEEFOMGEVING

3.1 Toetsing milieueffectrapportage (m.e.r.)

3.1.1 Toetsingskader

Doel

In een project-mer-beoordeling toetst het bevoegd gezag of er bij het project aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden. Er zijn 2 uitkomsten mogelijk:

- Aanzienlijke milieueffecten zijn niet uitgesloten: er volgt een mer en er moet een milieueffectrapport (MER) worden gemaakt.
- Aanzienlijke milieueffecten zijn uitgesloten: er is geen mer nodig er hoeft geen MER te worden gemaakt.

Wettelijk kader

Of een besluit over een project project-mer-beoordelingsplichtig is, kunt u afleiden uit bijlage V bij het Omgevingsbesluit.
Het wijzigen van het omgevingsplan heeft betrekking op de activiteit J11: 'Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterrein'. Onder de omgevingswet is de drempelwaarde komen te vervallen zodat (vooralsnog) elke stedelijke ontwikkelingsproject MER-beoordelingsplichtig is.

Toetsing

Aan de hand van een beschrijving van het project, de locatie en de mogelijke milieueffecten wordt getoetst of sprake is van aanzienlijke milieueffecten. Deze beoordeling wordt opgenomen in de omgevingsvergunning. De MER-beoordeling dus onderdeel van de omgevingsvergunning. Indien de verwachting is dat een project aanzienlijke milieueffecten zal geven zal de omgevingsvergunning worden geweigerd. Er zal dan eerst een milieueffectrapport opgesteld moeten worden.

3.1.2 Projectgebied

Aan de Uiterweg 351ws in Aalsmeer wordt een bestaande woonark vervangen voor een nieuwe woonark. Op de locatie aan de Uiterweg in Aalsmeer wordt een nieuwe ligplaats gerealiseerd, ten noorden van de ligplaats van de huidige woonark.

3.1.3 Conclusie

<u>Locatie</u>

De projectlocatie is niet gelegen in of nabij een gebied dat wordt beschermd vanuit de natuurwaarden. De locatie is daarnaast zodanig ver verwijderd van een Natura 2000-gebied dat van externe werking geen sprake kan zijn. Tevens ligt het niet in de buurt van het Natuurnetwerk Nederland of overig beschermd natuurgebied.

<u>Milieueffecten</u>

De omvang van de voorgenomen ontwikkeling brengt geen zodanige productie van afvalstoffen, verontreiniging, hinder en risico van ongevallen met zich mee op basis waarvan belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. In de volgende paragrafen zijn verschillende milieueffecten beschouwd. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling geen sprake is van nadelige milieugevolgen.

3.2 Bodem

3.2.1 Toetsingskader

Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet krijgt de gemeente een aantal regels over het onderwerp bodem in het tijdelijk deel van het omgevingsplan middels de bruidsschat. De bruidsschat is een set aan regels die van het Rijk naar onder andere de

gemeenten gaan. Deze regels worden automatisch onderdeel van het tijdelijk deel van het omgevingsplan.
Het nieuwe wettelijke instrumentarium voor bodem berust op drie pijlers:
1. het voorkomen van nieuwe verontreiniging of aantasting (preventie)
2. het meewegen van bodemkwaliteit als onderdeel van een brede afweging over de kwaliteit van de leefomgeving in relatie tot functies (toedeling van functies)
3. het op duurzame en doelmatige wijze beheren van resterende historische verontreinigingen (beheer historische verontreinigingen)

In het kader van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient voorkomen worden dat bodemgevoelige activiteiten op verontreinigd grond plaats vinden. Gelet hierop bevat paragraaf 5.1.4.5.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels voor het toelaten van een bouwactiviteit (bouwen van een bodemgevoelig gebouw) op een bodemgevoelige locatie.

Een bodemgevoelig gebouw is een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat de bodem raakt, voor zover aannemelijk is dat personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zullen zijn.

Een bodemgevoelige locatie is een locatie waarop een bodemgevoelig gebouw is toegelaten op grond van het omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit. Tevens wordt daaronder de aangrenzende aaneengesloten tuin of het aangrenzende aaneengesloten terrein verstaan, net als een onmiddellijk aan een woonschip of woonwagen grenzende tuin of grenzend terrein.

Gelet op artikel 5.89j van het Bkl moeten bij het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie de waarden voor de toelaatbare bodemkwaliteit in acht genomen worden. Bij overschrijding van die waarden mag alleen gebouwd worden als sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen.

Deze beoordeling vindt plaats in het kader van de verlening van de omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken (zie hiervoor de artikelen 22.29, lid 1 sub c, 22.30 en 22.31 van het omgevingsplan gemeente Aalsmeer). Desalniettemin dient bij de toelating van een bodemgevoelige gebouw aannemelijk zijn dat de vergunning verleend kan worden en dat het plan financieel uitvoerbaar is.

Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het besluitgebied. Bij een geconstateerde (potentiële) verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van de wijziging van het omgevingsplan tevens in kaart worden gebracht welke maatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

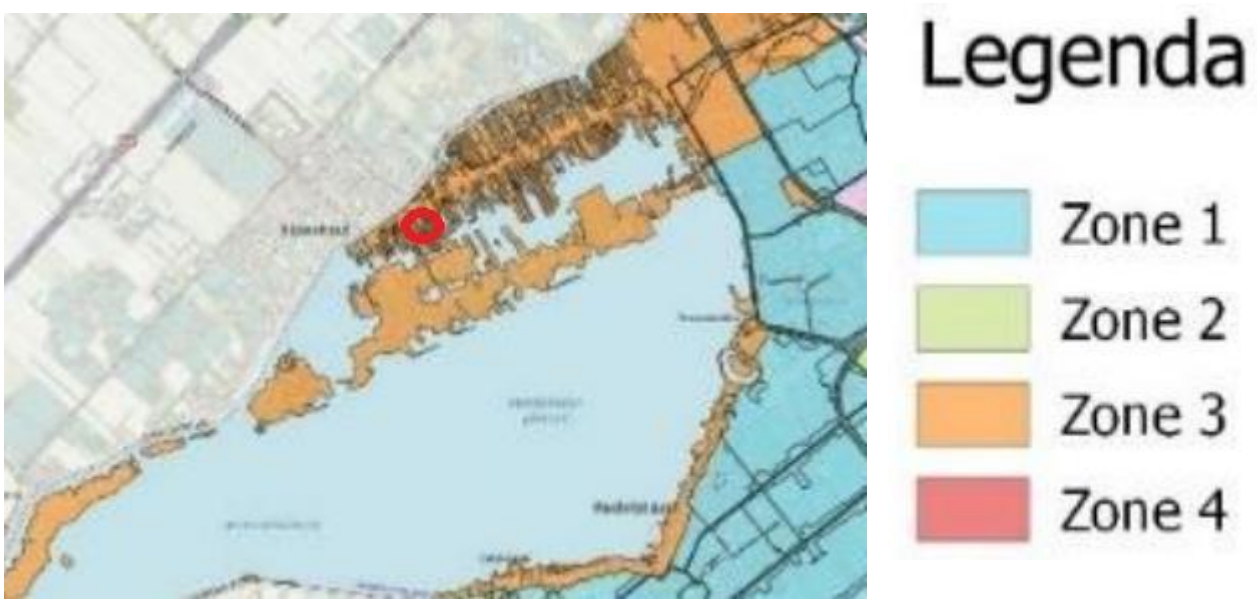
Aalsmeer
Het vastgestelde beleidskader bodem geeft de Aalsmeerse invulling weer van een deel van de bodemregelgeving onder de Omgevingswet. De juridische basis voor lokaal beleid is opgenomen in het TAM-voorbereidingsbesluit bodem. Op 12 december 2023 is er een TAM-voorbereidingsbesluit Bodem vastgesteld die per 1 januari 2024 is ingegaan. Er is geconstateerd dat er een verkeerde verwijzing in de documentatie zit zodat op 5 maart 2024 een nieuw besluit is genomen. Met dit TAM-voorbereidingsbesluit bodem worden er bodemregels vastgesteld in aanvulling op het Omgevingsplan van rechtswege per 1 januari 2024.

Op termijn worden de regels uit het TAM-voorbereidingsbesluit omgezet naar het nieuwe deel van het omgevingsplan. Momenteel ligt het ontwerp TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22d-Bodem Aalsmeer ter inzage, t/m 2 januari 2025. In dit TAM-omgevingsplan zijn de regels van de TAM voorbereidingsbesluiten 'bodem Aalsmeer' en 'staalslakken en grondstabilisatie Aalsmeer' verwerkt. Dit TAM omgevingsplan hoofdstuk 22d betreft het

gehele grondgebied van Aalsmeer en is een aanvulling op de regels van het tijdelijke deel omgevingsplan.

Onderdeel van de regelgeving is de bodemkwaliteitskaart. Bijlage 3A-1 geeft de zonekaart van de bodemkwaliteitskaart weer waarin verschillende zones zijn gedefinieerd op basis van bodemkwaliteit en ophooggeschiedenis. Elke bodemkwaliteitszone heeft een bepaalde kwaliteit, die consequenties heeft voor het toegestane grondverzet en de kwaliteit van de grond die er op mag worden aangebracht, afhankelijk van de bodemfunctie.

3.2.2 Projectgebied



Uitsnede zonekaart regio Amstelland en Meerlanden

Met zones 1 en 2 op de zonekaart van de bodemkwaliteitskaart hebben betrekking op locaties met een relatief schone bodem. Voorafgaand aan het bouwen van een bodemgevoelige gebouw in deze zones is in principe een vooronderzoek (dossieronderzoek) voldoende, tenzij dat onderzoek aanleiding geeft voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek.

De voorgenomen ontwikkeling aan Uiterweg 351 vindt plaats in zone 3, zie ook onderstaande afbeelding. Op basis hiervan is een bodemonderzoek verplicht.



De gemeente Aalsmeer heeft in mei 2024 archiefonderzoek uitgevoerd naar het mogelijk gevolg van vroegere activiteiten voor de milieu hygiënische bodemkwaliteit.

Uit het onderzoek kwam het volgende naar voren:
- Er zijn geen (ondergrondse) tanks nabij de locatie bij ons bekend.
- Er is een glastuinbouwbedrijf aanwezig geweest met een stookruimte en kassen.
- De locatie ligt in zone 3 van de bodemkwaliteitskaart van Aalsmeer. De boven- en ondergrond vallen in kwaliteitsklasse Wonen (licht verontreinigd).
- Op de bodemkaart staan geen dempingen aangegeven op de locatie.
- De locatie is als gevolg van de seringenteelt in het verleden mogelijk periodiek opgehoogd met baggerspecie.

Inmiddels zijn ook 2 onderzoeksrapporten aangeleverd. Zie bijlage 1 voor verkennend bodemonderzoek 29 november 2023 en bijlage 2 voor het aanvullend bodemonderzoek, 26 juni 2024. Hieruit is af te leiden dat er geen sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Wel zijn er kanttekeningen:
Het gehalte lood in de bovengrond is verhoogd waardoor rekening moet worden gehouden met blootstelling aan kleine (kinderen). Voor de verplaatsing van een woonark wordt grond ontgraven. Deze grond is licht verontreinigd. Met de afvoer van de vrijkomende grond zijn kosten gemoeid.

3.2.3 Conclusie
De kwaliteit van de grond is aanvaardbaar voor het beoogde gebruik, maar de gebruiker dient het verhoogde gehalte lood in acht te nemen, zie ook de Folder 'Let op Lood - Provincie Noord-Holland'.

3.3 Water

3.3.1 Toetsingskader
Artikel 5.37 van het Bkl stelt dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Naast de specifieke regels als gesteld in paragraaf 5.1.3 Bkl over onderdelen van het watersysteem in het omgevingsplan, worden voor een duiding van de gevolgen voor het beheer van het watersysteem, de

opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken.

Denk bijvoorbeeld aan (instructie)regels (al dan niet ter nastreving van omgevingswaarden) uit de provinciale omgevingsverordening en de waterschapsverordening. Bij de uitvoering van de digitale watertoets komt het naleven van instructieregels aan de orde.

Daarnaast bevatten de artikelen 5.38 t/m 5.49 Bkl rijksregels met betrekking tot:
- het voorkomen van belemmeringen voor primaire waterkeringen;
- het bouwen binnen kustfundamenten buiten stedelijk gebied;
- het ontplooien van activiteiten in en nabij grote rivieren en het IJsselmeergebied.

Het is aan het bevoegd gezag om te bepalen hoe andere bestuursorganen bij de besluitvorming en de weging van het waterbelang worden betrokken. Zodoende is de oorspronkelijke watertoets niet langer voorgeschreven en is de gemeente vrij om hier zelf invulling aan te geven. Ten slotte zijn de regels van artikel 5.165 Bkl en paragraaf 22.3.8 uit de bruidsschat van belang met betrekking tot het lozen van (industrieel) afvalwater in het openbaar vuilwaterriool. Artikel 5.165 Bkl schrijft voor in welke gevallen het omgevingsplan lozingen van industrieel afvalwater mag toestaan. Gemeenten kunnen voor sommige lozingen specifieke regels stellen. In het algemeen is de specifieke zorgplicht voor milieubelastende activiteiten die in de bruidsschat zijn opgenomen voldoende. Met de bevoegdheid tot het stellen van maatwerkvoorschriften kan de gemeente voor specifieke bedrijven zo nodig aanvullende eisen stellen die passen bij de bedrijfssituatie.

Nationaal Waterprogramma 2022-2027
Het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid, de uitvoering ervan in de rijkswateren en de daartoe behorende aspecten van het omgevingsbeleid. Het NWP 2022-2027 geeft uitvoering aan de EU richtlijnen. Het NWP is de doorwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en een verplicht programma op grond van de Omgevingswet. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Belangrijke onderdelen van het NWP zijn de stroomgebiedbeheerplannen, het overstromingsrisicobeheerplan en het Programma Noordzee.

Waterschapsverordening de Rijnlandse Keur
Sinds 1 januari 2024 heeft Rijnland een waterschapsverordening. Deze verordening vervangt de keur. Rijnland heeft belangen om watergangen en waterkeringen in stand te houden, kwel tegen te gaan en te snelle afwatering te voorkomen. Om deze belangen te beschermen zijn onze beleidsregels opgesteld in de Waterschapsverordening. In de waterschapsverordening staan de regels voor bewoners en bedrijven die activiteiten doen bij oppervlaktewater, dijken en gemalen.

Waterbeheerprogramma 6 (WBP6)
Goed waterbeheer is van levensbelang om in Rijnland te kunnen wonen, werken en genieten. Hoe pakken we dat aan en wat zijn de plannen voor de komende 6 jaar? Op deze website presenteert Rijnland zijn waterbeheerprogramma (WBP6) voor 2022 - 2028. Zie: Waterbeheerprogramma | Waterbeheerprogramma 6 (wbp6rijnland.nl).

Watertoets
Artikel 5.37 van het Besluit kwaliteit leefomgeving schrijft voor dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden, voor een duiding van die gevolgen, de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. Op grond van dit artikel dient afstemming plaats te vinden met de waterbeheerder (Rijk, provincie, waterschap of gemeente). De verplichte weging van waterbelangen in afstemming met de waterbeheerder wordt ook 'watertoets' genoemd.

3.3.2 Projectgebied

Bij ruimtelijke plannen dient een watertoets te worden uitgevoerd. Doel van de watertoets is om de relatie tussen planvorming en waterhuishouding te versterken. Ruimtelijke ontwikkelingen dienen daartoe te worden getoetst door de waterbeheerder. Bij een watertoets moeten de gevolgen voor de waterhuishouding in beeld worden gebracht.

Het plangebied is gelegen binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland. Activiteiten moeten voldoen aan de eisen die worden gesteld vanuit de Waterschapsverordening. Bij (de uitvoering van) het onderhavige plan en de beoogde ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met het beleid en de Waterschapsverordening van het Hoogheemraadschap van Rijnland (HvR).

Middels de beoogde ontwikkeling wordt een bestaande woonark vervangen door een nieuwe woonark.

Hemelwaterberging
Er zal geen sprake zijn van versnelde hemelwaterafvoer. Het hemelwater zal nog steeds direct op het oppervlaktewater geloosd worden.

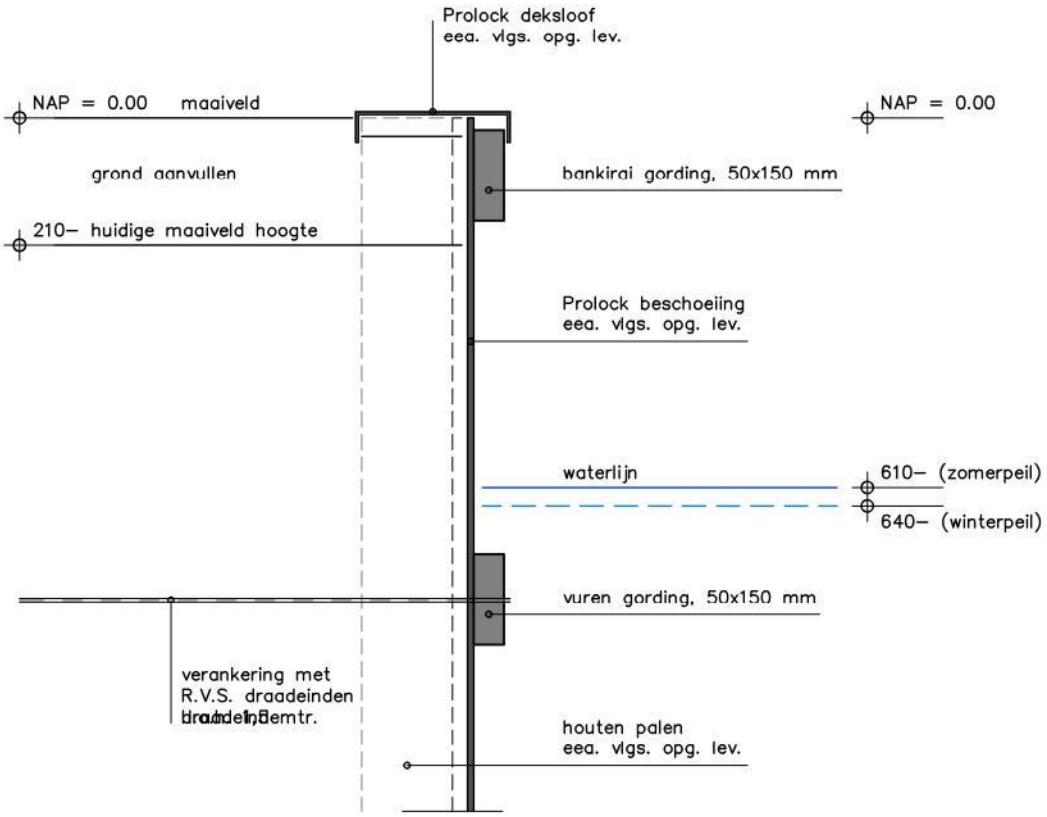
Waterkeringen
De activiteit wordt niet uitgeoefend binnen – of in een gebied nabij een waterkering.

Waterberging
Bij de nieuwe locatie van de woonboot zal de oever deels afgegraven worden. Bij de locatie van de oorspronkelijk woonboot zal het water gedempt worden, zodat de kade weer doorloopt naar achteren. Het te dempen oppervlak is kleiner dan het af te graven gedeelte. Er is sprake van een hydrologisch neutrale ontwikkeling. Er hoeft geen extra waterberging gerealiseerd te worden.

Waterkwaliteit
De verkeersbelasting blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor zal het (negatieve) effect op de waterkwaliteit van afstromend hemelwater ongewijzigd blijven. Verder wordt geadviseerd gebruik te maken van milieuvriendelijke bouwmaterialen en het achterwege laten van uitlogende bouwmaterialen zoals lood, koper, zink en zacht PVC. Deze stoffen kunnen zich ophopen in het water(bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.

Vooroverleg Hoogheemraadschap van Rijnland (HvR)
Op 29 augustus 2023 is een aanvraag ingediend bij Hoogheemraadschap van Rijnland. De gemelde activiteit viel onder de Keur 2020, onder de zogenaamde zorgplicht. Dit houdt in dat initiatiefnemer direct aan de slag mag gaan, mits u zorgvuldig werkt en schade aan het watersysteem voorkomt.
Sinds 1 januari 2024 heeft Rijnland een waterschapsverordening. Deze verordening vervangt de keur.

Beschoeiing
Er is een detailtekening van de nieuw te plaatsen beschoeiing overlegd.



doorsnede beschoeiing

3.3.3 Conclusie

Met het onderhavige plan is er geen sprake van functies en activiteiten die, per saldo, leiden tot een aantasting van de waterhuishouding. Het verhard oppervlak neemt niet toe. Het aspect water is geen belemmering voor het onderhavige TAM - omgevingsplan. De woning zal moeten worden aangesloten op het bestaande drukrioleringssysteeem. Het regenwater zal worden afgevoerd naar de bestaande watergang.

3.4 Klimaatadaptatie

3.4.1 Toetsingskader

Om Nederland te beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering, is het nodig om verschillende soorten maatregelen te nemen, vanuit verschillende beleidsvelden. Klimaatadaptatie is een van de grote opgaven die overheden moeten aanpakken. De instrumenten van de Omgevingswet zijn hulpmiddelen om de opgave van klimaatadaptatie integraal met andere omgevingsopgaven aan te pakken.

3.4.2 Plangebied

<u>Wateroverlast voorkomen</u>

Voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen geldt een waterbergingseis van 70 mm voor het te ontwikkelen gebied. Deze waterberging moet primair een plaats vinden in oppervlaktewater (minimaal 10% van het plangebied). De openbare ruimte en privaat terrein moeten zo zijn ontworpen en ingericht dat de resterende berging hier plaatsvindt

en het water zonder schade kan worden vastgehouden, geborgen en afgevoerd. Dit moet worden aangetoond in het ontwerp.

Hitte beperken
Bij nieuwbouwontwikkeling streeft de gemeente naar een zodanige inrichting van het gebied dat de gevoelstemperatuur binnen aanvaardbare normen blijft. Koele verblijfsplekken van minimaal 200 m2 zijn aanwezig op maximaal 300 m loopafstand om (de gevolgen van) hitte voor mens en natuur te beperken. Verblijfsplekken worden met minimaal 50% groen en 30% schaduw ingericht (bomen tellen voor beide). Daarbij is het van belang dat er rekening wordt gehouden met de bestaande Flora en Fauna en voor nieuwe beplanting keuzes worden gemaakt voor gebiedseigen Flora en Fauna

Droogte
- 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.

3.4.3 Conclusie
Dit betreft een vervanging, en verplaatsing van circa 10 meter, van een woonark.
De gemeente stimuleert en faciliteert bewoners om een bijdrage te leveren aan klimaatadaptatie, zie Home | Gemeente Aalsmeer.

3.5 Natuur

3.5.1 Toetsingskader
Doel van de omgevingswet is onder andere de bescherming van soorten en leefgebieden als onderdeel van de fysieke leefomgeving. De wet is een implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn).

De Omgevingswet beslaat zowel soortenbescherming als gebiedsbescherming. De wet kent een beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn, voor soorten van de Habitatrichtlijn en voor andere soorten. Het komt er onder andere op neer dat soorten niet opzettelijk gedood, gevangen of verstoord mogen worden. Ook het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen en rustplaatsen is verboden. Vrijwel alle vogels zijn beschermd ingevolge de Vogelrichtlijn.

Habitatrichtlijnsoorten zijn bijvoorbeeld alle vleermuissoorten. Onder de andere soorten vallen bijvoorbeeld de ringslang en grote modderkruiper. Gedeputeerde Staten kunnen in sommige gevallen ontheffing verlenen van de verbodsbepalingen voor de andere soorten. Met betrekking tot de gebiedsbescherming wordt hoofdzakelijk gekeken naar de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Het wijzigen van het omgevingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal of gemeentelijk beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het besluitgebied zelf te liggen. Activiteiten in een besluitgebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

3.5.2 Flora en fauna

Er is een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor het plangebied. In deze toelichting worden de belangrijkste conclusies vermeld, voor het gehele onderzoek wordt verwezen naar bijlage 3. De quickscan flora en fauna is ingestoken op onderhavig planvoornemen.

Gelet op de potentiele ecologische waarden kan het voorgenomen plan in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming, onderdeel soorten, in acht te worden genomen:

- In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken).
- Er zijn daarnaast mogelijk algemene nationaal beschermde amfibieën en zoogdieren aanwezig aan de randen van het plangebied. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in de Provincie Noord-Holland.
- Om de rugstreeppad zich niet te laten vestigen in het plangebied gedurende de aanlegfase, is het van belang om het ontstaan van waterplassen op het land te voorkomen.
- De zorgplicht blijft onverkort van kracht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Voor- en gedurende de uitvoering dient hierbij rekening gehouden te worden.

3.5.2.1 Conclusie

Op basis van onderhavige quickscan wordt vervolgonderzoek naar effecten op beschermde gebieden niet noodzakelijk geacht. Evenmin is er sprake van een noodzaak tot het indienen van een ontheffingsaanvraag ten aanzien van houtopstanden dan wel een vergunningsaanvraag in het kader van gebiedsbescherming.

3.5.3 Stikstof

Er is een stikstofonderzoek uitgevoerd, zie bijlage 4, 5 en 6. Er wordt aangegeven dat de nieuwe woonark wordt voorzien van een gasaansluiting en zal worden verwarmd d.m.v. een gasgestookte verwarmingsinstallatie. Dit is niet mogelijk via de netbeheerder. Voor het berekenen van de stikstofdepositie in de toekomstige gebruiksfase zijn naast de emissie als gevolg van de verwarmingsinstallatie, ook de voertuigbewegingen van belang. Hierbij is uitgegaan van totaal 8,2 ritten per etmaal. Naast de gebruiksfase is ook de realisatiefase berekend. Met behulp van de AERIUS Calculator zijn berekeningen opgesteld voor de realisatie- en de gebruiksfase. Uit de berekeningen volgt voor beide fasen geen bijdrage van stikstofdepositie. Er is gebruik gemaakt van de AERIUS-Calculator versie 2023.1.
Het AERIUS analysebestand (GML) met rekenresultaten, bronnen en rekenpunten is hier te downloaden.

3.5.3.1 Conclusie

Op basis van de resultaten uit de berekeningen kan worden geconcludeerd dat zowel voor de realisatie(aanleg)fase en de gebruiksfase geen vergunningsplicht geldt, t.a.v. stikstofdepositie, op grond van de Wet natuurbescherming.

3.6 Archeologie en cultureel erfgoed

3.6.1 Archeologie

3.6.1.1 Toetsingskader

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De Erfgoedwet is de opvolger van de vervallen Monumentenwet 1988 en andere regelingen op het gebied van cultureel erfgoed. De huidige juridische basis in de Nederlandse wetgeving wordt gevormd door de

Erfgoedwet (hoofdstuk 5) en de Omgevingswet. De Omgevingswet en de Erfgoedwet zorgen samen voor een integrale bescherming van het cultureel erfgoed. De Erfgoedwet en Omgevingswet worden daarmee complementair aan elkaar.

De onderdelen van de vervallen Monumentenwet 1988 die van toepassing zijn op de fysieke leefomgeving zijn naar de Omgevingswet overgeheveld. De Omgevingswet is van groot belang voor het cultureel erfgoed, omdat daarin een zorgvuldige omgang met het cultureel erfgoed en de fysieke leefomgeving is geborgd. De grondslag van de Omgevingswet is opgenomen in hoofdstuk 2 van de Omgevingswet. Voorts heeft de bescherming van (archeologische) monumenten, stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen een belangrijke plek gekregen in de Omgevingswet. De aanwijzing en bescherming van stads- en dorpsgezichten is naar de Omgevingswet overgeheveld (artikel 2.34, lid 4 van de Ow). Het belang van de bescherming van stads- en dorpsgezichten is en blijft hiermee geborgd.

Paragraaf 5.1.5.5 van het Bkl bevat instructieregels over cultureel erfgoed en werelderfgoed. Artikel 5.130 Bkl ziet op het behoud van cultureel erfgoed en 5.131 Bkl ziet op het behoud van werelderfgoed.
Daarnaast zijn in afdeling 8.8 van het Bkl regels opgesteld voor de beoordeling van rijksmonumentenactiviteit en het verplaatsen van gebouwde monumenten. Daarnaast zijn in het Bal instructieregels opgenomen aangaande rijksmonumenten (hoofdstuk 13).

Archeologie gemeente Aalsmeer
In sommige delen van Aalsmeer, is de kans op archeologische resten in de bodem klein, omdat de bodem in het verleden al is verstoord, bijvoorbeeld door inpoldering. In andere delen van Aalsmeer is de kans op archeologische waarden in de bodem juist groot. Bijvoorbeeld in de oude dorpskern en langs de dijken die al lang worden bewoond. Aalsmeer is daarom ingedeeld in archeologische verwachtingsgebieden. Deze archeologische verwachtingsgebieden zijn toegelicht in de ‘Beleidsnota Archeologie 2016’ en de ‘Beleidsnota Archeologiekaart’.





Uitsnede archeologiekaart met legenda

Of een archeologisch onderzoek bij plannen is vereist is afhankelijk van de grootte en diepte van de bodemverstoring. Dit is bijvoorbeeld aangegeven in de legenda van de 'Beleidsnota Archeologiekaart'. Ter verduidelijking van de archeologiekaart: een archeologisch onderzoek is een vereiste bij plannen met bodemverstoring dieper dan 0,40 meter, tenzij de oppervlakte van (de bodemingreep ten behoeve van) het bouwwerk niet meer dan 50 m^2 bedraagt. Ten tweede is een archeologisch onderzoek vereist bij plannen met bodemverstoring dieper dan 0,40 meter, tenzij de oppervlakte van (de bodemingreep ten behoeve van) het bouwwerk niet meer dan 500 m^2 bedraagt. Ten derde is een archeologisch onderzoek vereist bij plannen met bodemverstoring dieper dan 0,40 meter, tenzij de oppervlakte van (de bodemingreep ten behoeve van) het bouwwerk niet meer dan 10.000 m^2 bedraagt. Daarnaast zijn er nog twee categorieën waarin bij alle bodemroering archeologisch onderzoek vereist is en tot slot kent het archeologiebeleid de categorie 'archeologievrij'.

3.6.1.2 Plangebied
Volgens de archeologiekaart geldt voor het plangebied een hoge archeologische verwachtingswaarde. Er is een archeologisch onderzoek uitgevoerd, welke is opgenomen in de bijlage 7 bij deze ruimtelijke onderbouwing. Er is zowel een archeologisch bureau onderzoek als een verkennend inventariserend veldonderzoek uitgevoerd op de planlocatie. Het doel van het uitgevoerde onderzoek is het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. De belangrijkste conclusie is onderstaand weergegeven voor het gehele onderzoek wordt verwezen naar de bijlagen.

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied al eens ontgraven was tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP. Het plangebied heeft tot die diepte dus geen archeologische verwachting meer. De archeologische verwachting van het onder de verstoringen voorkomende Hollandveen pakket en het Laagpakket van Wormer is zeer laag. IDDS Archeologie adviseert om het plangebied, voor wat betreft het aspect archeologie, vrij te geven voor de voorgenomen civieltechnische werkzaamheden.

3.6.1.3 Conclusie
Het omgevingsaspect archeologie vormt geen belemmeringen voor onderhavig planvoornemen.

3.6.2 Cultureel erfgoed
Cultureel erfgoed bestaat uit rijksmonumenten, gemeentelijke en provinciale monumenten en archeologische monumenten.

PLangebied
Binnen het plangebied zijn geen monumenten.

3.7 Geluid

3.7.1 Toetsingskader
De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt, voor spoor- en wegverkeerslawaai en gezoneerde industrieterreinen, zijn grondslag in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Omgevingswet, met betrekking tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Bij het toelaten van een activiteit, (spoor)weg, industrieterrein of geluidgevoelig gebouw moet het geluid op de geluidgevoelige gebouwen beoordeeld worden. Hiertoe zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels opgenomen. De instructieregels hebben tot doel de gezondheid en het milieu te beschermen tegen te veel geluid.

Hiervoor zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving eisen gesteld aan het geluid op geluidgevoelige gebouwen. Een geluidgevoelig gebouw is volgens de begripsbepalingen in bijlage 1, Bkl, onder andere een (deel van een) gebouw met een woonfunctie. Ook ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens zijn aangewezen als geluidgevoelig.

Een geluidaandachtsgebied is een gebied langs een (spoor)weg of rond een industrieterrein waarbinnen het geluid vanwege de betreffende bron hoger kan zijn dan de standaardwaarde. De grootte van het gebied is afhankelijk van de bron. De standaardwaarde is in het algemeen een aanvaardbaar geluidniveau. In het omgevingsplan kan op basis van het type gebied een hogere of lagere standaardwaarde worden vastgesteld.

Het omgevingsplan voorziet in een aanvaardbaar geluidsniveau van verkeer en industrie op een geluidgevoelig gebouw.

<u>Standaardwaarden en grenswaarden</u>
Geluidwaarden worden uitgedrukt in standaardwaarden en grenswaarden. De standaardwaarde is een aanvaardbaar geluidniveau waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Een standaardwaarde kan bij omgevingsplan hoger of lager worden vastgesteld. Zo kan bijvoorbeeld in het omgevingsplan de standaardwaarde voor een bedrijventerrein verhogen en in het buitengebied verlagen. Als aan de standaardwaarde wordt voldaan, is geen nadere afweging of besluitvorming nodig.
Een grenswaarde is een uiterste grens waar niet van mag worden afgeweken. Een overschrijding van de grenswaarde op een geluidgevoelig gebouw is alleen bij uitzondering en in de in het Bkl genoemde gevallen mogelijk.

<u>Gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid</u>
Het gecumuleerd geluid is het geluid door de geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld met een correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. Het gezamenlijk geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.
Bij zowel het bepalen het gecumuleerd geluid en het gezamenlijk geluid moet in ieder geval het geluid afkomstig van (spoor)wegen, industrieterreinen, luchtvaartverkeer, windturbines en schietbanen worden betrokken.

3.7.2 Plangebied
Er is door M+P een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het plan . In dit akoestisch onderzoek is zowel ingegaan op geluid vanwege wegverkeer als van Schiphol en de omliggende bedrijvigheid. Voor het akoestisch onderzoek van 22 december 2023wordt verwezen naar bijlage 8 en voor de memo geluid van 19 november 2024 naar bijlage 9.

<u>Wegverkeer</u>
Bij vervangende nieuwbouw (artikel 5.78v Bkl): toelaten geluidgevoelig gebouw op een locatie ter vervanging van bestaand geluidgevoelig gebouw. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- Een wezenlijke toename van het aantal geluidgevoelige gebouwen met meer geluid dan de grenswaarde mag niet.
- Het geluid ligt niet meer dan 5 dB boven de grenswaarde.

Vanwege wegverkeerslawaai bedraagt de hoogste gevelbelasting 31 dB. Ter plaatse van de woonark is geen sprake van een overschrijding van de standaardwaarde voor wegverkeerslawaai. Er gelden geen aanvullende eisen met betrekking tot wegverkeerslawaai voor de woonark.

Schiphol
De woonark ligt binnen het beperkingengebied LIB-4 (blauw) van de luchthaven Schiphol. Omdat de woonark geen toename geeft van het aantal woningen in het gebied en in de huidige situatie al in het gebied ligt is het toelaatbaar.

Bedrijvigheid
Het project ligt niet in de buurt van een gezoneerde bedrijventerrein.
Het ligt wel in de buurt van Jachthavens. Deze bedraagt 47 dB. Deze ligt onder de standaardwaarde van 50 dB.

3.7.3 Conclusie
De bepaling van het gecumuleerde en het gezamenlijk geluid is beschreven in de Omgevingsregeling artikel 3.25 en 3.26. In artikel 17.3 van de Omgevingsregeling is de formule voor luchtvaartgeluid aangegeven waarmee voorlopig gerekend dient te worden. Deze komt overeen met de rekenformule uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Cumulatie is in de onderhavige situatie niet van toepassing.
De woonark ligt niet binnen het geluidaandachtsgebied (het gebied waarbinnen het geluid door die geluidbron hoger is dan de standaardwaarde) van het wegverkeer. Verder is er geen sprake van geluid ten gevolge van een industrieterrein.
Het gezamenlijk geluid is ook niet van toepassing in deze situatie om dezelfde reden.

Het plan vormt geen belemmeringen met betrekking tot het aspect 'Geluid'.

3.8 Luchtkwaliteit

3.8.1 Toetsingskader
De gemeente moet bij het toelaten van activiteiten in het omgevingsplan in een aantal situaties toetsen aan omgevingswaarden voor lucht. De Omgevingswet bepaalt dat bij evenwichtige toedeling van functies aan locaties de gemeente in ieder geval rekening houdt met het belang van het beschermen van de gezondheid, zo bepaalt artikel 2.1 lid 4 van de Omgevingswet (Ow). Hierbij houdt de gemeente rekening met de lokale specifieke omstandigheden en de gevolgen van de activiteiten voor de gezondheid van haar burgers (art. 2.1 en 2.4 Ow).
In paragraaf 5.1.4.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan instructieregels die de gemeente bij het opstellen van een omgevingsplan moet hanteren om de luchtkwaliteit te beschermen. De gemeente moet voor een aantal activiteiten de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10) in acht nemen. Behalve als een activiteit niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit houdt in dat het toelaten van activiteiten leidt tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van zowel stikstofdioxide als PM10 van 1,2 ìg/m3 of minder.

De standaardgevallen niet in betekenende mate
De standaardgevallen niet in betekenende mate luchtkwaliteit staan onder artikel 5.54 (Bkl). Voor woonfuncties geldt:

Gebouwen met een woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan, met:

- één ontsluitingsweg: ten hoogste 1.500 woningen; of
- twee ontsluitingswegen: ten hoogste 3.000 woningen;

3.8.2 Plangebied
Het betreft het vervagen en verplaatsen van een woonark.

3.8.3 Conclusie
Het project voldoet aan artikel 5.54 Bkl en draagt "niet in betekende mate" bij aan de lucht verontreiniging.

3.9 Geurhinder

3.9.1 Toetsingskader
De gemeente moet bij een evenwichtige toedeling van functies aan locaties rekening houden met het belang van het beschermen van de gezondheid (artikel 2.1 lid 4 Omgevingswet). Hierbij moet de gemeente rekening houden met de lokale specifieke omstandigheden en de gevolgen van de activiteiten voor de gezondheid van haar burgers (artikel 2.1 en 2.4 Omgevingswet). Rekening houden met geur werkt 2 kanten op:
- bij het mogelijk maken van het verrichten van activiteiten in de buurt van gevoelige gebouwen
- bij het toelaten van geurgevoelige gebouwen in de buurt van bestaande geurveroorzakende bedrijven

De gemeente moet dus overwegen wat de beste locatie is voor een activiteit. Of de beste locatie voor een geurgevoelig gebouw.

Woningen kunnen ook zelf geurhinder veroorzaken. Bijvoorbeeld als gevolg van hobbymatige activiteiten. Of het stoken van hout in kachels en open haarden. De instructieregels in het Bkl, paragraaf 5.1.4.6, gelden niet voor woningen. De gemeente is dus niet verplicht om in het omgevingsplan regels te stellen aan woningen die de geurhinder in de leefomgeving beperken. Wel kan de gemeente ervoor kiezen hier regels aan te stellen.
Het gaat hier niet om woningen met een bedrijf aan huis. Als de geurhinder afkomstig is van de bedrijfsmatige activiteit, dan gelden de instructieregels uit het Bkl wel.

3.9.2 Plangebied
In de omgeving van het plangebied zijn geen veehouderijen te vinden die een negatieve invloed zouden kunnen hebben op het woon- en leef-klimaat. Anderzijds worden er dus ook geen veehouderijen belemmerd door de realisatie van de woning.

3.9.3 Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat het aspect ‘geurhinder’ geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

3.10 Omgevingsveiligheid

3.10.1 Toetsingskader
Productie, opslag, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen moet veilig worden uitgevoerd. Daarom zijn er regels en vergunningen die daartoe verplichten. Als er toch een ongeval plaatsvindt, moet de omgeving tegen de gevolgen van een brand, explosie of gifwolk beschermd zijn. Hier richt Omgevingsveiligheid zich op door een balans te vinden tussen economische activiteiten met gevaarlijke stoffen en de inrichting van de omgeving.

Algemene regels van het Rijk op het gebied van externe veiligheid staan in:
- het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) als het gaat om regels voor burgers en bedrijven
- Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) als het gaat om regels voor overheden

Bij omgevingsveiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving in relatie tot het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen bij bedrijven met risicovolle milieubelastende activiteiten, het transport van gevaarlijke stoffen via openbare wegen, water- en spoorwegen en buisleidingen, het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.
Een viertal begrippen is van belang:

Plaatsgebonden risico (PR),
Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen of activiteiten, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven.

Aandachtsgebieden
Aandachtsgebieden zijn gebieden die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd kunnen zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen.

Voorschriftengebieden
In het omgevingsplan worden aandachtsgebieden als voorschriftengebieden aangewezen, waardoor (bouwtechnische) maatregelen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) gaan gelden voor nieuwe gebouwen.

Groepsrisico
Binnen de aandachtsgebieden kunnen zich ongewone voorvallen met gevaarlijke stoffen voordoen, waarbij afhankelijk van de bevolkingsdichtheid in het gebied meer of minder slachtoffers kunnen vallen. Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal tien mensen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Deze begrippen vullen elkaar aan en leiden gecombineerd met elkaar tot een voldoende (en afgewogen) beschermingsniveau per functie en locatie.

3.10.2 Plangebied
Het plangebied ligt niet binnen de invloedssfeer van risicovolle bedrijven, buisleiding of route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook maakt het omgevingsplan geen van deze risicoveroorzakende activiteiten mogelijk.

3.10.3 Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat het aspect ‘omgevingsveiligheid’ geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

3.11 Mobiliteit en parkeren

3.11.1 Toetsingskader
Bij mobiliteit en ruimtelijke planvorming hebben we het over vervoer met de auto, het openbaar vervoer, de fiets, et cetera. Hiervoor zijn voorzieningen nodig, zoals wegen, fietspaden, openbaar vervoerverbindingen en parkeervoorzieningen. Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) bevat verschillende rijksinstructieregels voor de instandhouding van de rijksinfrastructuur. Mobiliteit is verder een aspect dat in de omgevingsvisies, de omgevingsverordening en het omgevingsplan meeweegt vanuit een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit.

De gemeente Aalsmeer heeft haar parkeernormen vastgelegd in de parkeernota ‘Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016’. Deze nota is door de gemeenteraad van Aalsmeer vastgesteld op 22 september 2016.

3.11.2 Plangebied
Het aantal woningen zal niet toenemen met dit plan. Er blijft sprake van één woonark. De nieuwe woonark zal niet voor extra verkeer zorgen. Er geldt dan ook geen andere parkeernorm of –behoefte in de toekomstige situatie.

3.11.3 Conclusie
Onderhavig planvoornemen kent geen belemmeringen met betrekking tot het aspect mobiliteit en parkeren.

3.12 Duurzaam bouwen en energie

3.12.1 Toetsingskader
Aalsmeer zet in op duurzaamheid in brede zin: duurzame energie, circulaire economie én een kansrijke samenleving. Daarnaast heeft Nederland zich aangesloten bij het Klimaatakkoord in Parijs en heeft toegezegd dat onze energievoorziening in 2050 volledig duurzaam is. Aalsmeer streeft er in 2050 vrij te zijn van fossiele brandstoffen.

Een toekomstbestendige economie is een circulaire economie, waarbij wordt ingezet op hergebruik van grondstoffen. De bouw biedt concrete kansen voor de circulaire economie. Er worden veel materialen gebruikt en de resultaten zijn tastbaar. Het is goed om in te zetten op: hergebruik van minerale grondstoffen; levensduurverlenging en hoogwaardig hergebruik.

In Nederland maken we de overstap van fossiele naar duurzame energie, de zogeheten energietransitie. De energietransitie vraagt ruimte in de fysieke leefomgeving. Het gaat daarbij deels over fysieke ingrepen bovengronds, zoals de aanleg van windmolens, zonneparken of schakelstations. Maar de energietransitie heeft ook gevolgen voor de ondergrond. Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van warmtenetten, geothermie of de ondergrondse opslag van warmte voor verwarming van gebouwen.

3.12.2 Plangebied
Betreft het verplaatsen en vernieuwen van een woonark.

3.12.3 Conclusie
De gemeente stimuleert en faciliteert bewoners om woningen te verduurzamen of zo duurzaam mogelijke te bouwen, zie Duurzaamheid | Gemeente Aalsmeer

HOOFDSTUK 4 FINANCIËLE HAALBAARHEID

4.1 Financieel economische haalbaarheid

Het plan ziet op de verplaatsing van een paar meter van een bestaande ligplaats voor woonarken voor permanente bewoning richting de Uiterweg. De huidige ligplaats wordt wegbestemd en circa 10meter verderop wordt de nieuwe ligplaats geprojecteerd.
Op de gronden van de oorspronkelijke ligplaats worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Het uitvoeren van het project heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente. De financiële verantwoordelijkheid voor het project en het daarbij horende risico wordt volledig gedragen door de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid van het plan is hiermee verzekerd.

4.2 Kostenverhaal

De Omgevingswet (artikel 13.11 Ow en artikel 8.13 Omgevingsbesluit (Ob)) verplicht gemeenten de gemaakte kosten te verhalen op de initiatiefnemer als deze nieuwe bouwactiviteiten en/of gebruiksactiviteiten uitvoert of wil uitvoeren die in het Omgevingsbesluit ('Ob') zijn aangewezen. Voorliggend bouwplan betreft geen bouwplan waarvoor deze verplichting geldt. Ligplaatsen voor woonschepen zijn geen bouwplannen als bedoeld in artikel 8.13 Ob. Voor het opstellen van het TAM-omgevingsplan staan dekkende fondsen uit de algemene middelen van de gemeente ter beschikking.

4.3 Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie gaat over de schade die de gemeente rechtmatig veroorzaakt bij bijvoorbeeld vergunningverlening of uitvoering. De basisregeling voor nadeelcompensatie staat in titel 4.5 van de Awb. In deze titel staan grondslagen, inhoudelijke eisen en procedurele bepalingen over de toekenning van nadeelcompensatie. Omdat deze regeling niet zonder meer kan worden toegepast op besluiten uit de Omgevingswet voorziet de Omgevingswet in een regeling voor nadeelcompensatie in de afdelingen 1 en 2 van hoofdstuk 15.

Gelet op de geringe impact van deze ontwikkeling is de verwachting dat er geen nadeelcompensatie zal optreden.

HOOFDSTUK 5 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.1 Participatie

De betreffende woonark van initiatiefnemer wordt met circa 10 meter verplaatst en ligt direct achter het perceel van zijn ouders.
Het naast gelegen perceel is /was van Jachthaven 'de Konkelpot" en daar is het verleggen van de woonark mee besproken. Achter op het perceel staat een woonhuis wat bereikbaar is middels de gezamenlijke toegangsweg.
De ouders van van initiatiefnemer, de eigenaar van de Jachthaven, en bewoner van woonhuis hebben geen enkel probleem met het verleggen van de woonark.

5.2 Bestuurlijk vooroverleg

In het kader van het vooroverleg is het concept ontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde instantie op 27 november 2025.
De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 3 weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen dat het concept ontwerp TAM-omgevingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

- Hoogheemraadschap van Rijnland

5.3 Vaststellingsprocedure

Het ontwerp TAM-omgevingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd van 17 januari 2024 tot en met 27 februari 2025.
Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft eenieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

HOOFDSTUK 6 CONCLUSIE

6.1 Gezonde leefomgeving

Conform artikel 1.3 sub a Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit een belangrijk maatschappelijk doel van de Omgevingswet. De aspecten veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit hangen nauw met elkaar samen. Gelet op de centrale rol van het gezondheidsaspect binnen de Omgevingswet dient dit aspect breed te worden gemotiveerd.

Omdat het bereiken en in stand houden van een gezonde fysieke leefomgeving een belangrijk doel is van de Omgevingswet, bevat het Bkl een aantal instructieregels die specifiek de bescherming van de gezondheid en het milieu tot doel hebben. De instructieregels hebben onder andere betrekking op de aspecten geluid, geur, trillingen, luchtkwaliteit en bodem.

Toetsing

De genoemde aspecten, voor zover van toepassing, zijn in hoofdstuk 3 nader gemotiveerd. Volledigheidshalve wordt hier dan ook naar verwezen. Uit de nadere motivering blijkt dat de ontwikkeling niet leidt tot ernstige nadelige of mogelijk ernstige nadelige gevolgen voor de gezondheid. Er is als gevolg van de ontwikkeling geen sprake van een onevenredige verslechtering van de fysieke leefomgeving.

Conclusie

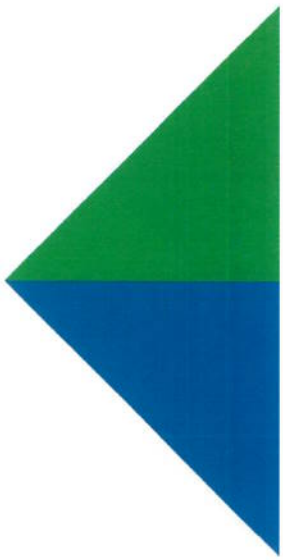
Er is vanuit het oogpunt van gezondheid sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

6.2 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

Het plan voldoet aan de instructieregels van het Rijk en de Provincie, de visie en beleid van het Rijk, Waterschappen, Provincie en de gemeente. Verder voldoet het aan alle milieuaspecten. Het plan voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

ABO MILIEUCONSULT
BODEM & ASBEST

VERKENNEND BODEMONDERZOEK VOLGENS NEN 5740 UITERWEG 351-WS TE AALSMEER



Opdrachtgever	:	Architektenburo R.J. Pannekoek B.V. T.a.v. Dhr. Groenewoud Hadleystraat 55 1431 SL Aalsmeer
Vestiging	:	ABO-Milieuconsult B.V. Curieweg 19 2408 BZ Alphen aan den Rijn Tel.: +31 (0)172 44 98 27
Projectnummer	:	ANL23-8410
Periode onderzoek	:	November 2023
Datum rapportage	:	29 november 2023

Bijlage 4 - Bodemonderzoek

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 3
1 INLEIDING 4
2 VOORONDERZOEK 5
2.1 Algemene bodem- en locatiegegevens 5
2.2 Historische kaarten, luchtfoto's en overig beeldmateriaal 6
2.3 Eerder uitgevoerd bodemonderzoek 6
2.4 Bodemsamenstelling en geohydrologische situatie 7
2.5 Interpretatie verwachte milieuhygiënische bodemkwaliteit 7
2.6 Conclusies met betrekking tot het vooronderzoek 8
3 VELDWERKZAAMHEDEN 9
3.1 Opzet veldwerkzaamheden 9
3.2 Resultaten veldonderzoek 9
4 LABORATORIUMONDERZOEK 11
4.1 Opzet laboratoriumonderzoek 11
4.2 Resultaten laboratoriumonderzoek/toetsingskader 11
4.3 Toetsingstabellen grond en grondwater 11
4.4 Overschrijdingstabellen grond en grondwater 12
5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 13
5.1 Conclusies 13
5.2 Aanbevelingen 13

TABELLEN

TABEL 2.1: Algemene bodem- en locatiegegevens
TABEL 2.2: Regionale bodemopbouw
TABEL 2.3: Conclusie en hypothese vooronderzoek
TABEL 3.1: Verrichte veldwerkzaamheden
TABEL 3.2: Peilbuisgegevens
TABEL 3.3: Zintuiglijke waarnemingen
TABEL 4.1: Overzicht samenstelling (meng)monsters en analyseparameters
TABEL 4.2: Overschrijdingstabel grond
TABEL 4.3: Overschrijdingstabel grondwater

BIJLAGEN

BIJLAGE 1[a]: Aanduiding locatie op topografische ondergrond en foto's onderzoekslocatie
BIJLAGE 1[b]: Historische kaarten en luchtfoto
BIJLAGE 2: Situatietekening onderzoekslocatie
BIJLAGE 3: Boorprofielen
BIJLAGE 4: Analyserapporten
BIJLAGE 5: Toetsingstabellen grond en grondwater
BIJLAGE 6: Toetsingskader
BIJLAGE 7: Vooronderzoek

SAMENVATTING

Op de locatie gelegen aan de Uiterweg 351-ws te Aalsmeer is in november 2023 door ABO-Milieuconsult B.V. een vooronderzoek en een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5725 en NEN 5740 uitgevoerd. De onderzoekslocatie is kadastraal bekend als Gemeente Aalsmeer, sectie H, nummers 4025 en 3640 (gedeeltelijk). De onderzoekslocatie heeft een oppervlakte van circa 108 m^2. Aanleiding voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek betreft de aanvraag van een omgevingsvergunning (activiteit bouwen). De locatie kan op basis van het vooronderzoek als onverdacht worden beschouwd. Men is voornemens de huidige woonark en het boothuis te verwijderen en op de locatie een nieuwe woonark (108 m^2) te realiseren.

Ter plaatse van de onderzoekslocatie zijn in totaal 4 boringen verricht. Boringen 03 en 04 zijn tot 0,5 m-mv, boring 02 tot 2,0 m-mv en boring 01 is tot 2,2 m-mv verricht. Hiervan is boring 01 afgewerkt met een peilbuis (filterstelling 1,2-2,2 m-mv). De grondwaterstand bevond zich op 0,30 m-mv (d.d. 13-11-2023).

Conclusies
Op basis van de onderzoeksresultaten wordt het volgende geconcludeerd:

- In de bovengrond zijn in alle boringen sporen baksteen aangetroffen;
- De bovengrond is licht verontreinigd met zink, lood, kwik, molybdeen en PAK;
- De ondergrond is licht verontreinigd met lood, kwik en molybdeen;
- Het grondwater is licht verontreinigd met barium en cis+trans-1,2-dichlooretheen.

De hypothese "De onderzoekslocatie is onverdacht" dient, op basis van de licht verhoogde waarden in de bodem, verworpen te worden.

Aanbevelingen
Het licht verhoogde gehalte aan zware metalen en PAK in de bovengrond, het licht verhoogde gehalte aan zware metalen in de ondergrond en de licht verhoogde concentraties aan barium en cis-trans-1,2-dichlooretheen in het grondwater zijn dermate gering dat de resultaten hiervan geen aanleiding geven tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek.

In de bovengrond zijn bijmengingen met baksteen aangetroffen. Aangezien het uitsluitend baksteen betreft, is dit ons inziens niet asbestverdacht. Een verkennend asbestonderzoek is niet benodigd.

De vastgestelde bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de aanvraag van de omgevingsvergunning (activiteit bouwen).

Opgemerkt dient te worden dat aan de hand van de bevindingen van onderhavig onderzoek geen absolute uitspraken kunnen worden gedaan over de hergebruiksmogelijkheden van eventueel af te voeren grond. Aanbevolen wordt om bij graafwerkzaamheden vrijkomende grond zo veel mogelijk op de locatie te verwerken. Om te bepalen of er sprake is van grond (bodemkwaliteitsklasse achtergrondwaarde, wonen of industrie) ofwel een bouwstof gelden er andere beoordelingscriteria en onderzoeksstrategieën. Voldaan moet worden aan Besluit bodemkwaliteit. Tijdens onderhavig onderzoek is geen analytisch onderzoek verricht naar PFAS en/of GenX.

Veldmedewerkers:	Dhr. C.A.P. Snoeren (BodemBasics B.V., erkend BRL 2001) Dhr. T.P.C. van Gils (BodemBasics B.V., erkend BRL 2002)
Projectadviseur:	Mevr. Ir. A.M. Otting

Handtekening:

Dhr. R.J. van der Helm
General Business Unit Manager

Zonder toestemming van de opdrachtgever of ABO-Milieuconsult B.V. mag deze uitgave niet anders dan in zijn geheel worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van fotokopie, microfilm of welke andere wijze dan ook. Alle opdrachten worden uitgevoerd volgens onze Algemene Voorwaarden, zoals gedeponeerd bij de KvK Zuidwest-Nederland te Middelburg onder nr. 22065838. Op verzoek kunnen de Algemene Voorwaarden naar u worden toegestuurd.

1 INLEIDING

Aan ABO-Milieuconsult B.V. is opdracht verleend een vooronderzoek en verkennend bodemonderzoek conform NEN 5725 en NEN 5740 uit te voeren op de locatie gelegen aan Uiterweg 351-ws te Aalsmeer.

Omschrijving : De onderzoekslocatie betreft tuin met aanlegsteiger. Men is voornemens de huidige woonark en het boothuis te verwijderen en op de locatie een nieuwe woonark (108 m^2) te realiseren.

Zie bijlage 1 voor de regionale ligging en bijlage 2 voor een overzicht van de onderzoekslocatie.

Aanleiding van het onderzoek
Aanleiding voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek betreft de aanvraag van een omgevingsvergunning (activiteit bouwen).

Doel van het onderzoek
Het onderzoek heeft tot doel inzicht te verkrijgen in de algemene kwaliteit van de bodem c.q. de aard en de concentraties aan milieubelastende stoffen die in de grond en het grondwater voorkomen.

Rapportage
In het onderhavige rapport worden de uitgangspunten en de resultaten van dit verkennend bodemonderzoek beschreven.

In hoofdstuk 2 van het rapport zijn de resultaten van het vooronderzoek en de gehanteerde hypotheses weergegeven. De veldwerkzaamheden en het laboratoriumonderzoek zijn beschreven in de hoofdstukken 3 en 4. In hoofdstuk 5 zijn de conclusies en aanbevelingen vermeld.

ABO-Milieuconsult B.V. heeft als onafhankelijk adviseur geen enkele juridische binding met de eigenaar van de onderzoekslocatie.

2 VOORONDERZOEK

In dit hoofdstuk wordt het voormalige, het huidige en het toekomstige bodemgebruik besproken. Dit zal leiden tot een hypothese over de mogelijke verontreinigingssituatie van de onderzoekslocatie.

In de NEN 5725 zijn zeven aanleidingen tot vooronderzoek naar landbodems geformuleerd. Opgemerkt wordt dat er sprake kan zijn van een combinatie van meerdere aanleidingen. In dat geval dienen de onderzoeksvragen voor elke afzonderlijke aanleiding te worden beantwoord. Voor onderhavig onderzoek is de volgende aanleiding vastgesteld:

A: Opstellen hypothese over de bodemkwaliteit ten behoeve van uit te voeren bodemonderzoek.

De onderzoeksvragen, behorende bij de vastgestelde aanleiding, zijn in de navolgende paragrafen in tabelvorm aangegeven. Per onderzoeksvraag is, direct onder de betreffende vraag, het antwoord opgenomen.

2.1 Algemene bodem- en locatiegegevens

De algemene locatiegegevens en algemene gegevens met betrekking tot de bodem worden als volgt samengevat:

Tabel 2.1: Algemene bodem- en locatiegegevens

1. Algemene onderzoeksaspecten		Bron(houder)
Locatiegegevens en ligging		
Adres en plaats	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Opdrachtgever
Burgerlijke gemeente	Aalsmeer	Kadaster
Kadastrale gemeente	Aalsmeer	Kadaster
Sectie	H	Kadaster
Nummers	4025 en 3640 (gedeeltelijk)	Kadaster en opdrachtgever
Oppervlakte (m^2)	Circa 108	Opdrachtgever
Coördinaten	X: 109529 Y: 474595	Simontex.nl
Gemiddelde hoogte (m^1 t.o.v. NAP)	-0,35	AHN
Ligging op kaart	Zie bijlage 1 en 2	Perceelloep en Google Maps
2. Bodemopbouw		
Verhardingen	Houten vlonder	Google Maps
Antropogene lagen	Ja	Dinoloket
Dempingen	Nee, niet bekend	Topotijdreis
Grondwaterbeheersplan	Nee	Hoogheemraadschap van Rijnland
Geohydrologie	Zie §2.2	Dinoloket
3. Verwachting t.a.v. de bodemkwaliteit		
Zonering bodemkwaliteitskaart (BKK)	Zone 3	Nota bodembeheer Regio Amstelland en Meerlanden 2019
BKK klasse bovengrond	Industrie	Nota bodembeheer Regio Amstelland en Meerlanden 2019
BKK klasse ondergrond	Industrie	Nota bodembeheer Regio Amstelland en Meerlanden 2019
BKK functieklasse	Wonen	Nota bodembeheer Regio Amstelland en Meerlanden 2019
Toemaakdek	De locatie is (niet) gelegen in een gebied met een leeflaag	Nota bodembeheer Regio Amstelland en Meerlanden 2019
Boomgaardenkaart (periode)	Nee	Topotijdreis
Aandachtsgebied lood	Ja, verwachte loodwaarden 390-800 mg/kg	Inventarisatie potentiële risicolocaties diffuus lood, Provincie Noord-Holland, Gemeente Aalsmeer, tekening 1, C05042.000385.0100, d.d. 29-3-2018
Aandachtsgebied arseen in grondwater	Niet aanwezig	Gemeente Aalsmeer

Asbestkansenkaart	Niet aanwezig	Gemeente Aalsmeer
Voormalig stortplaats bekend	Onbekend	Provincie Noord-Holland en Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Opslagtanks bekend	Nee	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Geval van ernstige bodemverontreiniging bekend	Nee	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Bodemdocumenten bekend	Ja, in de nabije omgeving (straal van 25 meter)	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
4. Gebruik en beïnvloeding van de locatie		
Voormalig gebruik	Tuin, weiland en tuinbouw	Topotijdreis
Huidig gebruik	Woonark, boothuis, aanlegsteiger en tuin	Opdrachtgever en Google Maps
Toekomstig gebruik	Woonark met tuin	Opdrachtgever
Aard bebouwing	Woonark	BAGviewer
Periode bebouwing	Niet bekend	BAGviewer en Topotijdreis
Belendingen	West: Tuin en boothuis Noord: Insteekhaven/watergang Oost: Tuin en Uiterweg nr. 353 Zuid: Tuin en pad	Google Maps
Bedrijventerrein	Nee	Google Maps
Calamiteiten bekend	Nee	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Bodembedreigende activiteiten bekend	Nee	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Relevante vergunningen beschikbaar	N.v.t.	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Toepassing asbestverdachte materialen	N.v.t.	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
5. Terreinverkenning		
Bijzonderheden	Geen	Locatie-inspectie d.d. 2 november 2023

2.2 Historische kaarten, luchtfoto's en overig beeldmateriaal

De onderzoekslocatie is gelegen aan de Uiterweg 351-ws te Aalsmeer. De onderzoekslocatie is momenteel in gebruik als tuin met aanlegsteiger. Men is voornemens de huidige woonark en het boothuis te verwijderen en op de locatie een nieuwe woonark (108 m^2) te realiseren.

Uit de digitale informatie (BAGviewer) en de historische kaarten (Topotijdreis) is niet te herleiden sinds wanneer de huidige woonark op de locatie gelegen is. De bebouwing in de nabije omgeving is aanwezig sinds omstreeks jaren '80. De onderzoekslocatie betreft sinds oudsher tuin, braakliggend terrein of weiland. In het verleden (circa 1950-1980) is tuinbouw op de locatie aanwezig geweest. Op de locatie zijn geen (voormalige) boomgaarden of gedempte watergangen aanwezig (geweest).

2.3 Eerder uitgevoerd bodemonderzoek

Op de locatie zijn voor zover bekend (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en Bodemloket) geen bodemonderzoeken uitgevoerd. Wel zijn verkennende onderzoeken uitgevoerd in de nabije omgeving (straal van 25 meter) van de onderzoekslocatie (zie bijlage 7 voor de ligging van de onderzoekslocaties).

Verkennend bodemonderzoek, Uiterweg 347 Aalsmeer, PRS, 9927068, d.d. 30-09-1999
De bovengrond is plaatselijk matig verontreinigd met lood en licht verontreinigd met enkele zware metalen, minerale olie en PAK. Vermoedelijk is de verontreiniging afkomstig van de aangetroffen bodemvreemde bijmengingen met puin in de bovengrond. De ondergrond is niet verontreinigd met de geanalyseerde parameters. Het grondwater is licht verontreinigd met chroom.

Verkennend waterbodemonderzoek, Uiterweg 363A (vd Zwaard), Ibozo, 3168.RP1, d.d. 07-01-2000
Het onderzoek is uitgevoerd ter plaatse van de jachthaven Van de Zwaard aan de Uiterweg 363. De waterbodem kan op basis van de analyseresultaten geclassificeerd worden als klasse 2.

2.4 Bodemsamenstelling en geohydrologische situatie

De gemiddelde hoogteligging van de onderzoekslocatie bedraagt circa 0,35 m-NAP. De regionale ligging van de locatie is opgenomen in bijlage 1.

Voor inzicht in de bodemopbouw (geologie en geohydrologisch) op de onderzoekslocatie is het digitale kaartmateriaal, zoals beschikbaar gesteld door TNO op de website van DINO loket, ingezien.

In onderstaande tabel is globale bodemopbouw weergegeven ter plaatse van de onderzoekslocatie.

Tabel 2.2: Regionale bodemopbouw

Geohydrologische eenheid		Globale diepte (m-mv)	Samenstelling bodem
AAOP	Antropogene afzettingen, opgebrachte grond	0,0 - 0,5	Zand, klei, huisafval en/of puin
NIHO	Formatie van Nieuwkoop, Hollandveen Laagpakket	0,5 - 4,5	Veen
NAWO	Formatie van Naaldwijk, laagpakket van Wormer	4,5 - 11,0	Zand en/of klei
BXWISIKO	Formatie van Boxtel, laagpakketten van Wierden, Singraven en Kootwijk	11,0 - 12,0	Zand, klei en/of veen
BX	Formatie van Boxtel	12,0 - 13,0	Zand, klei en/of veen
KRBXDE	Formatie van Kreftenheye en Formatie van Boxtel, Laagpakket van Delwijnen	13,0 - 36,0	Zand en/of klei

Lokaal wordt verwacht dat de bovenste 0,5 m-mv bestaat uit opgebrachte grond met daaronder tot circa 4,5 m-mv veen.

Een eenduidige freatische grondwaterstromingsrichting is niet bekend en wordt veelal beïnvloed door ondergrondse obstakels. De grondwaterstromingsrichting van het eerste watervoerende pakket is vermoedelijk in noordwestelijke richting.

2.5 Interpretatie verwachte milieuhygiënische bodemkwaliteit

In de NEN 5725:2017 zijn per generieke aanleiding zoals benoemd in het begin van dit hoofdstuk, diverse te beantwoorden onderzoeksvragen geformuleerd. Na het verkrijgen van de gegevens beschreven in voorgaande paragrafen dienen in onderhavig onderzoek nog de volgende vragen te worden beantwoord om een onderzoekshypothese te vormen:

A. Opstellen hypothese over de bodemkwaliteit ten behoeve van uit te voeren bodemonderzoek.

- *Wat is de afbakening van de onderzoekslocatie en is deze voldoende?*
  De onderzoekslocatie beperkt zich tot de locatie zoals weergegeven in bijlage 1 en 2.

- *Is er sprake van potentiële bronnen van bodemverontreiniging, zowel vanuit het verleden als het heden? Zo ja, wat zijn de potentiële bronnen van bodemverontreiniging, waar liggen ze en wat zijn verdachte parameters?*
  In het verleden is tuinbouw op de locatie aanwezig geweest, hierdoor is de bovengrond verdacht op het voorkomen van bestrijdingsmiddelen.

- *Is de bodem asbestverdacht? Welke kwaliteitsklasse is toegekend aan de bodem in de bodemkwaliteitskaart en welke lagen zijn daarbij onderscheiden?*
  Vooralsnog is de locatie niet asbestverdacht. De kwaliteitsklasse betreft "Industrie" voor de boven- en ondergrond.

- *Wat is de bodemopbouw en geohydrologie en is er binnen het onderzoeksgebied sprake van verschillende fysische kwaliteiten en/of bodemvreemde lagen? Zo ja, welke fysische kwaliteiten en/of bodemvreemde lagen zijn er en waar bevinden deze zich?*
  De verwachte bodemopbouw betreft opgebrachte grond voor de bovengrond en veen voor de ondergrond.

- *Is er sprake van beïnvloeding vanuit de omgeving van de bodemkwaliteit of de kwaliteit van het grondwater? Zo ja, welke beïnvloeding en waar?*
  Nee, er is geen informatie bekend met betrekking tot beïnvloeding vanuit de omgeving.

- *Wordt op de locatie of een deel daarvan (geval van ernstige) bodemverontreiniging vermoed? Zo ja, waar bevindt deze zich?*
  Nee, vooralsnog wordt op de locatie geen geval van ernstige bodemverontreiniging vermoed.

- *Is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem afdoende bekend of is bodemonderzoek noodzakelijk?*
  Nee, een verkennend bodemonderzoek is benodigd. Er zijn in het (recente) verleden geen verkennend bodemonderzoeken uitgevoerd op de onderzoekslocatie.

- *Welke hypothese en strategie zijn van toepassing bij de uitvoering van bodemonderzoek (inclusief de indeling van de onderzoekslocatie in deellocaties met verschillende hypotheses over de aard en verdeling van de verontreinigende stoffen)?*
  Zie §2.6

2.6 Conclusies met betrekking tot het vooronderzoek

Tabel 2.3: Conclusie en hypothese vooronderzoek

(Deel)locatie	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	
Oppervlakte (m²)	Circa 108	
Bijzonderheden	In het verleden is (gedeeltelijk) op de locatie tuinbouw aanwezig geweest	
Conclusie	Grond	Bovengrond verdacht op bestrijdingsmiddelen (OCB's)
	Grondwater	Onverdacht
Hypothese Onderzoeksstrategie	NEN5740	§5.1 ONV-NL

Indien één of meer geanalyseerde parameters in de grond of het grondwater worden aangetoond in een gehalte/concentratie boven de achtergrondwaarde voor grond van de toetsingstabel uit de Regeling bodemkwaliteit Bijlage B, tabel 1 (13 december 2007) of streefwaarde voor grondwater uit de Circulaire Bodemsanering 2013, wordt de hypothese voor de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie verworpen.

3 VELDWERKZAAMHEDEN

3.1 Opzet veldwerkzaamheden

De veldwerkzaamheden, te weten het uitvoeren van de boringen, het plaatsen van de peilbuis, het bemonsteren van de grond, het bemonsteren van het grondwater en het zintuiglijk onderzoek van de grond(water)monsters zijn uitgevoerd onder procescertificaat BRL SIKB 2000, protocollen 2001 en 2002 (laatst vigerende versie).

De grond is, afhankelijk van de zintuiglijke waarnemingen en bodemopbouw, per 0,5 m bemonsterd. De situering van de boorpunten en de peilbuis is weergegeven in bijlage 2. De boorbeschrijvingen zijn opgenomen in bijlage 3.

3.2 Resultaten veldonderzoek

De veldwerkzaamheden zijn uitbesteed aan BodemBasics B.V. De boorwerkzaamheden en het plaatsen van de peilbuis zijn uitgevoerd op 2 november 2023 door de erkende veldwerker dhr. C.A.P. Snoeren. Het grondwater is bemonsterd op 13 november 2023 door de erkende veldwerker dhr. T.P.C. van Gils.

Tabel 3.1: Verrichte veldwerkzaamheden

Deellocatie	Aantal boringen	Aantal peilbuizen
Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (Circa 108 m²)	2 tot 0,5 m-mv (boringen 03 en 04) 1 tot 2,0 m-mv (boring 02) 1 tot 2,2 m-mv (boring 01)	1 peilbuis (boring 01 tot 2,2 m-mv) Filterstelling 1,2 - 2,2 m-mv

Tabel 3.2: Peilbuisgegevens

Watermonster	Filterdiepte (m-mv)	Grondwaterstand (m-mv)	pH (-)	EC (µS/cm)	Troebelheid (NTU)
01-1-1	1,20 - 2,20	0,30	6,6	1170	237

EC: Elektrisch geleidingsvermogen
pH: Zuurgraad
NTU: Nephelometric Turbidity Unit

Troebelheid is een kwalitatieve meting die een waarde geeft over de helderheid van water tussen 1 en 10 NTU is een natuurlijke waarde, hoe hoger hoe troebeler het monster. In het grondwater is een verhoogde troebelheid gemeten. In sommige gevallen kan een verhoogde troebelheid leiden tot een overschatting van de gehalten aan organische parameters in het grondwater. Bij onderhavig onderzoek is de index van geen enkele organische parameter groter dan 0,5. De eventuele overschatting van de gehalten als gevolg van een verhoogde troebelheid heeft geen gevolgen voor de interpretatie en de conclusies van dit rapport. Aanvullend onderzoek naar de verhoogde troebelheid is daarom niet uitgevoerd.

Geen van de overige in het veld gemeten waarden in het grondwater wijkt duidelijk af van de waarde, welke gezien de natuurlijke omstandigheden, verwacht kan worden.

De bovengrond (0,5 m-mv) bestaat uit klei. De ondergrond (2,2 m-mv: maximale boordiepte) bestaat uit veen. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de bodemopbouw wordt verwezen naar bijlage 3.

Tijdens het zintuiglijk onderzoek van de grond zijn bodemvreemde bijmengingen waargenomen. In tabel 3.3 zijn de zintuiglijke waarnemingen weergegeven.

Tabel 3.3: Zintuiglijke waarnemingen

Boring	Diepte boring (m-mv)	Traject (m-mv)	Grondsoort	Waargenomen bijzonderheden
01	2,20	0,00 - 0,50	Klei	Sporen baksteen
02	2,00	0,00 - 0,50	Klei	Sporen baksteen
03	0,50	0,00 - 0,50	Klei	Sporen baksteen
04	0,50	0,00 - 0,50	Klei	Sporen baksteen

Op het maaiveld en het opgeboorde materiaal is tijdens de veldwerkzaamheden geen asbestverdacht plaatmateriaal aangetroffen. In de bovengrond van alle vier de boringen zijn bijmengingen met baksteen aangetroffen. Aangezien het uitsluitend baksteen betreft, is de bijmenging ons inziens niet asbestverdacht.

Opgemerkt wordt dat in het kader van dit onderzoek geen specifiek onderzoek (conform NEN 5707, bodem-inspectie, monsterneming en analyse van asbest in bodem) is verricht naar het voorkomen van asbest in de grond.

4 LABORATORIUMONDERZOEK

4.1 Opzet laboratoriumonderzoek

Het samenstellen van de mengmonsters en de grond- en grondwateranalyses is uitgevoerd door het AS3000 en RvA- geaccrediteerde laboratorium van Eurofins Analytico te Barneveld.

De geanalyseerde (meng)monsters en hun samenstelling zijn als volgt.

Tabel 4.1: Overzicht samenstelling (meng)monsters en analyseparameters

Analyse-monster	Traject (m-mv)	Deelmonsters (m-mv)	Motivatie	Analysepakket*
M01	0,00 - 0,50	01 (0,00 - 0,50) 02 (0,00 - 0,50) 03 (0,00 - 0,50) 04 (0,00 - 0,50)	Bovengrond: Klei met sporen baksteen	Standaardpakket grond incl. LU/OS en OCB
M02	0,50 - 1,50	01 (0,50 - 1,00) 02 (1,00 - 1,50)	Ondergrond: Veen	Standaardpakket grond incl. LU/OS
01-1-1	1,20 - 2,20	Grondwater	Grondwater	Standaardpakket grondwater

Standaard pakket grond: Bestaat uit de parameters: 9 metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), som-PCB's (som van PCB 28, PCB 52, PCB 101, PCB 118, PCB 138, PCB 153 en PCB 180), som-PAK's (som van naftaleen, fenantreen, antraceen, fluorantheen, chryseen, benzo(a)antraceen, benzo(a)pyreen, benzo(k)fluoranthen, indeno(1,2,3 cd)pyreen en benzo(ghi)peryleen) en minerale olie (GC).

Standaard pakket grondwater: Bestaat uit de parameters: 9 metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), minerale olie (GC), vluchtige aromatische koolwaterstoffen (de som van benzeen, tolueen, ethylbenzeen som-xylenen (som o, m, p,) styreen en naftaleen) en vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen: de som van19 stoffen.

* conform AS 3000: Voorbehandeling van monsters conform accreditatie schema 3000

LU: Lutum

OS: Organische stof

OCB: Organochloorbestrijdingsmiddelen

In bijlage 4 zijn de analyserapporten van de grondmengmonsters en het grondwatermonster opgenomen.

4.2 Resultaten laboratoriumonderzoek/toetsingskader

Wet bodembescherming (Wbb)
Bij de beoordeling van de kwaliteit van de grond is gebruik gemaakt van de toetsingstabel zoals vermeld in het Besluit- en de Regeling bodemkwaliteit en de Circulaire bodemsanering 2013. Hiervoor is gebruik gemaakt van BOTOVA-gevalideerde software. (BoToVa staat voor Bodem Toets en Validatie). Deze toetsingstabel bevat achtergrond-, streef- en interventiewaarden voor de beoordeling van concentratieniveaus van diverse milieubelastende stoffen in de bodem. Een nadere uitleg betreffende het toetsingskader is opgenomen in bijlage 6.

4.3 Toetsingstabellen grond en grondwater

De achtergrondwaarden en interventiewaarden van de grond hebben betrekking op een bodem met bepaalde organische stof- en lutumpercentages zoals deze in de tabellen zijn gepresenteerd. In bijlage 5 zijn de toetsingsresultaten aan de Wet bodembescherming weergegeven.

4.4 Overschrijdingstabellen grond en grondwater

In onderstaande tabellen worden de overschrijdingen van de parameters in de grond en het grondwater aangegeven.

Tabel 4.2: Overschrijdingstabel grond (Wet Bodembescherming (Wbb))

Analyse-monster	Traject (m-mv)	Deelmonsters (m-mv)	Motivatie	> AW (+index) Licht verontreinigd	> I (+index) Sterk verontreinigd
M01	0,00 - 0,50	01 (0,00 - 0,50) 02 (0,00 - 0,50) 03 (0,00 - 0,50) 04 (0,00 - 0,50)	Bovengrond: Klei + sporen baksteen	Zink (0,19) Molybdeen (-) Kwik (0,01) Lood (0,14) PAK 10 VROM (0,03)	-
M02	0,50 - 1,50	01 (0,50 - 1,00) 02 (1,00 - 1,50)	Ondergrond: Veen	Molybdeen (-) Kwik (0,01) Lood (0,13)	-

\- : Geen overschrijding (voldoet aan de achtergrondwaarde)
> AW : > Achtergrondwaarde
> I : > Interventiewaarde
Index : (GSSD - AW) / (I - AW)

Conclusie grond:
In het grondmengmonster M01 van de bovengrond (klei+baksteen) is een lichte verontreiniging aangetoond met zink, molybdeen, kwik, lood en PAK. In het grondmengmonster M02 van de ondergrond (veen; traject 0,5-1,5 m-mv) is een lichte verontreiniging aangetoond met molybdeen, kwik en lood. De gehalten van alle overige onderzochte parameters zijn lager dan de achtergrondwaarden.

Tabel 4.3: Overschrijdingstabel grondwater

Watermonster	Filterdiepte (m-mv)	> S (+index) Licht verontreinigd	> I (+index) Sterk verontreinigd
01-1-1	1,20 - 2,20	Barium (0,09) cis + trans-1,2-Dichlooretheen (0,01)	-

\- : Geen overschrijding (voldoet aan de streefwaarde)
>S : > Streefwaarde
> I : > Interventiewaarde
Index : (GSSD - S) / (I - S)

Conclusie grondwater:
In het grondwater uit peilbuis 01 (filterstelling 1,2-2,2 m-mv) is een lichte verontreiniging aangetoond met barium en cis+trans-1,2-dichlooretheen. De concentraties in het grondwater van de overige geanalyseerde parameters zijn alle lager dan de streefwaarden.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.1 Conclusies

Op de locatie gelegen aan de Uiterweg 351-ws te Aalsmeer is in november 2023 door ABO-Milieuconsult B.V. een vooronderzoek en een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5725 en NEN 5740 uitgevoerd. Met dit bodemonderzoek is de huidige bodemkwaliteit vastgelegd.

De onderzoekslocatie betreft een tuin met aanlegsteiger. Men is voornemens de huidige woonark en het boothuis te verwijderen en op de locatie een nieuwe woonark (108 m^2) te realiseren.

De bovengrond betreft klei en de ondergrond tot 2,2 m-mv (maximale boordiepte) betreft veen. In de bovengrond zijn bodemvreemde bijmengingen aangetroffen van baksteen in de gradatie sporen. Het grondwater bevind zich op 0,30 m-mv (d.d. 13 november 2023).

Bovengrond
In het grondmengmonster M01 (klei met baksteen) is een lichte verontreiniging aangetoond met zink, molybdeen, kwik, lood en PAK. De gehalten van alle overige onderzochte parameters zijn lager dan de achtergrondwaarden.

Ondergrond
In het grondmengmonster M02 (veen; traject 0,5-1,5 m-mv) is een lichte verontreiniging aangetoond met molybdeen, kwik en lood. De gehalten van alle overige onderzochte parameters zijn lager dan de achtergrondwaarden.

Grondwater
In het grondwater uit peilbuis 01 (filterstelling 1,2-2,2 m-mv) is een lichte verontreiniging aangetoond met barium en cis+trans-1,2-dichlooretheen. De concentraties in het grondwater van de overige geanalyseerde parameters zijn alle lager dan de streefwaarden.

De hypothese "De onderzoekslocatie is onverdacht" dient, op basis van het licht verhoogde gehalte aan zware metalen en/of PAK in de boven- en ondergrond en de licht verhoogde concentraties aan barium en cis+trans-1,2-dichlooretheen in het grondwater, verworpen te worden.

5.2 Aanbevelingen

Het licht verhoogde gehalte aan zware metalen en PAK in de bovengrond, het licht verhoogde gehalte aan zware metalen in de ondergrond en de licht verhoogde concentraties aan barium en cis-trans-1,2-dichlooretheen in het grondwater zijn dermate gering dat de resultaten hiervan geen aanleiding geven tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek.

In de bovengrond zijn bijmengingen met baksteen aangetroffen. Aangezien het uitsluitend baksteen betreft, is dit ons inziens niet asbestverdacht. Een verkennend asbestonderzoek is niet benodigd.

De vastgestelde bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de aanvraag van de omgevingsvergunning (activiteit bouwen).

Opgemerkt dient te worden dat aan de hand van de bevindingen van onderhavig onderzoek geen absolute uitspraken kunnen worden gedaan over de hergebruiksmogelijkheden van eventueel af te voeren grond. Aanbevolen wordt om bij graafwerkzaamheden vrijkomende grond zo veel mogelijk op de locatie te verwerken. Om te bepalen of er sprake is van grond (bodemkwaliteitsklasse achtergrondwaarde, wonen of industrie) ofwel een bouwstof gelden er andere beoordelingscriteria en onderzoeksstrategieën. Voldaan moet worden aan Besluit bodemkwaliteit. Tijdens onderhavig onderzoek is geen analytisch onderzoek verricht naar PFAS en/of GenX.

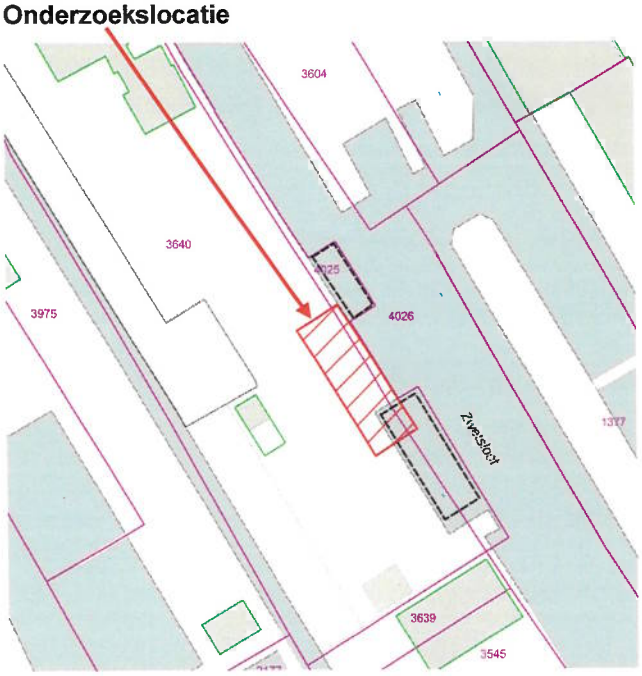
MILIEUCONSULT
BODEM & ASBEST

BIJLAGE 1[a]

Aanduiding locatie op topografische ondergrond en foto's van de onderzoekslocatie

Bijlage 1[a]: locatie aanduiding op topografische ondergrond

Onderzoekslocatie



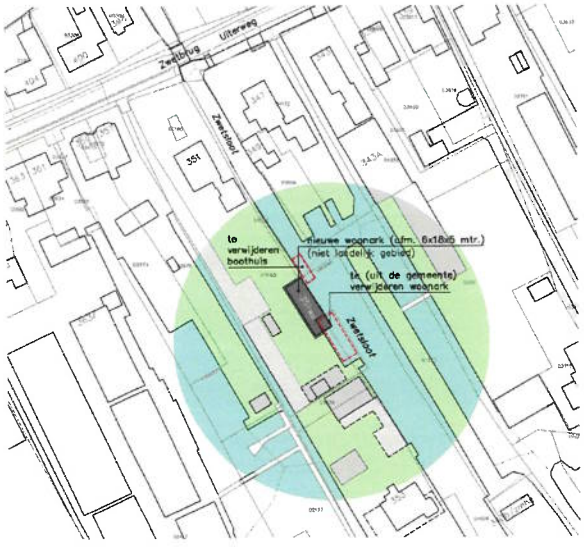
N

Onderzoekslocatie : Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (rood gearceerde kader)
Projectnummer : ANL23-8410
Bron : Perceelloep



bestaande situatie

kad. gem. : Aalsmeer
sectie : H
nummers : 3640 & 4025
schaal : 1 op 1000



nieuwe situatie

kad. gem. : Aalsmeer
sectie : H
nummers : 3640 & 4025
schaal : 1 op 1000
: te verwijderen woonark & boothuis

Onderwerp : Voorgenomen plannen: bestaande vs. nieuwe situatie
Bron : Opdrachtgever



Foto 1: Overzicht van de onderzoekslocatie zijnde tuin, woonboot en aanlegsteiger. Richting het zuidoosten.



Foto 2: Overzicht van de onderzoekslocatie zijnde tuin, woonboot en aanlegsteiger. Richting het zuiden.



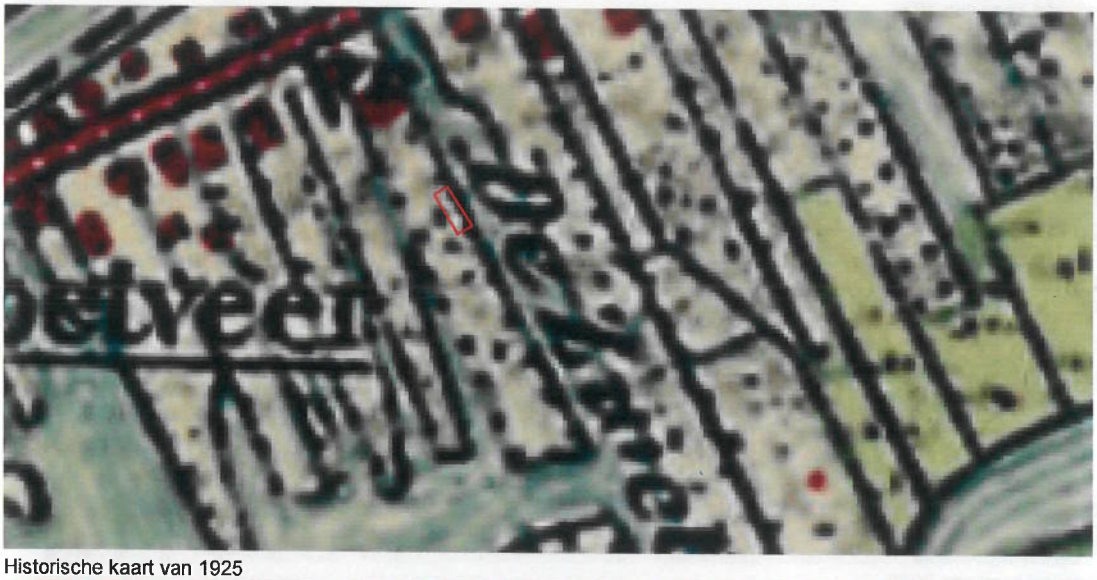
Foto 3: Overzicht van de onderzoekslocatie zijnde tuin, woonboot en aanlegsteiger. Richting het zuiden.

BIJLAGE 1[b]

Historische kaarten en luchtfoto



Historische kaart van 1900



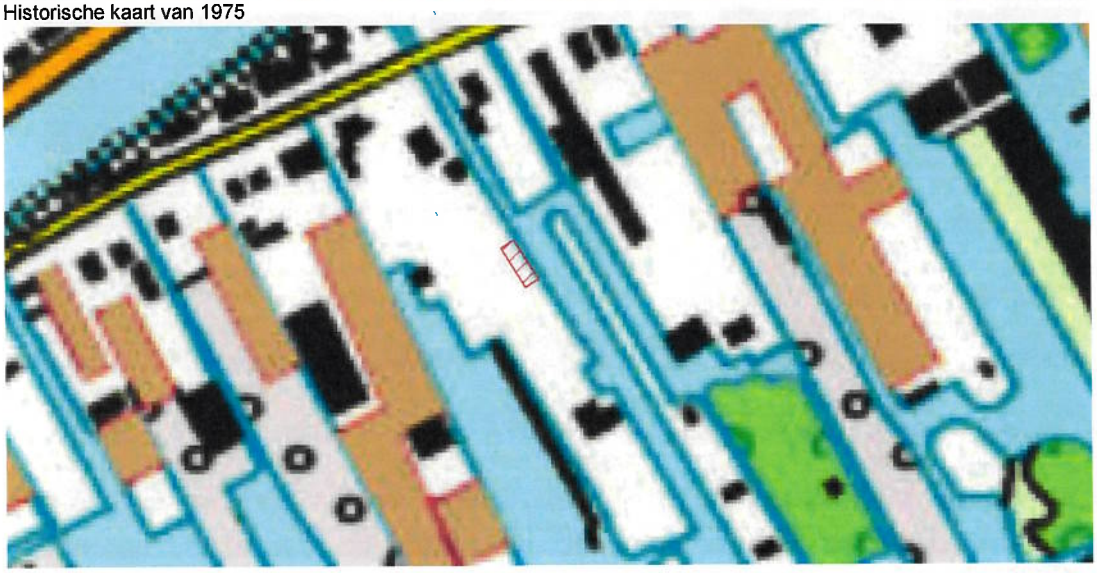
Historische kaart van 1925



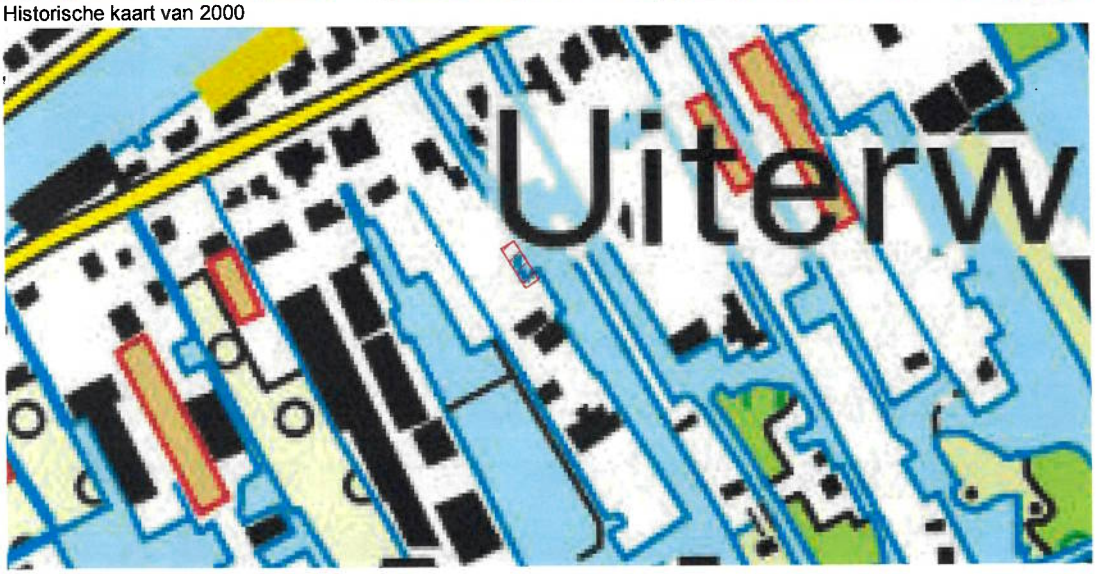
Historische kaart van 1950



Historische kaart van 1975



Historische kaart van 2000



Historische kaart van 2021

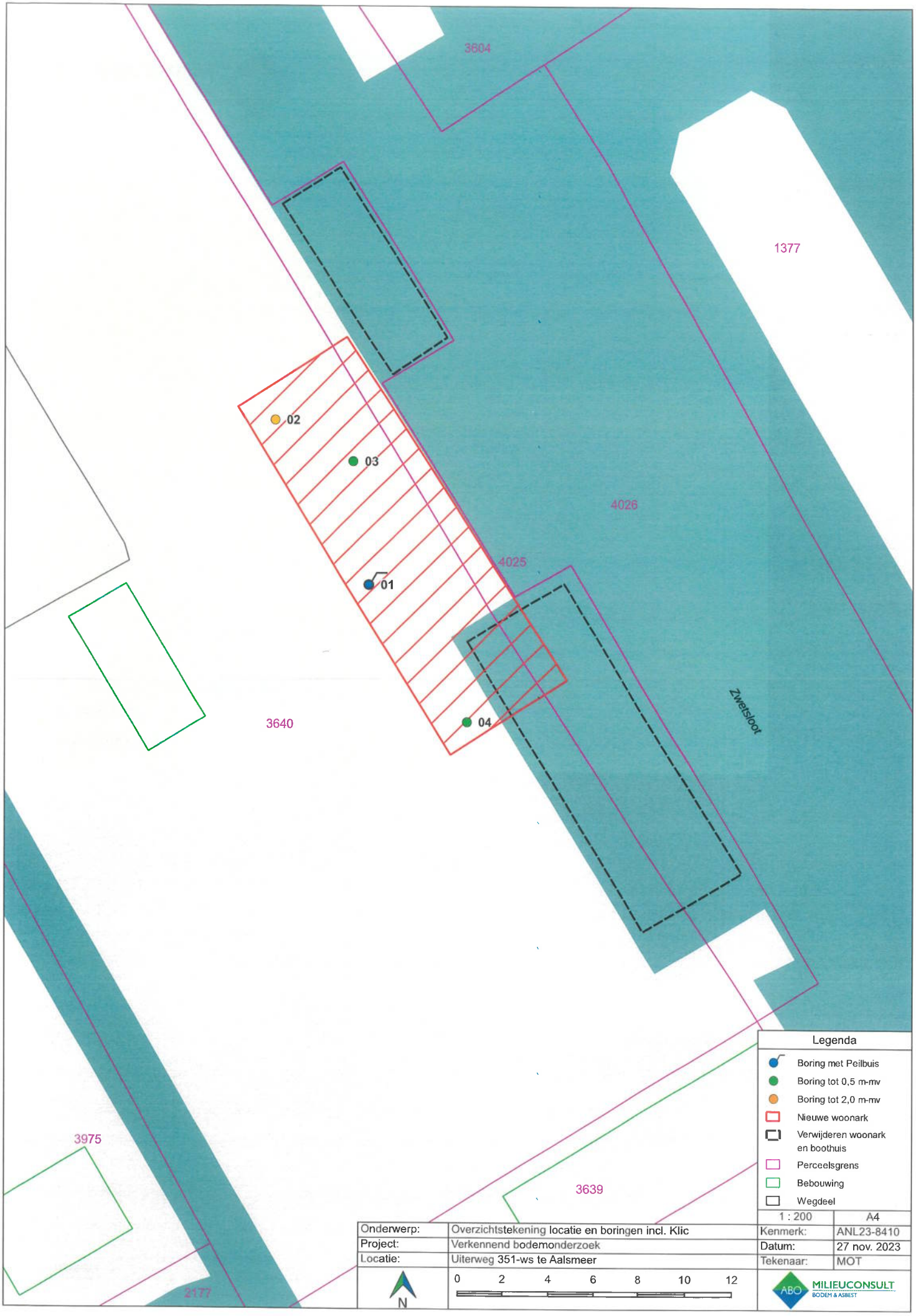
Luchtfoto verkregen bij de Google Maps



Onderzoekslocatie (rode kader) weergegeven op luchtfoto.

BIJLAGE 2

Situatietekening onderzoekslocatie


3604
1377
02
03
4026
4025
01
3640
04
Zwetsloot
3975
3639
2177
Legenda
Boring met Peilbuis
Boring tot 0,5 m-mv
Boring tot 2,0 m-mv
Nieuwe woonark
Verwijderen woonark en boothuis
Perceelsgrens
Bebouwing
Wegdeel
1 : 200
A4
Onderwerp: Overzichtstekening locatie en boringen incl. Klic
Kenmerk: ANL23-8410
Project: Verkennend bodemonderzoek
Datum: 27 nov. 2023
Locatie: Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Tekenaar: MOT
N
0 2 4 6 8 10 12
ABO MILIEUCONSULT BODEM & ASBEST

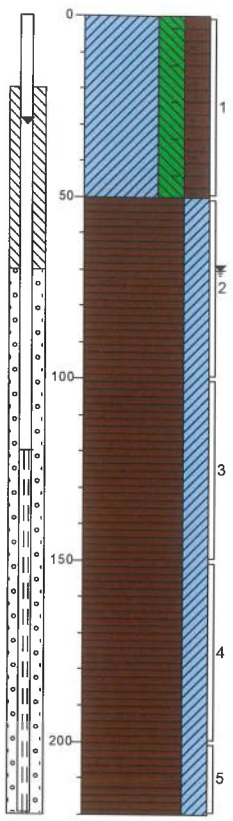
BIJLAGE 3

Boorprofielen

Boorprofielen

X: 109526,40
Y: 474594,59

Boring: 01



0 braak

Klei, sterk siltig, sterk humeus, sterk veenhoudend, sporen baksteen, bruin, Edelmanboor

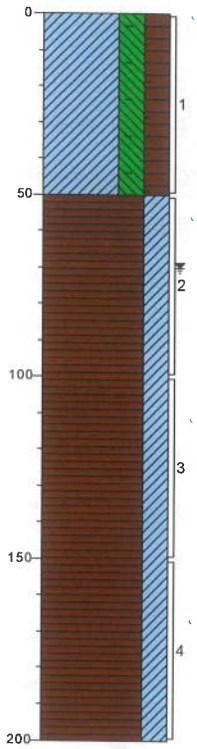
50

Veen, sterk kleiïg, bruingrijs, Edelmanboor

220

X: 109522,21
Y: 474601,86

Boring: 02



0 braak

Klei, sterk siltig, sterk humeus, sterk veenhoudend, sporen baksteen, bruin, Edelmanboor

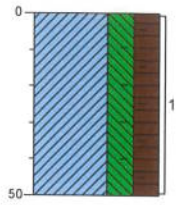
50

Veen, sterk kleiïg, bruingrijs, Edelmanboor

200

X: 109525,71
Y: 474600,05

Boring: 03



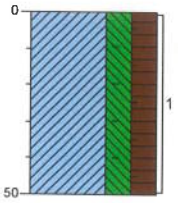
0 braak

Klei, sterk siltig, sterk humeus, sterk veenhoudend, sporen baksteen, bruin, Edelmanboor

50

X: 109530,71
Y: 474588,54

Boring: 04



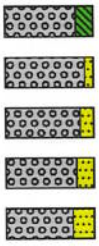
0 braak

Klei, sterk siltig, sterk humeus, sterk veenhoudend, sporen baksteen, bruin, Edelmanboor

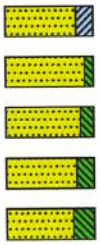
50

Legenda (conform NEN 5104)

grind



zand



veen



klei



lèem



overige toevoegingen



geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

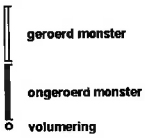
olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

monsters

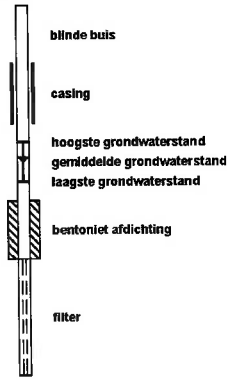


overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand



peilbuis



BIJLAGE 4

Analysecertificaten

eurofins | — analytico®

ABO-Milieuconsult B.V. Goes
T.a.v. Manon Otting
Amundsenweg 29
4462 GP GOES

Analysecertificaat

Datum: 07-Nov-2023

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2023157572/1
Uw project/verslagnummer	ANL23-8410
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Uw ordernummer	
Uw datum aanlevering monster(s)	02-Nov-2023

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410	Certificaatnummer/Versie	2023157572/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	02-Nov-2023
Uw ordernummer		Datum einde analyse	07-Nov-2023
Uw monsternemer		Rapportagedatum	07-Nov-2023/16:01
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	1/3

	Analyse	Eenheid	1	2
	Voorbehandeling			
	Cryogeen malen		Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses			
S	Droge stof	% (m/m)	43.1	35.9
S	Organische stof	% (m/m) ds	39.7	47.3
	Gloeirest	% (m/m) ds	59	51
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	11.8	18.1
	Metalen			
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	150	110
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.79	0.47
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	7.4	6.5
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	43	37
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.58	0.54
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	2.1	1.9
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	21	25
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	140	150
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	260	150
	Minerale olie			
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	5.5	3.2
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	8.0	5.9
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	28	11
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	110	53
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	130	63
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	29	10
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	310	150
	Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	Zie bijl.
	Organo chloorbestrijdingsmiddelen, OCB			
S	alfa-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	beta-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	gamma-HCH	mg/kg ds	<0.0010	

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 01 (0-50) 02 (0-50) 03 (0-50) 04 (0-50)	Grond (AS3000)	13928096
2	M02 01 (50-100) 02 (100-150)	Grond (AS3000)	13928097

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410	Certificaatnummer/Versie	2023157572/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	02-Nov-2023
Uw ordernummer		Datum einde analyse	07-Nov-2023
Uw monsternemer		Rapportagedatum	07-Nov-2023/16:01
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	2/3

	Analyse	Eenheid	1	2
S	delta-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	Hexachloorbenzeen	mg/kg ds	0.0019	
S	Heptachloor	mg/kg ds	<0.0010	
S	Heptachloorepoxide(cis- of A)	mg/kg ds	<0.0010	
S	Heptachloorepoxide(trans- of B)	mg/kg ds	<0.0010	
S	Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	<0.0010	
S	Aldrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	Dieldrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	Endrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	Isodrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	Telodrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	alfa-Endosulfan	mg/kg ds	<0.0010	
Q	beta-Endosulfan	mg/kg ds	<0.0010	
S	Endosulfansulfaat	mg/kg ds	<0.0020	
S	alfa-Chloordaan	mg/kg ds	<0.0010	
S	gamma-Chloordaan	mg/kg ds	<0.0010	
S	o,p'-DDT	mg/kg ds	0.0060	
S	p,p'-DDT	mg/kg ds	0.034	
S	o,p'-DDE	mg/kg ds	0.0013	
S	p,p'-DDE	mg/kg ds	0.056	
S	o,p'-DDD	mg/kg ds	0.0056	
S	p,p'-DDD	mg/kg ds	0.025	
S	HCH (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0021 [1)]	
S	Drins (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0021 [1)]	
S	Heptachloorepoxide (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0014 [1)]	
S	DDD (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.030	
S	DDE (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.057	
S	DDT (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.040	
S	DDX (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.13	
S	Chloordaan (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0014 [1)]	
S	OCB (som) LB (factor 0,7)	mg/kg ds	0.14	

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 01 (0-50) 02 (0-50) 03 (0-50) 04 (0-50)	Grond (AS3000)	13928096
2	M02 01 (50-100) 02 (100-150)	Grond (AS3000)	13928097

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410	Certificaatnummer/Versie	2023157572/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	02-Nov-2023
Uw ordernummer		Datum einde analyse	07-Nov-2023
Uw monsternemer		Rapportagedatum	07-Nov-2023/16:01
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	3/3

	Analyse	Eenheid	1	2
S	OCB (som) WB (factor 0,7)	mg/kg ds	0.14	
	Polychloorbifenylen, PCB			
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 138	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 153	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 180	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0049 1)	0.0049 1)
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK			
S	Naftaleen	mg/kg ds	0.067	<0.050
S	Fenanthreen	mg/kg ds	0.44	0.12
S	Anthraceen	mg/kg ds	0.19	0.063
S	Fluorantheen	mg/kg ds	1.7	0.38
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0.89	0.20
S	Chryseen	mg/kg ds	0.88	0.23
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0.59	0.14
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1.3	0.25
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0.83	0.24
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0.97	0.23
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	7.8	1.9

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 01 (0-50) 02 (0-50) 03 (0-50) 04 (0-50)	Grond (AS3000)	13928096
2	M02 01 (50-100) 02 (100-150)	Grond (AS3000)	13928097

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

eurofins | — analytico®

Bijlage (A) met de opgegeven deelmonsterinformatie behorende bij het analysecertificaat. 2023157572/1

Monster nr. / Barcode	Boornr	Van	Tot	Uw monsteromschrijving / Uw datum monstername	Monsteromsch./Monstername ID
13928096	M01 01 (0-50) 02 (0-50) 03 (0-50) 04 (0-50)				
0536281056	01	0	50	02-Nov-2023	1
0536280927	02	0	50	02-Nov-2023	1
0536280922	03	0	50	02-Nov-2023	1
0536281030	04	0	50	02-Nov-2023	1
13928097	M02 01 (50-100) 02 (100-150)				
0536281059	01	50	100	02-Nov-2023	2
0536280929	02	100	150	02-Nov-2023	3

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

eurofins | — analytico®

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2023157572/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

eurofins | — analytico®

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2023157572/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Voorbehandeling			
Cryogeen malen	W0106	Voorbehandeling	AS3000
Bodemkundige analyses			
Droge stof	W0104	Gravimetrie	pb 3010-2 en NEN-EN 15934
Organische stof (gloeiverlies)	W0109	Gravimetrie	pb 3010-3 en NEN 5754
Korrelgrootte < 2 µm (lutum)	W0171	Sedimentatie	pb 3010-4 en NEN 5753
Metalen			
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale olie			
Minerale Olie (C10-C40)	W0202	GC-FID	pb 3010-7 en NEN-EN-ISO 16703
Chromatogram MO (GC)	W0202	GC-FID	NEN-EN-ISO 16703
Organo chloorbestrijdingsmiddelen, OCB			
OCB (25)	W0262	GC-MS	pb 3020-1-3 & NEN 6980
OCB som AP04/AS3X	W0262	GC-MS	pb 3020-1-3 & NEN 6980
Polychloorbifenylen, PCB			
PCB (7)	W0271	GC-MS	pb 3010-8 en NEN 6980
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK			
PAK (10) (VROM)	W0271	GC-MS	pb. 3010-6 en NEN-ISO 18287
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	pb. 3010-6 en NEN-ISO 18287

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie april 2022.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

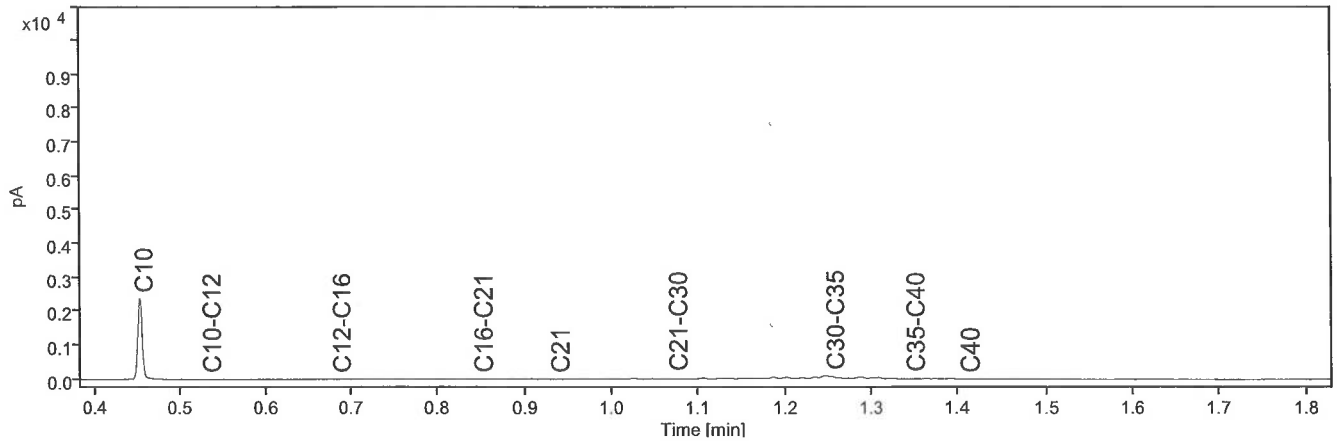
Chromatogram TPH/ Mineral Oil

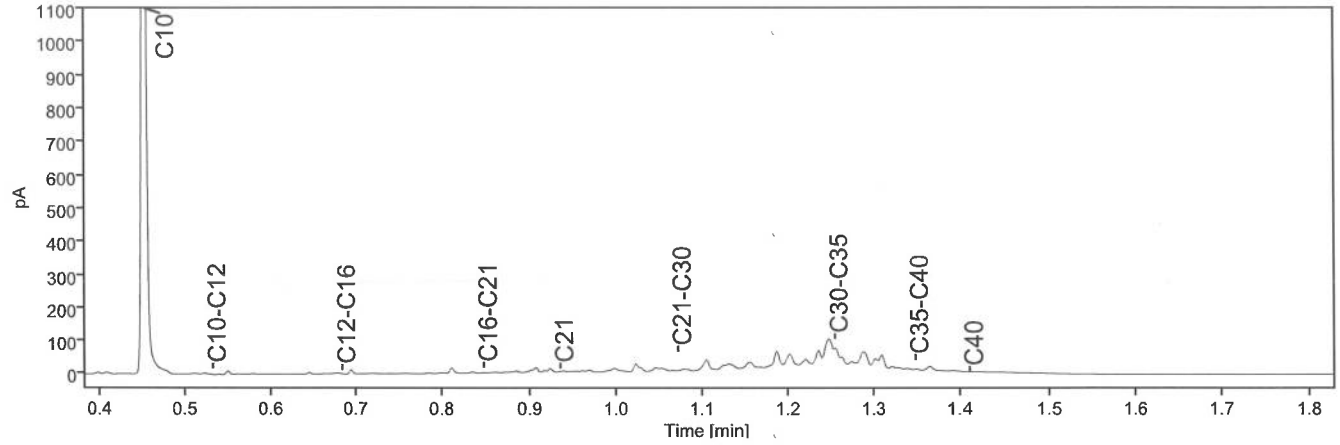
Sample ID.: 13928096

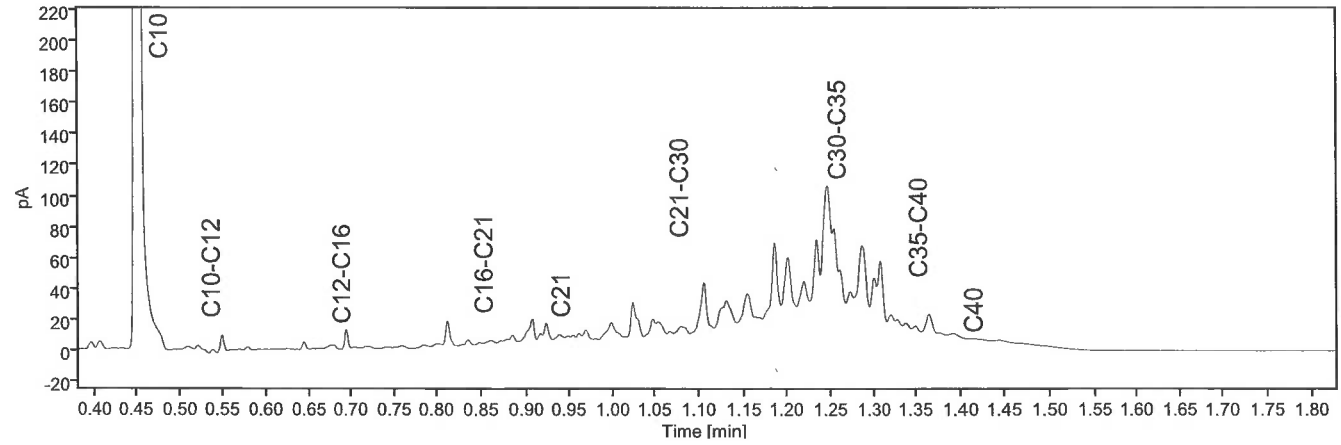
Certificate no.: 2023157572

Sample description.:

V







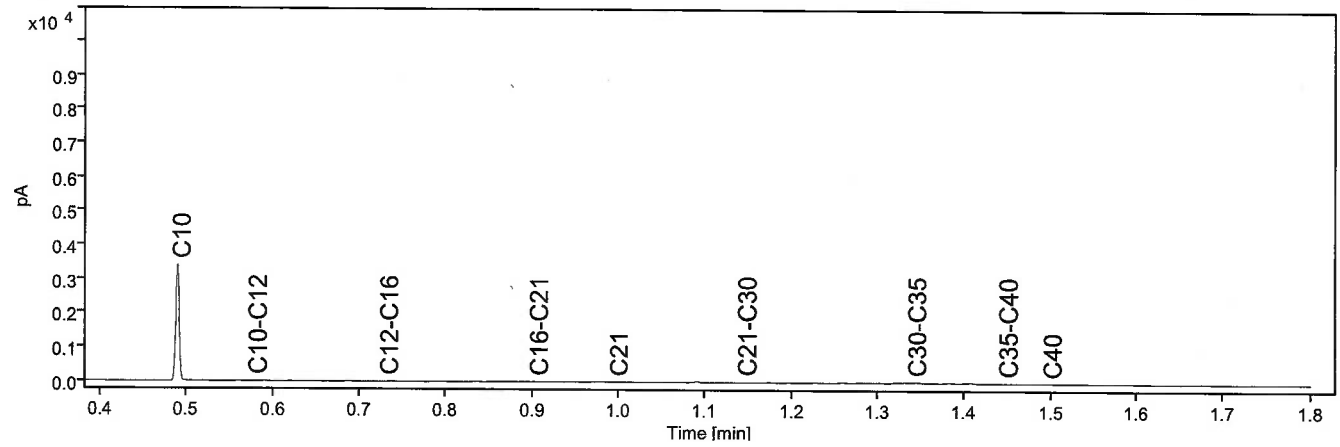
Chromatogram TPH/ Mineral Oil

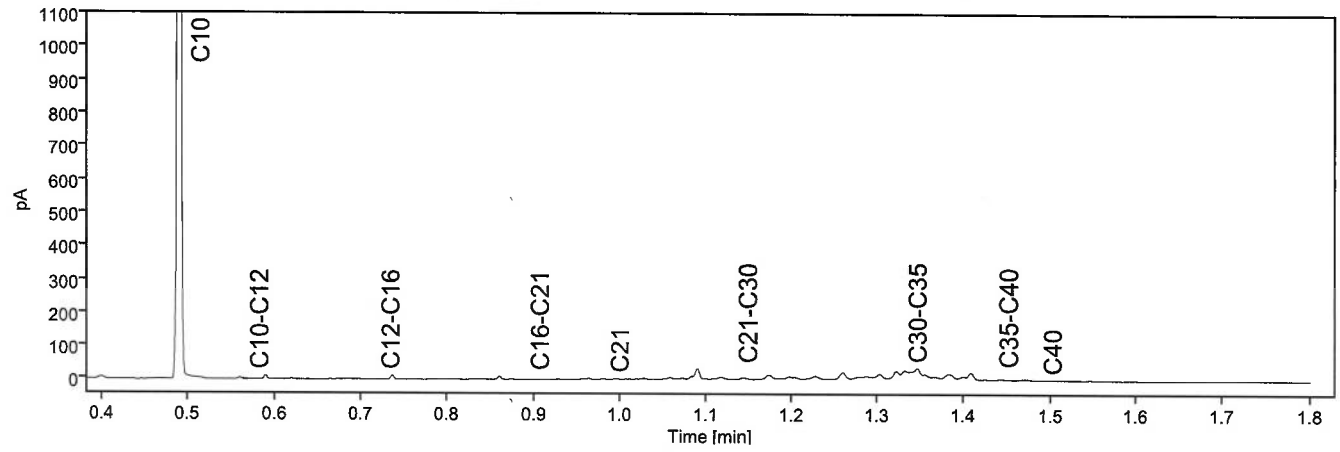
Sample ID.: 13928097

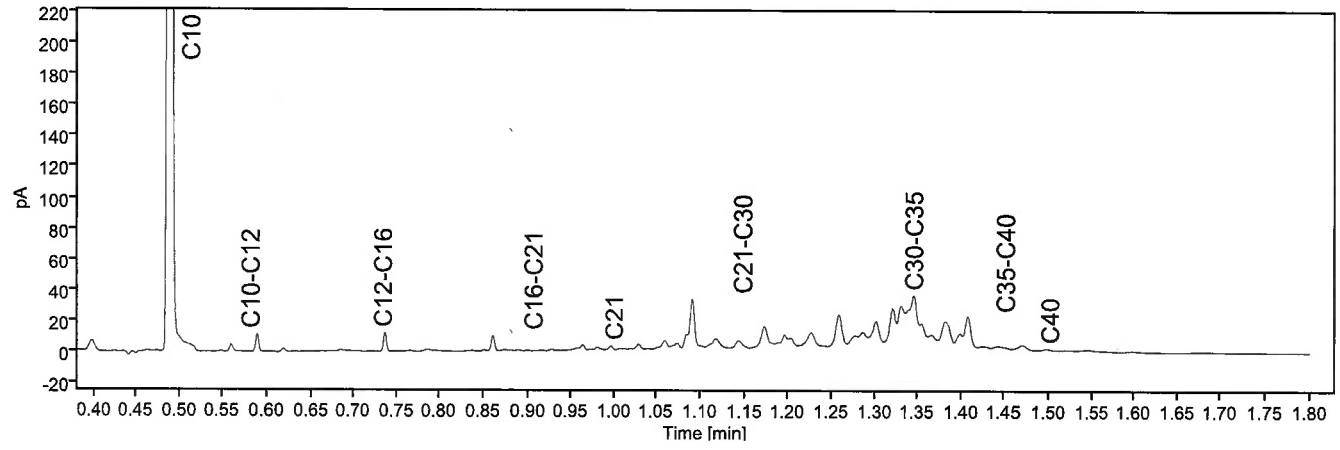
Certificate no.: 2023157572

Sample description.:

V







ABO Milieuconsult B.V.
Mevr. Manon Otting
Amundsenweg 29
GOES
Nederland

Analysecertificaat

Datum: 20-11-2023

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	AR-421-2023-010458-01
Uw project/verslagnummer	ANL23-8410
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Opdrachtnummer	421-2023-010458
Projectafspraak	-
Ontvangst monster(s) op	13-11-2023
Uw Monsternemer	T.P.C. van Gils
Startdatum analyse	13-11-2023
Datum einde analyse	20-11-2023
Validatiedatum	20-11-2023
Bijlage(n)	A

Accreditatie/Erkenning:
S0: AS3000 Erkenning L010

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in de laatst geldende versie van ons overzicht "Specificaties analysemethoden".

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd. De analyseresultaten hebben alleen betrekking op het door u aangeleverde monster.

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd. Mocht u naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben, verzoeken wij u contact op te nemen met de afdeling Customer Support.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico (Barneveld)

Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

	Analyse	Eenheid	1
	Metalen		
	pb 3110-3 & NEN-EN-ISO 17294-2		
S0	Barium (Ba)	µg/L	100
S0	Cadmium (Cd)	µg/L	< 0,20
S0	Kobalt (Co)	µg/L	< 2,0
S0	Koper (Cu)	µg/L	< 2,0
S0	Kwik (Hg)	µg/L	< 0,050
S0	Lood (Pb)	µg/L	< 2,0
S0	Molybdeen (Mo)	µg/L	< 2,0
S0	Nikkel (Ni)	µg/L	< 3,0
S0	Zink (Zn)	µg/L	< 10
	Vluchtige aromatische koolwaterstoffen		
	pb. 3130-1		
S0	Benzeen	µg/L	< 0,2
S0	Tolueen	µg/L	< 0,2
S0	Ethylbenzeen	µg/L	< 0,2
S0	o-Xyleen	µg/L	< 0,1
S0	m,p-Xyleen	µg/L	< 0,2
S0	Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0,2
S0	Styreen	µg/L	< 0,2
S0	Naftaleen	µg/L	< 0,0
	Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen		
	pb. 3130-1		
S0	Dichloormethaan	µg/L	< 0,2
S0	Trichloormethaan	µg/L	< 0,2
S0	Tetrachloormethaan	µg/L	< 0,1
S0	Trichlooretheen	µg/L	< 0,2
S0	Tetrachlooretheen	µg/L	< 0,1
S0	1,1-Dichloorethaan	µg/L	< 0,2
S0	1,2-Dichloorethaan	µg/L	< 0,2
S0	1,1,1-Trichloorethaan	µg/L	< 0,1
S0	1,1,2-Trichloorethaan	µg/L	< 0,1
S0	cis 1,2-Dichlooretheen	µg/L	0,1
S0	trans 1,2-Dichlooretheen	µg/L	< 0,1

No.	Uw Monsteromschrijving	Monstermatrix	Uw bemonsterings - datum	Ons Monsternr.
1	01-1-1 01 (120-220)	Grondwater AS3000	13-11-2023	421-2023-00034158

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

TESTEN
RvA L010

	Analyse	Eenheid	1
	Vluchtige organische halogeenkoolwaterstoffen		
	pb. 3130-1		
	CKW (som)	µg/L	< 1,6
S0	Tribroommethaan	µg/L	< 0,2
S0	1,1-Dichlooretheen	µg/L	< 0,1
S0	1,1-Dichloorpropaan	µg/L	< 0,2
S0	1,2-Dichloorpropaan	µg/L	< 0,2
S0	1,3-Dichloorpropaan	µg/L	< 0,2
S0	Vinylchloride	µg/L	< 0,1
	NEN-EN-ISO 10301		
	1,2-Dichloorethenen (Som) factor 0,7	µg/L	0,2
	Minerale olie		
	pb. 3110-5		
	Minerale olie (C10-C12)	µg/L	< 10
	Minerale olie (C12-C16)	µg/L	< 10
	Minerale olie (C16-C21)	µg/L	< 10
	Minerale olie (C21-C30)	µg/L	< 15
	Minerale olie (C30-C35)	µg/L	< 10
	Minerale olie (C35-C40)	µg/L	< 10
S0	Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	< 50

No.	Uw Monsteromschrijving	Monstermatrix	Uw bemonsterings - datum	Ons Monsternr.
1	01-1-1 01 (120-220)	Grondwater AS3000	13-11-2023	421-2023-00034158

Vrijgegeven door: Jelmer Kokx

TESTEN
RvA L010

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Appendix (A): met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat AR-421-2023-010458-01

Barcode	Boornr	Van	Tot	Uw bemonsterings - datum	Deelmonsteromschrijving
Ons Monsternr. 421-2023-00034158	**Uw Monsteromschrijving**	01-1-1 01 (120-220)			
0680760399	01	120	220	13-11-2023	0680760399
0680760406	01	120	220	13-11-2023	0680760406
0801136515	01	120	220	13-11-2023	0801136515

MILIEUCONSULT
BODEM & ASBEST

BIJLAGE 5

Toetsingstabellen grond en grondwater

ABO MILIEUCONSULT BODEM & ASBEST

Tabel 1: Gemeten gehalten in grond met beoordeling conform de Wet Bodembescherming

Grondmonster		M01			M02		
Certificaatcode		2023157572			2023157572		
Boring(en)		01, 02, 03, 04			01, 02		
Traject (m -mv)		0,00 - 0,50			0,50 - 1,50		
Humus	% ds	39,7			47,3		
Lutum	% ds	11,80			18,10		
Datum van toetsing		8-11-2023			8-11-2023		
Monsterconclusie		Overschrijding Achtergrondwaarde			Overschrijding Achtergrondwaarde		
		Meetw	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**
METALEN							
Kobalt	mg/kg ds	7,4	12,6	-0,01	6,5	8,3	-0,04
Nikkel	mg/kg ds	21	34	-0,02	25	31	-0,06
Koper	mg/kg ds	43	34	-0,04	37	25	-0,1
Zink	mg/kg ds	*260*	*251*	*0,19*	150	120	-0,03
Molybdeen	mg/kg ds	*2,1*	*2,1*	*0*	*1,9*	*1,9*	*0*
Cadmium	mg/kg ds	0,79	0,47	-0,01	0,47	0,24	-0,03
Barium	mg/kg ds	150	261 (6)		110	141 (6)	
Kwik	mg/kg ds	*0,58*	*0,57*	*0,01*	*0,54*	*0,48*	*0,01*
Lood	mg/kg ds	*140*	*117*	*0,14*	*150*	*110*	*0,13*
PAK							
Naftaleen	mg/kg ds	0,067	0,022		<0,05	<0,01	
Anthraceen	mg/kg ds	0,19	0,06		0,063	0,021	
Fenanthreen	mg/kg ds	0,44	0,15		0,12	0,04	
Fluorantheen	mg/kg ds	1,7	0,6		0,38	0,13	
Chryseen	mg/kg ds	0,88	0,29		0,23	0,08	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,89	0,30		0,2	0,1	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1,3	0,4		0,25	0,08	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,59	0,20		0,14	0,05	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,97	0,32		0,23	0,08	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,83	0,28		0,24	0,08	
PAK 10 VROM	mg/kg ds		*2,62*	*0,03*		0,63	-0,02
BESTRIJDINGSMIDDELEN							
trans-Heptachloorepoxide	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Endosulfansulfaat	mg/kg ds	<0,002	<0,000 (6)				
cis-Heptachloorepoxide	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
DDT,DDE,DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,13					
HCH (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,0021					
Heptachloorepoxide (som, 0.7 factor	mg/kg ds	0,0014					
DDT (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,04					
DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,03					
DDE (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,057					
OCB (som, 0.7 factor)	mg/kg ds	0,14					
OCB (0,7 som, waterbodem)	mg/kg ds	0,14					
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	<0,001					
alfa-HCH	mg/kg ds	<0,001	<0,000	-0			
beta-HCH	mg/kg ds	<0,001	<0,000	-0			
gamma-HCH	mg/kg ds	<0,001	<0,000	-0			
delta-HCH	mg/kg ds	<0,001	<0,000 (6)				
Isodrin	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Telodrin	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Heptachloor	mg/kg ds	<0,001	<0,000	-0			
Heptachloorepoxide	mg/kg ds		<0,00047	-0			
Aldrin	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Dieldrin	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Endrin	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
DDE (som)	mg/kg ds		0,019	-0,04			
2,4-DDE (ortho, para-DDE)	mg/kg ds	0,0013	0,0004				
4,4-DDE (para, para-DDE)	mg/kg ds	0,056	0,019				
DDD (som)	mg/kg ds		0,010	-0			
2,4-DDD (ortho, para-DDD)	mg/kg ds	0,0056	0,0019				
4,4-DDD (para, para-DDD)	mg/kg ds	0,025	0,008				
DDT (som)	mg/kg ds		0,013	-0,12			
2,4-DDT (ortho, para-DDT)	mg/kg ds	0,006	0,002				
4,4-DDT (para, para-DDT)	mg/kg ds	0,034	0,011				
alfa-Endosulfan	mg/kg ds	<0,001	<0,000	-0			
beta-Endosulfan	mg/kg ds	<0,001	0,000 (6)				
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds		<0,00047	-0			
cis-Chloordaan	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
trans-Chloordaan	mg/kg ds	<0,001	<0,000				
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds		<0,00070	-0			

Projectcode: ANL23-8410

Grondmonster		M01			M02		
Certificaatcode		2023157572			2023157572		
Boring(en)		01, 02, 03, 04			01, 02		
Traject (m -mv)		0,00 - 0,50			0,50 - 1,50		
Humus	% ds	39,7			47,3		
Lutum	% ds	11,80			18,10		
Datum van toetsing		8-11-2023			8-11-2023		
Monsterconclusie		Overschrijding Achtergrondwaarde			Overschrijding Achtergrondwaarde		
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds	0,047					
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN							
PCB (som 7)	mg/kg ds		<0,0016	-0,02		<0,0016	-0,02
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds	0,0019	0,0006	-0			
PCB 28	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 52	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 101	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 118	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 138	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 153	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
PCB 180	mg/kg ds	<0,001	<0,000		<0,001	<0,000	
OVERIG							
Gloeirest	% (m/m) ds	59			51		
Droge stof	% m/m	43,1	43,1		35,9	35,9	
Lutum	%	11,8			18,1		
Organische stof (humus)	%	39,7			47,3		
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN							
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	5,5	1,8 (6)		3,2	1,1 (6)	
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	310	103	-0,02	150	50	-0,03
Minerale olie C12 - C16	mg/kg ds	8	3 (6)		5,9	2,0 (6)	
Minerale olie C16 - C21	mg/kg ds	28	9 (6)		11	4 (6)	
Minerale olie C21 - C30	mg/kg ds	110	37 (6)		53	18 (6)	
Minerale olie C30 - C35	mg/kg ds	130	43 (6)		63	21 (6)	
Minerale olie C35 - C40	mg/kg ds	29	10 (6)		10	3 (6)	

8,88	: <= Achtergrondwaarde
>AW	: > Achtergrondwaarde
8,88	: > Interventiewaarde
6	: Heeft geen normwaarde
#	: verhoogde rapportagegrens
GSSD	: Gestandaardiseerde meetwaarde
Index	: (GSSD - AW) / (I - AW)

- Getoetst via de BoToVa service, versie 3.1.0 -

Tabel 2: Normwaarden conform de Wet Bodembescherming

		AW	WO	IND	I
METALEN					
Cadmium	mg/kg ds	0,6	1,2	4,3	13
Kobalt	mg/kg ds	15	35	190	190
Koper	mg/kg ds	40	54	190	190
Kwik	mg/kg ds	0,15	0,83	4,8	36
Lood	mg/kg ds	50	210	530	530
Molybdeen	mg/kg ds	1,5	88	190	190
Nikkel	mg/kg ds	35	39	100	100
Zink	mg/kg ds	140	200	720	720
PAK					
PAK 10 VROM	mg/kg ds	1,5	6,8	40	40
BESTRIJDINGSMIDDELEN					
Aldrin	mg/kg ds				0,32
alfa-Endosulfan	mg/kg ds	0,0009	0,0009	0,1	4
alfa-HCH	mg/kg ds	0,001	0,001	0,5	17
beta-HCH	mg/kg ds	0,002	0,002	0,5	1,6
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
DDD (som)	mg/kg ds	0,02	0,84	34	34
DDE (som)	mg/kg ds	0,1	0,13	1,3	2,3
DDT (som)	mg/kg ds	0,2	0,2	1	1,7
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds	0,015	0,04	0,14	4
gamma-HCH	mg/kg ds	0,003	0,04	0,5	1,2
Heptachloor	mg/kg ds	0,0007	0,0007	0,1	4
Heptachloorepoxide	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	0,003			
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds	0,4			
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN					
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds	0,0085	0,027	1,4	2
PCB (som 7)	mg/kg ds	0,02	0,04	0,5	1
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN					
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	190	190	500	5000

Tabel 3: Gemeten concentraties in grondwater met beoordeling conform de Wet Bodembescherming

Watermonster		01-1-1		
Datum		13-11-2023		
Filterdiepte (m -mv)		1,20 - 2,20		
Datum van toetsing		21-11-2023		
Monsterconclusie		Overschrijding Streefwaarde		
		Meetw	**GSSD**	**Index**
METALEN				
Kobalt	µg/l	<2,0	<1,4	-0,23
Nikkel	µg/l	<3,0	<2,1	-0,22
Koper	µg/l	<2,0	<1,4	-0,23
Zink	µg/l	<10	<7	-0,08
Molybdeen	µg/l	<2,0	<1,4	-0,01
Cadmium	µg/l	<0,20	<0,14	-0,05
Barium	µg/l	*100*	*100*	*0,09*
Kwik	µg/l	<0,050	<0,035	-0,06
Lood	µg/l	<2,0	<1,4	-0,23
PAK				
Naftaleen	µg/l	<0,0		
PAK 10 VROM	onbekend		(2)	
AROMATISCHE VERBINDINGEN				
Benzeen	µg/l	<0,2	<0,1	-0
Ethylbenzeen	µg/l	<0,2	<0,1	-0,03
Tolueen	µg/l	<0,2	<0,1	-0,01
Xylenen (som)	µg/l		<0,21	0
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	<0,2	<0,1	
ortho-Xyleen	µg/l	<0,1	<0,1	
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	<0,2	<0,1	-0,02
Som 16 Aromatische oplosmiddelen	µg/l		<0,77(2,14)	
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN				
CKW (som)	µg/l	<1,6		
1,3-Dichloorpropaan	µg/l	<0,2	<0,1	
1,1-Dichloorpropaan	µg/l	<0,2	<0,1	
Dichloorpropaan	µg/l		<0,42	-0
cis + trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l		*0,17*	*0,01*
1,1-Dichlooretheen	µg/l	<0,1	<0,1	0,01
cis-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0,1	0,1	
trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	<0,1	<0,1	
Dichloormethaan	µg/l	<0,2	<0,1	0
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	<0,2	<0,1	-0,01
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l	<0,2	<0,1(14)	
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	<0,1	<0,1	0,01
1,1-Dichloorethaan	µg/l	<0,2	<0,1	-0,01
1,2-Dichloorethaan	µg/l	<0,2	<0,1	-0,02
1,2-Dichloorpropaan	µg/l	<0,2	<0,1	
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	<0,1	<0,1	0
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	<0,1	<0,1	0
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	<0,2	<0,1	-0,05
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	<0,1	<0,1	0
Vinylchloride	µg/l	<0,1	<0,1	0,01
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN				
Minerale olie C10 - C12	µg/l	<10	7(6)	
Minerale olie C10 - C40	µg/l	<50	<35	-0,03
Minerale olie C12 - C16	µg/l	<10	7(6)	
Minerale olie C16 - C21	µg/l	<10	7(6)	
Minerale olie C21 - C30	µg/l	<15	11(6)	
Minerale olie C30 - C35	µg/l	<10	7(6)	
Minerale olie C35 - C40	µg/l	<10	7(6)	

8,88	: <= Streefwaarde
8,88	: > Streefwaarde
8,88	: > Interventiewaarde
14	: Streefwaarde ontbreekt zorgplicht van toepassing
2	: Enkele parameters ontbreken in de som
6	: Heeft geen normwaarde
#	: verhoogde rapportagegrens
GSSD	: Gestandaardiseerde meetwaarde
Index	: (GSSD - S) / (I - S)

- Getoetst via de BoToVa service, versie 3.1.0 -

Tabel 4: Normwaarden conform de Wet Bodembescherming

		S	S Diep	Indicatief	I
METALEN					
Barium	µg/l	50	200		625
Cadmium	µg/l	0,4	0,06		6
Kobalt	µg/l	20	0,7		100
Koper	µg/l	15	1,3		75
Kwik	µg/l	0,05	0,01		0,3
Lood	µg/l	15	1,7		75
Molybdeen	µg/l	5	3,6		300
Nikkel	µg/l	15	2,1		75
Zink	µg/l	65	24		800
PAK					
Naftaleen	µg/l	0,01			70
AROMATISCHE VERBINDINGEN					
Benzeen	µg/l	0,2			30
Ethylbenzeen	µg/l	4			150
Styreen (Vinylbenzeen)	µg/l	6			300
Tolueen	µg/l	7			1000
Xylenen (som)	µg/l	0,2			70
Som 16 Aromatische oplosmiddelen	µg/l			150	
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN					
1,1,1-Trichloorethaan	µg/l	0,01			300
1,1,2-Trichloorethaan	µg/l	0,01			130
1,1-Dichloorethaan	µg/l	7			900
1,1-Dichlooretheen	µg/l	0,01			10
1,2-Dichloorethaan	µg/l	7			400
cis + trans-1,2-Dichlooretheen	µg/l	0,01			20
Dichloormethaan	µg/l	0,01			1000
Dichloorpropaan	µg/l	0,8			80
Tetrachlooretheen (Per)	µg/l	0,01			40
Tetrachloormethaan (Tetra)	µg/l	0,01			10
Tribroommethaan (bromoform)	µg/l				630
Trichlooretheen (Tri)	µg/l	24			500
Vinylchloride	µg/l	0,01			5
Trichloormethaan (Chloroform)	µg/l	6			400
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN					
Minerale olie C10 - C40	µg/l	50			600

BIJLAGE 6

Toetsingskader (Wet bodembescherming)

BIJLAGE 6: Toelichting Toetsingskader Wet bodembescherming

Bij de beoordeling van de kwaliteit van de grond is gebruik gemaakt van de toetsingstabel zoals vermeld in het Besluit- en de Regeling bodemkwaliteit en de Circulaire bodemsanering 2013. Hiervoor is gebruik gemaakt van BOTOVA-gevalideerde software. (BoToVa staat voor Bodem Toets en Validatie). Deze toetsingstabel bevat achtergrond-, streef- en interventiewaarden voor de beoordeling van concentratieniveaus van diverse milieubelastende stoffen in de bodem en het grondwater. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende richtwaarden:

- AW- waarde: Achtergrondwaarde; welke het niveau aangeeft waarbij sprake is van duurzame bodemkwaliteit;
- S-waarde: Streefwaarde; welke het niveau aangeeft waarbij sprake is van duurzame grondwaterkwaliteit;
- I- waarde: Interventiewaarde; geeft het concentratieniveau aan voor verontreinigingen in grond en grondwater waarboven ernstige vermindering of dreigende vermindering optreedt voor mens, plant of dier. Bij gehalten boven de interventiewaarden is er sprake van een sterke verontreiniging.

De achtergrondwaarde- en interventiewaarde (AW- en I-waarde) in de grond zijn bij de diverse parameters afhankelijk van het organische stofgehalte en het lutumgehalte. In het algemeen geldt dat de achtergrondwaarde voor diverse parameters lager ligt dan de standaard AW-waarden uit de Leidraad Bodembescherming (hierbij wordt uitgegaan van een standaardbodem met een gehalte organisch stof van 10% en een lutumgehalte van 25%). De omgerekende gestandaardiseerd meetwaarden (GSSD) zijn in de overschrijdingstabellen van bijlage 5 opgenomen. In de tabellen is een index opgenomen. Deze index is het quotiënt tussen de (gestandaardiseerde meetwaarde-achtergrondwaarde) en de (interventiewaarde-achtergrondwaarde). Een index beneden de 0,5 houdt in dat de gestandaardiseerde meetwaarde (ver) onder de interventiewaarde ligt. Een index boven de 1 houdt in dat de gestandaardiseerde meetwaarde boven de interventiewaarde ligt. Een index tussen de 0,5 en 1 houdt in dat de gestandaardiseerde meetwaarde dicht bij de interventiewaarde ligt. Afhankelijk van de specifieke situatie geeft dit mogelijk aanleiding voor het uitsplitsen van een mengmonster en/of het uitvoeren van een nader onderzoek.

Voor bodems met een organisch stofgehalte tot 10 % behoeft met betrekking tot de parameter PAK-totaal (VROM 10) geen bodemtypecorrectie te worden uitgevoerd, waardoor de I- waarde voor PAK 40 mg/kg droge stof blijft en de AW-waarde voor PAK 1,5 mg/kg droge stof blijft (Staatscourant 20, december 2007). Voor het grondwater liggen de streef- en interventiewaarden vast.

BIJLAGE 7

Vooronderzoek

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Bodemrapportage

Bodeminformatie ANL23-8410 Uiterweg 351-ws Aalsmeer



Legenda

- Geselecteerd gebied
- 25.00-meter buffer
- Overzicht Bodemlocaties
- Onderzoekscontouren
- HBB punt (historische bron)
- Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	5
Tanks	6
Informatie van objecten binnen een buffer van 25.00 meter rondom het geselecteerde perceel	7
Overzicht van Bodemlocaties	7
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	10
Tanks	11
Bodemfunctiekaart	12
PFAS toepassingskaart	13
PFAS ontgravingskaart	14
PFAS gebruikerskaart vrij toepasbaar	15
PFAS gebruikerskaart toepasbaar niet ingedeeld	16
PFAS ACN kaart	17
Toelichting	18
Begrippenlijst	20
Disclaimer	22

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Vanaf 1 november 2021 sluiten wij meldingsformulieren uit van de rapportage. Deze formulieren bevatten geen aanvullende informatie op de documentatie die reeds verstrekt wordt in de bodemrapportage en bovendien zijn deze formulieren slechts 1 jaar geldig. Doordat de besluiten op deze meldingen ook in de rapportagetool staan, is nog steeds alle relevante informatie beschikbaar in de rapportage.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij 'bodemlocatie' het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Informatie van objecten binnen een buffer van 25.00 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "Uiterweg 347"

Locatie	Uiterweg 347
Locatiecode	NZ035800547
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Uiterweg 347
Postcode	1431AK
Plaatsnaam	Aalsmeer
Gemeente	Aalsmeer (0358)
Gegevensbeheerder locatie	Aalsmeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ035800989
Onderzoeksbureau	PRS
Rapportnummer	9927068
Rapportdatum	30-09-1999
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>T/ -/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Hypothese juist/onjuist: juist Zintuiglijk waarnemingen: Bovengrond: Ondergrond: Grondwater: Analyseresultaten: Bovengrond: lood > T; koper,kwik,nikkel,zink,PAK's en minerale olie > S Ondergrond: geen verontreiningingen aangetroffen Grondwater: chroom > S. fenol-index licht verhoogd Bijzonderheden: De aangetroffen verontreiniging kan worden omschreven als een leeflaagverontreiniging a.g.v. het aanbrengen van puin en sintels om het slappe venige bodemprofiel in dit deel van Aalsmeer te verstevigen Conclusies en aanbevelingen: Geen aanleiding voor een nader onderzoek. Het aangetroffen verontreinigingsbeeld valt binnen de gevalsdefinitie zoals die geldt voor grote delen van de ontgonnen en lang bewoonde veengebieden in aalsmeer. De gemeten verontreinigingen in de bovengrond zijn relatief immobiel en leveren geen humane en/of ecologische risico's op. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: 1

Beschikbare documenten bij onderzoek

Rapportnaam	Rapportdatum	Document gaat over	Downloadlink
NVN Uiterweg 347	30-09-1999	Uiterweg 347	9927068

Overige beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
999999 onbekend nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Uiterweg 347

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "Uiterweg 363 A (vd Zwaard)"

Locatie	Uiterweg 363 A (vd Zwaard)
Locatiecode	NZ035801465
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Uiterwerweg 363A
Postcode	
Plaatsnaam	Aalsmeer
Gemeente	Aalsmeer (0358)
Gegevensbeheerder locatie	Aalsmeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek voor waterbodems (NVN 5720)
Rapportcode	NZ035801896
Onderzoeksbureau	Ibozo
Rapportnummer	3168.RP1

Rapportdatum	07-01-2000
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	
Conclusie rapport	

Beschikbare documenten bij onderzoek

Rapportnaam	Rapportdatum	Document gaat over	Downloadlink
VO waterbodem	07-01-2000		3758.pdf

Overige beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

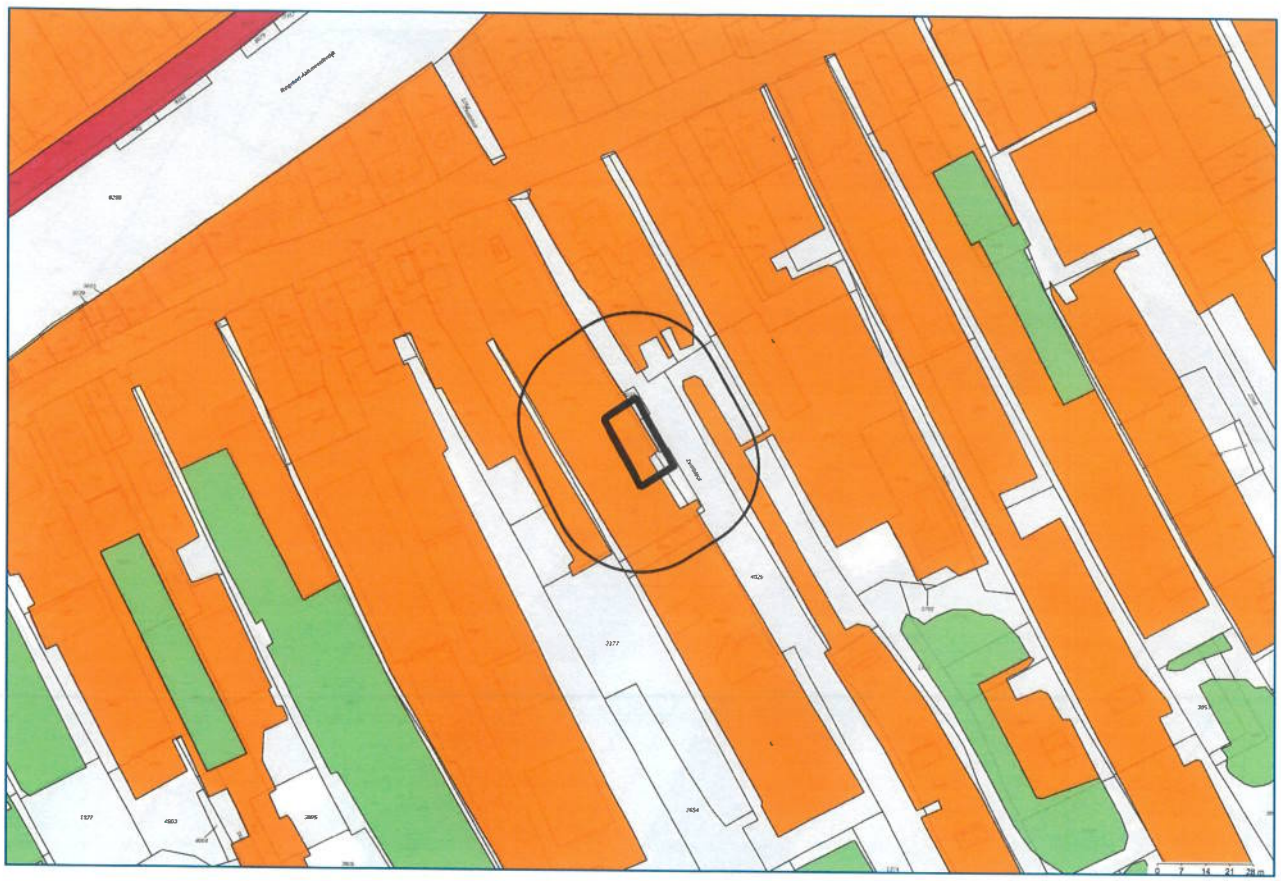
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Bodemfunctiekaart

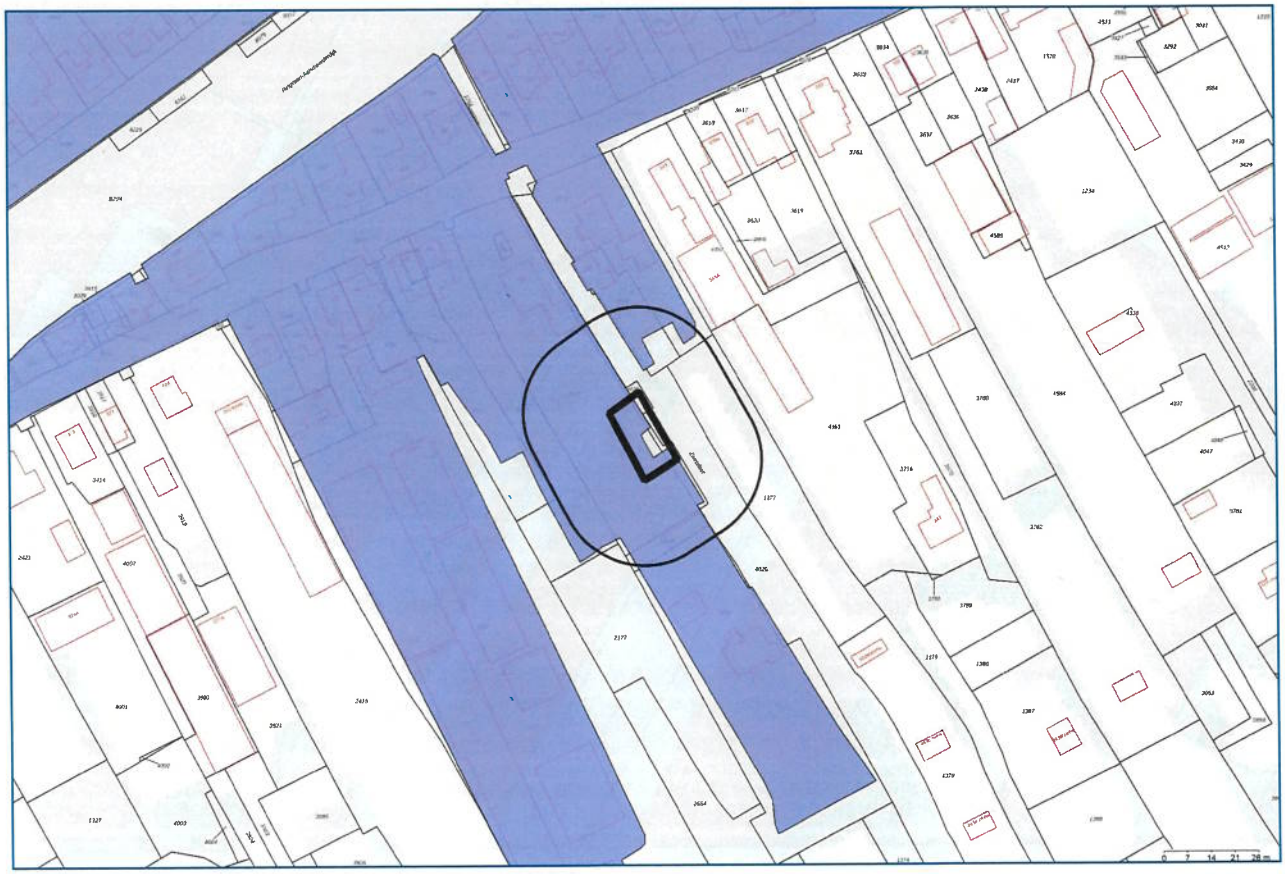


	Onderzoeksgebied		Landbouw
	25.00-meter contour		Wonen
	Bodemfunctiekaart		Industrie

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

PFAS toepassingskaart

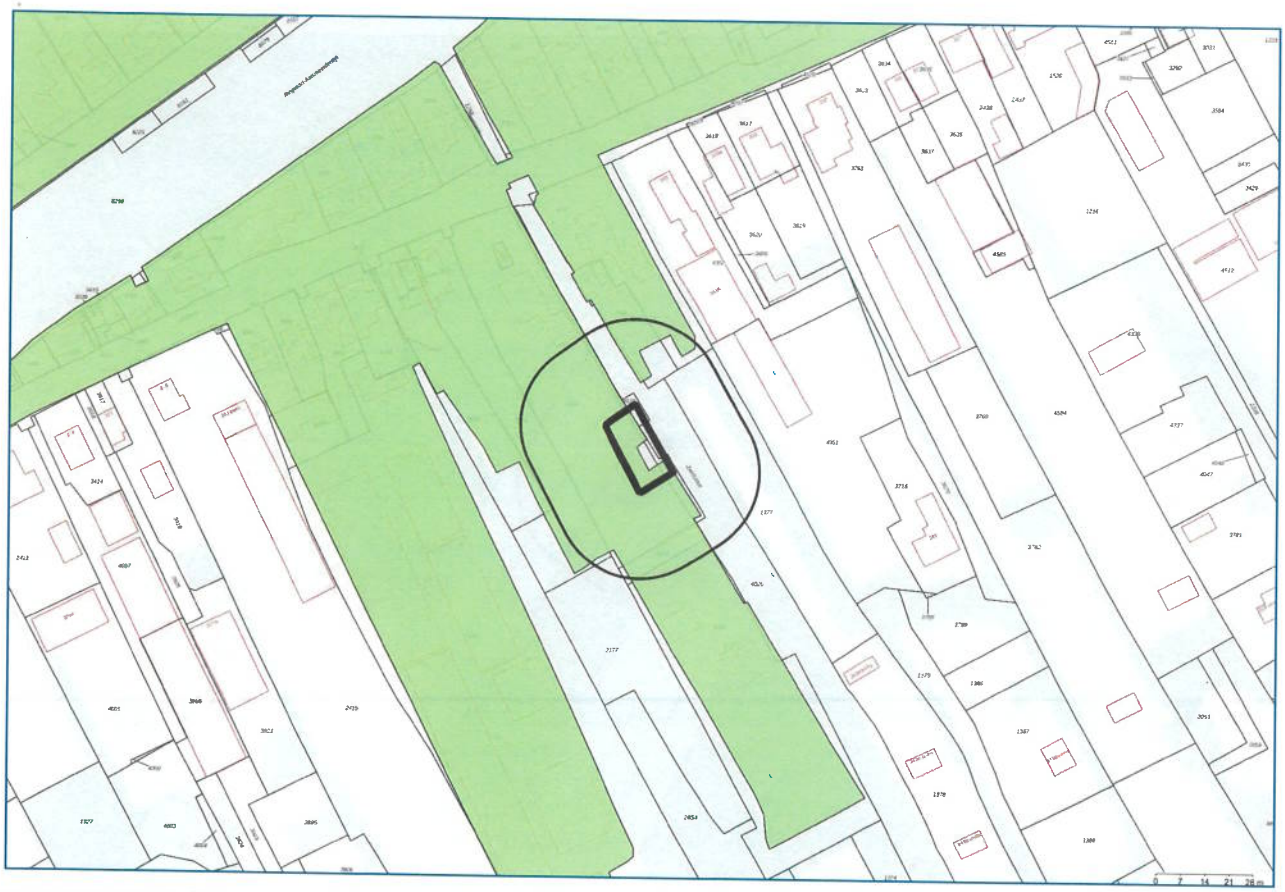


Onderzoeksgebied	PFOA OG (0,5-1 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds
25.00-meter contour	PFOS BG (0-0.5 m-mv): <= 3 ug/kg ds
PFAS toepassingskaart	PFOS OG (0,5-1 m-mv): <= 3 ug/kg ds
PFOS BG (0-0.5 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds	PFOA BG (0-0.5 m-mv): <= 7 ug/kg ds
PFOS OG (0,5-1 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds	PFOA OG (0,5-1 m-mv): <= 7 ug/kg ds
PFOA BG (0-0.5 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds	

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

PFAS ontgravingskaart



Onderzoeksgebied
25.00-meter contour
PFAS ontgravingskaart
PFOS BG (0-0.5 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds
PFOS OG (0,5-1 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds
PFOA BG (0-0.5 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds
PFOA OG (0,5-1 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

PFAS gebruikerskaart vrij toepasbaar

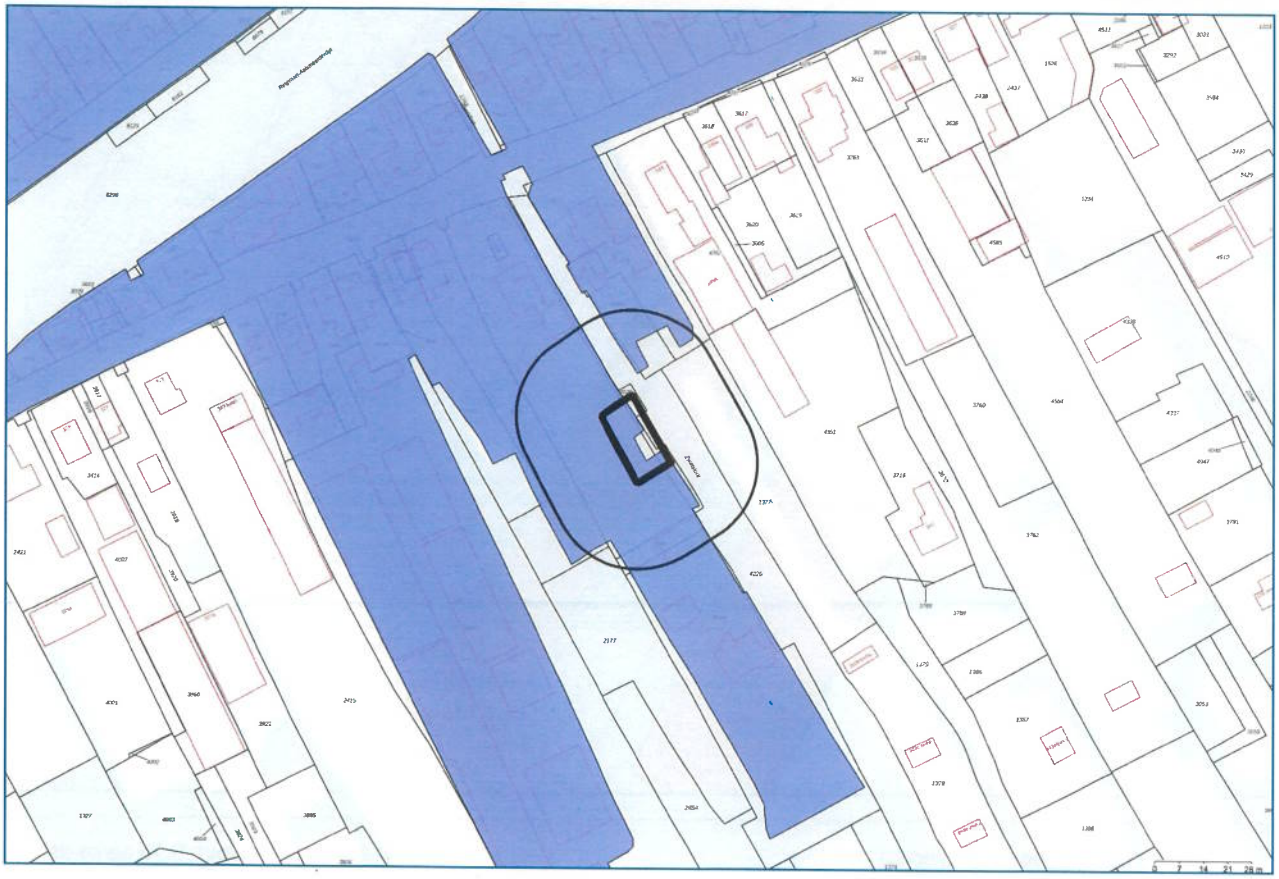


Onderzoeksgebied	PFOS OG (0,5-1 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds
25.00-meter contour	PFOA BG (0-0.5 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds
PFAS gebruikerskaart vrijtoepasbaar	PFOA OG (0,5-1 m-mv): <= 1,7 ug/kg ds
PFOS BG (0-0.5 m-mv): <= 1,5 ug/kg ds	

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

PFAS gebruikerskaart toepasbaar niet ingedeeld

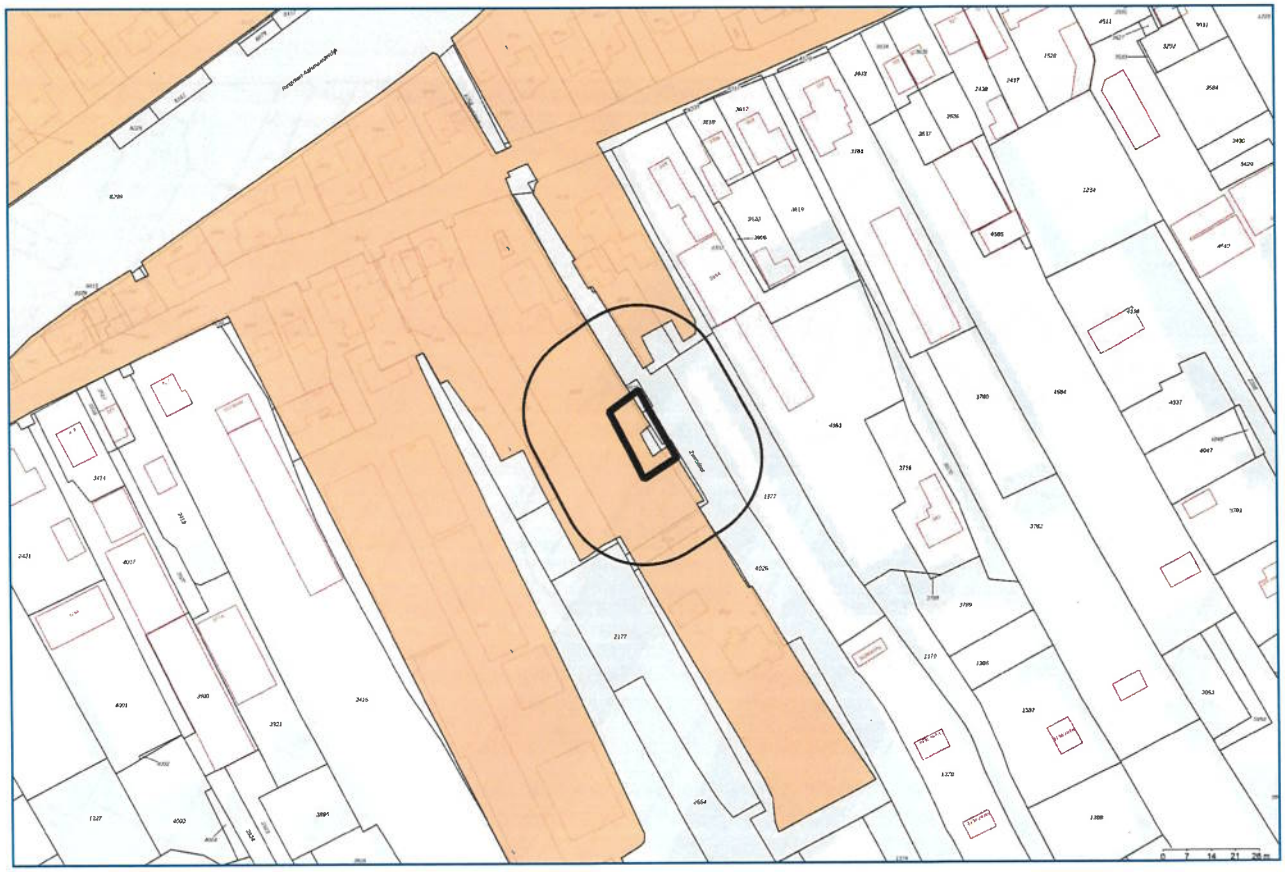


Onderzoeksgebied	PFOS OG (0,5-1 m-mv): <= 3 ug/kg ds
25.00-meter contour	PFOA BG (0-0.5 m-mv): <= 7 ug/kg ds
PFAS gebruikerskaart toepasbaar niet ingedeeld	PFOA OG (0,5-1 m-mv): <= 7 ug/kg ds
PFOS BG (0-0.5 m-mv): <= 3 ug/kg ds	

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

PFAS ACN kaart



Onderzoeksgebied	PFOA OG (0,5-1 m-mv): 0,30 ug/kg ds
25.00-meter contour	PFOS BG (0-0.5 m-mv): 0,80 ug/kg ds
PFAS ACN kaart	PFOS OG (0,5-1 m-mv): 0,32 ug/kg ds
PFOS BG (0-0.5 m-mv): 0,39 ug/kg ds	PFOA BG (0-0.5 m-mv): 0,60 ug/kg ds
PFOS OG (0,5-1 m-mv): 0,16 ug/kg ds	PFOA OG (0,5-1 m-mv): 0,25 ug/kg ds
PFOA BG (0-0.5 m-mv): 0,54 ug/kg ds	

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 109527 Y 474597 meter

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

ABO-Milieuconsult B.V.
Curieweg 19
2408 BZ Alphen aan den Rijn

Architektenburo R.J. Pannekoek B.V.
T.a.v. Dhr. Groenewoud
Hadleystraat 55
1431 SL Aalsmeer

Datum	:	26 juni 2024	Behandeld door	:	Mevrouw M.W.J.P. Gerrits
Ons kenmerk	:	ANL23-8410-2	Telefoon:	:	0113 - 36245708826
Betreft	:	Aanvullend bodemonderzoek Uiterweg (buitenruimte) 351-WS te Aalsmeer	Email	:	martine.gerrits@abo-group-eu

Geachte heer Groenewoud

Op de locatie gelegen aan de Uiterweg 351-WS te Aalsmeer is in mei 2024 door ABO-Milieuconsult B.V. een aanvullend bodemonderzoek afgeleid van de NEN 5740 uitgevoerd, in aanvulling op het eerder uitgevoerde verkennend bodemonderzoek met kenmerk ANL23-8410, d.d. 29 november 2023, door ABO-Milieuconsult B.V. Tijdens dit onderzoek is de buitenruimte ter plaatse van het zuidwestelijk gelegen deel van de locatie onderzocht en worden de resultaten in onderhavige briefrapportage beschreven.

1 INLEIDING

Aanleiding en doel van het onderzoek

Het onderzoek heeft tot doel inzicht te verkrijgen in de algemene kwaliteit van de bodem c.q. de aard en de concentraties aan milieubelastende stoffen die in de grond voorkomen. Aanleiding voor het uitvoeren van het aanvullend bodemonderzoek betreft de aanvraag van een omgevingsvergunning (activiteit bouwen).

Achtergrondinformatie/historische gegevens

Voor historische gegevens, bijzonderheden en/of eerder uitgevoerde bodemonderzoek, wordt verwezen naar rapportage ANL23-8410 Verkennend bodemonderzoek Uiterweg 351-WS te Aalsmeer, d.d. 29 november 2023, door ABO-milieuconsult.

2 VELDWERKZAAMHEDEN

Resultaten veldwerkzaamheden

De veldwerkzaamheden, te weten het uitvoeren van de boringen, het bemonsteren van de grond en het zintuiglijk onderzoek van de grondmonsters zijn uitgevoerd onder procescertificaat BRL SIKB 2000, protocol 2001 (laatst vigerende versie).

De grond is, afhankelijk van de zintuiglijke waarnemingen en bodemopbouw, per 0,5 meter bemonsterd. De situering van de boorpunten is weergegeven in bijlage 2. De boorbeschrijvingen zijn opgenomen in bijlage 3.

De veldwerkzaamheden zijn uitbesteed aan BodemBasics B.V. De boorwerkzaamheden zijn uitgevoerd op 29 mei 2024 door de erkende veldwerker dhr. C.A.P. Snoeren.

In de volgende tabellen zijn de verrichte werkzaamheden schematisch weergegeven.

Tabel 2.1: Verrichte veldwerkzaamheden

Deellocatie	Aantal boringen
Uiterweg 351-ws te Aalsmeer Buitenruimte (Circa 275 m^2)	2 tot 0,5 m-mv (boringen 103) 2 tot 2,0 m-mv (boring 101 en 102)

De bovengrond (0,5 m-mv) bestaat uit veen. De ondergrond (2,0 m-mv: maximale boordiepte) bestaat uit klei. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de bodemopbouw wordt verwezen naar bijlage 3.

Tijdens het zintuiglijk onderzoek van de grond zijn bodemvreemde bijmengingen waargenomen. In onderstaande tabel zijn de zintuiglijke waarnemingen weergegeven.

Tabel 2.2: Zintuiglijke waarnemingen

Boring	Diepte boring (m-mv)	Traject (m-mv)	Grondsoort	Waargenomen bijzonderheden
101	2,00	0,00 - 0,50	Veen	brokken puin
		0,50 - 1,00	Klei	sporen puin
102	2,00	0,00 - 0,50	Veen	brokken puin
		0,50 - 1,00	Klei	sporen puin
103	0,50	0,00 - 0,50	Veen	brokken puin

3 LABORATORIUMONDERZOEK

Opzet laboratoriumonderzoek

Het samenstellen van de mengmonsters en de grond- en grondwateranalyses is uitgevoerd door het AS3000 en RvA- geaccrediteerde laboratorium van Eurofins Analytico te Barneveld.

De geanalyseerde (meng)monsters en hun samenstelling zijn als volgt.

Tabel 3.1: Overzicht samenstelling (meng)monsters en analyseparameters

Strategie NEN 5740	Aantal boringen incl. asbestgat (30cmx30cmx50cm)	Aantal boringen met peilbuis	Analyses grond	Analyses grondwater
§5.1 ONV-NL (Circa 275 m2)	1 tot ± 0,5 m-mv 2 tot ± 2,0 m-mv	N.v.t. tenzij zintuigelijk minerale olie wordt aangetroffen	1 x standaard stoffenpakket (bovengrond) + OCB's 1 x standaard stoffenpakket (ondergrond) 1 x asbest in grond	N.v.t. tenzij zintuigelijk minerale olie wordt aangetroffen

Standaard pakket grond:	Bestaat uit de parameters: 9 metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), som-PCB's (som van PCB 28, PCB 52, PCB 101, PCB 118, PCB 138, PCB 153 en PCB 180), som-PAK's (som van naftaleen, fenantreen, antraceen, fluorantheen, chryseen, benzo(a)antraceen, benzo(a)pyreen, benzo(k)fluoran-theen, indeno(1,2,3 cd)pyreen en benzo(ghi)peryleen) en minerale olie (GC).
Standaard pakket grondwater:	Bestaat uit de parameters: 9 metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), minerale olie (GC), vluchtige aromatische koolwaterstoffen (de som van benzeen, tolueen, ethylbenzeen som-xylenen (som o, m, p,) styreen en naftaleen) en vluchtige gehalogeneerde koolwaterstoffen: de som van19 stoffen.
* conform AS 3000:	Voorbehandeling van monsters conform accreditatie schema 3000
LU:	Lutum
OS:	Organische stof
OCB:	Organochloorbestrijdingsmiddelen

Naar aanleiding van het aantreffen van een sterk verhoogd gehalte aan nikkel (overschrijding interventiewaarde) in mengmonster M02, is het mengmonster uitgesplitst en zijn de deelmonsters aanvullend separaat geanalyseerd op zware metalen.

In bijlage 4 zijn de analyserapporten van de grondmengmonsters en het grondwatermonster opgenomen.

Resultaten laboratoriumonderzoek/toetsingskader

Wet bodembescherming (Wbb)

Bij de beoordeling van de kwaliteit van de grond is gebruik gemaakt van de toetsingstabel zoals vermeld in het Besluit- en de Regeling bodemkwaliteit en de Circulaire bodemsanering 2013. Hiervoor is gebruik gemaakt van BOTOVA-gevalideerde software. (BoToVa staat voor Bodem Toets en Validatie). Deze toetsingstabel bevat achtergrond-, streef- en interventiewaarden voor de beoordeling van concentratieniveaus van diverse milieubelas-tende stoffen in de bodem. Een nadere uitleg betreffende het toetsingskader is opgenomen in bijlage 6.

Toetsingstabellen grond

De achtergrondwaarden en interventiewaarden van de grond hebben betrekking op een bodem met bepaalde organische stof- en lutumpercentages zoals deze in de tabellen zijn gepresenteerd. In bijlage 5 zijn de toetsingsresultaten aan de Wet bodembescherming weergegeven.

Overschrijdingstabellen grond

In onderstaande tabellen worden de overschrijdingen van de parameters in de grond en het grondwater aangegeven.

Tabel 3.2:: Overschrijdingstabel grond (Wet Bodembescherming (Wbb) en Besluit bodemkwaliteit (Bbk)

Analyse-monster	**Deelmonsters (m-mv)**	**> Landbouw/natuur (+index) Licht verontreinigd**	**> I (+index) Sterk verontreinigd**	**Bbk**
M01	101 (0,00 - 0,50) 102 (0,00 - 0,50) 103 (0,00 - 0,50)	Kobalt (0,01) Nikkel (0,07) Koper (0,09) Zink (0,3) Molybdeen (-) Cadmium (-) Kwik (0,01) Lood (0,22) PAK 10 VROM (0,23)	-	Industrie
M02	101 (0,50 - 1,00) 102 (0,50 - 1,00)	Kobalt (0,01) Koper (0,48) Zink (0,51) Molybdeen (0,01) Cadmium (0,03) Kwik (0,02) Lood (0,35)	Nikkel (1,01)	Niet Toepasbaar > Interventiewaarde
Uitsplitsen M02 >I nikkel (index 1,01)				
101	101 (0,50 - 1,00)	Cadmium (0,04) Koper (0,66) Kwik (0,02) Molybdeen (-) Nikkel (0,23) Lood (0,40) Zink (0,62)	-	Industrie
102	102 (0,50 - 1,00	Koper (-) Kwik (0,01) Molybdeen (0,01) Lood (0,14) Zink (0,14)	-	Industrie

\- : Geen overschrijding (voldoet aan Landbouw/natuur)
> L/N : > Landbouw/natuur
> I : > Interventiewaarde
Index : (GSSD - L/N) / (I - L/N)

Asbest

In de volgende tabel zijn de analyseresultaten van het onderzochte grondmengmonster weergegeven.

Tabel 3.3: Resultaten asbestonderzoek

Analyse-monster	**Asbestinspectiegat incl. traject in m-mv**	**Asbestverdacht materiaalmonster > 20 mm**	**Type asbest in >20 mm en percentage**	**gewogen gehalte > 20 mm**	**Asbest gewogen gehalte < 20 mm[1)]**
Asbest in grondonderzoek					
AMM1	0,0 - 0,5	Nee	-	-	<0,6 mg/kg ds

In de bovengrond zijn bijmengingen met puin aangetroffen. Conform bijlage A4, NEN5725 wordt de bodem als asbestverdacht beschouwd. De werkzaamheden zijn afgeleid van de NEN 5707.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Conclusies
Bovengrond
In het grondmengmonster M01 (veen met puin) is een lichte verontreiniging aangetoond met zware metalen en PAK. Asbest wordt niet boven de detectiegrens aangetoond (0,6 mg/kg ds.)

Ondergrond
In het grondmengmonster M02 (klei; traject 0,5-1,0 m-mv) is een sterke verontreiniging (> Interventiewaarde) aangetoond met nikkel en een lichte verontreiniging aangetoond met overige zware metalen.

Uitsplitsing M02
Naar aanleiding van het aantreffen van een verhoogd gehalte aan nikkel is mengmonster M02 gesplitst en zijn de deelmonsters separaat geanalyseerd op zware metalen. In deelmonster 101-2 en deelmonster 102-2 zijn geen verontreinigingen aangetoond boven de interventiewaarde.

Hypothese
De hypothese "De onderzoekslocatie is onverdacht" dient, op basis van het sterk verhoogde gehalte aan nikkel in de grond, verworpen te worden.

Aanbevelingen
De verhoogde gehalte aan zware metalen en PAK in de grond overschrijden niet de interventiewaarde. Derhalve geven de resultaten geen aanleiding geven tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek. De aangetroffen sterke verontreiniging met nikkel in mengmonster M02 is vermoedelijk veroorzaakt door een grote mate van heterogeniteit van de onderzochte laag.

Zowel zintuigelijk- als analytisch wordt geen asbest aangetoond. Derhalve wordt aanvullend asbest in grondonderzoek (conform NEN 5897) niet noodzakelijk geacht.

De vastgestelde bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de aanvraag van de omgevingsvergunning (activiteit bouwen).

Opgemerkt dient te worden dat aan de hand van de bevindingen van onderhavig onderzoek geen absolute uitspraken kunnen worden gedaan over de hergebruiksmogelijkheden van eventueel af te voeren grond. Aanbevolen wordt om bij graafwerkzaamheden vrijkomende grond zo veel mogelijk op de locatie te verwerken. Om te bepalen of er sprake is van grond (bodemkwaliteitsklasse achtergrondwaarde, wonen of industrie) ofwel een bouwstof gelden er andere beoordelingscriteria en onderzoeksstrategieën. Voldaan moet worden aan Besluit bodemkwaliteit. Tijdens onderhavig onderzoek is geen analytisch onderzoek verricht naar PFAS en/of GenX.

Veldmedewerkers:	De heer C.A.P. Snoeren (BodemBasics B.V. erkend BRL 2001 en 2018).
Projectadviseur:	Mevrouw Ir. A.M. Otting
Auteur:	Mevrouw M.W.J.P. Gerrits

Hoogachtend,

ABO-Milieuconsult B.V.

Dhr. R.J. van der Helm
General Business Unit Manager

Bijlagen:
1: locatie aanduiding op topografische ondergrond
2: situatieschets van het terrein met plaatsaanduiding van de boringen
3: boorprofielen
4: analyserapporten
5: toetsingstabellen grond en grondwater

Zonder toestemming van de opdrachtgever of ABO-Milieuconsult B.V. mag deze uitgave niet anders dan in zijn geheel worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van fotokopie, microfilm of welke andere wijze dan ook. Alle opdrachten worden uitgevoerd volgens onze Algemene Voorwaarden, zoals gedeponeerd bij de KvK Zuidwest-Nederland te Middelburg onder nr. 22065838. Op verzoek kunnen de Algemene Voorwaarden naar u worden toegestuurd.

BIJLAGE 1
Locatie aanduiding op topografische ondergrond

Bijlage 1: locatie aanduiding op topografische ondergrond

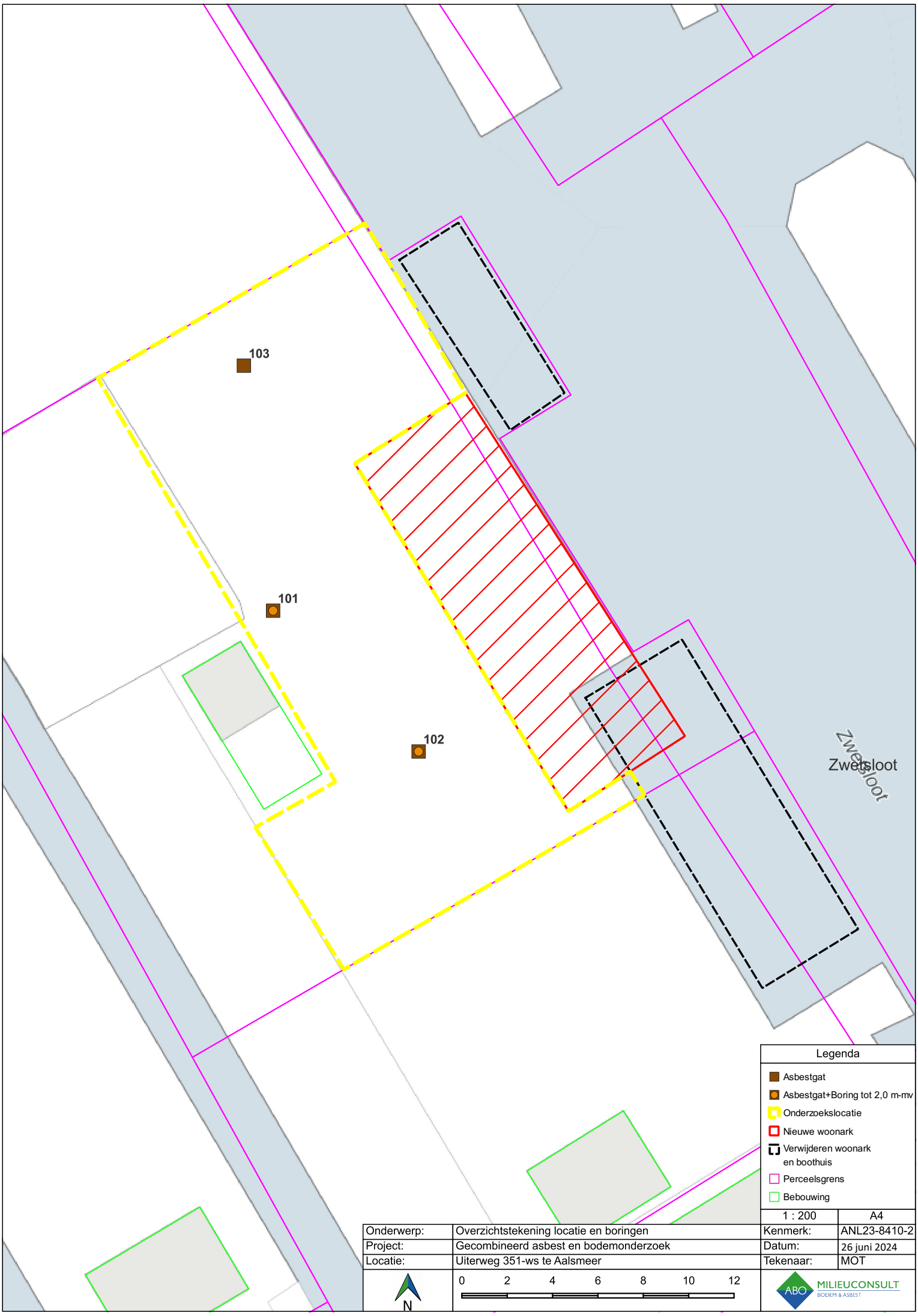
LOCATIE ONDERZOEK



Onderzoekslocatie	:	Uiterweg 351-WS te Aalsmeer
Projectnummer	:	ANL23-8410-2
Bron	:	Topotijdreis

N

BIJLAGE 2
Situatieschets van het terrein met plaatsaanduiding van de boringen



Legenda

- Asbestgat
- Asbestgat+Boring tot 2,0 m-mv
- Onderzoekslocatie
- Nieuwe woonark
- Verwijderen woonark en boothuis
- Perceelsgrens
- Bebouwing

		1 : 200	A4
Onderwerp:	Overzichtstekening locatie en boringen	Kenmerk:	ANL23-8410-2
Project:	Gecombineerd asbest en bodemonderzoek	Datum:	26 juni 2024
Locatie:	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Tekenaar:	MOT

N

0 2 4 6 8 10 12

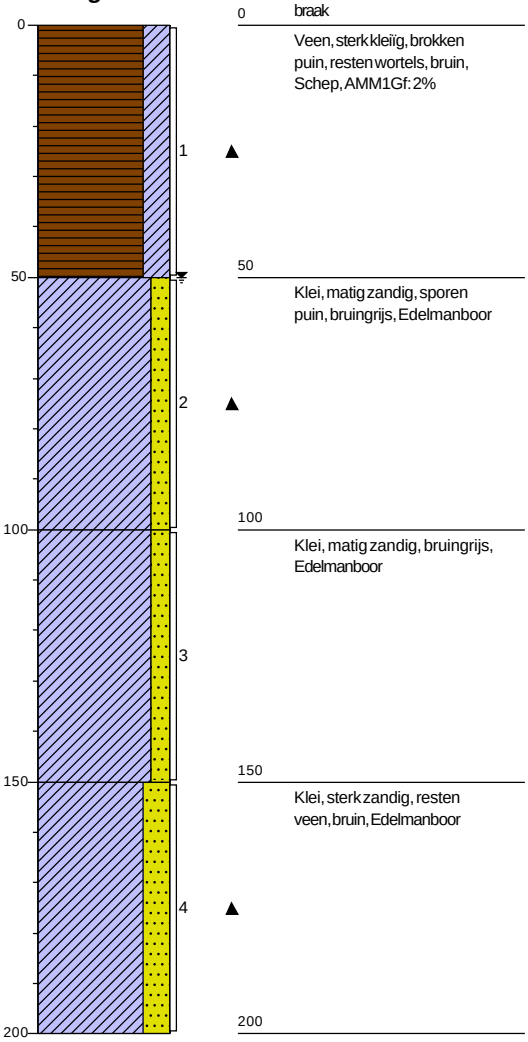
ABO MILIEUCONSULT BODEM & ASBEST

BIJLAGE 3
Boorstaten

Boorprofielen

X: 109516,99
Y: 474595,86

Boring: 101



0 braak

Veen, sterk kleïg, brokken puin, resten wortels, bruin, Schep, AMM1Gf: 2%

50 Klei, matig zandig, sporen puin, bruingrijs, Edelmanboor

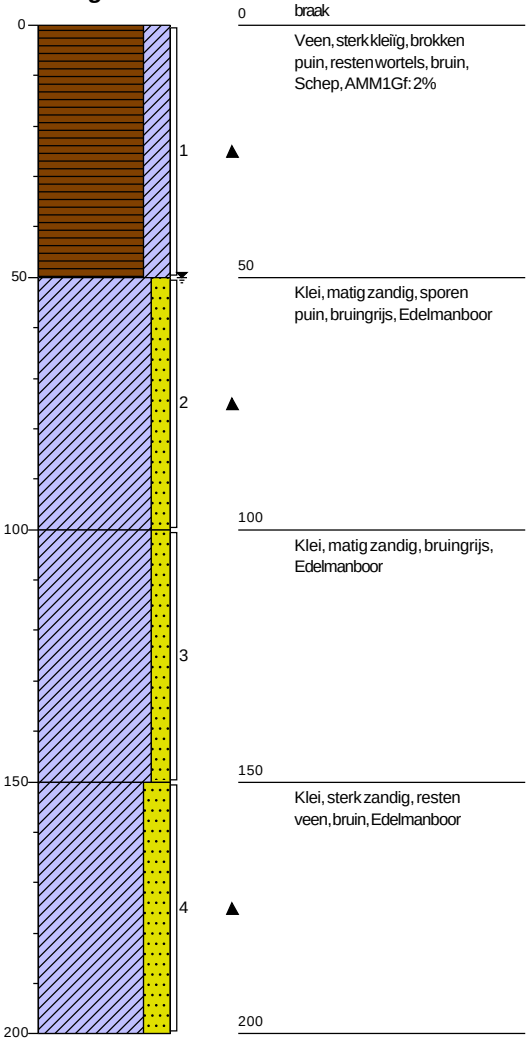
100 Klei, matig zandig, bruingrijs, Edelmanboor

150 Klei, sterk zandig, resten veen, bruin, Edelmanboor

200

X: 109523,41
Y: 474589,65

Boring: 102



0 braak

Veen, sterk kleïg, brokken puin, resten wortels, bruin, Schep, AMM1Gf: 2%

50 Klei, matig zandig, sporen puin, bruingrijs, Edelmanboor

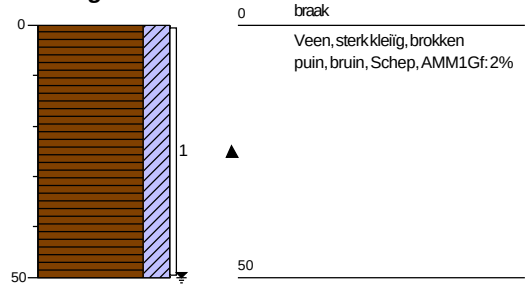
100 Klei, matig zandig, bruingrijs, Edelmanboor

150 Klei, sterk zandig, resten veen, bruin, Edelmanboor

200

X: 109515,70
Y: 474606,67

Boring: 103



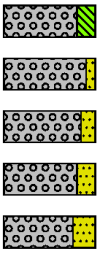
0 braak

Veen, sterk kleïg, brokken puin, bruin, Schep, AMM1Gf: 2%

50

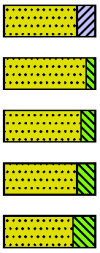
Legenda (conform NEN 5104)

grind



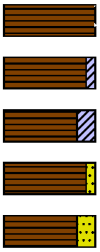
- Grind, siltig
- Grind, zwak zandig
- Grind, matig zandig
- Grind, sterk zandig
- Grind, uiterst zandig

zand



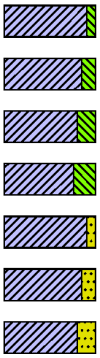
- Zand, kleïg
- Zand, zwak siltig
- Zand, matig siltig
- Zand, sterk siltig
- Zand, uiterst siltig

veen



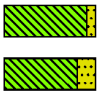
- Veen, mineraalarm
- Veen, zwak kleïg
- Veen, sterk kleïg
- Veen, zwak zandig
- Veen, sterk zandig

klei



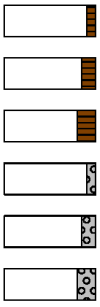
- Klei, zwak siltig
- Klei, matig siltig
- Klei, sterk siltig
- Klei, uiterst siltig
- Klei, zwak zandig
- Klei, matig zandig
- Klei, sterk zandig

leem



- Leem, zwak zandig
- Leem, sterk zandig

overige toevoegingen



- zwak humeus
- matig humeus
- sterk humeus
- zwak grindig
- matig grindig
- sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

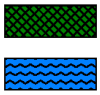
monsters



- geroerd monster
- ongeroerd monster
- volumering

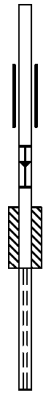
overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand



- slib
- water

peilbuis



- blinde buis
- casing
- hoogste grondwaterstand
- gemiddelde grondwaterstand
- laagste grondwaterstand
- bentoniet afdichting
- filter

BIJLAGE 4
Analyserapporten

ABO Milieuconsult B.V. Goes
T.a.v. Martine Gerrits
Amundsenweg 29
4462 GP GOES
NETHERLANDS

Analysecertificaat

Datum: 05-Jun-2024

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2024069800/1
Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Uw ordernummer	
Uw datum aanlevering monster(s)	29-May-2024

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.



Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2	Certificaatnummer/Versie	2024069800/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	31-May-2024
Uw ordernummer		Datum einde analyse	05-Jun-2024
Uw monsternemer		Rapportagedatum	05-Jun-2024/12:50
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	1/3

	Analyse	Eenheid	1	2
	Voorbehandeling			
	Cryogeen malen		Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses			
S	Droge stof	% (m/m)	52.6	48.7
S	Organische stof	% (m/m) ds	23.4	20.1
	Gloeirest	% (m/m) ds	76	79
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	8.5	8.4
	Metalen			
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	130	200
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.74	1.1
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	8.3	8.4
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	51	100
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.58	0.60
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	1.6	2.7
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	21	53
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	150	200
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	250	330
	Minerale olie			
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	3.6
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	5.9	5.2
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	31	13
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	80	61
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	64	67
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	18	13
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	200	160
	Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	Zie bijl.
	Organo chloorbestrijdingsmiddelen, OCB			
S	alfa-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	beta-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	gamma-HCH	mg/kg ds	<0.0010	

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 101 (0-50) 102 (0-50) 103 (0-50)	Grond (AS3000)	14254078
2	M02 101 (50-100) 102 (50-100)	Grond (AS3000)	14254079

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2	Certificaatnummer/Versie	2024069800/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	31-May-2024
Uw ordernummer		Datum einde analyse	05-Jun-2024
Uw monsternemer		Rapportagedatum	05-Jun-2024/12:50
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	2/3

	Analyse	Eenheid	1	2
S	delta-HCH	mg/kg ds	<0.0010	
S	Hexachloorbenzeen	mg/kg ds	0.0011	
S	Heptachloor	mg/kg ds	<0.0010	
S	Heptachloorepoxide(cis- of A)	mg/kg ds	<0.0010	
S	Heptachloorepoxide(trans- of B)	mg/kg ds	<0.0010	
S	Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	<0.0010	
S	Aldrin	mg/kg ds	0.0013	
S	Dieldrin	mg/kg ds	0.0013	
S	Endrin	mg/kg ds	0.0070	
S	Isodrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	Telodrin	mg/kg ds	<0.0010	
S	alfa-Endosulfan	mg/kg ds	<0.0010	
Q	beta-Endosulfan	mg/kg ds	<0.0010	
S	Endosulfansulfaat	mg/kg ds	<0.0020	
S	alfa-Chloordaan	mg/kg ds	<0.0010	
S	gamma-Chloordaan	mg/kg ds	<0.0010	
S	o,p'-DDT	mg/kg ds	0.0051	
S	p,p'-DDT	mg/kg ds	0.095	
S	o,p'-DDE	mg/kg ds	0.0016	
S	p,p'-DDE	mg/kg ds	0.11	
S	o,p'-DDD	mg/kg ds	0.0067	
S	p,p'-DDD	mg/kg ds	0.036	
S	HCH (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0021 [1)]	
S	Drins (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0096	
S	Heptachloorepoxide (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0014 [1)]	
S	DDD (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.043	
S	DDE (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.11	
S	DDT (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.100	
S	DDX (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.25	
S	Chloordaan (som) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0014 [1)]	
S	OCB (som) LB (factor 0,7)	mg/kg ds	0.27	

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 101 (0-50) 102 (0-50) 103 (0-50)	Grond (AS3000)	14254078
2	M02 101 (50-100) 102 (50-100)	Grond (AS3000)	14254079

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2	Certificaatnummer/Versie	2024069800/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	31-May-2024
Uw ordernummer		Datum einde analyse	05-Jun-2024
Uw monsternemer		Rapportagedatum	05-Jun-2024/12:50
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	3/3

	Analyse	Eenheid	1	2
S	OCB (som) WB (factor 0,7)	mg/kg ds	0.27	
	Polychloorbifenylen, PCB			
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010
S	PCB 138	mg/kg ds	0.0023 2)	<0.0010
S	PCB 153	mg/kg ds	0.0038 3)	<0.0010
S	PCB 180	mg/kg ds	0.0025	<0.0010
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.011	0.0049 1)
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK			
S	Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050
S	Fenanthreen	mg/kg ds	2.9	0.17
S	Anthraceen	mg/kg ds	0.54	0.12
S	Fluorantheen	mg/kg ds	7.8	0.51
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	2.9	0.24
S	Chryseen	mg/kg ds	2.9	0.27
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	1.4	0.16
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	2.4	0.29
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	1.4	0.25
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	1.9	0.23
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	24	2.3

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	M01 101 (0-50) 102 (0-50) 103 (0-50)	Grond (AS3000)	14254078
2	M02 101 (50-100) 102 (50-100)	Grond (AS3000)	14254079

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Bijlage (A) met de opgegeven deelmonsterinformatie behorende bij het analysecertificaat. 2024069800/1

Monster nr. / Barcode	Uw monsteromschrijving / Boornr	Van	Tot	Uw datum monstername	Monsteromsch./Monstername ID
14254078	M01 101 (0-50) 102 (0-50) 103 (0-50)				
0536567882	101	0	50	29-May-2024	1
0536567929	102	0	50	29-May-2024	1
0536567899	103	0	50	29-May-2024	1
14254079	M02 101 (50-100) 102 (50-100)				
0536567925	101	50	100	29-May-2024	2
0536567916	102	50	100	29-May-2024	2

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2024069800/1

Opmerking 1)
De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Opmerking 2)
PCB 138 kan positief beïnvloed worden door PCB 163.

Opmerking 3)
PCB 153 kan positief beïnvloed worden door PCB 132.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2024069800/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Voorbehandeling			
Cryogeen malen	W0106	Voorbehandeling	AS3000
Bodemkundige analyses			
Droge stof	W0104	Gravimetrie	pb 3010-2 en NEN-EN 15934
Organische stof (gloeiverlies)	W0109	Gravimetrie	pb 3010-3 en NEN 5754
Korrelgrootte < 2 µm (lutum)	W0171	Sedimentatie	pb 3010-4 en NEN 5753
Metalen			
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale olie			
Minerale Olie (C10-C40)	W0202	GC-FID	pb 3010-7 en NEN-EN-ISO 16703
Chromatogram MO (GC)	W0202	GC-FID	NEN-EN-ISO 16703
Organo chloorbestrijdingsmiddelen, OCB			
OCB (25)	W0262	GC-MS	pb 3020-1-3 & NEN 6980
OCB som AP04/AS3X	W0262	GC-MS	pb 3020-1-3 & NEN 6980
Polychloorbifenylen, PCB			
PCB (7)	W0271	GC-MS	pb 3010-8 en NEN 6980
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK			
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	pb. 3010-6 en NEN-ISO 18287
PAK (10) (VROM)	W0271	GC-MS	pb. 3010-6 en NEN-ISO 18287

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie april 2022.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

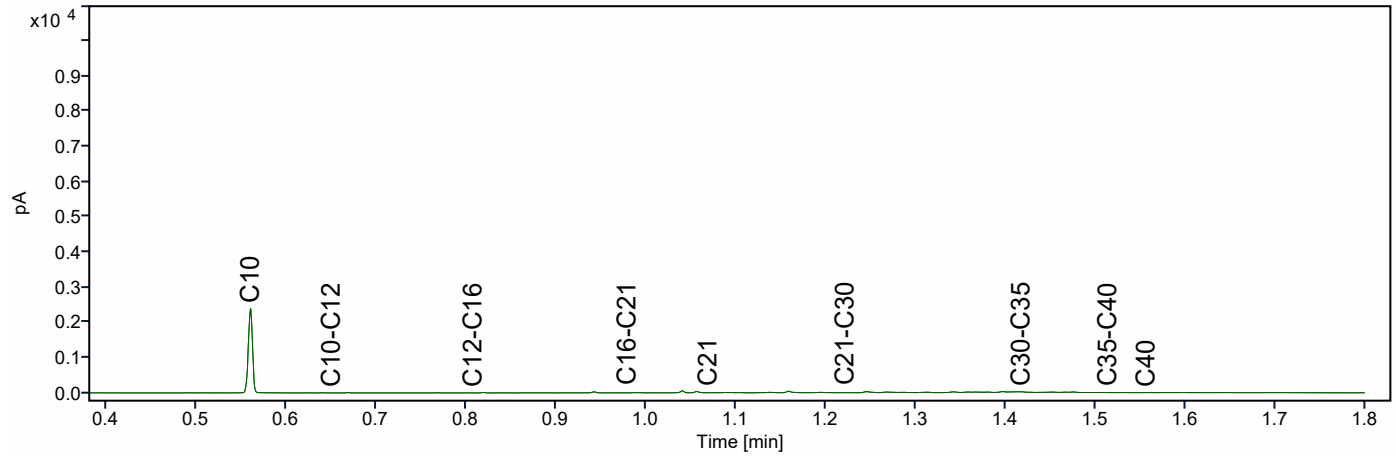
Chromatogram TPH/ Mineral Oil

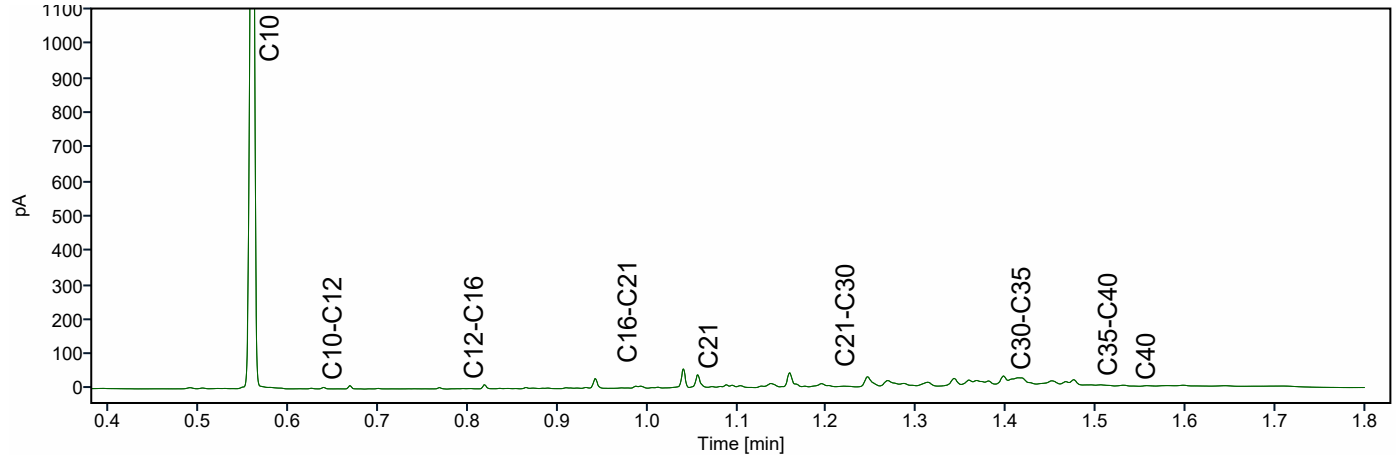
Sample ID.: 14254078

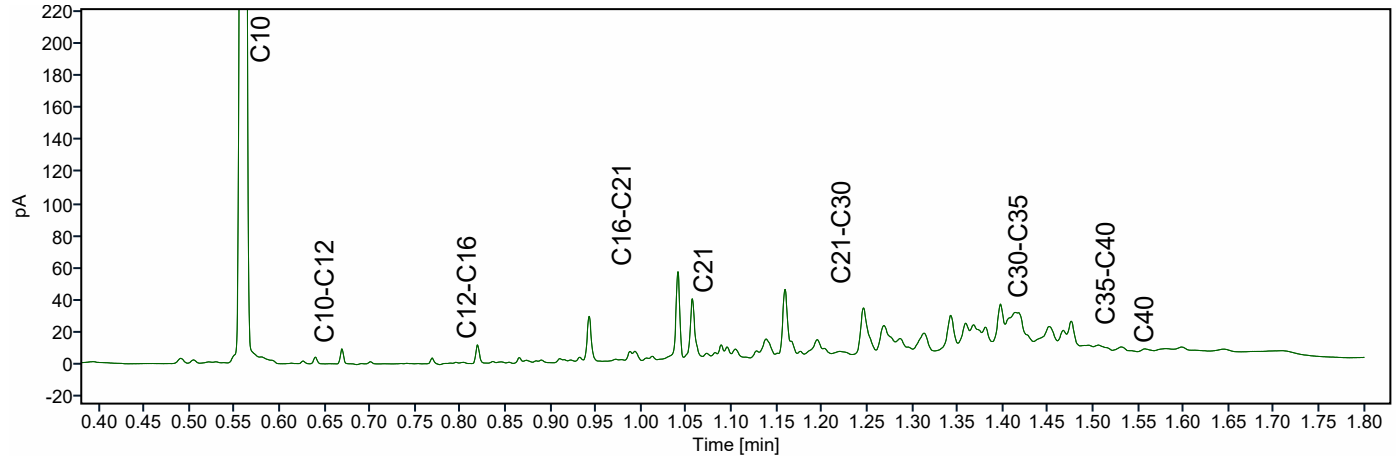
Certificate no.: 2024069800

Sample description.: M01 101 (0-50) 102 (0-50) 103 (0-50)

V







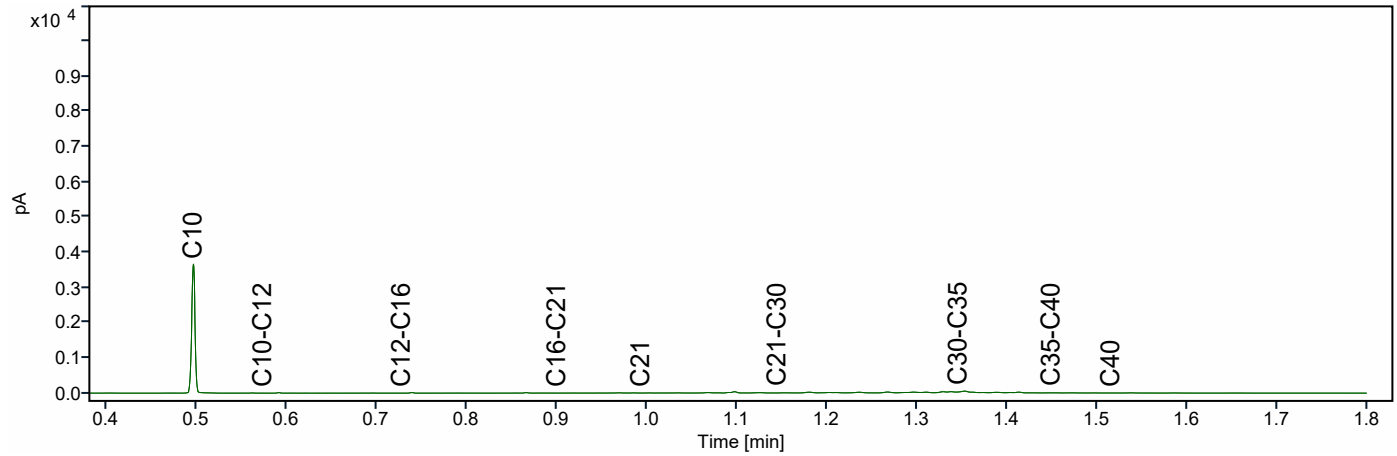
Chromatogram TPH/ Mineral Oil

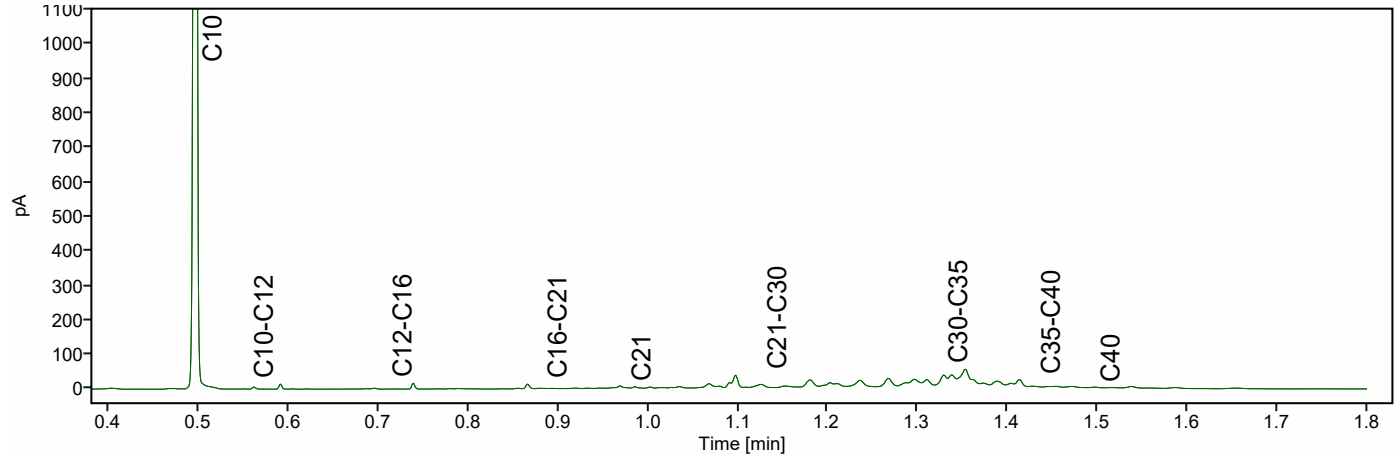
Sample ID.: 14254079

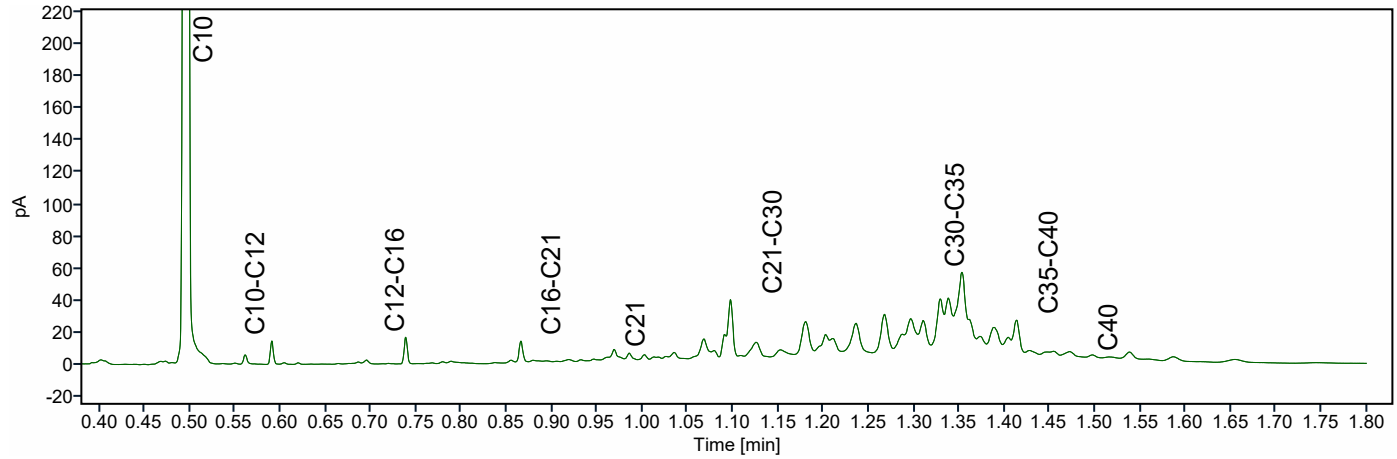
Certificate no.: 2024069800

Sample description.: M02 101 (50-100) 102 (50-100)

V







ABO-Milieuconsult B.V. Goes
T.a.v. Martine Gerrits
Amundsenweg 29
4462 GP GOES

Analysecertificaat

Datum: 21-Jun-2024

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2024076990/1
Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Uw ordernummer	
Uw datum aanlevering monster(s)	13-Jun-2024

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2	Certificaatnummer/Versie	2024076990/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	13-Jun-2024
Uw ordernummer		Datum einde analyse	21-Jun-2024
Uw monsternemer		Rapportagedatum	21-Jun-2024/16:28
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	1/1

	Analyse	Eenheid	1	2
	Voorbehandeling			
	Cryogeen malen		Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses			
S	Droge stof	% (m/m)	51.2	47.6
S	Organische stof	% (m/m) ds	20.7	26.1 [1)]
	Gloeirest	% (m/m) ds	79	73
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	10.3	
	Metalen			
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	230	130
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	1.2	0.73
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	8.1	8.2
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	130	51
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.74	0.67
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	2.3	2.8
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	29	21
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	230	140
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	400	260

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	101-2 101 (50-100)	Grond (AS3000)	14276950
2	102-2 102 (50-100)	Grond (AS3000)	14276951

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

PB
TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Bijlage (A) met de opgegeven deelmonsterinformatie behorende bij het analysecertificaat. 2024076990/1

Monster nr. / Barcode	Uw monsteromschrijving / Boornr	Van	Tot	Uw datum monstername	Monsteromsch./Monstername ID
14276950	101-2 101 (50-100)				
0536567925	101	50	100	29-May-2024	2
14276951	102-2 102 (50-100)				
0536567916	102	50	100	29-May-2024	2

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2024076990/1

Opmerking 1)

Het organische stof gehalte is gecorrigeerd voor het lutumgehalte van 5.4 % m/m (SIKB 3010 pb 3).

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2024076990/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Voorbehandeling			
Cryogeen malen	W0106	Voorbehandeling	AS3000
Bodemkundige analyses			
Droge stof	W0104	Gravimetrie	pb 3010-2 en NEN-EN 15934
Organische stof (gloeiverlies)	W0109	Gravimetrie	pb 3010-3 en NEN 5754
Korrelgrootte < 2 µm (lutum)	W0171	Sedimentatie	pb 3010-4 en NEN 5753
Metalen			
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	pb 3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie april 2022.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse, het Brusselse Gewest, het Waalse Gewest en door de overheid van Luxemburg.

ABO Milieuconsult B.V. Goes
T.a.v. Martine Gerrits
Amundsenweg 29
4462 GP GOES
NETHERLANDS

Analysecertificaat

Datum: 04-Jun-2024

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2024070149/1
Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer
Uw ordernummer	ANL24-8410-2
Uw datum aanlevering monster(s)	29-May-2024

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.



Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	ANL23-8410-2	Certificaatnummer/Versie	2024070149/1
Uw projectnaam	Uiterweg 351-ws te Aalsmeer	Startdatum analyse	30-May-2024
Uw ordernummer	ANL24-8410-2	Datum einde analyse	04-Jun-2024
Uw monsternemer		Rapportagedatum	04-Jun-2024/22:28
		Bijlage	A,B,C
		Pagina	1/1

Analyse	Eenheid	1	
Extern / Overig onderzoek			
Droge stof (Extern)	% (m/m)	61.7	1)
Droge massa aangeleverd monster	g	11186	1)
Asbest fractie <0,5mm	mg	N.v.t.	1)
Totaal asbest (ondergrens)	mg/kg ds	0.0	1)
Totaal asbest (bovengrens)	mg/kg ds	1.0	1)
Serpentijn ondergrens	mg/kg ds	0.0	1)
Serpentijn bovengrens	mg/kg ds	0.5	1)
Amfibool ondergrens	mg/kg ds	0.0	1)
Amfibool bovengrens	mg/kg ds	0.5	1)
Overig onderzoek(externe bron)			
In behandeling genomen hoeveelheid	kg	18.1	2)
Asbest fractie 0,5-1mm	mg	0.0	2)
Asbest fractie 1-2mm	mg	0.0	2)
Asbest fractie 2-4mm	mg	0.0	2)
Asbest fractie 4-8mm	mg	0.0	2)
Asbest fractie 8-20mm	mg	0.0	2)
Asbest fractie >20mm	mg	0.0	2)
Asbest (som)	mg	0.0	2)
Asbest in grond	mg/kg ds	<0.6	2)
Totaal gehalte asbest	mg/kg ds	<0.6	2)
Serpentijn concentratie	mg/kg ds	<0.6	2)
Amfibool concentratie	mg/kg ds	0.0	2)
Totaal asbest hechtgebonden	mg/kg ds	0.0	2)
Totaal asbest niet hechtgebonden	mg/kg ds	0.0	2)

Nr.	Uw monsteromschrijving	Opgegeven monstermatrix	Monster nr.
1	AMM1 AMM1 (0-50) AMM1 (0-50)	Asbestverdachte grond	14255183

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende en geaccrediteerde verrichting
S: AS SIKB erkende en geaccrediteerde verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
W: Waals Gewest erkende verrichting

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Bijlage (A) met de opgegeven deelmonsterinformatie behorende bij het analysecertificaat. 2024070149/1

Monster nr.	Uw monsteromschrijving				
Barcode	Boornr	Van	Tot	Uw datum monstername	Monsteromsch./Monstername ID
14255183	AMM1 AMM1 (0-50) AMM1 (0-50)				
1781356MG	AMM1	0	50	29-May-2024	1
1781357MG	AMM1	0	50	29-May-2024	2

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV.

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2024070149/1

Opmerking 1)
Deze bepaling is uitgevoerd bij Eurofins Omegam (L086).

Opmerking 2)
Deze bepaling is uitgevoerd bij Eurofins Omegam (L086).

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV.

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2024070149/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Extern / Overig onderzoek			
Droge stof (uitbesteed)	W0004	Extern	Uitbesteding
Asbest NEN5898 (2016) ext	W0004	Microscopie	NEN 5898
Overig onderzoek(externe bron)			
Asbest Grond NEN5898 2016 ext	W0004	Microscopie	NEN 5898

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie april 2022.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
NL-3771NB Barneveld
+31 (0)34 242 63 00
Info-env@eurofins.nl
www.eurofins.nl

Venecoweg 5
B-9810 Nazareth
+32 (0)9 222 77 59
belgie-env@eurofins.be
www.eurofins.be

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC: 09088623
BTW/VAT: NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2015 gecertificeerd door TÜV.

ANALYSECERTIFICAAT

Projectcode : **1746909**
Uw project omschrijving : **2024070149-ANL23-8410-2**
Opdrachtgever : **Eurofins Analytico B.V.**

Monstercode : **8274500**
Uw referentie : **AMM1 AMM1 (0-50) AMM1 (0-50)**
Opgegeven bemonsteringsdatum : **29/05/2024**

Asbestonderzoek

Initialen analist : M.G.
Analysedatum : 04-06-2024

Analyse is uitgevoerd conform NEN 5898 (**S**).

Massa aangeleverde monster : 18130 g
Droge massa aangeleverde monster : 11186 g
Percentage droogrest : 61,7 m/m %
Type zeving : nat

zeeffractie (mm)	massa zeeffractie (gram)	percentage zeeffractie (m/m %)	massa onderzocht (gram)	percentage onderzocht (m/m %)	aantal asbest (deeltjes)	massa asbest-houdend materiaal (mg)
<0,5 mm	9850,4	89,0	10,0	0,10	n.v.t.	n.v.t.
0,5-1 mm	168,0	1,5	21,0	12,50	0	0,0
1-2 mm	307,6	2,8	120,2	39,08	0	0,0
2-4 mm	199,8	1,8	199,8	100,00	0	0,0
4-8 mm	277,8	2,5	277,8	100,00	0	0,0
8-20 mm	259,2	2,3	259,2	100,00	0	0,0
>20 mm	0,0	0,0	0,0	100,00	0	0,0
Totaal	**11062,8**	**100,0**	**888,0**		**0**	**0,0**

	asbest totaal			serpentijn asbest			amfibool asbest		
zeeffractie (mm)	gehalte asbest (mg/kg ds)	ondergrens (mg/kg ds)	bovengrens (mg/kg ds)	gehalte asbest (mg/kg ds)	ondergrens (mg/kg ds)	bovengrens (mg/kg ds)	gehalte asbest (mg/kg ds)	ondergrens (mg/kg ds)	bovengrens (mg/kg ds)
<0,5 mm	-								
0,5-1 mm	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2
1-2 mm	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
2-4 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4-8 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8-20 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
>20 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	**<0,6**	**0,0**	**1,0**	**<0,6**	**0,0**	**0,5**	**0,0**	**0,0**	**0,5**

Aangetroffen type asbest : Geen
Bijzonderheden waargenomen : Geen

Serpentijn asbest is chrysotiel.
Amfibool asbest is amosiet, crocidoliet, actinoliet, anthophylliet en tremoliet.

De bepalingsgrens is bepaald voor de zeeffracties kleiner dan 4 mm. De totale bepalingsgrens is verkregen door de bepalingsgrenzen van de afzonderlijke zeeffracties te sommeren.
Het materiaal is middels polarisatiemicroscopie onderzocht, de analyse is uitgevoerd conform NEN 5896.

Gebondenheid	Serpentijn asbest	Amfibool asbest	totaal afgerond
hecht	0,0	0,0	0,0
niet hecht	0,0	0,0	0,0
totaal afgerond	0,0	0,0	

Gewogen concentratie (serpentijnasbestconcentratie vermeerderd met 10 maal de amfiboolasbestconcentratie) is: **<0,6 mg/kg ds**

De gewogen asbestconcentratie wordt berekend uit de niet-afgeronde gehalten aan serpentijn en amfibool asbest. De weergegeven resultaten zijn afgerond.

Verklaring kwalitatief onderzoek zeeffractie <0,5 mm:
- : geen asbest waargenomen

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.
- De met een 'S' gemerkte analyses zijn door RvA geaccrediteerd (L086) en op basis van het schema AS 3000 erkend.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Projectcode	:	**1746909**
Uw project omschrijving	:	**2024070149-ANL23-8410-2**
Opdrachtgever	:	**Eurofins Analytico B.V.**

Opmerkingen m.b.t. analyses

Opmerking(en) algemeen

De volgende informatie is indien van toepassing verstrekt door de opdrachtgever:
Project omschrijving, Monsterreferentie(s), Opgegeven bemonsteringsdatum, Matrix, Monsterdiepte, Potnr (Barcode), Veldgegevens, Veldwaarnemingen en Bemonsteringsdata. De opgegeven bemonsteringsdatum kan van invloed zijn op de geldigheid van de resultaten.

Asbest
Individuele monsters van dit project zijn als asbest verdacht gekwalificeerd. De analysedeelmonsters zijn met beschermende maatregelen in het laboratorium in behandeling genomen.

Opmerking bij project:	- Eurofins Omegam heeft het asbestonderzoek in dit/deze monster(s) uitgevoerd volgens de NEN 5898, en zoals beschreven in een aparte bijlage als onderdeel van dit analysecertificaat. Voor de analyseresultaten van het asbestonderzoek geldt dat Eurofins Omegam de analyse heeft uitgevoerd in de monsters die de opdrachtgever, zoals deze staan vermeld in de koptekst van dit analysecertificaat, zelf heeft genomen of laten nemen en aan Eurofins Omegam heeft aangeboden. Eurofins Omegam draagt geen verantwoordelijkheid inzake de herkomst en representativiteit alsmede de veiligheid tijdens de monsterneming.

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Projectcode	:	**1746909**
Uw project omschrijving	:	**2024070149-ANL23-8410-2**
Opdrachtgever	:	**Eurofins Analytico B.V.**

Barcodeschema's

Monstercode	*Uw referentie*	*uw monsterref.*	*uw diepte*	*uw barcode*
8274500	AMM1 AMM1 (0-50) AMM1 (0-50)	AMM1	0-.5	1781356MG
		AMM1	0-.5	1781357MG

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Projectcode	:	**1746909**
Uw project omschrijving	:	**2024070149-ANL23-8410-2**
Opdrachtgever	:	**Eurofins Analytico B.V.**

Analysemethoden Grond (AS3000)

AS3000
In dit analysecertificaat zijn de met 'S' gemerkte analyses uitgevoerd volgens de analysemethoden beschreven in het "Accreditatieschema Laboratoriumanalyses voor grond-, waterbodem- en grondwateronderzoek (AS SIKB 3000)". Het laboratoriumonderzoek is uitgevoerd volgens de onderstaande analysemethoden. Deze analyses zijn vastgelegd in het geldende accreditatie-certificaat met bijbehorende verrichtingenlijst L086 van Eurofins Omegam BV.

Asbestonderzoek	:	Conform AS3070 prestatieblad 1 en NEN 5898

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

BIJLAGE 5
Toetsingstabellen grond

Uw Project	**Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (ANL23-8410-2)**
Certificaat	**2024076990**
Toetsing	**BoToVa T1 kwaliteit van grond en bagger bij toepassing op of in de bodem**
Versie	**2.0.18**
Toetsingsdatum	**21 June 2024 17:32**

Analyse	Eenheid	101-2 101 (50-100)			RG Eis	LN	WO	IND
		G.W.	G.S.S.D	Oordeel				
Bodemtype correctie								
Fractie < 2 µm		10.3						
Organische stof volgens gloeiverlies methode		20.7						
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg DS	230	437	@	20			
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	1.2	1.04	Wo	0.2	0.6	1.2	4.3
Kobalt (Co)	mg/kg DS	8.1	14.9	-	3	15	35	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	130	139	Ind	5	40	54	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	0.74	0.827	Wo	0.05	0.15	0.83	4.8
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	2.3	2.3	Wo	1.5	1.5	88	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	29	50	Ind	4	35		100
Lood (Pb)	mg/kg DS	230	241	Ind	10	50	210	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	400	500	Ind	20	140	200	720

Eurofins Nr.	Monsteromschrijving	Datum Monstername	Eindoordeel
M2M-202400405733	101-2 101 (50-100)	29-05-2024	Klasse industrie

Legenda

#	Aangenomen waarde
G.W.	Gemeten waarde
G.S.S.D.	Gestandaardiseerde meetwaarde
RG Eis	<= rapportagegrens danwel achtergrondwaarde
LN	Landbouw/natuur
WO	Normwaarde wonen
IND	Normwaarde industrie
IW	Interventiewaarde
@	Geen toetsoordeel mogelijk
-	<= Landbouw/natuur
Wo	Oordeel Wonen
Ind	Oordeel Industrie

Deze toetsing is met de grootste zorg samengesteld Eurofins Analytico B.V. is echter niet verantwoordelijk voor de uitkomst van deze toetsing.

Mocht u een probleem in deze toetsing signaleren dan verzoeken wij u vriendelijk dit door te geven aan eol.helpdesk@eurofins.com

Analyse	Eenheid	IW
Bodemtype correctie		
Fractie < 2 µm		
Organische stof volgens gloeiverlies methode		
Metalen		
Barium (Ba)	mg/kg DS	920
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	13
Kobalt (Co)	mg/kg DS	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	100
Lood (Pb)	mg/kg DS	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	720

Uw Project	**Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (ANL23-8410-2)**
Certificaat	**2024076990**
Toetsing	**BoToVa T1 kwaliteit van grond en bagger bij toepassing op of in de bodem**
Versie	**2.0.18**
Toetsingsdatum	**21 June 2024 17:32**

Analyse	Eenheid	102-2 102 (50-100)			RG Eis	LN	WO	IND
		G.W.	**G.S.S.D**	**Oordeel**				
Bodemtype correctie								
Fractie < 2 µm		25		#				
Organische stof volgens gloeiverlies methode		26.1						
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg DS	130	130	@	20			
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	0.73	0.51	-	0.2	0.6	1.2	4.3
Kobalt (Co)	mg/kg DS	8.2	8.2	-	3	15	35	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	51	40.2	Wo	5	40	54	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	0.67	0.614	Wo	0.05	0.15	0.83	4.8
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	2.8	2.8	Wo	1.5	1.5	88	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	21	21	-	4	35		100
Lood (Pb)	mg/kg DS	140	118	Wo	10	50	210	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	260	222	Ind	20	140	200	720

Eurofins Nr.	Monsteromschrijving	Datum Monstername	Eindoordeel
M2M-202400405734	102-2 102 (50-100)	29-05-2024	Klasse industrie

Legenda

#	Aangenomen waarde
G.W.	Gemeten waarde
G.S.S.D.	Gestandaardiseerde meetwaarde
RG Eis	<= rapportagegrens danwel achtergrondwaarde
LN	Landbouw/natuur
WO	Normwaarde wonen
IND	Normwaarde industrie
IW	Interventiewaarde
@	Geen toetsoordeel mogelijk
-	<= Landbouw/natuur
Wo	Oordeel Wonen
Ind	Oordeel Industrie

Deze toetsing is met de grootste zorg samengesteld Eurofins Analytico B.V. is echter niet verantwoordelijk voor de uitkomst van deze toetsing.

Mocht u een probleem in deze toetsing signaleren dan verzoeken wij u vriendelijk dit door te geven aan eol.helpdesk@eurofins.com

Analyse	Eenheid	IW
Bodemtype correctie		
Fractie < 2 µm		
Organische stof volgens gloeiverlies methode		
Metalen		
Barium (Ba)	mg/kg DS	920
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	13
Kobalt (Co)	mg/kg DS	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	100
Lood (Pb)	mg/kg DS	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	720

Uw Project	**Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (ANL23-8410-2)**
Certificaat	**2024076990**
Toetsing	**BoToVa T12 kwaliteit van grond volgens Wbb**
Versie	**2.0.18**
Toetsingsdatum	**21 June 2024 17:35**

Analyse	Eenheid	101-2 101 (50-100)				RG	>LN	T
		G.W.	**G.S.S.D**	**Index**	**Oordeel**			
Bodemtype correctie								
Fractie < 2 µm		10.3						
Organische stof volgens gloeiverlies methode		20.7						
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg DS	230	437		@	20	190	555
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	1.2	1.04	0.04	> LN	0.2	0.6	6.8
Kobalt (Co)	mg/kg DS	8.1	14.9		-	3	15	102
Koper (Cu)	mg/kg DS	130	139	0.66	> T	5	40	115
Kwik (Hg)	mg/kg DS	0.74	0.827	0.02	> LN	0.05	0.15	18.1
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	2.3	2.3		> LN	1.5	1.5	95.8
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	29	50	0.23	> LN	4	35	67.5
Lood (Pb)	mg/kg DS	230	241	0.40	> LN	10	50	290
Zink (Zn)	mg/kg DS	400	500	0.62	> T	20	140	430

Eurofins Nr.	Monsteromschrijving	Datum Monstername	Eindoordeel
M2M-202400405733	101-2 101 (50-100)	29-05-2024	Overschrijding Achtergrondwaarde

Legenda

#	Aangenomen waarde
G.W.	Gemeten waarde
G.S.S.D.	Gestandaardiseerde meetwaarde
RG	< streefwaarde/Landbouw/natuur of RG
>LN	Streefwaarde/Landbouw/natuur
T	Tussenwaarde (T)
I	> Interventiewaarde (I)
@	Geen toetsoordeel mogelijk
-	<= Landbouw/natuur
> LN	> Landbouw/natuur
> T	> Tussenwaarde

Deze toetsing is met de grootste zorg samengesteld Eurofins Analytico B.V. is echter niet verantwoordelijk voor de uitkomst van deze toetsing.

Mocht u een probleem in deze toetsing signaleren dan verzoeken wij u vriendelijk dit door te geven aan eol.helpdesk@eurofins.com

Analyse	Eenheid	I
Bodemtype correctie		
Fractie < 2 µm		
Organische stof volgens gloeiverlies methode		
Metalen		
Barium (Ba)	mg/kg DS	920
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	13
Kobalt (Co)	mg/kg DS	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	100
Lood (Pb)	mg/kg DS	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	720

Uw Project	**Uiterweg 351-ws te Aalsmeer (ANL23-8410-2)**
Certificaat	**2024076990**
Toetsing	**BoToVa T12 kwaliteit van grond volgens Wbb**
Versie	**2.0.18**
Toetsingsdatum	**21 June 2024 17:35**

Analyse	Eenheid	102-2 102 (50-100)				RG	>LN	T
		G.W.	**G.S.S.D**	**Index**	**Oordeel**			
Bodemtype correctie								
Fractie < 2 µm		25			#			
Organische stof volgens gloeiverlies methode		26.1						
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg DS	130	130		@	20	190	555
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	0.73	0.51		-	0.2	0.6	6.8
Kobalt (Co)	mg/kg DS	8.2	8.2		-	3	15	102
Koper (Cu)	mg/kg DS	51	40.2		> LN	5	40	115
Kwik (Hg)	mg/kg DS	0.67	0.614	0.01	> LN	0.05	0.15	18.1
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	2.8	2.8	0.01	> LN	1.5	1.5	95.8
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	21	21		-	4	35	67.5
Lood (Pb)	mg/kg DS	140	118	0.14	> LN	10	50	290
Zink (Zn)	mg/kg DS	260	222	0.14	> LN	20	140	430

Eurofins Nr.	**Monsteromschrijving**	**Datum Monstername**	**Eindoordeel**
M2M-202400405734	102-2 102 (50-100)	29-05-2024	Overschrijding Achtergrondwaarde

Legenda

#	Aangenomen waarde
G.W.	Gemeten waarde
G.S.S.D.	Gestandaardiseerde meetwaarde
RG	< streefwaarde/Landbouw/natuur of RG
>LN	Streefwaarde/Landbouw/natuur
T	Tussenwaarde (T)
I	> Interventiewaarde (I)
@	Geen toetsoordeel mogelijk
-	<= Landbouw/natuur
> LN	> Landbouw/natuur

Deze toetsing is met de grootste zorg samengesteld Eurofins Analytico B.V. is echter niet verantwoordelijk voor de uitkomst van deze toetsing.

Mocht u een probleem in deze toetsing signaleren dan verzoeken wij u vriendelijk dit door te geven aan eol.helpdesk@eurofins.com

Analyse	Eenheid	I
Bodemtype correctie		
Fractie < 2 µm		
Organische stof volgens gloeiverlies methode		
Metalen		
Barium (Ba)	mg/kg DS	920
Cadmium (Cd)	mg/kg DS	13
Kobalt (Co)	mg/kg DS	190
Koper (Cu)	mg/kg DS	190
Kwik (Hg)	mg/kg DS	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg DS	190
Nikkel (Ni)	mg/kg DS	100
Lood (Pb)	mg/kg DS	530
Zink (Zn)	mg/kg DS	720

Tabel 1: Gemeten gehalten in grond met beoordeling conform Regeling bodemkwaliteit 2022 Bijlage B, tabel 1 (geldend van 1-1-2024)

Grondmonster		AMM1			M01			M02		
Certificaatcode		2024069800, 2024070149			2024069800			2024069800		
Boring(en)		AMM1, AMM1			101, 102, 103			101, 102		
Traject (m -mv)		0,00 - 0,50			0,00 - 0,50			0,50 - 1,00		
Humus	% ds	10,00			23,4			20,1		
Lutum	% ds	25,0			8,50			8,40		
Datum van toetsing		12-6-2024			12-6-2024			12-6-2024		
Monsterconclusie					Overschrijding Landbouw/natuur			Overschrijding Interventiewaarde		
Monstermelding 1										
Monstermelding 2										
Monstermelding 3										
		Meetw	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**
METALEN										
Kobalt	mg/kg ds				*8,3*	*17,1*	*0,01*	*8,4*	*17,4*	*0,01*
Nikkel	mg/kg ds				*21*	*40*	*0,07*	**53**	**101**	**1,01**
Koper	mg/kg ds				*51*	*54*	*0,09*	*100*	*112*	*0,48*
Zink	mg/kg ds				*250*	*316*	*0,3*	*330*	*439*	*0,51*
Molybdeen	mg/kg ds				*1,6*	*1,6*	*0*	*2,7*	*2,7*	*0,01*
Cadmium	mg/kg ds				*0,74*	*0,61*	*0*	*1,1*	*1,0*	*0,03*
Barium	mg/kg ds				130	278 (6)		200	431 (6)	
Kwik	mg/kg ds				*0,58*	*0,65*	*0,01*	*0,60*	*0,69*	*0,02*
Lood	mg/kg ds				*150*	*156*	*0,22*	*200*	*217*	*0,35*
PAK										
Naftaleen	mg/kg ds				<0,050	<0,015		<0,050	<0,017	
Anthraceen	mg/kg ds				0,54	0,23		0,12	0,06	
Fenanthreen	mg/kg ds				2,9	1,2		0,17	0,08	
Fluorantheen	mg/kg ds				7,8	3,3		0,51	0,25	
Chryseen	mg/kg ds				2,9	1,2		0,27	0,13	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds				2,9	1,2		0,24	0,12	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds				2,4	1,0		0,29	0,14	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds				1,4	0,6		0,16	0,08	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds				1,9	0,8		0,23	0,11	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds				1,4	0,6		0,25	0,12	
PAK 10 VROM	mg/kg ds					*10,33*	*0,23*		1,13	-0,01
BESTRIJDINGSMIDDELEN										
trans-Heptachloorepoxide	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003				
Endosulfansulfaat	mg/kg ds				<0,0020	<0,0006 (6)				
cis-Heptachloorepoxide	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003				
DDT,DDE,DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,25					
HCH (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,0021					
Heptachloorepoxide (som, 0.7 factor	mg/kg ds				0,0014					
DDT (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,100					
DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,043					
DDE (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,11					
OCB (som, 0.7 factor)	mg/kg ds				0,27					
OCB (0,7 som, waterbodem)	mg/kg ds				0,27					
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003				
alfa-HCH	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003	-0			
beta-HCH	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003	-0			
gamma-HCH	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003	-0			
delta-HCH	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003 (6)				
Isodrin	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003				
Telodrin	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003				
Heptachloor	mg/kg ds				<0,0010	<0,0003	-0			
Heptachloorepoxide	mg/kg ds					<0,00060	-0			
Aldrin	mg/kg ds				0,0013	0,0006				
Dieldrin	mg/kg ds				0,0013	0,0006				
Endrin	mg/kg ds				0,0070	0,0030				
DDE (som)	mg/kg ds					0,048	-0,02			
2,4-DDE (ortho, para-DDE)	mg/kg ds				0,0016	0,0007				
4,4-DDE (para, para-DDE)	mg/kg ds				0,11	0,05				
DDD (som)	mg/kg ds					0,018	-0			
2,4-DDD (ortho, para-DDD)	mg/kg ds				0,0067	0,0029				
4,4-DDD (para, para-DDD)	mg/kg ds				0,036	0,015				

Grondmonster		AMM1		M01			M02		
Certificaatcode		2024069800, 2024070149		2024069800			2024069800		
Boring(en)		AMM1, AMM1		101, 102, 103			101, 102		
Traject (m -mv)		0,00 - 0,50		0,00 - 0,50			0,50 - 1,00		
Humus	% ds	10,00		23,4			20,1		
Lutum	% ds	25,0		8,50			8,40		
Datum van toetsing		12-6-2024		12-6-2024			12-6-2024		
Monsterconclusie				Overschrijding Landbouw/natuur			Overschrijding Interventiewaarde		
DDT (som)	mg/kg ds				0,043	-0,1			
2,4-DDT (ortho, para-DDT)	mg/kg ds			0,0051	0,0022				
4,4-DDT (para, para-DDT)	mg/kg ds			0,095	0,041				
alfa-Endosulfan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003	-0			
beta-Endosulfan	mg/kg ds			<0,0010	0,0003 (6)				
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds				<0,00060	-0			
cis-Chloordaan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003				
trans-Chloordaan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003				
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds				0,0041	-0			
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds				0,12				
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN									
PCB (som 7)	mg/kg ds				0,0049	-0,02		<0,0024	-0,02
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds			0,0011	0,0005	-0			
PCB 28	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		<0,0010	<0,0003	
PCB 52	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		<0,0010	<0,0003	
PCB 101	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		<0,0010	<0,0003	
PCB 118	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		<0,0010	<0,0003	
PCB 138	mg/kg ds			0,0023	0,0010		<0,0010	<0,0003	
PCB 153	mg/kg ds			0,0038	0,0016		<0,0010	<0,0003	
PCB 180	mg/kg ds			0,0025	0,0011		<0,0010	<0,0003	
OVERIG									
Gloeirest	% (m/m) ds			76			79		
Droge stof	% m/m	61,7	61,7	52,6	52,6		48,7	48,7	
Lutum	%			8,5			8,4		
Organische stof (humus)	%			23,4			20,1		
Asbest (wit, chrysotiel)	mg/kg ds	<0,6	<0,4						
Gemeten asbestconcentratie	mg/kg ds	<0,6							
Asbest < 0,5 mm	mg	0							
Niet-hechtgebonden asbest	mg/kg ds	0,0							
In behandeling genomen hoeveelheid	kg	18,1							
Asbest in grond (gewogen, NEN5707)	mg/kg ds	<0,6							
Totaal asbest hechtgebonden	mg/kg ds	0,0							
Asbest in grond (NEN 5707) ondergre	mg/kg ds	0,0							
Asbest in grond (NEN 5707) bovengre	mg/kg ds	1,0							
Asbest fractie van 0,5 mm tot 1 mm	mg	0,0							
Asbest fractie van 1 mm tot 2 mm	mg	0,0							
Asbest fractie van 2 mm tot 4 mm	mg	0,0							
Asbest fractie van 4 mm tot 8 mm	mg	0,0							
Asbest fractie van 8 mm tot 16 mm	mg	0,0							
som gewogen asbest	mg/kg ds		<0,42 (2,8)						
Asbest (som, serpentijn)	mg/kg ds		<0,42						
Asbest (som, amfibool)	mg/kg ds	0,0							
Asbest (som)	mg	0,0							
Asbest > 20mm	mg	0,0							
Gemeten Amfibool ondergrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,0							

Grondmonster		AMM1	M01	M02
Certificaatcode		2024069800, 2024070149	2024069800	2024069800
Boring(en)		AMM1, AMM1	101, 102, 103	101, 102
Traject (m -mv)		0,00 - 0,50	0,00 - 0,50	0,50 - 1,00
Humus	% ds	10,00	23,4	20,1
Lutum	% ds	25,0	8,50	8,40
Datum van toetsing		12-6-2024	12-6-2024	12-6-2024
Monsterconclusie			Overschrijding Landbouw/natuur	Overschrijding Interventiewaarde
Gemeten Amfibool bovengrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,5		
Gemeten Serpentijn ondergrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,0		
Gemeten Serpentijn bovengrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,5		
Droge Massa Asbest	g	11186		
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN				
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		<3,0 0,9 (6)	3,6 1,8 (6)
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds		200 85 -0,02	160 80 -0,02
Minerale olie C12 - C16	mg/kg ds		5,9 2,5 (6)	5,2 2,6 (6)
Minerale olie C16 - C21	mg/kg ds		31 13 (6)	13 6 (6)
Minerale olie C21 - C30	mg/kg ds		80 34 (6)	61 30 (6)
Minerale olie C30 - C35	mg/kg ds		64 27 (6)	67 33 (6)
Minerale olie C35 - C40	mg/kg ds		18 8 (6)	13 6 (6)

8,88	: <= Landbouw/natuur
>L/N	: > Landbouw/natuur
8,88	: > Interventiewaarde
2	: Enkele parameters ontbreken in de som
6	: Heeft geen normwaarde
8	: Asbest voldoet
#	: verhoogde rapportagegrens
GSSD	: Gestandaardiseerde meetwaarde
Index	: (GSSD - L/N) / (I - L/N)

- Getoetst via de BoToVa service, versie 3.2.0 -

Tabel 2: Normwaarden conform Regeling bodemkwaliteit 2022 Bijlage B, tabel 1 (geldend van 1-1-2024)

		L/N	WO	IND	I
METALEN					
Cadmium	mg/kg ds	0,6	1,2	4,3	13
Kobalt	mg/kg ds	15	35	190	190
Koper	mg/kg ds	40	54	190	190
Kwik	mg/kg ds	0,15	0,83	4,8	36
Lood	mg/kg ds	50	210	530	530
Molybdeen	mg/kg ds	1,5	88	190	190
Nikkel	mg/kg ds	35	39	100	100
Zink	mg/kg ds	140	200	720	720
PAK					
PAK 10 VROM	mg/kg ds	1,5	6,8	40	40
BESTRIJDINGSMIDDELEN					
Aldrin	mg/kg ds				0,32
alfa-Endosulfan	mg/kg ds	0,0009	0,0009	0,1	4
alfa-HCH	mg/kg ds	0,001	0,001	0,5	17
beta-HCH	mg/kg ds	0,002	0,002	0,5	1,6
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
DDD (som)	mg/kg ds	0,02	0,84	34	34
DDE (som)	mg/kg ds	0,1	0,13	1,3	2,3
DDT (som)	mg/kg ds	0,2	0,2	1	1,7
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds	0,015	0,04	0,14	4
gamma-HCH	mg/kg ds	0,003	0,04	0,5	1,2
Heptachloor	mg/kg ds	0,0007	0,0007	0,1	4
Heptachloorepoxide	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	0,003			
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds	0,4			
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN					
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds	0,0085	0,027	1,4	2
PCB (som 7)	mg/kg ds	0,02	0,04	0,5	1
OVERIG					
som gewogen asbest	mg/kg ds		100	100	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN					
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	190	190	500	5000

Tabel 3: Samenstellingwaarden en toetsing voor grond conform de geconsolideerde versie Besluit Bodemkwaliteit (geldend van 1-1-2024)

Grondmonster		AMM1		M01		M02	
Humus (% ds)		10,00		23,4		20,1	
Lutum (% ds)		25,0		8,50		8,40	
Datum van toetsing		12-6-2024		12-6-2024		12-6-2024	
Monster getoetst als		partij		partij		partij	
Bodemklasse monster				Klasse industrie		Niet Toepasbaar > Interventiewaarde	
Samenstelling monster							
Monstermelding 1							
Monstermelding 2							
Monstermelding 3							
Zintuiglijke bijmengingen				brokken puin, resten wortels, AMM1Gf: 2%		sporen puin	
Grondsoort				Veen		Klei	
		Meetw	**GSSD**	**Meetw**	**GSSD**	**Meetw**	**GSSD**
METALEN							
Kobalt	mg/kg ds			*8,3*	*17,1*	*8,4*	*17,4*
Nikkel	mg/kg ds			*21*	*40*	**53**	**101**
Koper	mg/kg ds			*51*	*54*	*100*	*112*
Zink	mg/kg ds			*250*	*316*	*330*	*439*
Molybdeen	mg/kg ds			*1,6*	*1,6*	*2,7*	*2,7*
Cadmium	mg/kg ds			*0,74*	*0,61*	*1,1*	*1,0*
Barium	mg/kg ds			130	278 (6)	200	431 (6)
Kwik	mg/kg ds			*0,58*	*0,65*	*0,60*	*0,69*
Lood	mg/kg ds			*150*	*156*	*200*	*217*
PAK							
Naftaleen	mg/kg ds			<0,050	<0,015	<0,050	<0,017
Anthraceen	mg/kg ds			0,54	0,23	0,12	0,06
Fenanthreen	mg/kg ds			2,9	1,2	0,17	0,08
Fluorantheen	mg/kg ds			7,8	3,3	0,51	0,25
Chryseen	mg/kg ds			2,9	1,2	0,27	0,13
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds			2,9	1,2	0,24	0,12
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds			2,4	1,0	0,29	0,14
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds			1,4	0,6	0,16	0,08
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds			1,9	0,8	0,23	0,11
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds			1,4	0,6	0,25	0,12
PAK 10 VROM	mg/kg ds				*10,33*		1,13
BESTRIJDINGSMIDDELEN							
trans-Heptachloorepoxide	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
Endosulfansulfaat	mg/kg ds			<0,0020	<0,0006 (6)		
cis-Heptachloorepoxide	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
DDT,DDE,DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,25			
HCH (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,0021			
Heptachloorepoxide (som, 0.7 factor	mg/kg ds			0,0014			
DDT (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,100			
DDD (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,043			
DDE (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,11			
OCB (som, 0.7 factor)	mg/kg ds			0,27			
OCB (0,7 som, waterbodem)	mg/kg ds			0,27			
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
alfa-HCH	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
beta-HCH	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
gamma-HCH	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
delta-HCH	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003 (6)		
Isodrin	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
Telodrin	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
Heptachloor	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
Heptachloorepoxide	mg/kg ds				<0,00060		
Aldrin	mg/kg ds			0,0013	0,0006		
Dieldrin	mg/kg ds			0,0013	0,0006		
Endrin	mg/kg ds			0,0070	0,0030		
DDE (som)	mg/kg ds				0,048		
2,4-DDE (ortho, para-DDE)	mg/kg ds			0,0016	0,0007		
4,4-DDE (para, para-DDE)	mg/kg ds			0,11	0,05		

Grondmonster		AMM1		M01		M02	
Humus (% ds)		10,00		23,4		20,1	
Lutum (% ds)		25,0		8,50		8,40	
Datum van toetsing		12-6-2024		12-6-2024		12-6-2024	
Monster getoetst als		partij		partij		partij	
Bodemklasse monster				Klasse industrie		Niet Toepasbaar > Interventiewaarde	
Samenstelling monster							
DDD (som)	mg/kg ds				0,018		
2,4-DDD (ortho, para-DDD)	mg/kg ds			0,0067	0,0029		
4,4-DDD (para, para-DDD)	mg/kg ds			0,036	0,015		
DDT (som)	mg/kg ds				0,043		
2,4-DDT (ortho, para-DDT)	mg/kg ds			0,0051	0,0022		
4,4-DDT (para, para-DDT)	mg/kg ds			0,095	0,041		
alfa-Endosulfan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
beta-Endosulfan	mg/kg ds			<0,0010	0,0003 (6)		
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds				<0,00060		
cis-Chloordaan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
trans-Chloordaan	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003		
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds				0,0041		
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds				0,12		
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN							
PCB (som 7)	mg/kg ds				0,0049		<0,0024
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds			0,0011	0,0005		
PCB 28	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003	<0,0010	<0,0003
PCB 52	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003	<0,0010	<0,0003
PCB 101	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003	<0,0010	<0,0003
PCB 118	mg/kg ds			<0,0010	<0,0003	<0,0010	<0,0003
PCB 138	mg/kg ds			0,0023	0,0010	<0,0010	<0,0003
PCB 153	mg/kg ds			0,0038	0,0016	<0,0010	<0,0003
PCB 180	mg/kg ds			0,0025	0,0011	<0,0010	<0,0003
OVERIG							
Gloeirest	% (m/m) ds			76		79	
Droge stof	% m/m	61,7	61,7	52,6	52,6	48,7	48,7
Lutum	%			8,5		8,4	
Organische stof (humus)	%			23,4		20,1	
Asbest (wit, chrysotiel)	mg/kg ds	<0,6	<0,4				
Gemeten asbestconcentratie	mg/kg ds	<0,6					
Asbest < 0,5 mm	mg	0					
Niet-hechtgebonden asbest	mg/kg ds	0,0					
In behandeling genomen hoeveelheid	kg	18,1					
Asbest in grond (gewogen, NEN5707)	mg/kg ds	<0,6					
Totaal asbest hechtgebonden	mg/kg ds	0,0					
Asbest in grond (NEN 5707) ondergre	mg/kg ds	0,0					
Asbest in grond (NEN 5707) bovengre	mg/kg ds	1,0					
Asbest fractie van 0,5 mm tot 1 mm	mg	0,0					
Asbest fractie van 1 mm tot 2 mm	mg	0,0					
Asbest fractie van 2 mm tot 4 mm	mg	0,0					
Asbest fractie van 4 mm tot 8 mm	mg	0,0					
Asbest fractie van 8 mm tot 16 mm	mg	0,0					
som gewogen asbest	mg/kg ds		<0,42 (2,8)				
Asbest (som, serpentijn)	mg/kg ds		<0,42				
Asbest (som, amfibool)	mg/kg ds	0,0					
Asbest (som)	mg	0,0					
Asbest > 20mm	mg	0,0					

Grondmonster		AMM1	M01		M02	
Humus (% ds)		10,00	23,4		20,1	
Lutum (% ds)		25,0	8,50		8,40	
Datum van toetsing		12-6-2024	12-6-2024		12-6-2024	
Monster getoetst als		partij	partij		partij	
Bodemklasse monster			Klasse industrie		Niet Toepasbaar > Interventiewaarde	
Samenstelling monster						
Gemeten Amfibool ondergrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,0				
Gemeten Amfibool bovengrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,5				
Gemeten Serpentijn ondergrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,0				
Gemeten Serpentijn bovengrens (mg/kg ds	mg/kg ds	0,5				
Droge Massa Asbest	g	11186				
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds		<3,0	0,9 (6)	3,6	1,8 (6)
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds		200	85	160	80
Minerale olie C12 - C16	mg/kg ds		5,9	2,5 (6)	5,2	2,6 (6)
Minerale olie C16 - C21	mg/kg ds		31	13 (6)	13	6 (6)
Minerale olie C21 - C30	mg/kg ds		80	34 (6)	61	30 (6)
Minerale olie C30 - C35	mg/kg ds		64	27 (6)	67	33 (6)
Minerale olie C35 - C40	mg/kg ds		18	8 (6)	13	6 (6)

8,88 : <= Landbouw/natuur
8,88 : Wonen
8,88 : Industrie
8,88 : <= Interventiewaarde
8,88 : Niet Toepasbaar > IW
2 : Enkele parameters ontbreken in de som
6 : Heeft geen normwaarde
8 : Asbest voldoet
: verhoogde rapportagegrens
GSSD : Gestandaardiseerde meetwaarde

- Getoetst via de BoToVa service, versie 3.2.0 -

Tabel 4: Normwaarden (mg/kg) conform de geconsolideerde versie Besluit Bodemkwaliteit (geldend van 1-1-2024)

		L/N	WO	IND	I
METALEN					
Cadmium	mg/kg ds	0,6	1,2	4,3	13
Kobalt	mg/kg ds	15	35	190	190
Koper	mg/kg ds	40	54	190	190
Kwik	mg/kg ds	0,15	0,83	4,8	36
Lood	mg/kg ds	50	210	530	530
Molybdeen	mg/kg ds	1,5	88	190	190
Nikkel	mg/kg ds	35	39	100	100
Zink	mg/kg ds	140	200	720	720
PAK					
PAK 10 VROM	mg/kg ds	1,5	6,8	40	40
BESTRIJDINGSMIDDELEN					
Aldrin	mg/kg ds				0,32
alfa-Endosulfan	mg/kg ds	0,0009	0,0009	0,1	4
alfa-HCH	mg/kg ds	0,001	0,001	0,5	17
beta-HCH	mg/kg ds	0,002	0,002	0,5	1,6
Chloordaan (cis + trans)	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
DDD (som)	mg/kg ds	0,02	0,84	34	34
DDE (som)	mg/kg ds	0,1	0,13	1,3	2,3
DDT (som)	mg/kg ds	0,2	0,2	1	1,7
Drins (Aldrin+Dieldrin+Endrin)	mg/kg ds	0,015	0,04	0,14	4
gamma-HCH	mg/kg ds	0,003	0,04	0,5	1,2
Heptachloor	mg/kg ds	0,0007	0,0007	0,1	4
Heptachloorepoxide	mg/kg ds	0,002	0,002	0,1	4
Hexachloorbutadieen	mg/kg ds	0,003			
Som 21 Organochloorhoud. bestrijdingsm	mg/kg ds	0,4			
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN					
Hexachloorbenzeen (HCB)	mg/kg ds	0,0085	0,027	1,4	2
PCB (som 7)	mg/kg ds	0,02	0,04	0,5	1
OVERIG					
som gewogen asbest	mg/kg ds		100	100	100
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN					
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	190	190	500	5000

Adviesbureau

Mertens B.V.

QUICK SCAN BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN UITERWEG 351WS TE AALSMEER



Eindrapport

QUICK SCAN BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN UITERWEG 351WS TE AALSMEER

rapportnummer 2023.4326

september 2023

In opdracht van:
Architektenburo R.J. Pannekoek B.V.
Hadleystraat 55
1431 SL AALSMEER

Adviesbureau Mertens B.V.
Bureau voor natuur, ruimtelijke ordening en natuurwetgeving

Utrechtseweg 120, 6871 DV Renkum
06-29458456

info@adviesbureau-mertens.nl
www.adviesbureau-mertens.nl

© Adviesbureau Mertens BV, Renkum, 2023.

Deze rapportage mag zonder schriftelijke toestemming vrij worden vermenigvuldigd. De verzamelde data zijn alleen te gebruiken voor het hier geschetste onderzoek en mogen niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 2
1.1 INLEIDING 2
1.2 HET PLANGEBIED EN DE PLANNEN 2
1.3 DOELSTELLING VAN HET ONDERZOEK 5
1.4 OPBOUW RAPPORT 5

2. BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN 6
2.1 WET NATUURBESCHERMING 6
2.2 OMGEVINGSWET 6
2.2 RODE LIJST 7

3. METHODE 9

4. RESULTAAT INVENTARISATIE EN BEOORDELING 10
4.1 FLORA 10
4.2 VLEERMUIZEN 10
4.3 OVERIGE ZOOGDIEREN 10
4.4 BROEDVOGELS 11
4.5 AMFIBIEËN 11
4.6 VISSEN 11
4.7 REPTIELEN 12
4.8 OVERIGE 12

5. SAMENVATTENDE CONCLUSIE 13

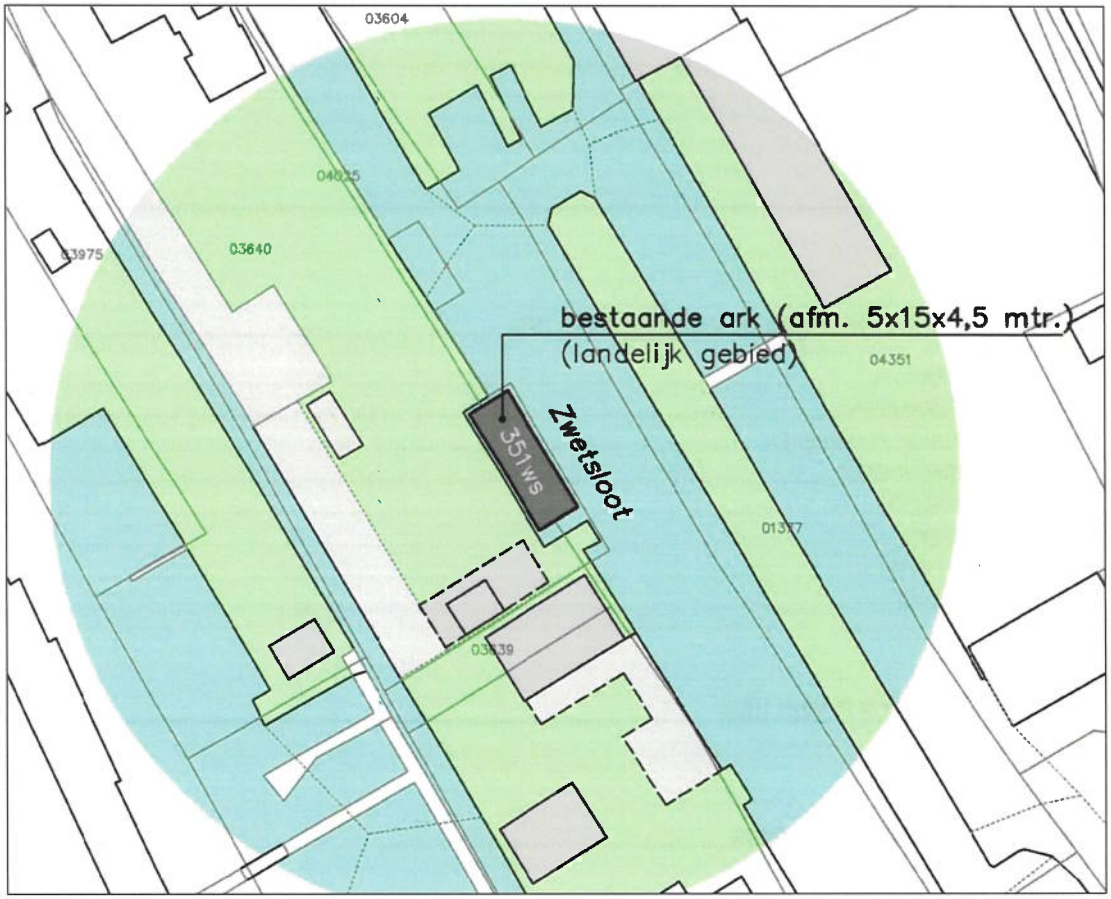
GERAADPLEEGDE LITERATUUR 14

BIJLAGEN 15
1. BEGRIPPEN 16
2. VOORWAARDEN 18

1. INLEIDING

1.1 Inleiding

Er is het voornemen voor de vervanging en verplaatsing van een woonark aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer (zie figuur 1). De aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten vormt een te onderzoeken aspect omdat met de plannen effecten kunnen ontstaan op soorten die beschermd zijn via de Wet natuurbescherming. Op grond hiervan is aan Adviesbureau Mertens B.V. uit Wageningen is gevraagd om een verkennend veldonderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van wettelijk beschermde soorten en indien aanwezig, aan te geven hoe hiermee dient te worden omgegaan. In dit rapport worden de resultaten van deze verkenning gepresenteerd.



Figuur 1. Ligging van het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer.

1.2 Het plangebied en de plannen

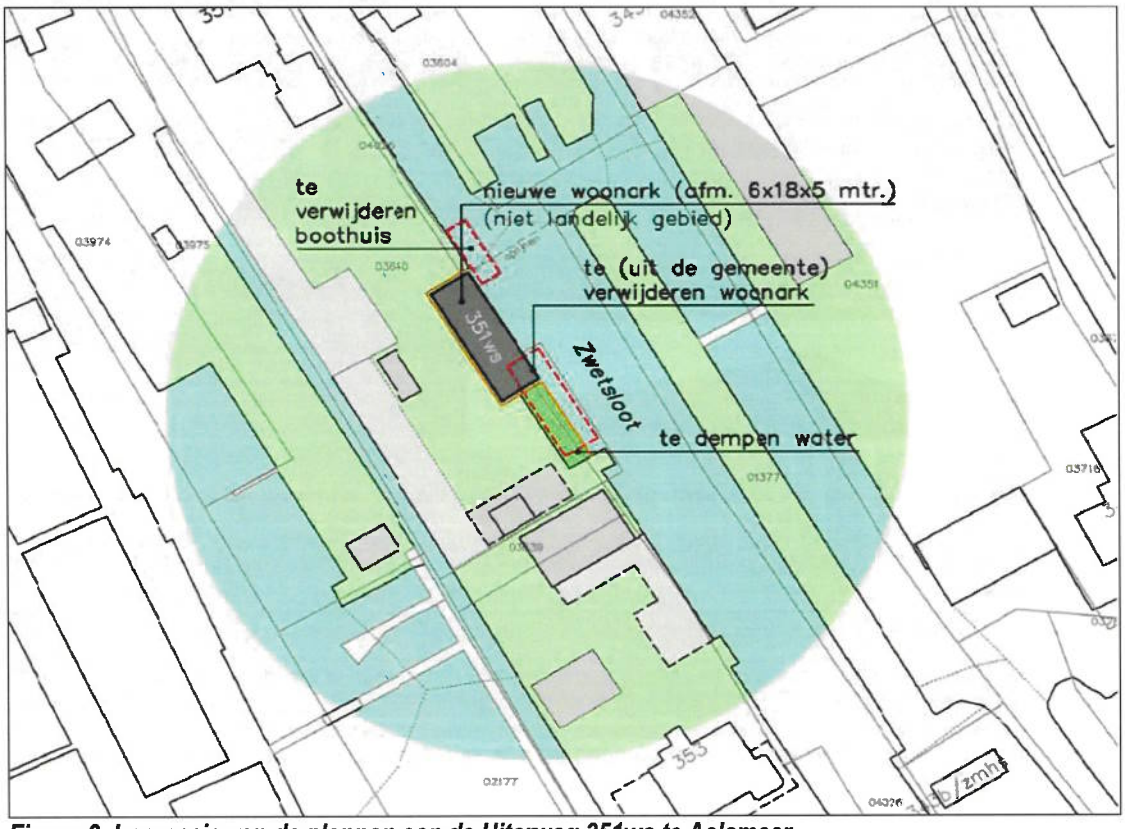
Het plangebied betreft een bestaande woonark, tuin en sloot aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer. Het voornemen is om de woonark te vervangen en te verplaatsen waarbij de begrenzing van de oever wordt aangepast. In figuur 2 wordt een beeld gegeven van het plangebied op dinsdag 19 september 2023 en in figuur 3 wordt een impressie gegeven van de plannen.



Figuur 2. Foto-impressie van het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer op dinsdag 19 september 2023.



Vervolg figuur 2. Foto-impressie van het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer op dinsdag 19 september 2023.



Figuur 3. Impressie van de plannen aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer.

1.3 Doelstelling van het onderzoek

De doelstelling van het onderzoek is tweeledig. Enerzijds wordt inzichtelijk gemaakt welke wettelijk beschermde natuurwaarden in het kader van de soortbescherming van planten- en diersoorten te verwachten zijn. Anderzijds worden de consequenties van deze aanwezigheid voor de planontwikkeling weergegeven.

Gelet op de opdracht genoemd in de inleiding en de doelstelling, is het van belang dat de volgende vragen worden beantwoord:

1. Welke wettelijk beschermde planten- en diersoorten komen mogelijk voor ter plaatse van en in de directe omgeving van het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer?
2. Welke verwachte wettelijk beschermde planten- en diersoorten ondervinden nadelen van de plansituatie?

1.4 Opbouw rapport

Na een korte uitleg over de soortbescherming van de Wet natuurbescherming (hoofdstuk 2) komen achtereenvolgens aan de orde:

- De onderzoeksmethode (hoofdstuk 3).
- Een beschrijving van de aanwezigheid van beschermde soorten (hoofdstuk 4).
- Een beoordeling van de effecten op beschermde soorten (hoofdstuk 5).

In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de gebruikte definities en afkortingen. In bijlage 2 worden de voorwaarden van het onderzoek weergegeven.

2. BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN

2.1 Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht geworden. Deze wet implementeert de Vogel- en Habitatrichtlijn en andere verdragen in het nationaal natuurbeschermingsrecht. Het bevoegd gezag is Gedeputeerde Staten van de Provincie(s) waar een project wordt gerealiseerd. Gedeputeerde Staten kunnen deze bevoegdheid ook overdragen conform lid 7 van deze wet. Doorgaans zijn dit Omgevingsdiensten. De soortbescherming richt zich dan ook primair op de bescherming van plant- en diersoorten die genoemd zijn in deze richtlijnen.
Daarnaast is een deel van de soorten van de Rode Lijst (zie paragraaf 2.2) beschermd via de Wet natuurbescherming.
Voor alle in Nederland in het wild voorkomende planten- en diersoorten is de algemene zorgplicht van toepassing; handelen of nalaten die gevolgen kunnen hebben dienen achterwege gelaten te worden of er dienen maatregelen getroffen te worden om effecten te voorkomen, of zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.
Indien een plan resulteert in negatieve beïnvloeding van een soort of soorten kan ontheffing worden verleend conform artikel 3.3 van de Wet natuurbescherming voor soorten van artikel 3.1 en 3.2 (Vogelrichtlijnsoorten). Ontheffing kan worden verleend conform artikel 3.8 van de Wet natuurbescherming voor soorten van artikel 3.4 en 3.6 (Habitatrichtlijnsoorten). De criteria voor ontheffingsverlening voor deze soorten zijn identiek aan die Vogel- en Habitatrichtlijn omdat deze richtlijnen zijn geïmplementeerd in het nationaal recht. Het nationaal recht staat het niet toe om hiervan af te wijken. De criteria zijn:

- in het belang van de volksgezondheid en openbare veiligheid;
- in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer;
- ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij en wateren;
- ter bescherming van flora en fauna.

Om in aanmerking te komen voor een ontheffing dienen mitigerende en eventueel compenserende maatregelen genomen te worden die tot gevolg hebben dat soorten niet nadelig worden beïnvloed in het voorkomen en gedurende de uitvoering van een project.
Provincies kunnen voor de nationaal beschermde soorten een algemene vrijstelling verlenen. In de Provincie Noord-Holland wordt voor een aantal soorten generieke vrijstelling verleend in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Het betreft o.a. aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, dwergmuis, dwergspitsmuis, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, veldmuis, vos en woelrat.

2.2 Omgevingswet

Op 1 juli 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Deze wet zorgt er, simpel gezegd, voor dat alle regels over de fysieke leefomgeving duidelijker en overzichtelijker worden, de leefomgeving integraal wordt benaderd en leidt tot snellere en betere besluiten. In de Omgevingswet wordt ook de natuurbescherming geregeld die voorheen werd geregeld via de Wet natuurbescherming. Het doel is één wet voor alle activiteiten in de fysieke leefomgeving en is ingegeven door de vraag naar een eenvoudige en overzichtelijke wet. De Omgevingswet is meer gericht op maatwerk, door meer ruimte te geven aan overwegingen van decentrale overheden. De huidige Wet natuurbescherming wordt bij de inwerkingtreden 'aangehaakt' en de huidige onderdelen van de Wet natuurbescherming worden dus in het stelsel van de Omgevingswet opgenomen.

Het stelsel van de Omgevingswet zit wat anders in elkaar dan de huidige Wet natuurbescherming ondanks het aanhaken. In de Omgevingswet wordt niet gesproken over verbodsbepalingen met betrekking tot soorten, maar over het verbod om zonder omgevingsvergunning een flora- en fauna-activiteit te verrichten (art. 5.1. tweede lid, aanhef en onder g Omgevingswet). Wat de schadelijke handelingen zijn en hoe en welke soorten beschermd zijn, staat in Bal[2] in §11.2.2 (soorten vogelrichtlijn), § 11.2.3 (soorten Habitatrichtlijn) en § 11.2.4 (andere soorten). In deze paragrafen staan de vergunningsplichtige en vergunningsvrije cases en uitzonderingen op de vergunningsplicht. De schadelijke handelingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is, komen overeen met de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming. Ook de beschermde gebieden en soorten komen overeen met die uit de Wet natuurbescherming. De aanvraagvereisten zijn wel vergroot (zie § 7.1.8a.2 t/m 7.1.8a.5). Er wordt meer informatie verlangd inzake de onderbouwing van onderzoek, deskundigheid van onderzoeker(s) en resultaten alsmede mitigatie- of compensatiemaatregelen. Het college moet nagaan of de aanvraag volledig is en de aanvrager zo nodig in de gelegenheid stellen om zijn aanvraag aan te vullen. De volledigheidstoets houdt in dat het college nagaat of voor de aangevraagde activiteit een natuurvergunning nodig is. Net als onder de Wet natuurbescherming komt er onder de Omgevingswet weer een algemene vrijstelling voor algemene soorten zoals bosmuis en bruine kikker (art. 4.31 Or en bijbehorende bijlage V11c).

Ook de zorgplicht van de Wet natuurbescherming is opgenomen onder de Omgevingswet. De Wet natuurbescherming stelt dat 'een ieder' voldoende zorg in acht moet nemen voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en in het wild levende dieren en planten. De zorgplicht onder de Omgevingswet krijgt een bredere basis. In de Omgevingswet is immers een algemene zorgplicht opgenomen voor de gehele fysieke leefomgeving en specifieke zorgplichten in het Bal. Het betreft eventueel significant verstorende gevolgen op Natura 2000-gebieden (art. 11.6 Bal) en activiteiten met gevolgen voor in het wild levende dieren en planten (art. 11.27 Bal). In lid 1 wordt de algemene zorgplicht herhaald en in lid 2 wordt de specifieke zorgplicht voorgeschreven. In lid 2 is voorgeschreven hoe aan de zorgplicht moet worden voldaan, dit gaat dus verder dan de algemene zorgplicht. Standaard aanvullend op Wet natuurbescherming is dat:

- Tijdens en na het verrichten van de activiteit wordt nagegaan of de getroffen maatregelen de beoogde effecten hebben; en
- Het verrichten van de activiteit wordt gestaakt, of, als staken van de activiteit redelijkerwijs niet meer mogelijk is, passende herstelmaatregelen worden getroffen als zich, ondanks de getroffen maatregelen, verslechterende of significant verstorende gevolgen voordoen voor de leefgebieden, natuurlijke habitats of habitats van soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Vooralsnog lijkt het er op dat de Omgevingswet voor natuurbescherming niet veel veranderingen met zich mee zal brengen. De huidige Wet natuurbescherming wordt bij de inwerkingtreden immers 'aangehaakt'. De lijn van 'verzwaring van onderzoek en onderbouwing' die sinds de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming in 2017 is ingezet, lijkt doorgang te vinden. Daarnaast is 'monitoring van effecten' en 'staken activiteiten bij negatieve gevolgen' standaard geworden onder de Omgevingswet dat voorheen alleen werd vereist voor in sommige vergunningen die verleend werden onder de Wet natuurbescherming.

2.2 Rode lijst

De Rode lijst met bedreigde soorten zijn eind 2004 gepubliceerd in de Staatscourant en voor een deel in 2009 en 2017 herzien. Aan de op deze lijst genoemde soorten komt bescherming toe voor zover zij vallen onder het beschermingsregime van de Wet natuurbescherming.

[2] Besluit en Regeling natuurbescherming (Bnb).

Tussen de Wet natuurbescherming en de Rode lijsten bestaat geen formele relatie. Alleen op basis van "gunstige staat van instandhouding" kunnen bij beschermde Rode lijstsoorten "zwaardere" randvoorwaarden gelden ten aanzien van mitigerende en compenserende maatregelen dan voor algemene soorten. Zo zal het bij zeer algemeen voorkomende soorten die gering afnemen in aantal (Rode lijstsoort met het criterium gevoelig) relatief eenvoudig zijn om aan te tonen dat de "gunstige staat van instandhouding" niet in het geding komt. Voor soorten met een beperkt verspreidingsbeeld en die afnemen in aantal (soorten van de Rode lijst met het criterium bedreigd of ernstig bedreigd) is een uitgebreide effectenstudie wenselijk. Voor deze soorten geldt namelijk de zorgplicht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten. Op deze manier wordt nader invulling gegeven aan de bescherming van soorten die in aantal en/of verspreiding afnemen.

3. METHODE

Op dinsdag 19 september 2023 is een bezoek gebracht aan het plangebied en de directe omgeving, gelegen aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer. Gedurende dit bezoek is het gebied en de directe omgeving beoordeeld op het mogelijk voorkomen van beschermde planten- en diersoorten. Dit vond plaats aan de hand van aanwezige ecotopen en sporen.

Er is beperkt gebruik gemaakt van bestaande verspreidingsgegevens om het (potentieel) voorkomen van beschermde soorten te bepalen omdat deze via o.a. Waarneming.nl worden beheerd voor een veel groter gebied. Overige waarnemingen worden tevens bewaard voor een groot gebied, namelijk op kilometerniveau zoals weergegeven op www.telmee.nl. en op een nog groter schaalniveau in verspreidingsatlassen.

4. RESULTAAT INVENTARISATIE EN BEOORDELING

4.1 Flora

Het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer is volledig in cultuur gebracht. Gedurende het verkennend veldonderzoek op dinsdag 19 september 2023 zijn geen beschermde plantensoorten of resten van beschermde plantensoorten vastgesteld in of direct rond het plangebied. Op grond hiervan wordt de aanwezigheid van beschermde plantensoorten uitgesloten.

4.2 Vleermuizen

Getoetst is op de verschillende functies die het plangebied kan hebben voor vleermuizen. Dit betreft plaatsen waar vleermuizen kunnen verblijven (verblijfplaatsen zoals kolonie-, paar- en winterverblijfplaatsen), vaste routen tussen verblijfplaatsen in de zomer en winter; respectievelijk vlieg- en migratieroutes en plaatsen en gebieden waar vleermuizen foerageren.

De aanwezigheid van verblijfplaatsen zoals kolonie-, paar- en overwinteringsplaatsen van vleermuizen kan volledig worden uitgesloten. In de woonark zijn geen geschikte openingen vastgesteld waarin vleermuizen kunnen verblijven. Het ontbreekt aan geschikte openingen in muren en dak. In de muren en het dak ontbreekt het aan geschikte gaten waarin vleermuizen zich kunnen ophouden. Gedurende het verkennend veldonderzoek zijn ook geen sporen van vleermuizen vastgesteld zoals keutels en afgebeten vleugels van vlinders op bijvoorbeeld kozijnen. Negatieve effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

Met de plannen kunnen vleermuizen zich blijven oriënteren. In de omgeving zijn ook voldoende alternatieve landschapselementen waardoor er ook voldoende alternatieve oriëntatiemogelijkheden zijn voor vleermuizen. Negatieve effecten op vliegroutes van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

De aanwezigheid van migratieroutes van vleermuizen worden uitgesloten omdat grootschalige landschapselementen zoals dijken en rivieren niet voorkomen in het plangebied of aansluiten op het plangebied. Negatieve effecten op migratieroutes van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

Met de realisatie van de plannen zal het gebied niet wezenlijk van vorm veranderen, gelet op de foerageermogelijkheden van vleermuizen. Mogelijk foerageert er gewone dwergvleermuis als gevolg van de aanwezige ecotopen (cultuurgroen in plangebied). Het plangebied is nu niet van waarde als essentieel foerageergebied en in de toekomst zal deze functie niet negatief verminderen doordat er geen essentiële zaken veranderen. Als foerageergebied kan het plangebied zelfs verbeteren doordat een tuin is voorzien. Negatieve effecten op de foerageermogelijkheden van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

4.3 Overige zoogdieren

Gelet op de aanwezige ecotopen van het plangebied en de geografische ligging (zie Broekhuizen e.a., 2016) wordt het de aanwezigheid van overige zoogdieren uitgesloten.

Voor steenmarter is het plangebied geen leefgebied omdat er geen sporen zijn vastgesteld gedurende het verkennend veldonderzoek op dinsdag 19 september 2023. Daarnaast ontbreekt het aan geschikte gaten en openingen waarin de steenmarter kan verblijven.

Aan de randen komen mogelijk mol, bosmuis en huisspitsmuis voor. Voor deze algemeen voorkomende zoogdieren bestaat een algemene provinciale vrijstelling in de Provincie Noord-Holland.

4.4 Broedvogels

Gedurende het verkennend veldonderzoek op dinsdag 19 september 2023 zijn geen geschikte (potentiële) nestlocaties aangetroffen voor vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen. De woonark bezit geen geschikte mogelijkheden voor vogels om in te verblijven. Voor huismus en gierzwaluw zijn er geen geschikte nestelmogelijkheden. Negatieve effecten op nesten en eieren van vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen kunnen derhalve worden uitgesloten.

Langs de sloot en in het opgaand groen kunnen algemene vogels broeden zoals roodborst, merel, meerkoet en waterhoen. In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels rond het plangebied is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken en/of verwijderen vegetatie buiten broedseizoen). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden.

4.5 Amfibieën

De rugstreeppad is een soort van gronden met een hoge dynamiek. In en rond Aalsmeer komt derhalve de rugstreeppad voor. In het plangebied ontbreekt het aan leefgebied als gevolg van het ontbreken van een geschikte vegetatie of andere mogelijkheden voor de rugstreeppad om zich te verschuilen. Het voorkomen van de rugstreeppad kan derhalve worden uitgesloten. De oever van sloot is te steil voor de rugstreeppad (alle beschoeid). In deze wateren zit ook te veel vis om leefgebied te vormen voor de rugstreeppad. Door binnen en direct rond het plangebied geen waterplassen te laten ontstaan in de aanlegfase, kan vestiging van de rugstreeppad in de aanlegfase ook volledig worden uitgesloten.

Aan de randen van het gebied, langs de waterkant, komen gewone pad, grote groene kikker en bruine kikker voor. Voor de algemene soorten amfibieën bestaat een algemene provinciale vrijstelling in de Provincie Noord-Holland.

4.6 Vissen

De sloot langs het perceel is niet van wezenlijk belang voor vissen doordat deze watergang is beschoeid en door het ontbreken van een water- en oevervegetatie met voldoende omvang. Met het van kracht worden van de Wet natuurbescherming zijn bijvoorbeeld kleine modderkruiper, meerval en bittervoorn niet meer beschermd. Voor de nog wel beschermde grote modderkruiper zijn de oevers ter hoogte van het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer geen leefgebied doordat geschikte ecotopen ontbreken (wateren met een goed ontwikkelde oever- en watervegetatie).

Grote modderkruiper heeft namelijk een voorkeur voor verlandende wateren in laag dynamische overstromingsvlakten en moerasgebieden. Hiervan is rond onderhavige plangebied ter hoogte van de Uiterweg 351ws te Aalsmeer geen sprake. In Nederland ligt een aanzienlijk deel van het leefgebied in de sloten van ingepolderde voormalige overstromingsvlakten. Het plangebied aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer is hierin niet gelegen. Het voorkomen van en negatieve effecten op beschermde vissen worden derhalve uitgesloten.

4.7 Reptielen

Gezien de huidige aanwezige ecotopen en de verspreiding van reptielen, kan de aanwezigheid van reptielen worden uitgesloten. Negatieve effecten op reptielen worden derhalve uitgesloten.

4.8 Overige

Gezien de huidige aanwezige ecotopen kan de aanwezigheid van beschermde ongewervelden (o.a. diverse soorten dagvlinders en libellen) worden uitgesloten. Nationaal beschermde dagvlinders en libellen komen alleen voor in specifieke ecotopen. Negatieve effecten op overige beschermde diersoorten worden derhalve uitgesloten.

5. SAMENVATTENDE CONCLUSIE

Er is het voornemen voor de vervanging en verplaatsing van een woonark aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer. Deze activiteit zou kunnen samen gaan met effecten op beschermde planten- en diersoorten. Op grond hiervan is een verkennend veldonderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten.

In verband met de mogelijke aanwezigheid van algemene broedvogels is het noodzakelijk om de werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken). Mogelijk vliegen en foerageren er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. Er zijn daarnaast mogelijk algemene nationaal beschermde amfibieën en zoogdieren aanwezig aan de randen van het plangebied. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in de Provincie Noord-Holland. Het voorkomen van en negatieve effecten op broedvogels met vaste rust- en verblijfplaatsen en verblijfplaatsen van vleermuizen wordt uitgesloten. Het voorkomen van overige beschermde soorten kan tevens worden uitgesloten.

Om de rugstreeppad zich niet te laten vestigen in het plangebied gedurende de aanlegfase, is het van belang om het ontstaan van waterplassen op het land te voorkomen.

Op grond van bovenstaande analyse worden negatieve effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; de ruimtelijke ontwikkeling aan de Uiterweg 351ws te Aalsmeer is niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

De zorgplicht blijft onverkort van kracht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten. Voor- en gedurende de uitvoering dient hierbij rekening gehouden te worden.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Literatuur

- Broekhuizen, S., Spoelstra, K., Thissen, J.B.M., 2016. Atlas van de Nederlandse Zoogdieren. Nationaal Natuurhistorisch Museum Leiden, VZZ, Nijmegen, 1-348.
- Creemers, C.M., Delft, J., 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. Nijmegen, 1-476.
- EEG, 1979. Richtlijn 79/43/EEG inzake het behoud van de Vogelstand. Publicatieblad den Europese Gemeenschap, nummer L. 103.
- EEG, 1992. Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van wilde flora en fauna. Publicatieblad van den van de Europese Gemeenschap, nummer L. 206/7.
- Gerstmeier, R., Romig, T., 1997. Zoetwatervissen van Europa, Tirion, Baarn, 1-368.
- Hustings, F., Vergeer, J.W., Eekelder, P., 2002. Atlas van de Nederlandse broedvogels 1998-2000. Nationaal Natuurhistorisch Museum Leiden, SOVON, Beek-Upbergen, 1-584.
- Limpens, H., Mostert, K., Bongers, W., 1997. Atlas van de Nederlandse vleermuizen. KNNV, Overijssel, 1-260.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen, 2009a. Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten ontheffing Flora- en faunawet ruimtelijke ingreep. Ministerie van ELI (Dienst Regelingen), Den Haag.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen, 2009b. Uitleg aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen Flora- en faunawet. Ministerie van ELI (Dienst Regelingen), Den Haag.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 2004. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 2009. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Economische Zaken, 2016. Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming). Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 34 (2016), 1-84.
- SOVON, 1987. Atlas van de Nederlandse broedvogels.
- Nie, H.W. de, 1996. Atlas van de Nederlandse Zoetwatervissen. Media Publishing, Doetinchem, 1-151.
- Spikmans, F, Jong, T. de, 2006. Het waarnemen van zoetwatervissen, Nijmegen, 1-55.

Website

- www.ravon.nl
- www.waarneming.nl
- www.sovon.nl
- www.telmee.nl
- www.zoogdiervereniging.nl
- www.netwerkecologischemonitoring.nl
- www.verspreidingsatlas.nl

BIJLAGEN

1. BEGRIPPEN

Baltsplaats	Plaats waar een vleermuis al roepend rondvliegt in de herfst en die doorgaans wordt verdedigd tegen andere mannetjes.
Foerageergebied	Een gebied waar een vleermuis of een groep van vleermuizen foerageert. Dat gebied wordt regelmatig bezocht door vleermuizen om in te foerageren en dat doorgaans meerdere foerageerplaatsen kent die langere tijd worden gebruikt.
Foerageerplaats	Plek (jachtplek) waar wordt gejaagd door vleermuizen. De plek kan in de directe omgeving van de kolonieplaats liggen maar ook kilometers verderop.
Kolonie	Groep vleermuizen (kleine groep mannetjes of meestal grotere groep vrouwtjes, soms gemengd (soorten, geslacht)) die in het voorjaar tot de herfst bijeen blijven. De groep kan zich vestigen in gebouwen (in spouwmuren of onder daklijsten e.d.) of bomen (spechtengaten, scheuren). Een groep vrouwelijke vleermuizen wordt ook wel aangeduid als een kraamkolonie. In zo'n groep worden jongen geboren en grootgebracht. Een kolonie maakt vaak gebruik van meerdere verblijfplaatsen die soms gelijktijdig worden gebruikt.
Migratieroute	Een vaste route van zomerverblijfplaats naar winterverblijfplaats en visa versa (zie ook vliegroute) of een route in een andere tijd; bijvoorbeeld tussen foerageerplaatsen.
Paarplaats	Territorium van territoriale mannetjes. Voor de ruige dwergvleermuis en de rosse vleermuis is dit doorgaans te vinden in boomholten. Voor de laatvlieger en de dwergvleermuis is dit te vinden in gebouwen. Voor de watervleermuis is dit te vinden in bomen en later, tegen de winter, zijn ze te vinden in overwinteringverblijven. Het mannetje vormt een harem met meerdere vrouwtjes. De paartijd valt in de herfst (uitgezonderd de grootoorvleermuis waarbij het in april valt (vroege voorjaar). De hier geschetste situatie van de paring wordt in dit rapport omschreven als "herfst situatie".
Verblijfplaats	Een object (huis, boom, bunker, grot, kast en dergelijke) waarin een of meerdere vleermuizen verblijven (overdag of 's winters permanent).
Vliegroute	Route die door vleermuizen elke avond wordt gebruikt om van de kolonieplaats naar foerageergebied te vliegen en visa vers (zie ook migratieroute). Vrouwtjes met jongen keren soms midden in de nacht terug om de jongen te zogen en gebruiken dan de route. Vliegroutes liggen over het algemeen langs lijnvormige (landschaps)elementen als bomenlanen, huizenrijen e.d. De functies zijn beschutting bij winderig en koud weer, oriëntatie in verband met de echolokatie-geluiden en het vinden van voedsel.
Voorbijvliegend	Vleermuizen die voorbijvliegen, niet via een vaste route. Het betreft meestal zwervers of trekkers.
Zwermen	Direct na het uitvliegen, naar vooral voor het invliegen bij een kolonie zwermt een deel van de kolonie rond de kolonieplaats. Zwermgedrag is derhalve een indicatie voor een eventuele kolonieplaats.
Winterverblijfplaats	Een verblijfplaats waar in de winter een of meerdere vleermuizen in winterslaap (hybernation) gaan. Deze ruimte is doorgaans donker, heeft een hoge luchtvochtigheid en temperatuurwisselingen zijn nihil.

Zomerverblijfplaats Een verblijfplaats die gebruikt wordt door vleermuizen die niet in winterslaap zijn waarvan niet aangetoond is dat het een kraamverblijfplaats dan wel een paarverblijfplaats is. In sommige gevallen vormen bijvoorbeeld mannetjes kleine groepjes.

2. VOORWAARDEN

Adviesbureau Mertens BV (ingeschreven in het handelsregister onder nummer 09110429) richt zich op de inventarisatie van natuur- en landschapswaarden en de eventuele effecten van plannen of projecten op deze waarden. Vaak wordt daarom getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.

Dieren en planten kunnen zich vestigen na onderzoek en ook is er een mogelijkheid, dat ondanks onderzoek dieren zich verborgen houden of dat planten niet zijn opgekomen in een bepaald jaar doordat het bijvoorbeeld een droog of koud voorjaar is. Ook komt het zeer soms voor dat wilde dieren zich anders gedragen in bepaalde situaties zoals op plaatsen waar veel mensen komen, waar veel geluid is of veel lichtverstrooiing. Daarom heeft Adviesbureau Mertens BV een inspanningsverplichting en geen resultaatverplichting bij inventarisaties. Adviesbureau Mertens BV is niet aansprakelijk voor het zich verborgen houden, nadien vestigen of verplaatsen van soorten.

Zoals bovenstaand weergegeven wordt getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Een plan of project wordt met de grootste zorg getoetst door Adviesbureau Mertens BV. De geldende interpretatie van de wet- en regelgeving is aan verandering onderhevig en sinds de decentralisatie van bevoegde gezagen treden er ook regionale verschillen op. Adviesbureau Mertens BV is niet verantwoordelijk voor veranderde interpretatie van de wet- en regelgeving.

Na verrichtte werkzaamheden worden projecten soms overgedragen of wordt er op een andere manier invulling gegeven aan de uitvoering. Adviesbureau Mertens BV is niet aansprakelijk voor gevolgschade, of schade welke voortvloeit uit toepassingen van de resultaten van de werkzaamheden of andere gegevens afkomstig van Adviesbureau Mertens BV. De opdrachtgever vrijwaart Adviesbureau Mertens BV voor aansprakelijkheid van derden als gevolg van deze toepassingen.

Omdat dieren en planten zich verplaatsen, zich kunnen vestigen na onderzoek en de geldende interpretatie van wet- en regelgeving aan verandering onderhevig is, is een onderzoek twee jaar geldig. Na twee jaar dient een onderzoek en/of advies geactualiseerd te worden. De opdrachtgever is hiervoor zelf verantwoordelijk.

De interpretatie van wet- en regelging kan zijn gewijzigd na advies, de situatie kan veranderd zijn en daarnaast dient voldaan te worden aan de Zorgplicht van bijvoorbeeld de Wet natuurbescherming. Tijdig maar in ieder geval voorafgaand van start van eventueel fysieke werkzaamheden dient de initiatiefnemer / uitvoerder zich daarom opnieuw op de hoogte te stellen van eventueel aanwezige natuur- en landschapswaarden in en rond een plangebied en hoe hiermee moet worden omgegaan. Voor uitvoer dienen natuur- en landschapswaarden en eventueel gewijzigde situaties in kaart gebracht te worden en dient nagegaan te worden hoe hiermee moet worden omgegaan.

Adviesbureau Mertens BV is niet aansprakelijk voor indirecte en/of gevolgschade, waaronder mede wordt verstaan gederfde winst en schade als gevolg van bedrijfstagnatie.

Inzake schadevergoeding geldt bij een toerekenbare tekortkoming van Adviesbureau Mertens BV een aansprakelijkheidsbedrag van maximaal drie maal de opdrachtwaarde.

Dan weet u het exact.

S&W
Bouwkundig
Ingenieurs

Gildeweg 39a
4383 NJ Vlissingen
085 - 130 85 20
info@s-w.nl
KVK: 22037535

www.s-w.nl

Rapportage Stikstofdepositie

Vervangen woonark
Uiterweg 351ws te Aalsmeer

Projectnr: 2232172
Datum: 10-10-2024
Versie: 1.1
Contactpersoon: Paul van Meer/ Gerald van den Berghen

BRANDVEILIGHEID METINGEN BOUWFYSICA AKOESTIEK ENERGIE & MILIEU

Inhoudsopgave

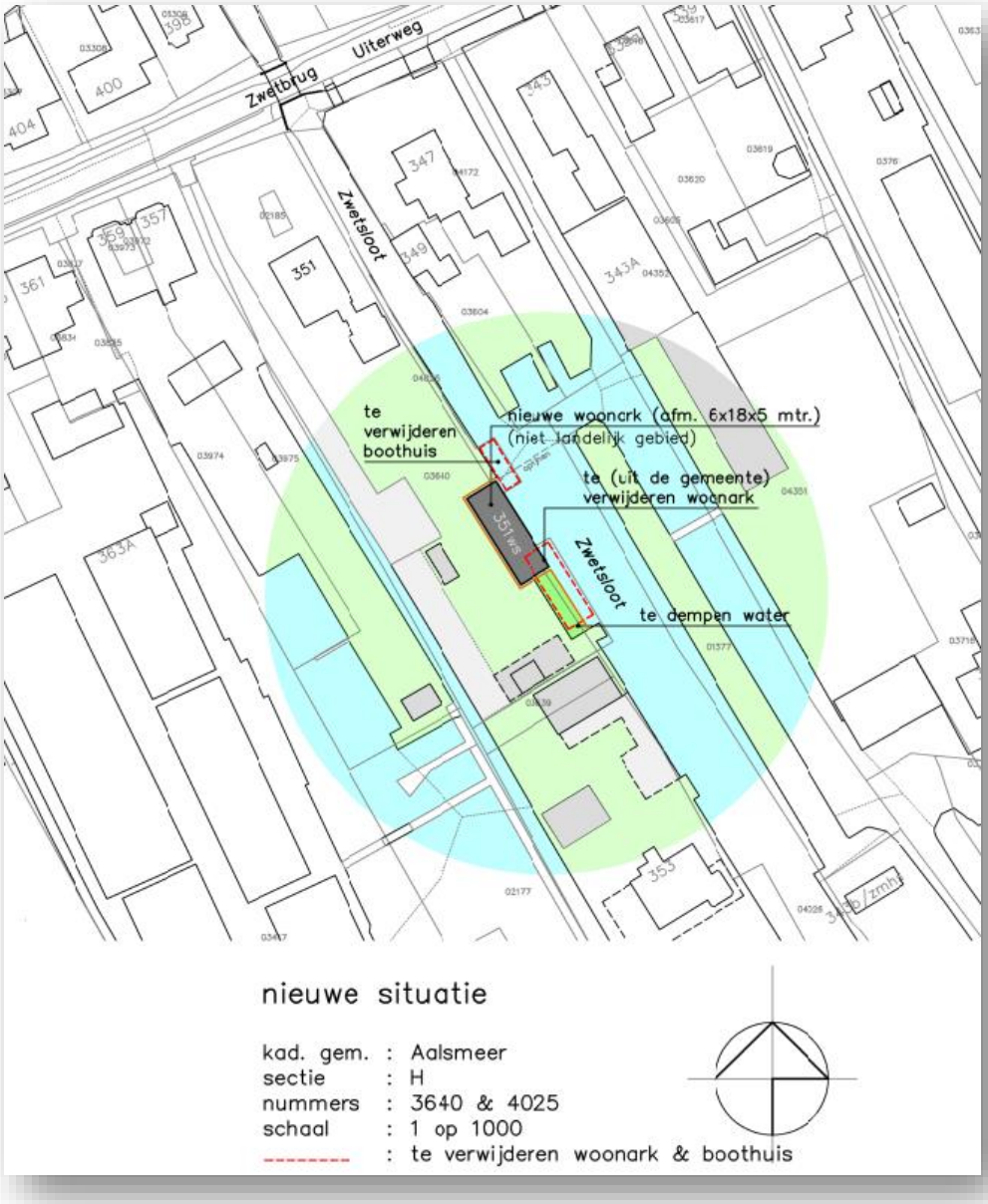
1. Inleiding 3
2. Situatie 3
2.1 Rekenpunten 5
2.2 Realisatie(aanleg)fase 6
2.3 Toekomstige gebruiksfase 8
3. Conclusies 10
I. Bijlage 'Invoergegevens realisatie(aanleg)fase' I

1. Inleiding

Aan de Uiterweg 351ws in Aalsmeer wordt een bestaande woonark vervangen voor een nieuwe woonark. Voor de realisatie(aanleg)-fase als de gebruiksfase van de woonark, zijn met behulp van de AERIUS Calculator berekeningen gemaakt om te kunnen bepalen of er sprake is van een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de omgeving. In de berekeningen is gebruik gemaakt van de AERIUS-Calculator versie 2024.0.1.

2. Situatie

De nieuwe woonark wordt gebouwd op de scheepswerf van ABC Waterwoningen B.V. aan de Griend 3 op Urk, waarna deze over het water wordt aangevoerd naar de Uiterweg 351ws in Aalsmeer. Op de locatie aan de Uiterweg in Aalsmeer wordt een nieuwe ligplaats gerealiseerd, ten noorden van de ligplaats van de huidige woonark. De nieuwe woonark wordt voorzien van een gasaansluiting en zal worden verwarmd d.m.v. een gasgestookte verwarmingsinstallatie. Voor het berekenen van de stikstofdepositie in de toekomstige gebruiksfase zijn naast de emissie als gevolg van de verwarmingsinstallatie, ook de voertuigbewegingen van belang.

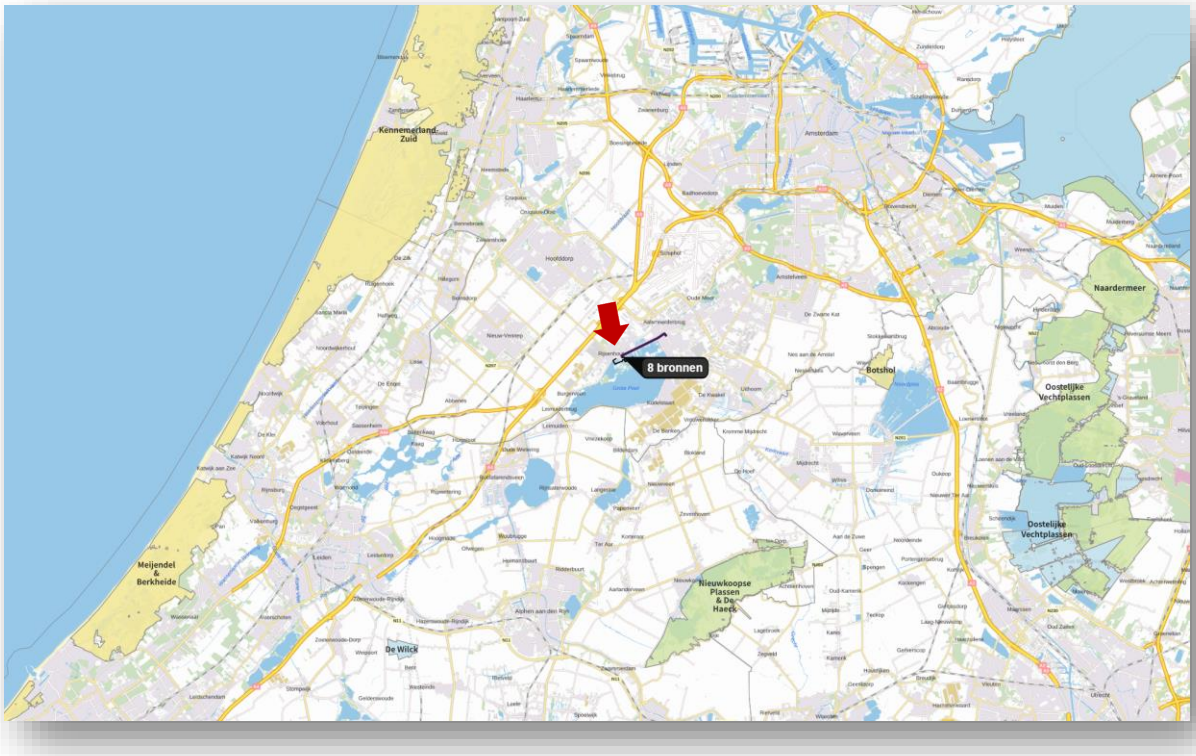


Naast de gebruiksfase is ook de realisatie(aanleg)fase van belang. Met behulp van de AERIUS Calculator (versie 2024.0.1) zijn berekeningen opgesteld voor de beide fases.

In deze rapportage wordt volstaan met het maken van een aantal screenshots uit de calculator. De rapportages uit de AERIUS Calculator worden als losse bestanden verstuurd samen met dit rapport. Ook staat er in de rapportage een link, waarmee een export van de projectbestanden kan worden gedownload. Deze kunnen in de calculator worden geïmporteerd en op die manier kunnen de resultaten worden gecontroleerd.

2.1 Rekenpunten

Met behulp van de AERIUS Calculator is de stikstof depositie berekend op alle relevante natuurgebieden.



2.2 Realisatie(aanleg)fase

Voor de realisatie(aanleg)fase op de locatie aan de Uiterweg in Aalsmeer is uitgegaan van een bouwtijd van 6 maanden (inclusief het transport van de nieuwe woonark vanaf Urk tot Aalsmeer). Uitgangspunt is dat de depositiebijdrage van een project inzichtelijk wordt gemaakt in mol per hectare per jaar en dat daarvoor de aaneengesloten 12 maanden worden gemodelleerd, waarvoor de depositie het hoogst is. Daarom zijn alle emissies ingevoerd in één jaar, dit is niet per definitie een kalenderjaar. Omdat de realisatie(aanleg)fase minder bedraagt dan één jaar, is over de resterende periode tevens het gebruiksverkeer en het gasverbruik meegenomen in de berekeningen.

Op de locatie aan de Uiterweg in Aalsmeer worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- het aanbrengen van een kunststof damwand;
- het ontgraven/baggeren van de nieuwe ligplaats;
- het afvoeren van uitgekomen grond/slib;
- het verplaatsen van het oude boothuis;
- het verplaatsen van de oude woonark naar een tijdelijk depot;
- de afbouwwerkzaamheden van de nieuwe woonark zoals, de badkamer, keuken en afwerking van wanden, vloeren en plafonds.

Ten behoeve van de aanlegfase zijn de volgende invoergegevens in AERIUS gebruikt:

Bron werktuigen sloopfase:

- rupskraan;
- graafmachine op ‘baggerboot’.

In bijlage I zijn de invoergegevens nader gespecificeerd.

Bron verkeer over water:

Verkeer van en naar de bouwlocatie:

- aanvoer prefab woonark (vanaf Urk): 2 vaarbewegingen/jaar;
- aan- en afvoer baggerboot: 2 vaarbewegingen/jaar;
- afvoer grond en slib: 24 vaarbewegingen/jaar;
- afvoer oude woonark: 2 vaarbewegingen/jaar.

Bron verkeer over de weg:

Verkeer van en naar de bouwlocatie:

- licht verkeer: 440 ritten/jaar;
- zwaar verkeer: 220 ritten/jaar.

Verkeersbewegingen tijdens realisatie(aanleg)fase zijn bepaald aan de hand van het aantal werkbare werkdagen i.c.m. kengetallen gebaseerd op de inhoud/omvang van het project.

Bron gebruiksverkeer over de weg tijdens bouwfase:

Verkeer van en naar de bouwlocatie:

- licht verkeer: 8,2 ritten/etmaal x 6 maanden = 1.497 totaal.

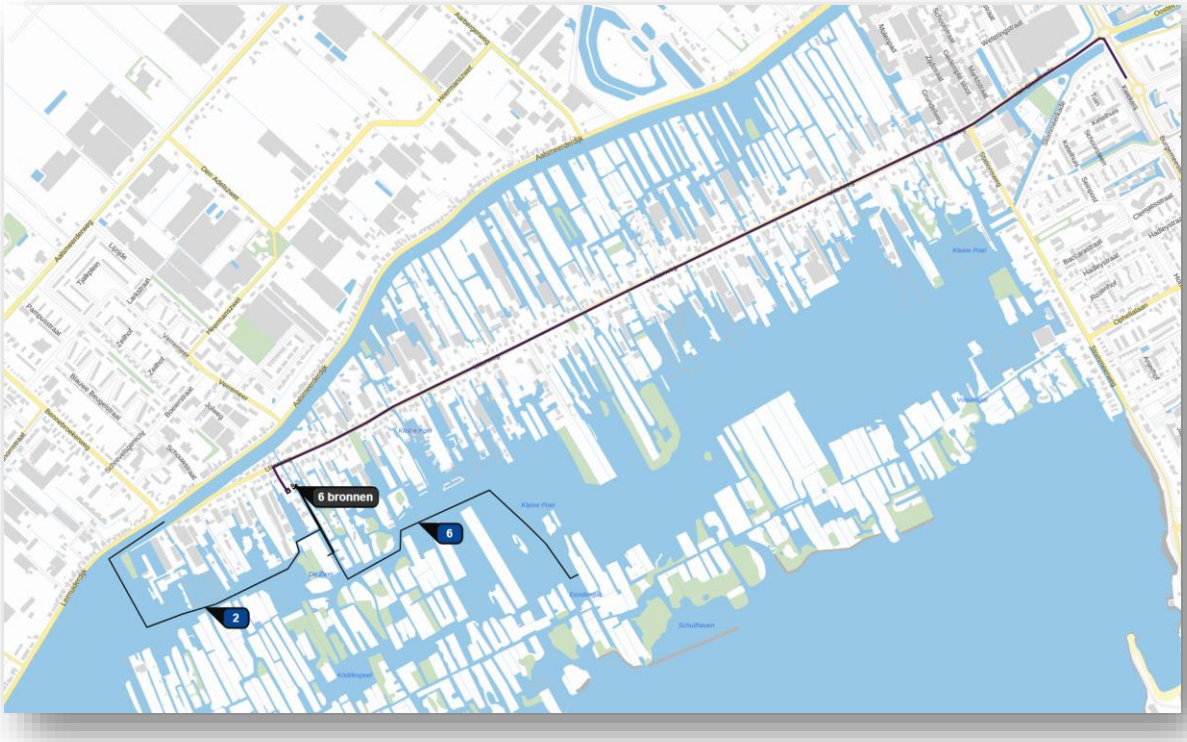
Bron koude start bouwverkeer

Het rekenen met een koude start is van toepassing op voertuigen die 2 uur of langer stil hebben gestaan.
Bij het laden en lossen van vrachtwagens komt het niet voor dat er langer stil wordt gestaan dan 2 uur. Dit betekend dat er voor de zware verkeersbewegingen niet wordt gerekend met een koude start.
Voor het licht verkeer in de realisatiefase wordt gerekend met 440 ritten per jaar, dit is het totaal aantal verkeersbewegingen oftewel de heen en terug bewegingen. Dit betekend dat er sprake is van 220 maal een koude start.

Bron koude start gebruiksverkeer tijdens bouwfase

Voor het licht verkeer van het aanvullende gebruikersverkeer in de realisatiefase wordt gerekend met 1.497 ritten per jaar, dit is het totaal aantal verkeersbewegingen oftewel de heen en terug bewegingen. Dit betekend dat er sprake is van 748,5 maal een koude start.

De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron. Er is gerekend vanaf de projectlocatie tot aan de Provinciale weg N196 alwaar het verkeer wordt opgenomen in het heersend verkeersbeeld.



<u>Resultaten</u>

Uit de berekeningen volgt een bijdrage van 0,00 mol/ha/j.
Er is dus geen sprake van stikstofdepositie t.g.v. de realisatie(aanleg)fase van dit project.

2.3 Toekomstige gebruiksfase

Aangezien de nieuwe woonark is voorzien van een gasaansluiting en wordt verwarmd door middel van een gasgestookte verwarmingsinstallatie, is voor de toekomstige gebruiksfase gerekend met een emissie als gevolg van de rookgassen van deze installatie.

De emissie als gevolg van de rookgassen is als volgt bepaald:
Het gemiddelde gasverbruik van de nieuwe woonark zal ca. 1.240 m^3 bedragen. Per verstookte m^3 aardgas wordt 9 m^3 rookgas geproduceerd. Dus 1.240 x 9 = 11.160 m^3 rookgas per jaar. Per m^3 rookgas bedraagt de NO_X emissie 70mg, dus 11.160 m^3 x 70mg = 0,79 kg NO_X per jaar.

Voor de verkeersbewegingen zijn we uitgegaan van de volgende aantallen (conform CROW publicatie 381 – december 2018):

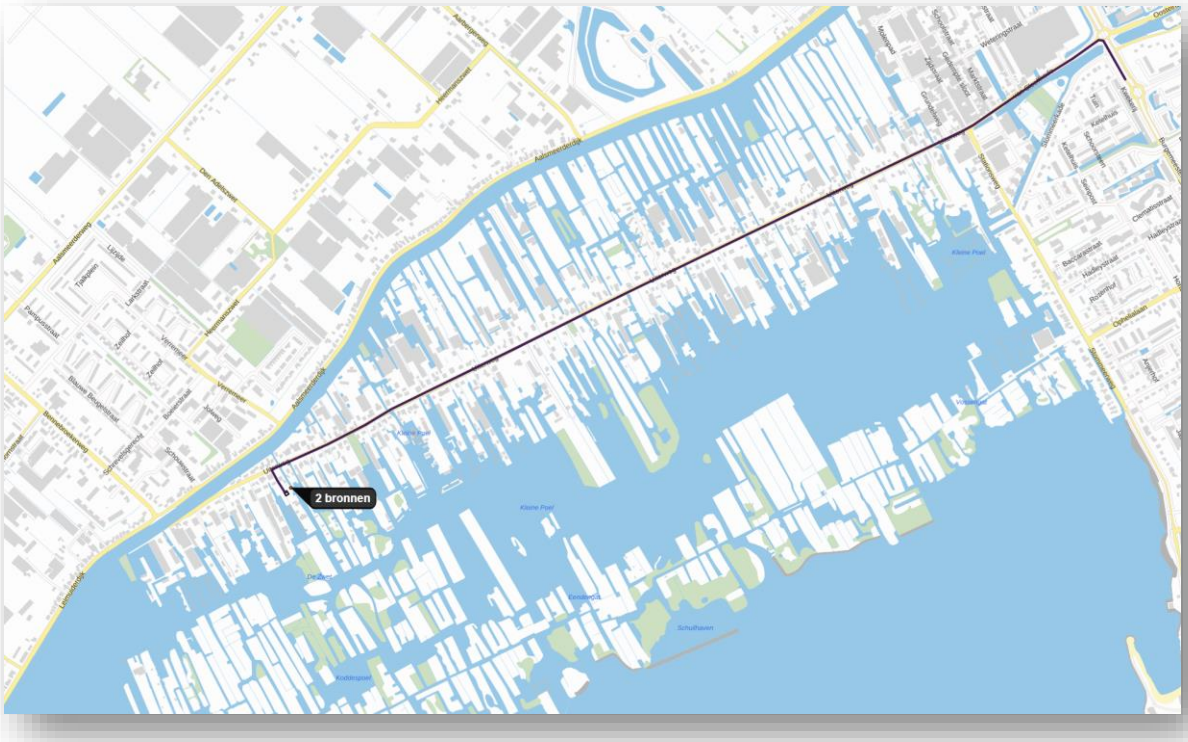
Object	Aantal	Stedelijkheid *	Ligging	Verkeers-bewegingen	Totaal bewegingen / etmaal
Woonark	1 stuks	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom	7,8 – 8,6	8,2
Totaal verkeersbewegingen					8,2

* Voor het bepalen van de stedelijkheidsgraad is uitgegaan van;
https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85385NED/table?searchKeywords=gebieden%20in%20nederland%202023

Bron koude start

Voor het licht verkeer in de gebruiksfase wordt gerekend met 8,2 ritten per etmaal, dit is het totaal aantal verkeersbewegingen oftewel de heen en terug bewegingen. Dit betekend dat er sprake is van 4,1 maal een koude start.

De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron. Er is gerekend vanaf de projectlocatie tot aan de Provinciale weg N196 alwaar het verkeer wordt opgenomen in het heersend verkeersbeeld.



Resultaten

Uit de berekeningen volgt een bijdrage van 0,00 mol/ha/j.
Er is dus geen sprake van stikstofdepositie t.g.v. de gebruiksfase van dit project.

3. Conclusies

Aan de Uiterweg 351ws in Aalsmeer wordt een bestaande woonark vervangen voor een nieuwe woonark. Voor de realisatie(aanleg)-fase als de gebruiksfase van de woonark, zijn met behulp van de AERIUS Calculator berekeningen gemaakt om te kunnen bepalen of er sprake is van een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de omgeving.

De nieuwe woonark wordt voorzien van een gasaansluiting en zal worden verwarmd d.m.v. een gasgestookte verwarmingsinstallatie. Voor het berekenen van de stikstofdepositie in de toekomstige gebruiksfase zijn naast de emissie als gevolg van de verwarmingsinstallatie, ook de voertuigbewegingen van belang. Hierbij is uitgegaan van totaal 8,2 ritten per etmaal. Naast de gebruiksfase is ook de realisatiefase berekend.

Met behulp van de AERIUS Calculator zijn berekeningen opgesteld voor de realisatie- en de gebruiksfase. Uit de berekeningen volgt voor beide fasen geen bijdrage van stikstofdepositie. Er is gebruik gemaakt van de AERIUS-Calculator versie 2024.0.1. Het AERIUS analysebestand (GML) met rekenresultaten, bronnen en rekenpunten is hier te downloaden.

Op basis van de resultaten uit de berekeningen kan worden geconcludeerd dat zowel voor de realisatie(aanleg)fase en de gebruiksfase geen vergunningsplicht geldt, t.a.v. stikstofdepositie, op grond van de Omgevingswet.

I. Bijlage ‘Invoergegevens realisatie(aanleg)fase’

Tijdsduur bouwfase totaal	6	maanden

Invoergegevens bouwfase

Type werktuig	Vermogen (KW)	Bouwjaar	Stageklasse	Draaiuren	Belasting	Brandstof verbruik L/uur[1]	Brandstof verbruik L/jaar	Ad Blue (%) (max. 6%)	Ad Blue (L/jaar)
Mobiele werktuigen									
Bouwfase									
Graafmachine	380	> 2011	IIIB	24	69%	73,63	1767	0%	0
Rupskraan	380	> 2011	IIIB	24	69%	73,63	1767	0%	0
Totaal									

[1] bron : https://publications.tno.nl/publication/34638932/J5ZV26/TNO-2021-R12305-tab.xlsx

Verkeersbewegingen bouwfase over de weg	Soort	Aantal	per
Vrachtwagen	Zwaarverkeer	220	jaar
Bus transport	Lichtverkeer	440	jaar

Verkeersbewegingen bouwfase over water	Soort	Aantal	per
Aanvoer prefab ark vanaf Urk	Motorvrachtschip - M1	2	jaar
Aan- en afvoer baggerboot	Motorvrachtschip - M1	2	jaar
Afvoer grond en slib	Motorvrachtschip - M1	48	jaar
Afvoer oude ark	Motorvrachtschip - M1	2	jaar

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	S&W Bouwkundig Ingenieurs
Inrichtingslocatie	Uiterweg 351ws, 1431 AK Aalsmeer

Activiteit

Omschrijving	Vervangen woonark [2232172_V1.1]
Toelichting	Het vervangen van een bestaande woonark door een nieuwe (prefab)woonark.

Berekening

AERIUS kenmerk	RdMDaVXvS9Jz
Datum berekening	10 oktober 2024, 12:09
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Realisatiefase - Beoogd	2024	0,2 kg/j	62,2 kg/j

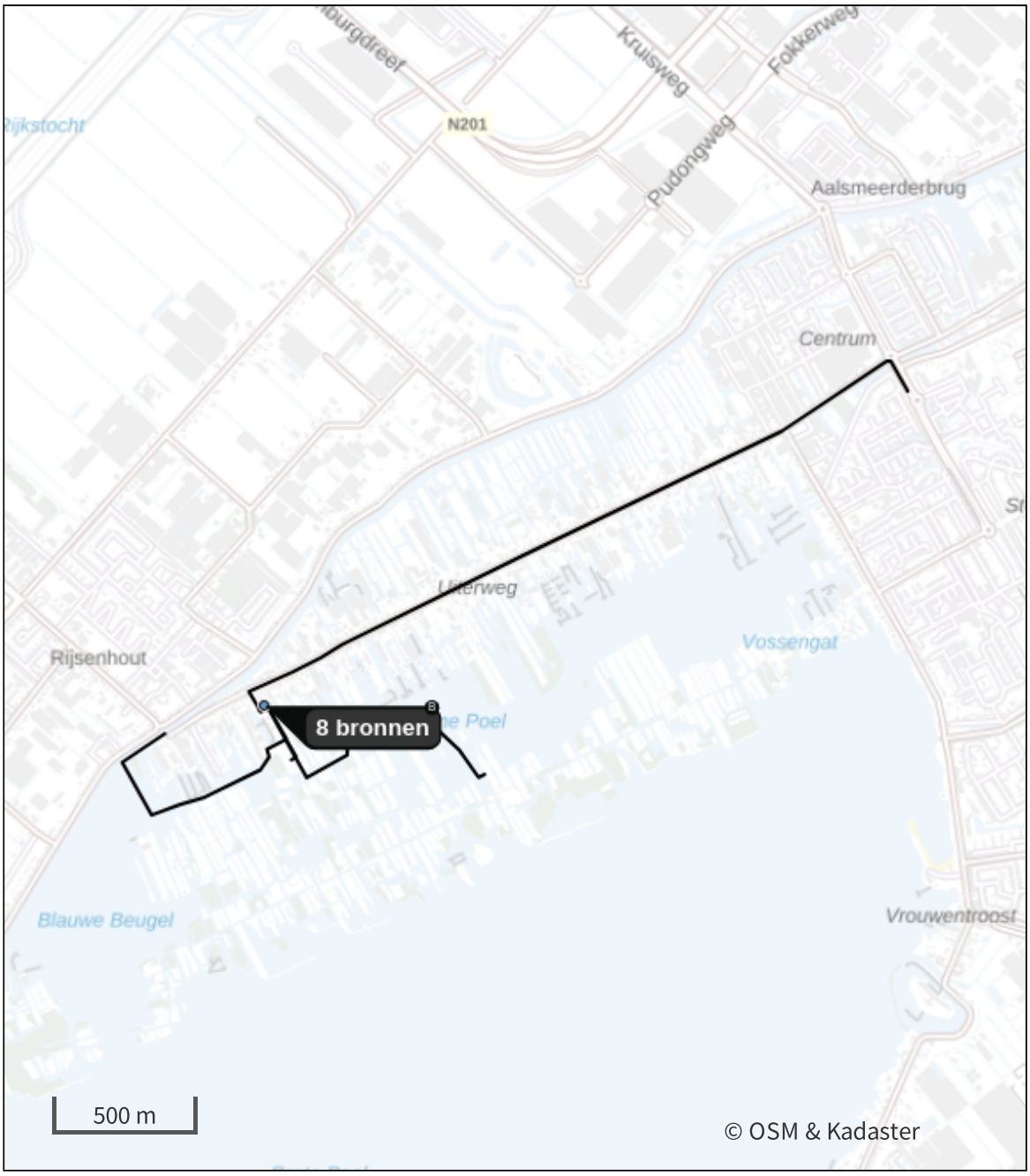
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Realisatiefase - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Realisatiefase (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Bouwmaterieel	26,5 g/j	53,3 kg/j
2 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute | Bouwverkeer over water vanaf Urk	-	0,1 kg/j
4 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute | Bouwverkeer over water afvoer grond en slib	-	0,6 kg/j
6 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute | Bouwverkeer over water aanvoer baggerboot	-	0,1 kg/j
7 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute | Bouwverkeer over water afvoer oude ark	-	26,5 g/j
8 Wonen en Werken | Woningen | Gasverbruik verwarming	-	0,8 kg/j
9 Verkeer | Koude start: overig | Koude start bouwverkeer	21,7 g/j	0,1 kg/j
10 Verkeer | Koude start: overig | Koude start aanvullende gebruiksfase	37,0 g/j	0,2 kg/j
Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	6,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald

- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Realisatiefase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Realisatiefase, Rekenjaar 2024

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Bouwmaterieel	NO_x	53,3 kg/j
Locatie	X:109523,49 Y:474610,83	NH_3	26,5 g/j
Oppervlakte	0,01 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Rupskraan 380kW	Stage-IIIB, 2011-2013, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	1767 l/j	24 u/j		NO_x	26,6 kg/j
					NH_3	13,3 g/j
Graafmachine 380kW	Stage-IIIB, 2011-2013, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	1767 l/j	24 u/j		NO_x	26,6 kg/j
					NH_3	13,3 g/j

2 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute

Naam	Bouwverkeer over water vanaf Urk	Vaarwater Van A naar B	CEMT_I Irrelevant	NO_x	0,1 kg/j
Locatie	X:109272,82 Y:474270,64				
Lengte	1.156,75 m				

Beschrijving	Type	Van A naar B	Beladen	Van B naar A	Beladen	Stof	Emissie
Duwbak vanaf Urk	Motorvrachtschip - M1 (Spits)	1 /jaar	100 %	1 /jaar	100 %	NO_x	0,1 kg/j
						NH_3	0,0 kg/j

3 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Bouwverkeer over de weg		Links	Rechts	NO_x	5,2 kg/j
Locatie	X:110667,4 Y:475259,19	Type scherm	-	-	NO_2	1,1 kg/j
Lengte	2.843,35 m	Hoogte	-	-	NH_3	68,1 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	440,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	220,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

4 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute

Naam	Bouwverkeer over water afvoer grond en slib	Vaarwater Van A naar B	CEMT_I Irrelevant	NO_x	0,6 kg/j
Locatie	X:109588,69 Y:474515,5				
Lengte	245,21 m				

Beschrijving	Type	Van A naar B	Beladen	Van B naar A	Beladen	Stof	Emissie
Afvoeren grond en slib	Motorvrachtschip - M1 (Spits)	24 /jaar	100 %	24 /jaar	100 %	NO_x	0,6 kg/j
						NH_3	0,0 kg/j

5 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Gebruiksverkeer tijdens bouwfase			Links	Rechts	NO_x	1,7 kg/j
Locatie	X:110667,4 Y:475259,19	Type scherm		-	-	NO_2	0,2 kg/j
Lengte	2.843,35 m	Hoogte		-	-	NH_3	60,4 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg		-	-		
Rijrichting	Beide richtingen						
Tunnelfactor	1						
Type hoogteligging	Normaal						
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m						

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	1.497,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

6 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute

Naam	Bouwverkeer over water aanvoer baggerboot	Vaarwater Van A naar B	CEMT_I Irrelevant	NO_x	0,1 kg/j
Locatie	X:109873,95 Y:474509,05				
Lengte	1.167,72 m				

Beschrijving	Type	Van A naar B	Beladen	Van B naar A	Beladen	Stof	Emissie
Aanvoer baggerboot	Motorvrachtschip - M1 (Spits)	1 /jaar	100 %	1 /jaar	100 %	NO_x	0,1 kg/j
						NH_3	0,0 kg/j

7 Scheepvaart | Binnenvaart: Vaarroute

Naam	Bouwverkeer over water afvoer oude ark	Vaarwater Van A naar B	CEMT_I Irrelevant	NO_x	26,5 g/j
Locatie	X:109588,69 Y:474515,5				
Lengte	245,21 m				

Beschrijving	Type	Van A naar B	Beladen	Van B naar A	Beladen	Stof	Emissie
Afvoeren grond en slib	Motorvrachtschip - M1 (Spits)	1 /jaar	100 %	1 /jaar	100 %	NO_x	26,5 g/j
						NH_3	0,0 kg/j

8 Wonen en Werken | Woningen

Naam	Gasverbruik verwarming	Uittreedhoogte Warmteinhoud	5,0 m 0,002 MW	NO_x	0,8 kg/j
Locatie	X:109521,33 Y:474614,72				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

9 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start bouwverkeer	NO_x	0,1 kg/j
		NH_3	21,7 g/j
Locatie	X:109508,04 Y:474599,08		
Oppervlakte	0,01 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	440,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

10 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start aanvullende gebruiksfase	NO_x	0,2 kg/j
		NH_3	37,0 g/j
Locatie	X:109508,04 Y:474599,08		
Oppervlakte	0,01 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	748,5 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2024.0.1_20241009_75e59949f9
Database versie	2024_75e59949f9_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	S&W Bouwkundig Ingenieurs
Inrichtingslocatie	Uiterweg 351ws, 1431 AK Aalsmeer

Activiteit

Omschrijving	Vervangen woonark [2232172_V1.1]
Toelichting	Het vervangen van een bestaande woonark door een nieuwe (prefab)woonark.

Berekening

AERIUS kenmerk	RPwVFiXkzFsn
Datum berekening	10 oktober 2024, 11:59
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Gebruiksfase - Beoogd	2025	0,2 kg/j	4,2 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gebruiksfase - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Gebruiksfase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Wonen en Werken | Woningen | Gas verbruik verwarming	-	0,8 kg/j
3 Verkeer | Koude start: overig | Koude start gebruiksfase	66,6 g/j	0,4 kg/j
Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	3,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Gebruiksfase, Rekenjaar 2025

1 Wonen en Werken | Woningen

Naam	Gas verbruik verwarming	Uittreedhoogte	5,0 m	NO_x	0,8 kg/j
		Warmteinhoud	0,002 MW		
Locatie	X:109521,07 Y:474614,56				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

2 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Gebruiksverkeer				NO_x	3,0 kg/j
Locatie	X:110667,4 Y:475259,19	Type scherm	-	-	NO_2	0,3 kg/j
Lengte	2.843,35 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (stagnerend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	8,2 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

3 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start gebruiksfase	NO_x	0,4 kg/j
		NH_3	66,6 g/j
Locatie	X:109508,04 Y:474599,08		
Oppervlakte	0,01 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	4,1 /etmaal
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Busverkeer	0,0 /etmaal

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2024.0.1_20241009_75e59949f9
Database versie	2024_75e59949f9_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

maakt ontwikkelen mogelijk

Archeologisch bureauonderzoek & Inventariserend Veldonderzoek, verkennende fase

Uiterweg 351-ws, Aalsmeer
Gemeente Aalsmeer

IDDS Archeologie rapport 2903

Colofon

Projectnummer	A4630
OM-nummer	5464628100
In opdracht van	Architektenburo R.J. Pannekoek B.V.
Auteurs	A.W.E. Wilbers, R. Semeijn
Redactie	S. Moerman
Versie	1.2
Status	concept

Goedkeuring

mevr. A. Platje	Gemeente Aalsmeer	

© IDDS Archeologie
Noordwijk, september 2023
ISSN 2212-9650
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

IDDS Ruimte & Ontwikkeling B.V.
's-Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.nl

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
071 - 402 8586

KvK: 09157054
BTW: NL 815255172 B01
IBAN: NL21 RABO 0364 6212 22

SAMENVATTING:

IDDS Archeologie heeft in september 2023 een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende fase, uitgevoerd aan de Uiterweg 351-ws in Aalsmeer, gemeente Aalsmeer. De doel- en vraagstelling van het bureauonderzoek is het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. Met het inventariserend veldonderzoek wordt deze verwachting getoetst en zo nodig aangevuld.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied is gelegen op een legakker in een ontgonnen veenvlakte met petgaten. De bodemopbouw bestaat uit veen, al dan niet afgedekt met antropogene ophoogpakketten. Het veen is vanaf de Late Middeleeuwen ontgonnen vanaf bewoningsassen waaronder ook de Uiterweg valt. Hierdoor is de verwachting volgens de gemeentelijke kaart hoog. Op basis van het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied buiten het bebouwingslint ligt. Er zijn geen aanwijzingen voor bebouwing binnen het plangebied op basis van het historische kaartmateriaal. Het plangebied is vanaf minimaal de 19e eeuw in gebruik geweest voor vermoedelijk tuinbouw. Door deze tuinbouw zal vermoedelijk de bovenste meter verstoord zijn. op basis van de bovenstaande punten is de verwachting op archeologische resten laag.

Naar aanleiding van de boringen is de archeologische verwachting van het plangebied nog lager of zelfs nul. Uit het booronderzoek blijkt dat de bodem in het plangebied is afgegraven tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP, en dat dit gebied later weer is opgevuld met aangevoerde grond. Door deze diepe verstoring heeft het plangebied tot een diepte van 3,4 m -mv geen archeologische verwachting meer. Onder de verstoringen komt een restant van het Hollandveen voor en daaronder de afzettingen uit een getijdegebied dat hoort bij het Laagpakket van Wormer. Voor beide pakketten geldt een zeer lage archeologische verwachting aangezien deze landschappen nauwelijks begaanbaar waren voor de mens.

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied al eens ontgraven was tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP. Het plangebied heeft tot die diepte dus geen archeologische verwachting meer. De archeologische verwachting van het onder de verstoringen voorkomende Hollandveen pakket en het Laagpakket van Wormer is zeer laag. IDDS Archeologie adviseert om het plangebied, voor wat betreft het aspect archeologie, vrij te geven voor de voorgenomen civieltechnische werkzaamheden.

INHOUDSOPGAVE:

ADMINISTRATIEVE GEGEVENS VAN HET PLANGEBIED....4

1. INLEIDING....5
1.1. Onderzoekskader....5
1.2. Doel- en vraagstellingen van het onderzoek....5
1.3. Ligging van het plangebied....6

2. BUREAUONDERZOEK....7
2.1. Werkwijze....7
2.2. Geologie, geomorfologie en bodem....8
2.3. Archeologische en ondergrondse bouwhistorische waarden....11
2.4. Historische situatie....12
2.5. Huidig landgebruik....15
2.6. Mogelijke verstoringen....15
2.7. Gespecificeerd verwachtingsmodel....15

3. VELDONDERZOEK....16
3.1. Onderzoekshypothese en onderzoeksopzet....16
3.2. Werkwijze....16
3.3. Resultaten....16
3.4. Interpretatie....17

4. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN....18
4.1. Aanbevelingen....19

LITERATUUR....20

AFBEELDINGEN....21

LIJST VAN AFKORTINGEN EN BEGRIPPEN....22

BIJLAGEN
1. Topografische kaart
2. Archis-informatie
3. Boorlocatiekaart
4. Boorbeschrijvingen
5. Periodentabel

Administratieve gegevens van het plangebied

Toponiem	Uiterweg 351-ws
Onderzoekmeldingsnummer	5464628100
Plaats	Aalsmeer
Gemeente	Aalsmeer
Kadastrale aanduiding	Aalsmeer H 3640
Provincie	Noord-Holland
Coördinaten *Centrum* *Hoekpunten*	 109.528 / 474.596 109.526 / 474.606 (N) 109.535 / 474.590 (O) 109.530 / 474.587 (Z) 109.520 / 474.602 (W)
CMA/AMK-status	Geen
Archis-monumentnummer	n.v.t.
Oppervlakte plangebied	110 m^2
Maaiveldhoogte	Gemiddeld 0,0 m NAP
Grondwatertrap/-stand	Gemiddeld 0,6 m -mv
Onderzoekskader	Omgevingsvergunning
Uitvoerder	IDDS Archeologie Contactpersoon: dhr. A.W.E. Wilbers Postbus 126 2200 AC Noordwijk (ZH) Tel: 071-4028586 E-mail: awilbers@idds.nl
Bevoegde overheid	Gemeente Aalsmeer Contactpersoon: mevr. A. Platje Postbus 4 1180 BA Amstelveen Tel: 06-21473292 E-mail: a.platje@amstelveen.nl
Adviseur van de bevoegde overheid	NMF Erfgoedadvies Contactpersoon: mevr. Y. Burnier Tel: 06-46131810 E-mail: y.burnier@nmferfgoedadvies.nl
Beheer en plaats van documentatie	IDDS Archeologie, Noordwijk
Uitvoeringsdatum veldwerk	27-9-2023

1. Inleiding

1.1. Onderzoekskader

In opdracht van Architektenburo R.J. Pannekoek B.V. heeft IDDS Archeologie in september 2023 een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende fase, uitgevoerd aan de Uiterweg 351-ws in Aalsmeer, gemeente Aalsmeer. De aanleiding voor dit onderzoek is de geplande verplaatsing van een woonark binnen het perceel. Hiervoor wordt een nieuwe ligplaats gegraven, even ten noorden van de huidige ligplaats, met een diepte van ongeveer 3,0 m -mv. De kans bestaat dat eventueel aanwezige archeologische waarden hierdoor verstoord dan wel vernietigd zullen worden.

Op het vigerende bestemmingsplan (Beleidsnota archeologie, vastgesteld 2016) ligt het plangebied in een zone met een dubbelbestemming archeologie waarde 2. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk voor bodemingrepen die groter zijn dan 50 m^2 en dieper reiken dan 0,4 m -mv. Deze vrijstellingsgrenzen worden met de geplande ontwikkeling overschreden.

1.2. Doel- en vraagstellingen van het onderzoek

De doelstelling van het bureauonderzoek is het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. Dit gebeurt aan de hand van bestaande bronnen over bekende en verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Het doel van het inventariserend veldonderzoek is het toetsen en zo nodig aanvullen van de gespecificeerde verwachting. Daarnaast wordt inzicht verkregen in de vormeenheden van het landschap in het plangebied, voor zover deze vormeenheden van invloed kunnen zijn geweest op de bruikbaarheid van de locatie door de mens in het verleden. Op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen kansarme zones van het plangebied worden uitgesloten en kansrijke zones worden geselecteerd voor behoud of voor vervolgonderzoek. Om deze doelstelling te kunnen realiseren, wordt op de volgende vragen een antwoord gegeven:

- Wat is de fysiek-landschappelijke ligging van de locatie?
- Hoe is de bodemopbouw in het plangebied en in welke mate is deze nog als intact te beschouwen?
- Bevinden zich archeologisch relevante afzettingen in het plangebied? Zo ja, op welke diepte ten opzichte van het maaiveld en het NAP?
- Wat is de specifieke archeologische verwachting van het plangebied en wordt deze bij het veldonderzoek bevestigd?
- Hoewel niet het doel van een verkennend booronderzoek, kunnen er toch archeologische indicatoren worden aangetroffen. Indien deze worden aangetroffen, dan gelden tevens de volgende vragen: wat is de verticale en horizontale ligging van de aangetroffen indicatoren, wat is de datering en wat is de invloed van deze vondsten op de archeologische verwachting van het plangebied?
- In hoeverre worden eventueel aanwezige archeologische waarden bedreigd door de voorgenomen bodemverstorende werkzaamheden?

Het archeologisch bureauonderzoek en het inventariserend veldonderzoek zijn uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), versie 4.1 (Centraal College van Deskundigen 2018) en het door de gemeente goedgekeurde Plan van Aanpak (PvA; Semeijn / Wilbers 2023).

Voor de in dit rapport gebruikte geologische en archeologische tijdsaanduidingen wordt verwezen naar Bijlage 5. Afkortingen en enkele vaktermen worden achterin dit rapport uitgelegd (zie lijst van afkortingen en begrippen).

1.3. Ligging van het plangebied

De ligging van het (her) in te richten gebied, ofwel het plangebied, is weergegeven in Bijlage 1. Het plangebied ligt ten westen van de dorpskern van Aalsmeer, in het noordelijke deel van de Westeinderplassen, achter de woning aan de Uiterweg 351. Het plangebied ligt aan de oostzijde van het perceel, langs de Zwetsloot. Het plangebied heeft een oppervlakte van 110 m^2 en een gemiddelde maaiveldhoogte van 0,0 m NAP. Een deel van het plangebied is water waarin de huidige woonark ligt. De exacte ligging en contouren van het plangebied zijn nader weergegeven in Bijlage 3 en Figuur 1.

Om tot een gespecificeerde verwachting voor het plangebied te komen, is niet alleen gekeken naar bekende gegevens over het plangebied zelf maar ook naar de omgeving. Voor het totale onderzochte gebied, oftewel het onderzoeksgebied, is als begrenzing een straal van 250 m rondom het plangebied gekozen. Met de straal van 250 m worden de relevante onderzoeken langs de Uiterweg gebruikt.



Figuur 1: Het plangebied op een recente luchtfoto (bron: PDOK).

2. Bureauonderzoek

2.1. Werkwijze

Bij het bureauonderzoek zijn gegevens verzameld over bekende of verwachte archeologische en bouwhistorische waarden binnen het onderzoeksgebied. Onderstaande bronnen zijn geraadpleegd:

Bron	Opmerkingen
Huidige en toekomstige situatie	
Actuele topografische kaart	
Recente luchtfoto (PDOK)	
Opdrachtgever	
KLIC	
(Rijks)monumenten (via Archis)	Geen (Rijks)monumenten aanwezig
Historische situatie en mogelijke verstoringen	
Kaart van het Hoogheemraadschap van Rijnland uit 1615 (www.rijnland.net)	
Kadastraal minuutplan 1811-1832 (hisgis.nl)	
Diverse topografische kaarten uit het einde van de 19e en de 20e eeuw (topotijdreis.nl)	
Bouw-/constructietekeningen van de te slopen bouwwerken	Niet van toepassing
Bodemloket (www.bodemloket.nl) voor informatie over tanks, saneringen, ontgrondingen	
Milieukundig bodemonderzoek	Niet beschikbaar
Militair erfgoed	
Militaire landschapskaart (rce.webgispublisher.nl)	
Indicatieve Kaart Militair Erfgoed (ikme.nl)	
Archeologie en bouwhistorie	
Archeologisch Informatie Systeem (Archis; archis.cultureelerfgoed.nl)	
Archeologische Monumenten Kaart (AMK; via Archis)	
Verwachtingskaart van de gemeente Aalsmeer (http://www.aalsmeer.nl/web/Cultuur-Sport-en-Vrije-tijd/Geschiedenis-en-historie/Beleidsnota-Archeologie.htm)	
Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland	
Bodemkaarten, geomorfologische kaarten en hoogtekaarten	
Geologische kaart van Nederland (TNO-NITG 2010)	
Regionale geologische kaart	
Atlas van Nederland in het Holoceen (Vos *et al.* 2018)	
Bodemkaart van Nederland (BRO; via Archis)	
Grondwatertrappenkaart (www.dinoloket.nl)	
Geomorfologische kaart van Nederland (BRO; via Archis)	
Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3; www.ahn.nl)	
Stroomruggenkaart van het Nederlands rivierengebied (Cohen *et al.* 2012)	
DINOloket (www.dinoloket.nl)	
Archieven, heemkundekringen, amateurarcheologen, overige informatie	
Archieven	niet geraadpleegd
Amateurarcheologen, gebiedsgerichte specialisten, depots	niet geraadpleegd
Onderzoeksrapporten en achtergrondliteratuur	Zie literatuurlijst

2.2. Geologie, geomorfologie en bodem

2.2.1. Ontstaansgeschiedenis landschap

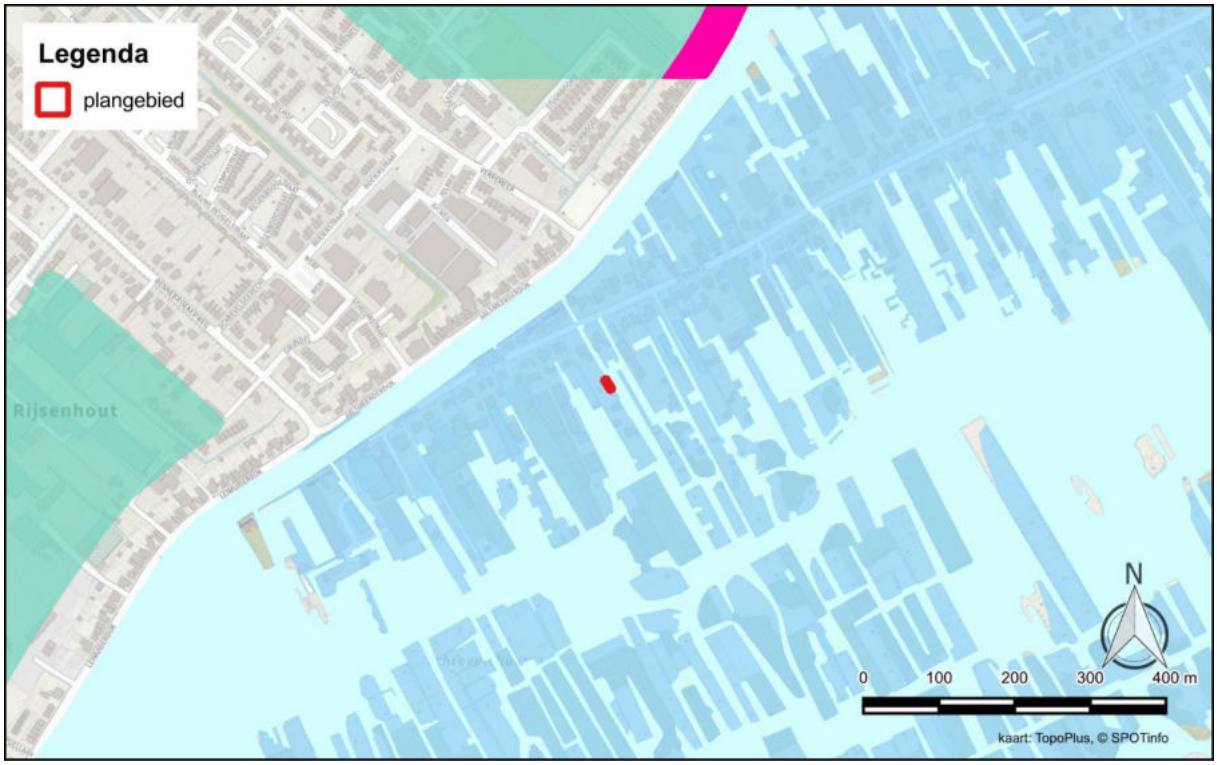
Het plangebied is gelegen in het westelijk veengebied (Berendsen 2005). Door het stijgen van de zeespiegel ontstond vanaf het begin van het Holoceen (vanaf circa 9500 voor Chr.) een getijdengebied, vergelijkbaar met de huidige Waddenzee. De afzettingen uit dit gebied worden gerekend tot het Laagpakket van Wormer van de Formatie van Naaldwijk (de Mulder *et al.* 2003).

Vanaf 4500-4000 voor Chr. nam de stijging van de zeespiegelstand sterk af en ontstond langs de kust een gesloten reeks strandwallen. Achter de strandwallen had grootschalige veenvorming plaats, waarbij het Hollandveen Laagpakket van de Formatie van Nieuwekoop werd gevormd (de Mulder *et al.* 2003). Door het veengebied liepen enkele veenstromen en riviertjes die regelmatig zandige en kleiige sedimenten afzetten op de oevers en in het achter de oevers liggende komgebied. Resten van deze stromen zijn soms nog in het landschap herkenbaar als verhogingen omdat het zand en de klei minder inklinken dan het omliggende veen. Deze elementen in het landschap worden rivierinversieruggen genoemd.

De veenvorming duurde voort tot aan de Late Middeleeuwen. Tussen ongeveer 1000 en 1300 na Chr. werd het veengebied ontgonnen om het geschikt te maken voor bewoning en landbouw. Aalsmeer is zo ontstaan als een nederzetting van ontginners ergens in de 11^{e} of 12^{e} eeuw (https://noord-hollandsarchief.nl) en wordt voor het eerst genoemd in 1133 als ‘Alsmar’ (Cultureel Erfgoed Noord Holland 2012). Door het ontginnen van het veen klonk het veenpakket sterk in. Hierdoor kwam het landschap lager te liggen, waardoor het gevoeliger werd voor overstromingen. Bij Aalsmeer zijn gedurende de Nieuwe tijd grote delen van het veen afgegraven (bijvoorbeeld ter plaatse van de Westeinderplassen). Het afgegraven veen werd vervolgens op legakkers te drogen gelegd en werd na het drogen gebruikt als brandstof. Door het afgraven ontstonden plassen en meren, die door het afkalven van de oevers nog groter werden. Alleen de stroken veen waarop gewoond werd en delen van de legakkers bleven intact. In de 19^{e} en 20^{e} eeuw werden veel van de plassen en meren weer drooggelegd en ontstonden de laaggelegen polders.

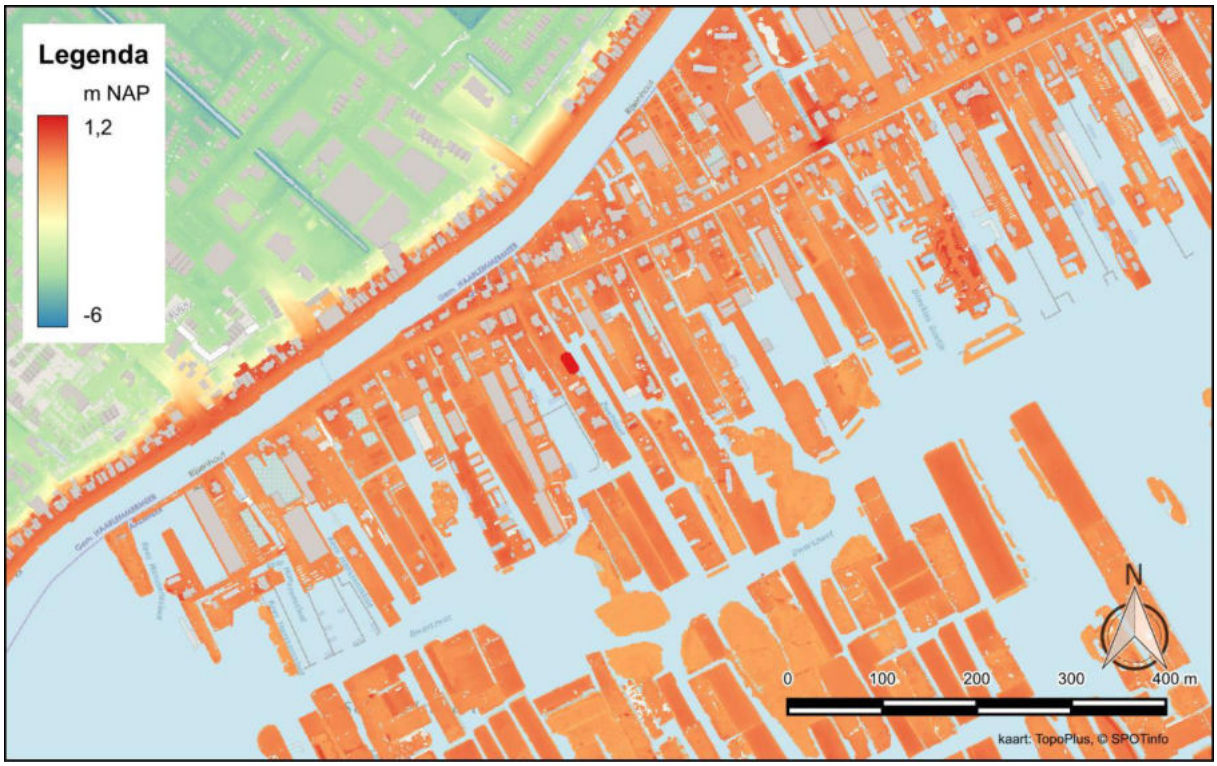
2.2.2. Geomorfologie

Op de geomorfologische kaart is het plangebied gekarteerd als een ontgonnen veenvlakte met petgaten. De karakteristieke stroken droog land tussen het vele water duiden op voormalige legakkers. Het plangebied ligt vermoedelijk ook op een legakker.



Figuur 2: Een uitsnede uit de geomorphologische kaart met daarop het plangebied in rood (bron: BRO). Blauw staat voor een ontgonnen veenvlakte met petgaten. Groen staat voor een vlakte van getij-afzettingen. De roze kleur staat voor dijken van geomorfologisch belang en de lichtblauwe kleur staat voor water.

In DINOloket zijn geen boringen beschikbaar in de nabijheid van het plangebied. Op de hoogtekaart van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3; ahn.nl) is te zien dat het plangebied vrij hoog ligt ten opzichte van de omringende gebieden (ca. -0,3 m NAP). Ten noorden ligt de polder, gekarteerd als een vlakte van getij-afzettingen, waar het veen volledig is afgegraven. In het plangebied is het veen, op de petgaten na, niet afgegraven.



Figuur 3: Een uitsnede uit het AHN met daarop het plangebied in het rood (bron: www.ahn.nl).

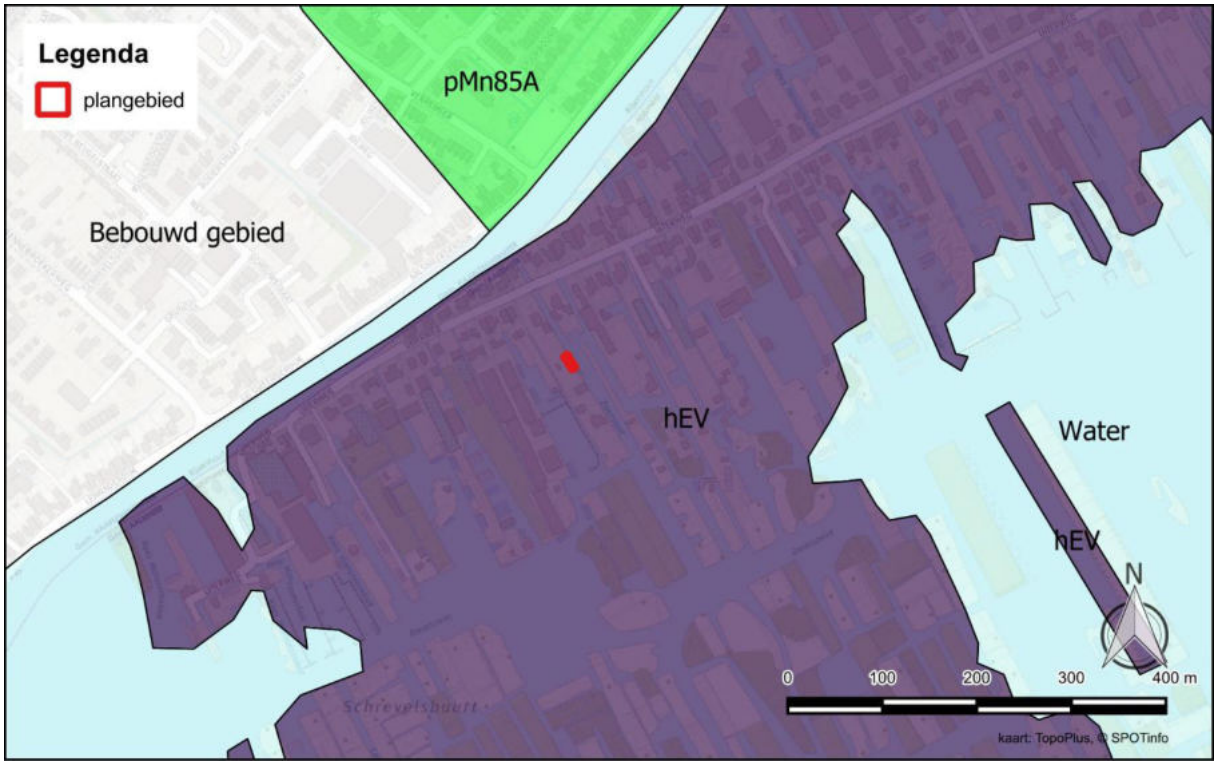
2.2.3. Bodem

Op de bodemkaart is het plangebied gekarteerd als bestaande uit aarveengronden (kaartcode hEV; Figuur 4). Ten zuiden van het plangebied is een eenheid van warmoezerijgronden weergegeven. Deze bodemtypes zijn beide sterk verstoord, als gevolg van respectievelijk seringenteelt en glastuinbouw. Ten noordoosten van het plangebied liggen kalkarme leek- en woudeerdgronden.

Op de bodemkaart van Nederland opgesteld in 1992 zijn er grondwatertrappen verbonden aan de verschillende bodemkundige eenheden (Vos / Markus 1992). Voor de aarveengronden waar het plangebied ook deel van uitmaakt geldt een grondwatertrap II*.

De grondwatertrappenindeling is gebaseerd op gemiddeld hoogste (GHG) en gemiddeld laagste grondwaterstandsdieptes (GLG). Hiermee worden de winter- en zomergrondwaterstanden gekarakteriseerd in een jaar met een gemiddelde neerslag en verdamping. Grondwatertrap II duidt op erg natte gronden waarbij de GHG wordt aangetroffen aan of nabij het maaiveld en de GLG op een diepte tussen 50 en 80 cm –mv.

De asterisk als aanvulling op de grondwatertrap is een aanduiding voor sterke regulering van het grondwater door de mens. Meestal zorgt deze regulering voor een verdere verdroging van de bodem.



Figuur 4: Een uitsnede uit de Bodemkaart van Nederland (bron: BRO) met daarop het plangebied in rood. Kaartcode hEV staat voor aarveengronden. Kaartcode pMn85C staat voor kalkarme leek- en woudeerdgronden.

2.3. Archeologische en ondergrondse bouwhistorische waarden

Binnen het plangebied zijn geen terreinen aanwezig die op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) als waardevol staan aangegeven. Ook zijn er geen waarnemingen en vondsten gemeld en geen eerdere onderzoeken uitgevoerd. In het plangebied zijn voor zover bekend geen ondergrondse bouwhistorische waarden aanwezig.

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Aalsmeer is het plangebied als archeologisch waardevol gebied van de tweede categorie gekarteerd. Deze middelhoge waardering is voornamelijk gebaseerd op de ligging van het plangebied binnen de grenzen van de ontginningsas die de Uiterweg vormt.

Vanuit Archis zijn er verschillende eerder uitgevoerde onderzoeken uit de omgeving van het plangebied bekend. Bureauonderzoeken die binnen het onderzoeksgebied vallen (OM 2178514100, 5458180100) worden buiten beschouwing gelaten. Voor een kaart met de locaties van de besproken onderzoeken wordt verwezen naar bijlage 2.

Ca. 200 m ten westen van het plangebied, op de Uiterweg 395, is een bureau- en booronderzoek uitgevoerd (OM 5119998100). Van dit onderzoek is nog geen informatie beschikbaar.

Ca. 250 m ten westen van het plangebied, op de Uiterweg 401, 403 en 403a, is een bureau- en inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd (OM 4041749100; Beckers 2017). Hierbij is ten behoeve van gegevens over de diepere ondergrond één boring tot 5 m -mv (tot in de top van het Laagpakket van Wormer) gezet en vier boringen tot 2 m -mv (tot minimaal 1 m in het onverstoorde veen). De resultaten uit het booronderzoek kwamen overeen met de verwachting uit het bureauonderzoek. De top van het Laagpakket van Wormer (Formatie van

Naaldwijk) werd aangetroffen op 4,1 m -mv (-4,4 m NAP). De getijdeafzettingen worden afgedekt door een relatief dik veenpakket, waarvan de bovenste 50 cm uit een sterk kleiige, veraarde veenlaag bestaat. Plaatselijk is de veraarde bovenlaag door vergraving niet meer aanwezig. Vanwege de relatief diepe verstoringen en vanwege de afwezigheid van ophogingslagen dan wel een toemaakdek worden geen archeologische waarden verwacht. Het gebied is vrijgegeven voor verder ontwikkelingen.

Ca. 130 m ten noorden van het plangebied, op de Uiterweg 376 en 380, is een bureau- en booronderzoek uitgevoerd (OM 4002066100; Van der Zee 2016). Op basis van het bureauonderzoek zouden de wad- en getijdeafzetttingen (Laagpakket van Wormer) zich bevinden op ca. 4,6 m -mv (-4,8 m NAP). Uit het booronderzoek komt naar voren dat de natuurlijke ondergrond uit mineraalarm veen bestaat. Dit betreft het Hollandveen Laagpakket binnen de Formatie van Nieuwkoop. Het veen is samengesteld uit riet- en zeggeveen. De bovenkant van het natuurlijke veen bevindt zich op 2,5 tot 3,2 m -mv (ca. 2,7 – 3,4 m -NAP). Het natuurlijke veen wordt afgedekt door een 1 – 1,4 m dik pakket sterk veraard en omgezet veen. Dit veen is zwak kleiig en wordt gekenmerkt door het voorkomen van zandkorrels en sporen baksteen. Dit pakket gaat over in een 1,2 tot 1,6 m dik pakket veraard veen met sporen van baksteen, schelpmateriaal, aardewerk, sintels, glas en plastic. Door het bevoegd gezag is geadviseerd om de sloop van het pand uit 1930, Uiterweg 376, vanaf het maaiveld archeologisch te laten begeleiden. Het andere plangebied, Uiterweg 380, is vrijgegeven voor verder ontwikkelingen.

2.4. Historische situatie

Het plangebied ligt aan de Uiterweg, wat een ontginningsas is geweest voor de ontginningen vanaf de Late Middeleeuwen. De Uiterweg is al op de kaart van 1612 weergegeven (Figuur 5). Deze kaart is opgesteld door Floris Balthasar en zijn zoon Balthasar Florisz. Van Berckenrode. Ten noorden van het plangebied is het Haarlemmermeer te zien dat in 1852 is drooggelegd (cultuur en Erfgoed Noord Holland 2012). Langs de Uiterweg is in de 17^{e} eeuw een bebouwingslint aanwezig. De bebouwing die staat aangegeven op de kaart is meer een indicatie dan een accurate weergave ervan. Het is daarom onduidelijk hoe intensief de Uiterweg bebouwd was in de buurt van het plangebied. Maar bebouwing uit deze periode is zeker niet uit te sluiten. Wel is belangrijk om op te merken dat het huidige plangebied niet direct aan de Uiterweg is gelegen, maar op ca. 70 m er vanaf, op een legakker. Dit verhoogt de kans dat het plangebied meer als erf, tuin of bouwland heeft gediend.



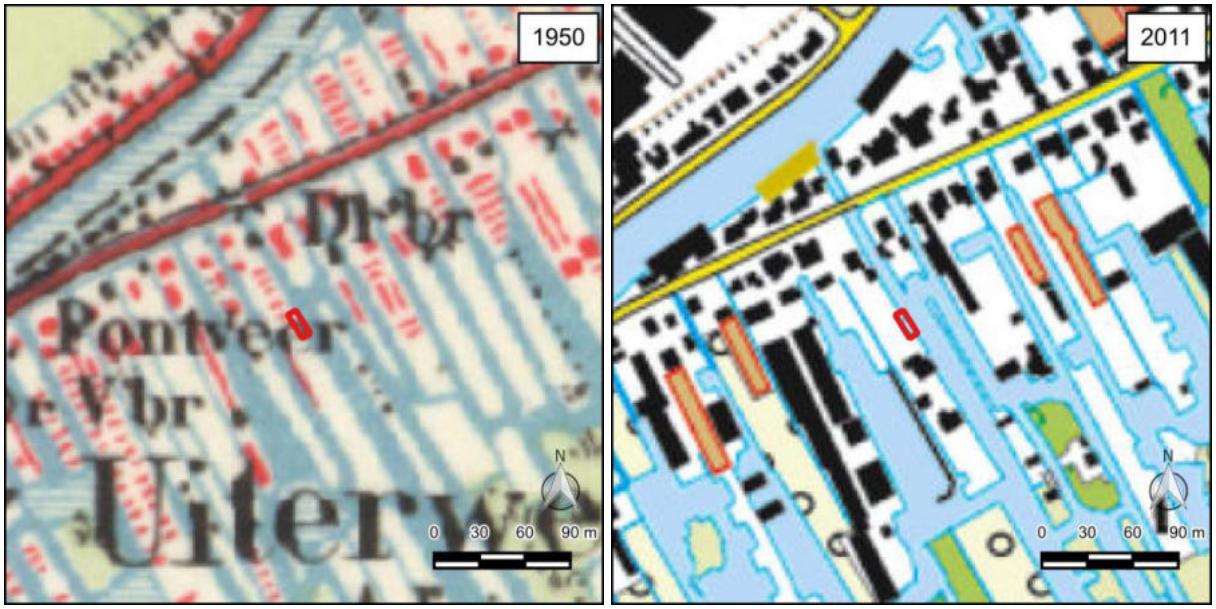
Figuur 5: Een uitsnede uit de historische kaart opgesteld door Floris Balthasars en Balthasar Florisz. Van Berckenrode in 1612 (bron: ww.rijnland.net). Het plangebied ligt bij benadering ter hoogte van de rode pijl.

Op de gedigitaliseerde kadastrale kaart uit de periode 1811 tot 1832 ligt het plangebied in de ontgonnen veenvlakte en zijn de legakkers duidelijk zichtbaar (Figuur 6). Het plangebied bestaat hier uit teelaarde. Hoewel het plangebied onbebouwd is, zijn op ca. 50 m ten noorden van het plangebied meerdere erven zichtbaar tegen de Uiterweg. Net als in de 17e eeuw bevindt de bebouwing zich direct aan de weg.

Op de topografische kaart van 1893 is te zien dat het plangebied nog altijd onbebouwd is gebleven (Figuur 6). Deze situatie blijft hetzelfde in bijvoorbeeld 1950 en 2011 (Figuur 7).



Figuur 6: Links: De gedigitaliseerde kadastrale kaart van 1811-32 met het plangebied in rood (bron: hisgis.nl). Lichtgrijs: de historische bebouwing; Lichtbruin: teelaarde; Blauw: water; groen: bosschages; wit: rietland. Rechts: Het plangebied op een uitsnede van de topografische kaart van 1893.



Figuur 7: Het plangebied op uitsneden van de topografische kaarten van 1950 en 2011 (bron: Topotijdreis).

2.4.1. Tweede Wereldoorlog

Zowel de Indicatieve Kaart Militair Erfgoed (ikme.nl) als de Militaire landschapskaart (rce.webgispublisher.nl) tonen geen indicaties voor de eventuele aanwezigheid van resten uit de Tweede Wereldoorlog in het plangebied.

2.5. Huidig landgebruik

Ten tijde van het veldonderzoek is het plangebied in gebruik als tuin en kade, met op het water een woonark (Figuur 1).

2.6. Mogelijke verstoringen

Vanuit het historische kaartmateriaal is op te maken dat de Uiterweg dateert uit de ontginningsperiode aan het begin van de LME. Uit de historische kaarten blijkt dat de bebouwing zich direct nabij de weg bevond (en bevindt). De kans op verstoringen als gevolg van bebouwing is in het plangebied klein. Wel ligt het plangebied op een ontgonnen veenvlakte met petgaten. Omdat het plangebied een legakker betreft is het mogelijk dat het veen nog deels of helemaal intact is. Op de gedigitaliseerde kadastrale kaart van 1811-1832 wordt duidelijk dat het gehele terrein als teelaarde in gebruik is geweest, vermoedelijk voor tuinbouw. Vermoed wordt dat de eerste meter door deze tuinbouw verstoord is geraakt.

Vanuit de 20^{e} eeuw is het plangebied langzaam meer als tuin in gebruik genomen. Hierbij is bijvoorbeeld ook een kleine insteekhaven voor bootjes gegraven in het plangebied.

2.7. Gespecificeerd verwachtingsmodel

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied is gelegen op een legakker in een ontgonnen veenvlakte met petgaten. De bodemopbouw bestaat uit veen, al dan niet afgedekt met antropogene ophoogpakketten. Het veen is vanaf de Late Middeleeuwen ontgonnen vanaf bewoningsassen waaronder ook de Uiterweg valt. Hierdoor is de verwachting volgens de gemeentelijke kaart hoog. Op basis van het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied buiten het bebouwingslint ligt. Er zijn geen aanwijzingen voor bebouwing binnen het plangebied op basis van het historische kaartmateriaal. Het plangebied is vanaf minimaal de 19^{e} eeuw in gebruik geweest voor vermoedelijk tuinbouw. Door deze tuinbouw zal vermoedelijk de bovenste meter verstoord zijn. op basis van de bovenstaande punten is de verwachting op archeologische resten laag.

Om het verwachtingsmodel te toetsen en waar nodig aan te vullen en om te controleren in hoeverre de bodemopbouw in het plangebied nog intact is, is er een Inventariserend Veldonderzoek, verkennende fase, uitgevoerd.

3. Veldonderzoek

3.1. Onderzoekshypothese en onderzoeksopzet

Het doel van het Inventariserend Veldonderzoek, verkennende fase, is om de in het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde archeologische verwachting te toetsen en waar nodig aan te passen. Tijdens het veldonderzoek wordt vastgesteld waar de oorspronkelijke bodemopbouw intact is gebleven en waar niet. Daarnaast wordt inzicht verkregen in de vormeenheden van het landschap, voor zover deze van invloed zijn op de locatiekeuze in het verleden. Kansarme zones worden uitgesloten en kansrijke zones worden geselecteerd voor de volgende fasen. Het veldonderzoek bestond uit een booronderzoek. Een veldkartering was door de aanwezige tuin niet mogelijk.

3.2. Werkwijze

In het plangebied zijn 3 boringen gezet, waarvan 2 met een diepte van 3,0 m en 1 met een diepte van 5,0 m beneden het maaiveld (bijlage 3 en 4). Deze boringen zijn verdeeld over het plangebied, met uitzondering van de delen daarvan die in het water liggen Er is gebruik gemaakt van een Edelmanboor met een diameter van 7 cm en benden 1,0 m -mv van een Gutsboor met een diameter van 3 cm. Het veldonderzoek is uitgevoerd door A.W.E. Wilbers (Senior KNA Prospector en Senior KNA Specialist Fysische Geografie).

De boringen zijn beschreven volgens de Archeologische Standaard Boorbeschrijvingsmethode (ASB; SIKB 2008) met behulp van een veldcomputer en het programma TerraIndex van I.T. Works. De locaties van de boringen (x- en y-waarden) zijn ingemeten vanuit de bebouwing. De hoogtes van de boringen (z-waarden) zijn bepaald aan de hand van het Actueel Hoogtebestand van Nederland (AHN3; PDOK). De opgeboorde monsters zijn door middel van verbrokkelen in het veld onderzocht op de aanwezigheid van archeologische indicatoren zoals aardewerk, baksteen, vuursteen, huttenleem en bot.

3.3. Resultaten

3.3.1. Lithologie en geologie

De bodem in het plangebied bestaat bij de diepste boring uit drie pakketten. Onderin is een matig siltig kleipakket aangetroffen. Deze klei is slap, kalkloos en bevat enkele wortelresten. Dit pakket wordt gerekend tot het Laagpakket van Wormer en de top van het pakket ligt op 4,8 m -mv ofwel -4,8 m NAP. Boven dit kleipakket is een veenpakket aanwezig dat bestaat uit zeggeveen. De overgang tussen beide pakketten is zeer geleidelijk met een sterk kleiig veenlaagje, waaruit blijkt dat het getijdenlandschap van het Laagpakket van Wormer zeer geleidelijk is bedekt met een veenpakket. Het veenpakket is onderdeel van het Hollandveen Laagpakket.

Het bovenste aangetroffen pakket (vanaf het Hollandveen tot aan het maaiveld) bestaat uit zwak tot sterk zandig veen, met resten van puin, baksteen, glas. Dit pakket is het enige pakket dat is aangetroffen in boringen 1 en 2 aangezien de onderzijde van dit pakket (in boring 3) ligt op 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP. Het veen in deze lagen is sterk amorf waardoor de lagen sterk lijken op baggerslib, met name voor de delen die onder de grondwaterspiegel liggen. Dit pakket is aangebracht door de mens. Blijkbaar is het plangebied uitgegraven tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP en later weer opgevuld, waarschijnlijk nadat aan de waterzijde een beschoeiing was aangebracht.

3.3.2. Bodemopbouw

Aangezien de bodem in het plangebied tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv bestaat uit door de mens aangebrachte grond is in het plangebied geen sprake meer van een natuurlijke bodem. De grondwaterstand is in de boringen moeilijk te bepalen, maar ligt ongeveer tussen 0,5 en 0,8 m -mv.

3.3.3. Archeologische indicatoren

In de boringen zijn geen archeologische indicatoren waargenomen. De puin- en glasresten die zijn aangetroffen in het bovenste pakket, tonen duidelijk aan dat dit pakket door de mens is aangebracht en dat dit recent (waarschijnlijk in de 20e eeuw) is gedaan.

3.4. Interpretatie

Het plangebied lag tot ongeveer 4000 voor Chr. in een getijdegebied (een soort Waddenzee). Met de sluiting van de kust is in dit gebied langzaamaan steeds meer veen ontstaan en daardoor is een dik Hollandveenpakket ontstaan. Dit Hollandveenpakket is in het plangebied niet helemaal afgegraven, maar blijkens de boringen wel tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP. Wanneer deze afgraving heeft plaatsgevonden is onduidelijk, ergens tussen de 17e en de 20e eeuw, maar recent, waarschijnlijk in de 20e eeuw, is deze afgraving weer opgevuld met grond. Deze grond is waarschijnlijk aangevoerd van elders en daarmee heeft dit pakket geen archeologische verwachting meer. De archeologische verwachting voor het Laagpakket van Wormer is zeer laag en dat geldt ook voor het restant van het Hollandveen.

4. Conclusie en aanbevelingen

In opdracht van Architektenburo R.J. Pannekoek B.V. zijn in september 2023 een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende fase, uitgevoerd in verband met de geplande (her)ontwikkeling van het plangebied aan de Uiterweg 351-ws in Aalsmeer, gemeente Aalsmeer. Ten behoeve van het onderzoek is een aantal vragen gesteld die als volgt beantwoord kunnen worden:

- *Wat is de fysiek-landschappelijke ligging van de locatie?*

Het plangebied ligt in een ontgonnen veengebied.

- *Hoe is de bodemopbouw in het plangebied en in welke mate is deze nog als intact te beschouwen?*

De bodem in het plangebied is afgegraven tot ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP en later weer aangevuld met van elders aangevoerde grond.

- *Bevinden zich archeologisch relevante afzettingen in het plangebied? En zo ja, op welke diepte ten opzichte van het maaiveld en het NAP?*

Het plangebied kent geen archeologisch relevante afzettingen of niveaus.

- *Wat is de specifieke archeologische verwachting van het plangebied en wordt deze bij het veldonderzoek bevestigd?*

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied is gelegen op een legakker in een ontgonnen veenvlakte met petgaten. De bodemopbouw bestaat uit veen, al dan niet afgedekt met antropogene ophoogpakketten. Het veen is vanaf de Late Middeleeuwen ontgonnen vanaf bewoningsassen waaronder ook de Uiterweg valt. Hierdoor is de verwachting volgens de gemeentelijke kaart hoog. Op basis van het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied buiten het bebouwingslint ligt. Er zijn geen aanwijzingen voor bebouwing binnen het plangebied op basis van het historische kaartmateriaal. Het plangebied is vanaf minimaal de 19^{e} eeuw in gebruik geweest voor vermoedelijk tuinbouw. Door deze tuinbouw zal vermoedelijk de bovenste meter verstoord zijn. op basis van de bovenstaande punten is de verwachting op archeologische resten laag.

Naar aanleiding van de boringen is de archeologische verwachting van het plangebied nog lager of zelfs nul. Uit het booronderzoek blijkt dat de bodem in het plangebied is afgegraven tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP, en dat dit gebied later weer is opgevuld met aangevoerde grond. Door deze diepe verstoring heeft het plangebied tot een diepte van 3,4 m -mv geen archeologische verwachting meer. Onder de verstoringen komt een restant van het Hollandveen voor en daaronder de afzettingen uit een getijdegebied dat hoort bij het Laagpakket van Wormer. Voor beide pakketten geldt een zeer lage archeologische verwachting aangezien deze landschappen nauwelijks begaanbaar waren voor de mens.

- *Hoewel niet het doel van een verkennend booronderzoek, kunnen er toch archeologische indicatoren worden aangetroffen. Indien deze worden aangetroffen, dan gelden tevens de volgende vragen: wat is de verticale en horizontale ligging van de aangetroffen indicatoren, wat is de datering en wat is de invloed van deze vondsten op de archeologische verwachting van het plangebied?*

In de boringen zijn geen archeologische indicatoren waargenomen.

- *In hoeverre worden eventueel aanwezige archeologische waarden bedreigd door de voorgenomen bodemverstorende werkzaamheden?*

Aangezien het plangebied blijkbaar al eens ontgraven is geweest tot ongeveer 3,4 m -mv vormen de huidige plannen voor een ontgraving tot ongeveer 3,0 m -mv geen enkele bedreiging voor eventuele archeologische waarden.

4.1. Aanbevelingen

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied al eens ontgraven was tot een diepte van ongeveer 3,4 m -mv ofwel -3,4 m NAP. Het plangebied heeft tot die diepte dus geen archeologische verwachting meer. De archeologische verwachting van het onder de verstoringen voorkomende Hollandveen pakket en het Laagpakket van Wormer is zeer laag. IDDS Archeologie adviseert om het plangebied, voor wat betreft het aspect archeologie, vrij te geven voor de voorgenomen civieltechnische werkzaamheden.

Bovenstaand advies dient gecontroleerd en beoordeeld te worden door de bevoegde overheid, in dit geval de Gemeente Aalsmeer. Deze zal vervolgens een besluit nemen inzake de te volgen procedure. IDDS Archeologie wil meegeven dat voordat dit besluit genomen is, er niet begonnen kan worden met bodemverstorende activiteiten of activiteiten die voorbereiden op bodemverstoringen.

Het uitgevoerde onderzoek is op zorgvuldige wijze verricht volgens de algemeen gebruikelijke inzichten en methoden. Het archeologisch onderzoek is erop gericht om de kans op het onverwacht aantreffen dan wel het ongezien vernietigen van archeologische waarden bij bouwwerkzaamheden in het plangebied te verkleinen. Aangezien het onderzoek is uitgevoerd door middel van een steekproef kan echter, op basis van de onderzoeksresultaten, de aan- of afwezigheid van eventuele archeologische waarden niet gegarandeerd worden. Wij wijzen u er graag op dat indien archeologische waarden worden aangetroffen, deze conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet zo spoedig mogelijk bij de minister voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap gemeld dienen te worden. Dit kan door het invullen van het vondstmeldingsformulier op de website van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (www.cultureelerfgoed.nl) of door contact op te nemen met de InfoDesk (info@cultureelerfgoed.nl).

Literatuur

Beckers, I.S.J., 2017: *Uiterweg 401, 403 en 403a te Aalsmeer. Een Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek.* ADC Rapport 4328.

Centraal College van Deskundigen, 2018: *Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, versie 4.1*, Gouda.

Mulder, E.F.J. de/ M.C. Geluk/ I.L. Ritsema/ W.E. Westerhoff/ T.E. Wong, 2003: *De ondergrond van Nederland*, Groningen/Houten.

Semeijn, R. / A.W.E. Wilbers, 2023: *Plan van aanpak. Uiterweg 351-ws in Aalsmeer, gemeente Aalsmeer*, Noordwijk (Intern rapport, IDDS Archeologie).

SIKB, 2008: *Archeologische standaard boorbeschrijving, Archeologie Leidraad*, Gouda.

TNO-NITG, 2010: *Geologische overzichtskaart van Nederland*, Utrecht.

Zee van der R.M., 2016: *Uiterweg 376 en 380, Aalsmeerd (gemeente Aalsmeer). Een bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek.* ADC Rapport 4050.

Websites

archis.cultureelerfgoed.nl

hisgis.nl

ikme.nl

landschapinnederland.nl/militaire-landschapskaart

www.bodemloket.nl

www.dinoloket.nl

www.pdok.nl

www.rijnland.net/over-rijnland/erfgoed/archieven-en-collecties

www.topotijdreis.nl

http://www.aalsmeer.nl/web/Cultuur-Sport-en-Vrije-tijd/Geschiedenis-en-historie/Beleidsnota-Archeologie.htm

Afbeeldingen

Figuur 1: Het plangebied op een recente luchtfoto (bron: PDOK).....6
Figuur 2: Een uitsnede uit de geomorphologische kaart met daarop het plangebied in rood (bron: BRO). Blauw staat voor een ontgonnen veenvlakte met petgaten. Groen staat voor een vlakte van getij-afzettingen. De roze kleur staat voor dijken van geomorfologisch belang en de lichtblauwe kleur staat voor water.....9
Figuur 3: Een uitsnede uit het AHN met daarop het plangebied in het rood (bron: www.ahn.nl).....10
Figuur 4: Een uitsnede uit de Bodemkaart van Nederland (bron: BRO) met daarop het plangebied in rood. Kaartcode hEV staat voor aarveengronden. Kaartcode pMn85C staat voor kalkarme leek- en woudeerdgronden.....11
Figuur 5: Een uitsnede uit de historische kaart opgesteld door Floris Balthasars en Balthasar Florisz. Van Berckenrode in 1612 (bron: ww.rijnland.net). Het plangebied ligt bij benadering ter hoogte van de rode pijl.....13
Figuur 6: Links: De gedigitaliseerde kadastrale kaart van 1811-32 met het plangebied in rood (bron: hisgis.nl). Lichtgrijs: de historische bebouwing; Lichtbruin: teelaarde; Blauw: water; groen: bosschages; wit: rietland. Rechts: Het plangebied op een uitsnede van de topografische kaart van 1893.....14
Figuur 7: Het plangebied op uitsneden van de topografische kaarten van 1950 en 2011 (bron: Topotijdreis).....14

Lijst van afkortingen en begrippen

Afkortingen

AHN	Actueel Hoogtebestand Nederland
AMK	Archeologische Monumenten Kaart
AMZ	Archeologische Monumentenzorg
Archis	Archeologisch Informatie Systeem
ASB	Archeologische Standaard Boorbeschrijvingsmethode
AWN	Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland
BP	Before Present (Present = 1950)
GHG	Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand
GLG	Gemiddeld Laagste Grondwaterstand
GPS	Global Positioning System
indet	ondetermineerbaar
KNA	Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie
mv	maaiveld (het landoppervlak)
NAP	Normaal Amsterdams Peil
PvA	Plan van Aanpak
PvE	Programma van Eisen
RCE	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
SIKB	Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer

Verklarende woordenlijst

^{14}C-datering	(ook wel C14-datering) Bepaling van gehalte aan radioactieve koolstof ^{14}C van organisch materiaal (hout, houtskool, veen, schelpen e.d.) waaruit de ^{14}C-ouderdom kan worden afgeleid. Deze ouderdom wordt opgegeven in jaren vóór 1950 na Chr. (jaren BP) met daaraan toegevoegd de aan de meting verbonden mogelijke afwijking (standaarddeviatie)
Allerød tijd	Korte, relatief warme periode uit de laatste ijstijd (Weichselien), ca. 11.800-11.000 jaar geleden
antropogeen	Ten gevolge van menselijk handelen (door mensen veroorzaakt/gemaakt)
Archis-melding	Elke melding bij het centraal informatiesysteem (Archis)
artefact	Alle door de mens vervaardigde of gebruikte voorwerpen
bioturbatie	Verstoring van de oorspronkelijke bodemstructuur en/of transport van materiaal door plantengroei en dierenactiviteiten
Bølling tijd	Korte, relatief warme periode uit de laatste ijstijd (Weichselien), ca. 13.500-12.000 jaar geleden
Boreaal	Tijdvak, onderafdeling van het Holoceen, gekarakteriseerd door een gematigd en continentaal klimaat en een bebost landschap gedomineerd door loofbomen (datering ca. 6800-5500 voor Chr.)
buitendijks	Gronden die aan de rivierzijde van een dijk liggen. In het buitendijkse gebied liggen de uiterwaarden
castellum	Romeins legerkamp
conservering	Mate waarin grondsporen, anorganische en organische archeologische resten bewaard zijn
couperen	Het maken van één of meer verticale doorsneden door een spoor of laag om de aard, diepte, vullingen, vorm en relaties met andere fenomenen vast te stellen
crematie	Begraving met gecremeerd menselijk bot
crevasse	Doorbraakgeul door een oeverwal
dagzomen	Aan de oppervlakte komen, zichtbaar worden van gesteenten (met inbegrip van zand, klei, etc.)

dekzand	Fijnzandige afzettingen die onder periglaciale omstandigheden voornamelijk door windwerking ontstaan zijn; de dekzanden van het Weichselien vormen in grote delen van Nederland een ‘dek’ (Formatie van Boxtel)
Dryas	Laatste gedeelte van de laatste ijstijd (Weichselien), ca. 20.000-10.000 jaar geleden
Edelmanboor	Een handboor voor bodemonderzoek
Eemien	Interglaciaal tussen de voorlaatste en laatste ijstijd (Saalien en Weichselien), ca. 130.000-120.000 jaar geleden
eerdgrond	Grond met een humushoudende minerale bovengrond van meer dan 50 cm, ontstaan door invloed van de mens
eolisch	Door de wind gevormd, afgezet
estuarien	Afgezet in een estuarium
estuarium	Inham aan de kust waarin met name het getijde grote invloed uitoefent op het landschap, bijvoorbeeld de Westerschelde
fluviatiel	Door rivieren gevormd, afgezet
fluvioglaciaal	Door smeltwater (afkomstig van gletsjers) afgezet
gaafheid	Mate van (fysieke) verstoring van de bodem, zowel in verticale zin (diepte) als in horizontale zin (omvang)
Hollandveen	Holocene formatie, ontstaan vanaf 3500 voor Chr.
Holoceen	Jongste geologisch tijdvak dat nog steeds voortduurt (vanaf de laatste ijstijd: ca. 8800 jaar voor Chr.)
horizont	Kenmerkende laag binnen de bodemvorming
humeus	Organische stoffen bevattend; bestaande uit resten van planten en dieren in de bodem
ijzeroer	IJzeroxidenhydraat, een ijzererts dat vooral in vlakke landstreken, in dalen en moerassige gebieden op geringe diepte voorkomt
in situ	Achtergebleven op exact de plaats waar de laatste gebruiker het heeft gedeponeerd, weggegooid of verloren
inhumatie	Begraving met niet gecremeerd menselijk bot
interstadiaal	Een warmere periode tijdens een ijstijd (glaciaal)
kom	Laag gebied waar na overstroming van een rivier vaak water blijft staan en klei kan bezinken
kreek	Waterweg waarbij het water vanuit zee of rivier onder invloed van het getijde in- en uitstroomt
kronkelwaard	Deel van een stroomgebied omgeven – en grotendeels opgebouwd – door een meander
kwel	Door hydrostatische druk aan het oppervlakte treden van grondwater
kwelder	zie schor
laag	Een vervolgbare grondeenheid die op archeologische of geologische gronden als eenheid wordt onderscheiden
leem	Grondsoort die wordt gekenmerkt door een samenstelling van meer dan 50% silt, minder dan 50% zand en minder dan 25% klei
Limes	de noordgrens van het Romeinse rijk
lithologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de beschrijving en het ontstaan van de sedimentaire gesteenten
löss	Door de wind gevormde afzetting van zeer fijnkorrelig materiaal waarvan het overgrote deel van de korrels (60-85%) kleiner is dan 0,063 mm
lutum	Kleideeltjes kleiner dan 0,002 mm
meander	Min of meer regelmatige lusvormige rivierbocht
meanderen	(van rivieren of beken) Zich bochtig door het landschap slingeren
oeverwal	Langgerekte rug langs een rivier of kreek, ontstaan doordat bij het buiten de oevers treden van de stroom het grovere materiaal het eerst bezinkt

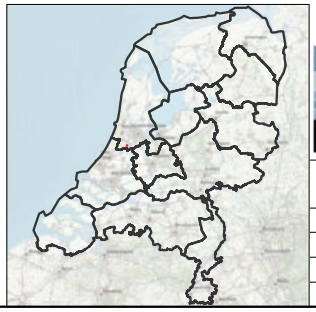
OSL-datering	Dateringsmethode waarmee op grond van energieverval kan worden bepaald wanneer een fragment kwarts (zand) voor het laatst heeft blootgestaan aan direct zonlicht
oxidatie	Reactie met zuurstof (roesten/corrosie bij metalen; 'verbranding' bij veen)
plaggendek	Verhoogd bouwland, ontstaan door ophoging ten gevolge van bemesting. Voor de bemesting werden plaggen of met zand vermengde potstalmest opgebracht
plangebied	Gebied waarbinnen de realisering van de planvorming het bodemarchief kan bedreigen
Pleistoceen	Geologisch tijdperk dat ca. 2,3 miljoen jaar geleden begon. Gedurende deze periode waren er sterke klimaatswisselingen van gematigd warm tot zeer koud (de vier bekende ijstijden). Na de laatste ijstijd begon het Holoceen (ca. 8800 voor Chr.)
podzol	Goed ontwikkelde bodem in gebieden met veel neerslag
pollenanalyse	De bestudering van fossiele stuifmeelkorrels en sporen waardoor een beeld van de vegetatiegeschiedenis gevormd kan worden. Uit de vegetatiegeschiedenis kan het klimaat worden gereconstrueerd
prehistorie	Dat deel van de geschiedenis waarvan geen geschreven bronnen bewaard zijn gebleven
rivierduin	Door verstuiving uit een riviervlakte hierlangs ontstaan duin (in Nederland meestal Weichselien of Vroeg Holoceen van ouderdom)
Saalien	Voorlaatste ijstijd, waarin het landijs tot in Nederland doordrong en de stuwwallen werden gevormd, ca. 200.000-130.000 jaar geleden
schor	Zandgrond in een getijdenwater; staat alleen onder water bij zeer hoog tij, begroeid
silt	Zeer fijn sediment met grootte 0,002-0,063 mm
slak	Steenachtig afval van metaal- of aardewerkproductie
slik	Zandgrond in een getijdenwater; staat onder water bij vloed en valt droog bij eb, kwelder onbegroeid; wad
spieker	Op palen geplaatst opslaghuisje
strandvlakte	Groot vlak zandig gebied tussen twee strandwallen
strandwal	Langs de kust gevormde langgerekte zandrug die uitsteekt boven het gemiddelde hoogwaterniveau; geeft in Nederland de oude ligging van de kustlijn weer
stratigrafie	Opeenvolging van lagen in de bodem
stroomgordel	Het geheel van rivieroeverwal-, rivierbedding- en kronkelwaard-afzettingen, al dan niet met restgeul(en)
stroomrug	Oude riviergeul die zodanig is opgehoogd met zandige afzettingen dat de rivier een nieuwe loop heeft gekregen; blijft door inklinking van de komgebieden als een rug in het landschap liggen
stuwwal	Door de druk van het landijs in het Saalien opgedrukte rug van scheefgestelde preglaciale sedimenten
terras (rivier-)	Door een rivier verlaten en daarna versneden dalbodem
vaaggronden	Minerale gronden zonder duidelijke podzol-B-horizont, zonder briklaag en zonder minerale eerdlaag
vicus	Een burgerlijke nederzetting uit de Romeinse tijd met een stedelijk karakter maar zonder stadsrechten
vindplaats	Ruimtelijk begrensd gebied waarbinnen zich archeologische informatie bevindt
Weichselien	Geologische periode (laatste ijstijd, waarin het landijs Nederland niet bereikte), ca. 120.000-10.000 jaar geleden
zavel	Grondsoort die tussen 8 en 25% lutum (kleideeltjes kleiner dan 0,002 mm) bevat
zeldzaamheid	Mate waarin een bepaald type monument schaars is (of is geworden) voor een periode of in een gebied

Bijlage 1: Topografische kaart



Legenda

plangebied



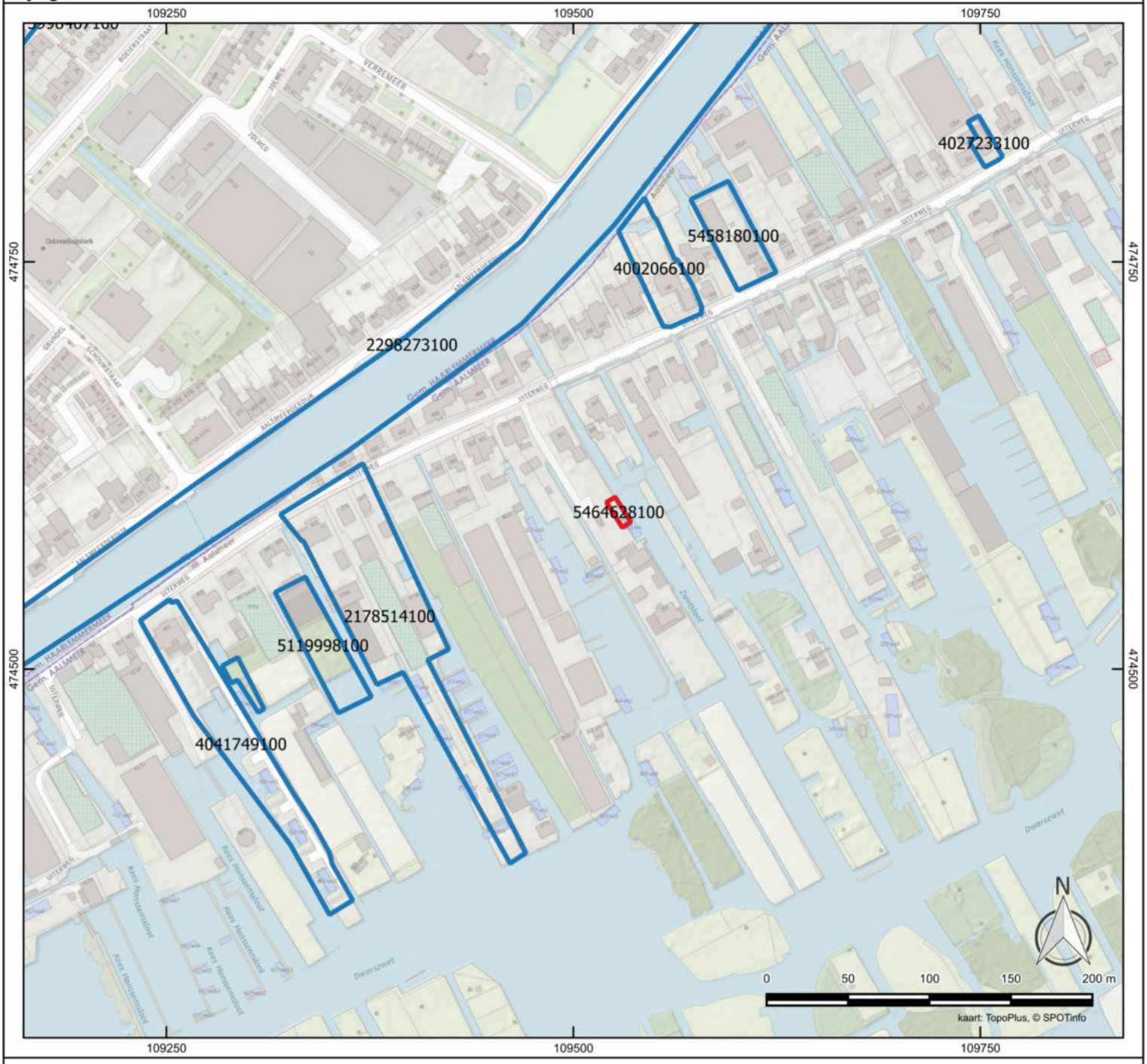
IDDS
's- Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.NL

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
T 071 - 402 85 86

maakt ontwikkelen mogelijk

Project:	A4630 Uiterweg 351, Aalsmeer
Auteur:	AWI OM:5464628100
Formaat:	A4
Schaal:	1:5.000
Datum:	02-10-2023

Bijlage 2: ARCHIS informatie kaart



Legenda

plangebied onderzoeksmeldingen



IDDS
's- Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.NL

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
T 071 - 402 85 86

IDDS maakt ontwikkelen mogelijk

Project:	A4630 Uiterweg 351, Aalsmeer
Auteur:	AWI OM:5464628100
Formaat:	A4
Schaal:	1:3.500
Datum:	02-10-2023

Bijlage 3: Boorlocatiekaart



Legenda

- plangebied
- boorpunten



IDDS
's- Gravendijckseweg 37
2201 CZ Noordwijk
IDDS.NL

Postbus 126
2200 AC Noordwijk
info@idds.nl
T 071 - 402 85 86

IDDS *maakt ontwikkelen mogelijk*

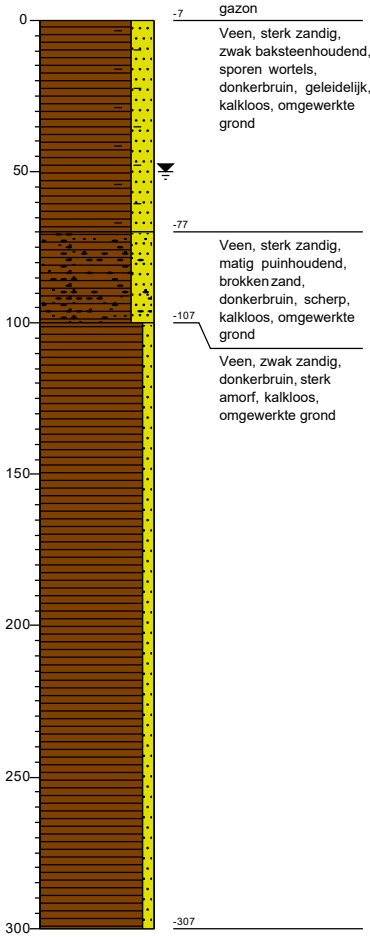
Project:	A4630 Uiterweg 351, Aalsmeer
Auteur:	AWI OM:5464628100
Formaat:	A4
Schaal:	1:250
Datum:	02-10-2023

Bijlage 4: Boorbeschrijvingen

Bijlage 4: Boorbeschrijvingen

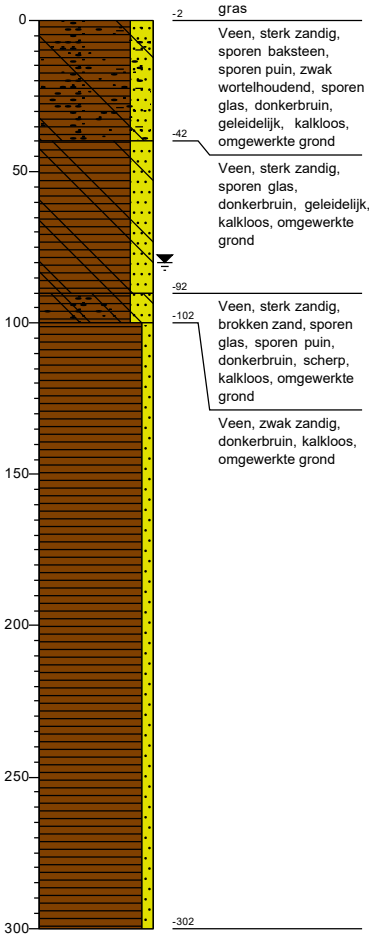
Boring: 1

Datum: 27-9-2023
X: 109530,19
Y: 474589,32
Hoogte (m NAP): -0.073



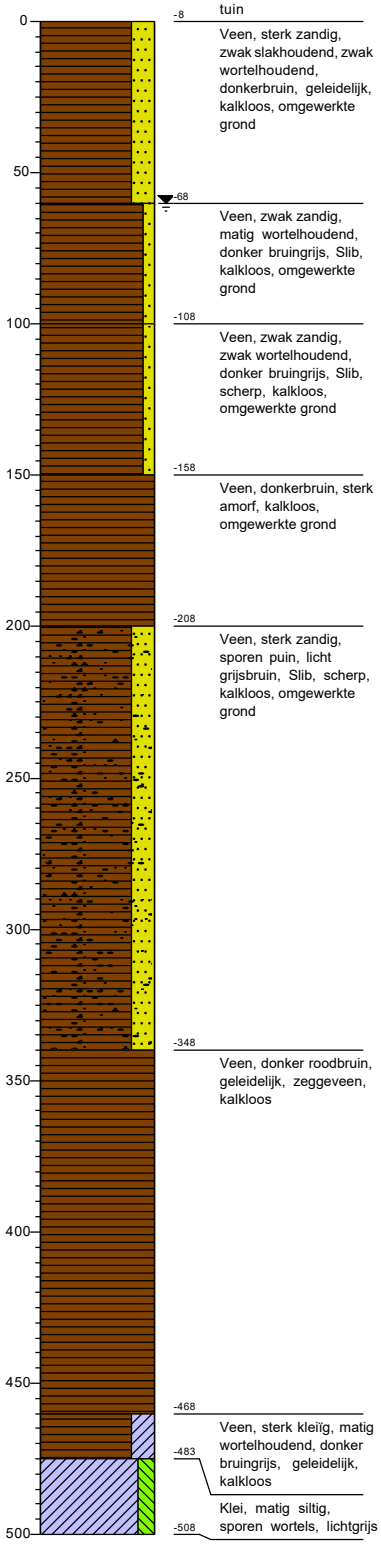
Boring: 2

Datum: 27-9-2023
X: 109525,86
Y: 474595,25
Hoogte (m NAP): -0.021



Boring: 3

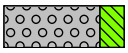
Datum: 27-9-2023
X: 109524,78
Y: 474600,54
Hoogte (m NAP): -0.082

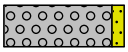


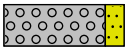
Projectcode: A4630-01
Projectnaam: Uiterweg 351-ws, Aalsmeer

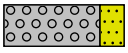
Legenda (conform NEN 5104)

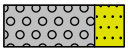
grind


Grind, siltig

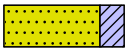

Grind, zwak zandig

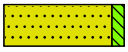

Grind, matig zandig


Grind, sterk zandig


Grind, uiterst zandig

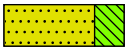
zand


Zand, kleïig


Zand, zwak siltig


Zand, matig siltig


Zand, sterk siltig


Zand, uiterst siltig

veen


Veen, mineraalarm

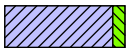

Veen, zwak kleïig

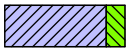

Veen, sterk kleïig


Veen, zwak zandig

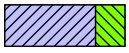

Veen, sterk zandig

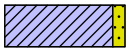
klei

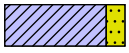

Klei, zwak siltig

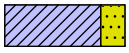

Klei, matig siltig


Klei, sterk siltig


Klei, uiterst siltig


Klei, zwak zandig


Klei, matig zandig

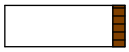

Klei, sterk zandig

leem

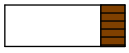

Leem, zwak zandig

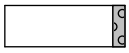

Leem, sterk zandig

overige toevoegingen

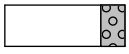

zwak humeus


matig humeus


sterk humeus


zwak grindig


matig grindig


sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

monsters

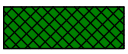

geroerd monster

ongeroerd monster

volumering

overig

- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand


slib


water

Legenda afkortingen Archeologische Boorbeschrijving (conform ASB 2008)

Percentages en Mediaan

Klasse	***Zandmediaan***
Uiterst fijn	63-105 µm
Zeer fijn	105-150 µm
Matig fijn	150-210 µm
Matig grof	210-300 µm
Zeer grof	300-420 µm
Uiterst grof	420-2000 µm

Nieuwvormingen
(1=spoor, 2=weinig, 3=veel)

Afkorting	***Nieuwvormingen***
FEC	IJzerconcreties
FFC	Fosfaatconcreties
FOV	Fosfaatvlekken
MNC	Mangaanconcreties
ROV	Roestvlekken
VIV	Vivianiet
VKZ	Verkiezeling
ZAV	Zandverkittingen

Bodemkundige interpretaties

Code	***Bodemkundige interpretaties***
BOD	Bodem
BOV	Bouwvoor
ESG	Esgrond
GLE	Gleyhorizont
HIN	Humusinspoeling
INH	Inspoelingshorizont
KAT	Katteklei
KBR	Klei, brokkelig
LOO	Loodzand
MOE	Moedermateriaal
OMG	Omgewerkte grond
OPG	Opgebrachte grond
OXR	Oxidatie-reductiegrens
POD	Podzol
RYP	Gerijpt
TKL	Top kalkloos
TRP	Terpaarde
UIT	Uitspoelingshorizont
VEN	Vegetatieniveau
VNG	Gelaagd vegetatieniveau
VRG	Vergraven

Bodemhorizont

Code	***Bodemhorizont***	***Omschrijving***
BHA	A-horizont	Minerale bovengrond
BHAB	AB-horizont	Overgangshorizont
BHAC	AC-horizont	Overgangshorizont
BHAE	AE-horizont	Overgangshorizont
BHB	B-horizont	Inspoelingshorizont
BHBC	BH-horizont	Overgangshorizont
BHC	C-horizont	Uitgangsmateriaal
BHE	E-horizont	Uitspoelingshorizont
BHEB	EB-horizont	Overgangshorizont
BHO	O-horizont	Strooisellaag
BHR	R-horizont	Vast gesteente

Sedimentaire karakteristiek, laaggrens

Afkorting	***Afmeting overgangszone***	***Klasse***
BDI	≥ 3,0 - < 10,0 cm	Basis diffuus
BGE	≥ 0,3 - < 3,0 cm	Basis geleidelijk
BSE	< 0,3 cm	Basis scherp

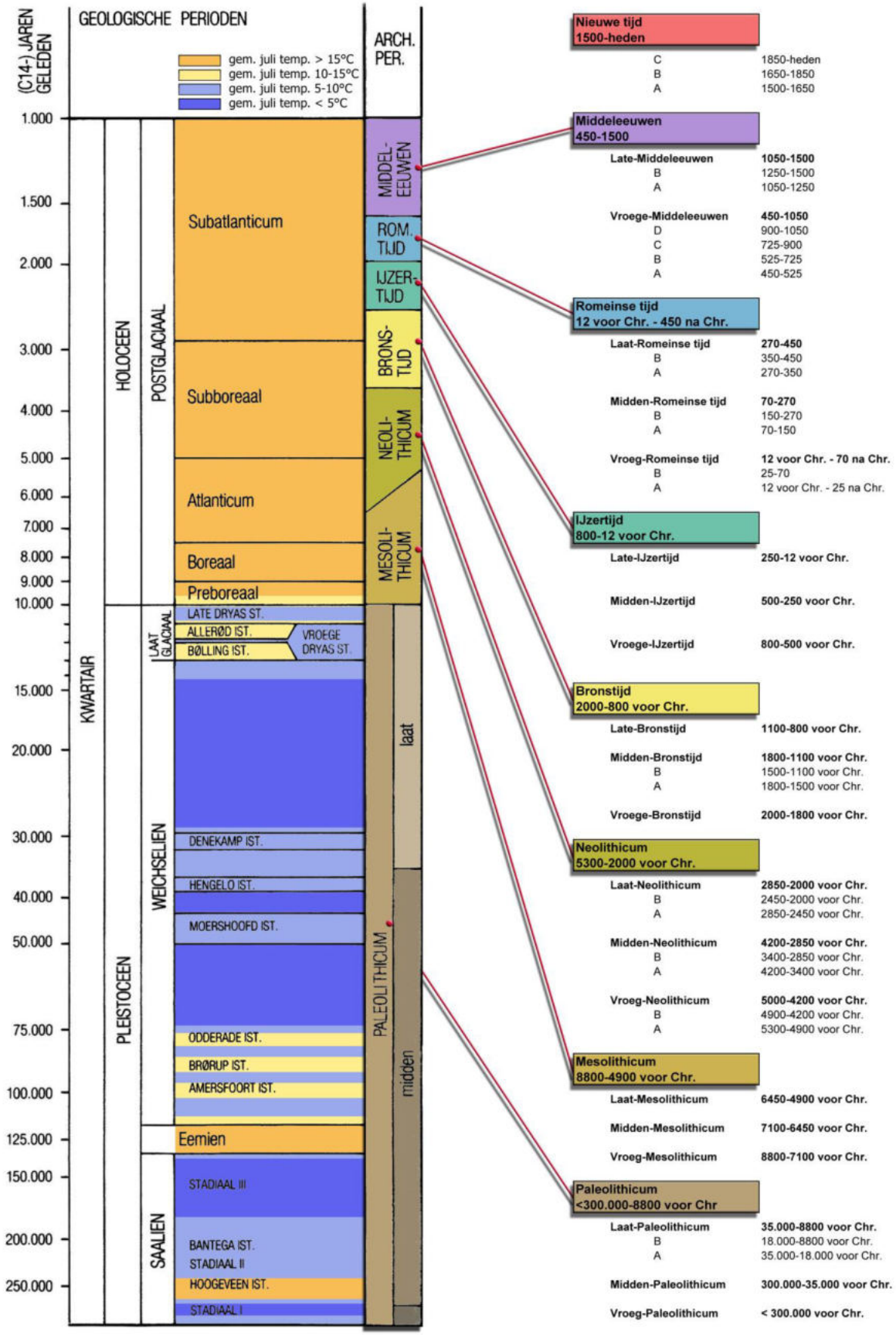
Kalkgehalte

Code	***Kalkgehalte***
CA1	Kalkloos
CA2	Kalkarm
CA3	kalkrijk

Archeologische indicatoren
(1=spoor, 2=weinig, 3=veel)

Code	***Omschrijving***
AWF	Aardewerkfragmenten
BST	Baksteen
GLS	Glas
HKB	Houtskoolbrokken
HKS	Houtskoolspikkels
MXX	Metaal
OXBO	Onverbrand bot
OXBV	Verbrand bot
SGK	Gebroken kwarts
SLA	Slakken/sintels
SVU	Vuursteen
SXX	Natuursteen
VKL	Verbrande klei
VSR	Visresten

Bijlage 5: Periodentabel



M+P | Onderdeel van Müller-BBM groep
Mensen met oplossingen

Rapport

Akoestisch onderzoek woonark Uiterweg 351 te Aalsmeer

M+P.APANN.23.03.1 | 22 december 2023

Colofon

Opdrachtnemer	M+P raadgevende ingenieurs BV
Opdrachtgever	Architektenburo R.J. Pannenkoek b.v. Hadleystraat 55 1431 SL AALSMEER
Opdrachtnummer	-
Titel	Akoestisch onderzoek woonark Uiterweg 351 te Aalsmeer
Rapportnummer	M+P.APANN.23.03.1
Revisie	0
Datum	22 december 2023
Aantal pagina's	38
Auteurs	R.L. Florentinus Ing R.A.O. Gijsel
Contactpersoon	Richard Florentinus | 0297-320651 | aalsmeer@mp.nl

M+P

Visserstraat 50 | 1431 GJ Aalsmeer
Wolfskamerweg 47 | 5262 ES Vught

www.mp.nl | onderdeel van de Müller-BBM groep | Lid NLingenieurs | ISO 9001 gecertificeerd

Copyright

© M+P raadgevende ingenieurs BV | Niets van deze rapportage mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan is overeengekomen tussen de opdrachtgever en M+P (DNR 2011 Artikel 46).

Samenvatting

In opdracht van architektenburo R.J. Pannekoek b.v. heeft M+P akoestisch onderzoek uitgevoerd in verband met het verplaatsen en vernieuwen van een woonark aan de Uiterweg 351 te Aalsmeer. De ligplaats van de woonark wordt 15 meter verplaatst.
Onderzocht is de geluidsbelasting op de woonark ten gevolge van de nabijgelegen bedrijvigheid, de Uiterweg en de geluidsbelasting ten gevolge van vliegverkeer op Schiphol.

Op basis van de bedrijfssituatie van de nabij gelegen bedrijven en de verkeersgegevens van de gemeente Aalsmeer is een rekenmodel opgesteld.

Uit de berekeningen blijkt dat ter plaatse geen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai.
Verder voldoet de geluidsbelasting vanwege de bedrijvigheid aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en aan de VNG richtwaarde stap 2 gemengd gebied, met uitzondering van avondperiode wanneer boten terugkeren naar de jachthaven De Konkel. Het maximaal optredende geluidsniveau bedraagt L_{max} = 70 dB(A).

De ligplaats bevind zich dichtbij de vaarroute van de boten van de jachthaven De Konkel zodat het onvermijdelijk is dat de voorbij varende boten een hoger geluidsniveau veroorzaken dan de standaard geluidsvoorwaarden uit het Activiteitenbesluit en richtwaarde van de VNG stap 2. In de bestaande situatie is de geluidsbelasting nagenoeg hetzelfde als in de nieuwe situatie omdat de woonark slechts 15 meter wordt verplaatst. Het is dan ook acceptabel om een hogere geluidsbelasting in de avondperiode toe te staan. In het Activiteitenbesluit artikel 2.17 is voor bestaande situaties een 5 dB hogere geluidsbelasting toegestaan. Er is dan ook nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.
Het is aan het bevoegd gezag hier een uitspraak over te doen.

De woonark ligt binnen het beperkingengebied LIB-4 van de luchthaven Schiphol. Omdat de woonark geen toename geeft van het aantal woningen in het gebied en in de huidige situatie al in het gebied ligt is het ons inziens toelaatbaar. Het is echter aan het bevoegd gezag dit te beoordelen.

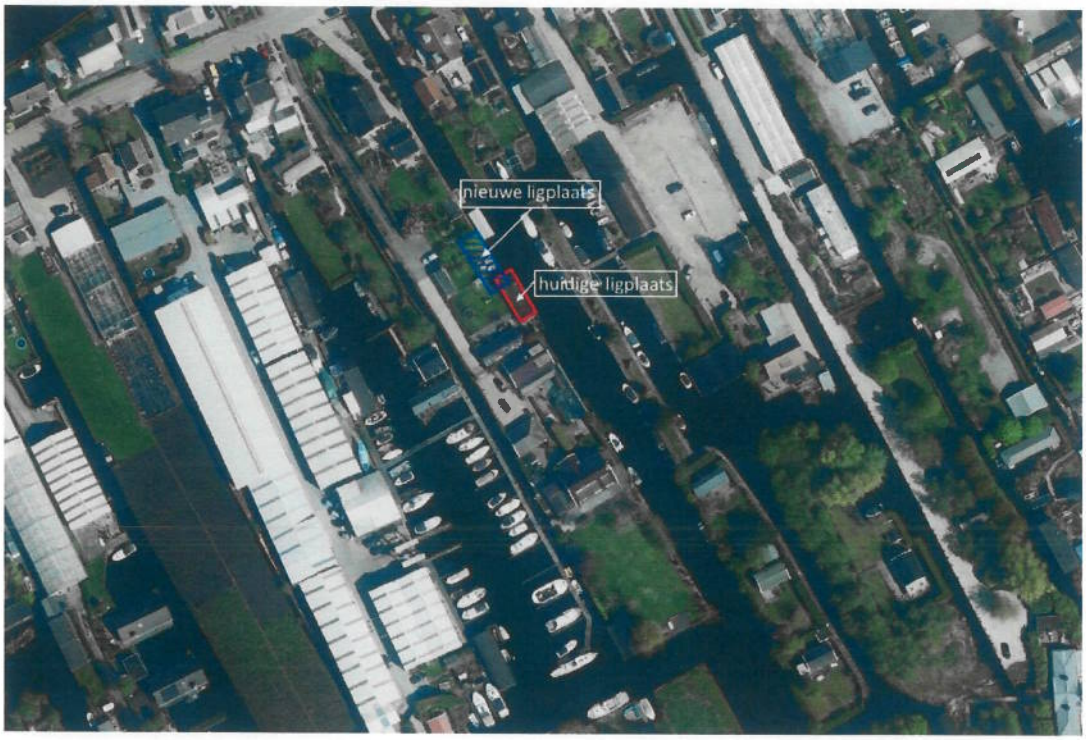
Inhoud

	Samenvatting	3
1	Inleiding	5
2	Geluidsmetingen	6
3	Bedrijvigheid	7
3.1	Jachthaven De Konkel	7
3.2	Jachtwerf Van der Zwaard B.V.	8
3.3	Mooren Boat Business	8
4	Geluidsvoorschriften bedrijvigheid	10
4.1	Toetsingskader goede ruimtelijke ordening	11
5	Wegverkeer	13
5.1	Wettelijk kader	13
5.2	Bepalingsmethode	13
6	Berekeningsresultaten	15
6.1	Bedrijvigheid	15
6.1.1	Jachthaven De Konkel	15
6.1.2	Jachtwerf van der Zwaard	16
6.1.3	Mooren Boat Business	18
6.2	Wegverkeer	19
6.3	Schiphol	20
bijlage A	Figuren	21
bijlage B	Modelgegevens bedrijvigheid en verkeerslawaai	26
bijlage C	Aangeleverde verkeersgegevens Uiterweg	29
bijlage D	Bijdrage analyse bedrijvigheid langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$	31
bijlage E	Overzicht maximaal optredende geluidsniveau L_{max}	35

1 Inleiding

In opdracht van architektenburo R.J. Pannekoek b.v. heeft M+P akoestisch onderzoek uitgevoerd in verband met het verplaatsen en vernieuwen van een woonark aan de Uiterweg 351 te Aalsmeer. Onderzocht is de geluidsbelasting op de ligplaats van de woonark ten gevolge van de nabijgelegen bedrijvigheid, de Uiterweg en de geluidsbelasting ten gevolge van Schiphol.

In de onderstaand figuur is de situatie weergegeven van de huidige ligplaats en de nieuwe ligplaats.



figuur 1 *Situatie ligplaats woonark*

2 Geluidsmetingen

Voor dit onderzoek zijn geen geluidsmetingen uitgevoerd. Op 18 december 2023 zijn de jachtwerf van der Zwaard B.V. en Mooren boat business bezocht. Tijdens dit bezoek waren er weinig activiteiten.
De gehanteerde geluidsvermogens zijn vastgesteld op basis van eerdere metingen van M+P bij soortgelijke inrichtingen.

Met Jachthaven De Konkel is telefonisch contact geweest. Uit het telefonisch gesprek is gebleken dat de enige activiteiten het af- en aanvaren van de bootjes zijn vanuit de ligplaats en de personenwagens van de recreanten.

3 Bedrijvigheid

In de directe omgeving van de te verplaatsen woonark zijn een drietal bedrijven aanwezig. In de volgende hoofstukken wordt de bedrijfssituatie per bedrijf gegeven. In figuur 2 zijn deze aangegeven.



figuur 2 *Situatie met de bedrijven*

3.1 Jachthaven De Konkel

Jachthaven De Konkel is gelegen aan de Uiterweg 343 ten oosten van de woonark.
Op de jachthaven zijn de relevante geluidsbronnen de af – en aanvarende plezierboten met buitenboordmotoren. Het af- en aanvaren van de bootjes vindt voornamelijk in de dagperiode plaats. Het betreft circa 40 boten. Een deel (ca. 10 stuks) van de boten die in de dagperiode zijn vertrokken komen na 19.00 uur terug. De recreanten komen met personenwagens die op het terrein worden geparkeerd. De jachthaven is niet voorzien van een bootlift of kraan.

In tabel I is een overzicht gegeven van de relevante geluidsbronnen met hun bedrijfsduur en hun geluidsvermogen.

tabel I *overzicht relevante geluidsbronnen jachthaven De Konkel*

nr.	bron	Geluidsvermogen in dB(A)		bedrijfsduur in tijd / aantal bewegingen		
		L_{WAeq}	L_{WAmax}	dag	avond	nacht
101-102	Varen plezierboten	95	98	40 stuks	10 stuks	--
103	Personenwagens	90	98	45 stuks	12 stuks	--

In Bijlage B zijn de uitgebreide brongegevens weergegeven.

3.2 Jachtwerf Van der Zwaard B.V.

Jachtwerf Van der Zwaard is gelegen aan de Uiterweg 363. Op het terrein van de jachtwerf vindt voornamelijk zomer- en winterstalling plaats van plezierboten. De jachtwerf heeft meerdere loodsen (ca. 3000 m^2) voor het stallen van de plezierboten. In de loodsen kunnen de eigenaren van de boten licht onderhoud plegen. Dit onderhoud beperkt zich tot schuur- en schilderwerkzaamheden. De geluidsuitstraling van de loodsen is akoestisch niet relevant. De haven beschikt over 50 ligplaatsen. Verder beschikt de jachtwerf over een elektrische botenlift om de boten in en uit het water te tillen. Deze is akoestisch niet relevant. Gedurende het vaarseizoen parkeren de bezoekers hun personenwagen in één van de loodsen en naast de loodsen.

In tabel I is een overzicht gegeven van de relevante geluidsbronnen met hun bedrijfsduur en hun geluidsvermogen.

tabel II *overzicht relevante geluidsbronnen jachtwerf Van der Zwaard*

nr.	bron	Geluidsvermogen in dB(A)		bedrijfsduur in tijd / aantal bewegingen		
		L_{WAeq}	L_{WAmax}	dag	avond	nacht
1	Varen plezierboten	95	98	50 stuks	--	--
2-3	Personenwagens bezoekers	90	98	50 stuks	--	--
4	Personenwagens personeel	90	98	5 stuks	--	--

In Bijlage B zijn de uitgebreide brongegevens weergegeven.

3.3 Mooren Boat Business

Mooren Boat Business is gelegen aan de Uiterweg 363A en is gevestigd op het terrein van jachtwerf Van der Zwaard. Het betreft een gespecialiseerd bedrijf voor technische voorzieningen aan (plezier)boten. Dit kan zijn het inbouwen, reparatie, revisie en onderhoud van scheepsdiesel, benzinemotoren en keerkoppelingen, inbouwen van boegschroeven en hekschroeven, schroefreparatie, aluminiumramen en ankerlieren. Het bedrijf heeft een kleine werkplaats, onderdelenmagazijn en een overkapping waar lichte werkzaamheden plaatsvinden aan boten. De werkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats. De relevante geluidsbronnen zijn het

schuren van de romp van bootjes en het af- en aanrijden met de bestelbus om naar klanten te gaan.

In tabel I is een overzicht gegeven van de relevante geluidsbronnen met hun bedrijfsduur en hun geluidsvermogen.

tabel III *overzicht relevante geluidsbronnen jachtwerf Van der Zwaard*

nr.	bron	Geluidsvermogen in dB(A)		bedrijfsduur in tijd / aantal bewegingen		
		L_{WAeq}	L_{WAmax}	dag	avond	nacht
201	bestelbus	96	105	5 stuks	--	--
202-203	slijpwerkzaamheden	105	109	1 uur	--	--

In Bijlage B zijn de uitgebreide brongegevens weergegeven.

4 Geluidsvoorschriften bedrijvigheid

Er is vanuit gegaan dat de inrichtingen onder het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer) vallen. Hierin zijn onder andere de onderstaande grenswaarden gegeven:

Artikel 2.17

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax}, veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:

   a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

   b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus L_{Amax} niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;
   c. de in tabel 2.17a aangegeven waarden binnen in- of aanpandige gevoelige gebouwen niet gelden indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen;
   d. de in tabel 2.17a aangegeven waarden op de gevel ook gelden bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein, met dien verstande dat de waarden in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, slechts gelden voor zover deze ligplaatsen als zodanig zijn bestemd op of na 1 juli 2012 en niet daarvoor in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen;
   e. de in tabel 2.17a aangegeven waarden op de gevel, vermeerderd met 5 dB(A), ook gelden op de grens van het terrein in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, voor zover deze ligplaatsen:
      1°. als zodanig zijn bestemd voor 1 juli 2012, of
      2°. voor 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen en voor 1 juli 2022 als zodanig zijn bestemd;
   f. de waarden in in- en aanpandige gevoelige gebouwen slechts gelden in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten; en
   g. de in tabel 2.17a aangegeven waarden niet gelden op gevoelige objecten die zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein.

4.1 Toetsingskader goede ruimtelijke ordening

Als toetsingskader worden de waarden gehanteerd uit het VNG handreiking Bedrijven en milieuzonering (editie 2009).

In de onderstaande tabel is voor de relevante inrichting de grootste afstand voor hinder gegeven. De afstand heeft betrekking op de geluidswaarden voor gemengd gebied.

naam	vergunning	omschrijving	afstand geluid	SBI-2009	categorie
gemengd gebied jachthavens					
Jachthavens met diverse voorzieningen	Activiteitenbesluit	groothandel	30 meter	932	3.1
gemengd gebied Mooren Boat Business					
Reparatie en onderhoud van sport- en recreatievaartuigen	Activiteitenbesluit	reparatiebedrijf	30 meter	3315	3.1

Voor de toetsing wordt uitgegaan van gemengd gebied.

Geluid
Het toetsingskader voor geluid bestaat uit vier stappen waarbij per stap de geluidsbelasting groter wordt en daarmee de onderzoeks- en motiveringsplicht.

Stap 1
Indien de richtafstand (zie de lijsten in bijlage 1) voor het aspect geluid niet wordt overschreden kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: buitenplanse inpassing is mogelijk.
NB: voor de afstand tot gemengd gebied mag rekening gehouden worden met de vermindering van één afstandstap, zie paragraaf 2.1 onderdeel omgevingstypen (bijvoorbeeld: richtafstand tot gemengd gebied voor categorie 3.2 is 50 meter in plaats van 100 meter).

Stap 2 Vanaf deze stap is een geluidonderzoek noodzakelijk
Indien stap 1 niet toereikend is:

- Bij een geluidsbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype rustige woonwijk van maximaal:
  - 45 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
  - 65 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
  - 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking en;
- Bij een geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied van maximaal:
  - 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
  - 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
  - 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking;

buitenplanse inpassing is mogelijk.

Stap 3 Indien stap 2 niet toereikend is:

- Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype rustige woonwijk van maximaal:
  - 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau.
  - 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
  - 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking en;

- Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied van maximaal:
    - 55 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
    - 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden) exclusief piekgeluiden door aan- en afrijden verkeer;
    - 65 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking;

is buitenplanse inpassing mogelijk. Het bevoegd gezag dient echter te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken. Het bevoegd gezag kan daarbij gebruik maken van gemeentelijk geluidbeleid, Indien de te verwachten geluidbelasting voldoet aan de in dat gemeentelijk geluidbeleid vastgestelde grenswaarden voor het betreffende gebied.

Stap 4
Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in slap 3 zal buitenplanse inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

5 Wegverkeer

Ter plaatse van de Uiterweg 351 te Aalsmeer wordt een woonark verplaatst. Deze woonark komt dichter bij de Uiterweg te liggen dan voorheen. De ligplaats van een woonark is in de Wet Geluidhinder aangeduid als een geluidsgevoelig gebied. Daarom moet bij een bestemmingsplanwijziging, waar hier sprake van is, gekeken worden naar de geluidsbelasting. In dit rapport is de geluidsbelasting onderzocht ten gevolge van wegverkeer over de Uiterweg. Dit is een weg met een wettelijke maximaal toegestane rijsnelheid van 50 km/u.

5.1 Wettelijk kader

De regelgeving voor wegverkeerslawaai, met uitzondering voor Rijkswegen, is vastgelegd in de *Wet geluidhinder*. In artikel 74 van de *Wgh* is bepaald dat een weg een zone heeft die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg:

a. in stedelijk gebied:
1°. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken of een of twee sporen: 200 meter;
2°. voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken of drie of meer sporen: 350 meter;

Voor onderstaande wegen is een uitzondering gemaakt. Deze wegen hebben geen geluidszone. het betreffen dan een weg:

a. die gelegen is binnen een als woonerf aangeduid gebied, of
b. waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

Binnen de geluidszone dient de geluidsbelasting te worden getoetst aan de voorkeursgrenswaarde.

Het genoemde is van toepassing voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen. Welke gebouwen en terreinen hieronder vallen is aangewezen in het Besluit geluidhinder.
Als geluidsgevoelig terrein is aangewezen:
- woonwagenstandplaatsen;
- ligplaatsen voor woonschepen.

De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in L_{den} [dB]. Dit is een dosismaat voor het gewogen gemiddelde geluidsniveau per etmaal. De voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaai bij ligplaatsen voor woonschepen bedraagt L_{den} = 48 dB.

Toetsing aan de voorkeursgrenswaarde vindt plaats per weg. Alvorens de berekende geluidsbelasting wordt getoetst aan de voorkeursgrenswaarde mag, conform artikel art. 110g *Wgh*, een correctie worden toegepast van 5 dB.

5.2 Bepalingsmethode

De geluidsbelastingsberekeningen zijn, per weg, uitgevoerd volgens de standaard rekenmethode II van het *Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012*.

Bij de berekeningen is uitgegaan van gegevens inzake:
- de verkeersintensiteiten, onderverdeeld naar lichte, middelzware en zware motorvoertuigen;
- de rijsnelheden;
- het type wegdek;

- de weghoogte en het wegprofiel.

Voorts is rekening gehouden met:
- de afstand tussen de weg en de ligplaats;
- de aanwezigheid van groenstroken in verband met bodemdemping;
- reflecties afkomstig van tegenoverliggende bebouwing.

Getoetst wordt op de woonark ligplaats.

Voor de wettelijke toetsing is de weg genoemd in tabel I onderzocht.

tabel I *relevante wegen*

weg	zonering	maximale zonebreedte [m]	maximale snelheid [km/u]*
Uiterweg	binnenstedelijk	200	50

* het betreft hier de maximum representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen

De aangehouden verkeersintensiteiten zijn opgeven door de gemeente Amstelveen/Aalsmeer. Deze opgave is opgenomen in Bijlage C In tabel II zijn de aangehouden verkeersintensiteiten weergegeven voor 2033. De vermelde etmaalintensiteiten betreffen het jaargemiddelde voor de weekdag waarbij de toename van 2030 naar 2033 is berekend met jaarlijkse toename van 1% volgens opgave van de gemeente.

tabel II *geprognosticeerde etmaalintensiteiten en uurintensiteiten voor het peiljaar 2033*

wegvak	etmaal-intensiteit	dag	avond	nacht
Uiterweg	468	6,67 %	3,75 %	0,63 %

6 Berekeningsresultaten

6.1 Bedrijvigheid

Op basis van de hiervoor weergegeven representatieve bedrijfssituatie van de drie bedrijven en de bijbehorende bronvermogens en bedrijfsduren, is een rekenmodel opgesteld conform methode II van de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (HMRI-II.8 uitgave 1999). De rekenpunten zijn weergegeven in figuur 4 tot en met 6 van Bijlage A.

6.1.1 Jachthaven De Konkel

In tabel III zijn de berekende immissieniveaus weergegeven voor de genoemde rekenpunten. Er is gerekend op 1,5 en 4,5 meter hoogte.

tabel III *langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A)			etmaalwaarde L_{etmaal} in dB(A)
			dag	avond	nacht	berekend
1_A	woonark noord	1,50	27,7	24,6	--	29,6
1_B	woonark noord	4,50	29,4	26,5	--	31,5
2_A	woonark oost 1	1,50	45,6	41,9	--	46,9
2_B	woonark oost 1	4,50	45,7	42,1	--	47,1
3_A	woonark oost 2	1,50	48,0	44,4	--	49,4
3_B	woonark oost 2	4,50	47,9	44,3	--	49,3
4_A	woonark zuid 2	1,50	45,7	42,0	--	47,0
4_B	woonark zuid 2	4,50	46,0	42,4	--	47,4
5_A	woonark west 1	1,50	32,5	28,9	--	33,9
5_B	woonark west 1	4,50	34,0	30,4	--	35,4
6_A	woonark west 2	1,50	30,0	26,5	--	31,5
6_B	woonark west 2	4,50	29,3	25,7	--	30,7
Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde			50	45	40	50

Uit tabel III blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van jachthaven De Konkel bij de woonark op de nieuwe locatie maximaal $L_{Ar,LT}$ = 48/44/-- dB(A) bedraagt in respectievelijk de dag/avond/nachtperiode. Hiermee wordt voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. In het kader van de ruimtelijke ordening blijkt dat aan de richtwaarden van stap 2 kan worden voldaan.
In Bijlage D is de bijdrage analyse gegeven op de meest relevante rekenpunten.

In tabel IV is een overzicht gegeven van de maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ bij de woonark. Deze geluidsniveaus zijn berekend met de waarden in de kolom L_{WAmax} uit tabel I.

tabel IV *maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ in dB(A)		
			dag	avond	nacht
1_A	woonark noordgevel	1,50	49,8	49,8	--
1_B	woonark noordgevel	4,50	50,5	50,5	--
2_A	woonark oostgevel 1	1,50	69,6	69,6	--
2_B	woonark oostgevel 1	4,50	68,9	68,9	--
3_A	woonark oostgevel 2	1,50	70,0	70,0	--
3_B	woonark oostgevel 2	4,50	69,3	69,3	--
4_A	woonark zuidgevel 2	1,50	68,1	68,1	--
4_B	woonark zuidgevel 2	4,50	67,6	67,6	--
5_A	woonark westgevel 1	1,50	51,1	51,1	--
5_B	woonark westgevel 1	4,50	52,0	52,0	--
6_A	woonark westgevel 2	1,50	52,5	52,5	--
6_B	woonark westgevel 2	4,50	47,6	47,6	--
	Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde		70	65	60

Uit tabel IV blijkt dat het maximaal optredende geluidsniveau door jachthaven De Konkel bij de nieuwe ligplaats maximaal $L_{A,max}$ = 70/70/-- dB(A) bedraagt voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.
Hiermee wordt in de avondperiode niet voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en ook niet aan de richtwaarde van de VNG voor stap 2.
In Bijlage E is een overzicht gegeven van het maximaal optredende geluidsniveau op de meest relevante rekenpunten.

De ligplaats bevind zich dichtbij de vaarroute van de boten van de jachthaven De Konkel zodat het onvermijdelijk is dat de voorbij varende boten een hoger geluidsniveau veroorzaken dan de standaard geluidsvoorwaarden uit het Activiteitenbesluit en de richtwaarde van de VNG stap 2. In de bestaande situatie is de geluidsbelasting nagenoeg hetzelfde als in de nieuwe situatie omdat de woonark slechts 15 meter wordt verplaatst. Het is ons inziens acceptabel om een hogere geluidsbelasting in de avondperiode toe te staan. In het Activiteitenbesluit artikel 2.17 is voor bestaande situaties een 5 dB hogere geluidsbelasting toegestaan. Er is dan ook nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.
Het is aan het bevoegd gezag hier een uitspraak over te doen.

6.1.2 Jachtwerf van der Zwaard

In tabel V zijn de berekende immissieniveaus weergegeven voor de genoemde rekenpunten. Er is gerekend op 1,5 en 4,5 meter hoogte.

tabel V *langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A)			etmaalwaarde L_{etmaal} in dB(A)
			dag	avond	nacht	berekend
1_A	woonark noord	1,50	29,6	--	--	29,6
1_B	woonark noord	4,50	32,3	--	--	32,3
2_A	woonark oost 1	1,50	24,0	--	--	24,0
2_B	woonark oost 1	4,50	21,6	--	--	21,6
3_A	woonark oost 2	1,50	24,6	--	--	24,6
3_B	woonark oost 2	4,50	24,6	--	--	24,6
4_A	woonark zuid 2	1,50	35,7	--	--	35,7
4_B	woonark zuid 2	4,50	37,8	--	--	37,8
5_A	woonark west 1	1,50	36,1	--	--	36,1
5_B	woonark west 1	4,50	38,8	--	--	38,8
6_A	woonark west 2	1,50	34,4	--	--	34,4
6_B	woonark west 2	4,50	37,5	--	--	37,5
Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde			50	45	40	50

Uit tabel III blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van Van der Zwaard bij de woonark op de nieuwe locatie maximaal $L_{Ar,LT}$ = 39/--/-- dB(A) bedraagt in respectievelijk de dag/avond/nachtperiode. Hiermee wordt voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. In het kader van de ruimtelijke ordening blijkt dat aan de richtwaarden van stap 2 kan worden voldaan.
In Bijlage D is de bijdrage analyse gegeven op de meest relevante rekenpunten.

In tabel VI is een overzicht gegeven van de maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ bij de woonark. Deze geluidsniveaus zijn berekend met de waarden in de kolom L_{WAmax} uit tabel II.

tabel VI *maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ in dB(A)		
			dag	avond	nacht
1_A	woonark noordgevel	1,50	48,6	--	--
1_B	woonark noordgevel	4,50	51,2	--	--
2_A	woonark oostgevel 1	1,50	41,0	--	--
2_B	woonark oostgevel 1	4,50	35,6	--	--
3_A	woonark oostgevel 2	1,50	41,7	--	--
3_B	woonark oostgevel 2	4,50	40,0	--	--
4_A	woonark zuidgevel 2	1,50	51,1	--	--

nr.	immissiepunt	hoogte	maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ in dB(A)		
			dag	avond	nacht
4_B	woonark zuidgevel 2	4,50	54,3	--	--
5_A	woonark westgevel 1	1,50	50,7	--	--
5_B	woonark westgevel 1	4,50	54,8	--	--
6_A	woonark westgevel 2	1,50	48,9	--	--
6_B	woonark westgevel 2	4,50	51,7	--	--
	Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde		70	65	60

Uit tabel VI blijkt dat het maximaal optredende geluidsniveau door jachthaven De Konkel bij de nieuwe ligplaats $L_{A,max}$ = 55/--/-- dB(A) bedraagt voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.
Hiermee wordt voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en aan de richtwaarde van de VNG voor stap 2.
In Bijlage E is een overzicht gegeven van het maximaal optredende geluidsniveau op de meest relevante rekenpunten.

6.1.3 Mooren Boat Business

In tabel VII zijn de berekende immissieniveaus weergegeven voor de genoemde rekenpunten. Er is gerekend op 1,5 en 4,5 meter hoogte.

tabel VII *langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A)			etmaalwaarde L_{etmaal} in dB(A)
			dag	avond	nacht	berekend
1_A	woonark noordgevel	1,50	24,8	--	--	24,8
1_B	woonark noordgevel	4,50	27,3	--	--	27,3
2_A	woonark oostgevel 1	1,50	24,8	--	--	24,8
2_B	woonark oostgevel 1	4,50	13,4	--	--	13,4
3_A	woonark oostgevel 2	1,50	29,5	--	--	29,5
3_B	woonark oostgevel 2	4,50	17,1	--	--	17,1
4_A	woonark zuidgevel 2	1,50	31,2	--	--	31,2
4_B	woonark zuidgevel 2	4,50	35,4	--	--	35,4
5_A	woonark westgevel 1	1,50	32,9	--	--	32,9
5_B	woonark westgevel 1	4,50	35,3	--	--	35,3
6_A	woonark westgevel 2	1,50	30,8	--	--	30,8
6_B	woonark westgevel 2	4,50	43,4	--	--	43,4
	Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde		50	45	40	50

Uit tabel VIIblijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van Mooren Booat Busines bij de woonark op de nieuwe locatie maximaal $L_{Ar,LT}$ = 43/--/-- dB(A) bedraagt in respectievelijk de dag/avond/nachtperiode. Hiermee wordt voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. In het kader van de ruimtelijke ordening blijkt dat aan de richtwaarden van stap 2 kan worden voldaan.
In Bijlage D is de bijdrage analyse gegeven op de meest relevante rekenpunten.

In tabel VIII is een overzicht gegeven van de maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ bij de woonark. Deze geluidsniveaus zijn berekend met de waarden in de kolom L_{WAmax} uit tabel I.

tabel VIII *maximaal optredende geluidsniveaus $L_{A,max}$ op de woonark ligplaats*

nr.	immissiepunt	hoogte	maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ in dB(A)		
			dag	avond	nacht
1_A	woonark noordgevel	1,50	50,7	--	--
1_B	woonark noordgevel	4,50	53,6	--	--
2_A	woonark oostgevel 1	1,50	42,0	--	--
2_B	woonark oostgevel 1	4,50	37,2	--	--
3_A	woonark oostgevel 2	1,50	44,2	--	--
3_B	woonark oostgevel 2	4,50	37,9	--	--
4_A	woonark zuidgevel 2	1,50	46,8	--	--
4_B	woonark zuidgevel 2	4,50	49,0	--	--
5_A	woonark westgevel 1	1,50	51,1	--	--
5_B	woonark westgevel 1	4,50	53,5	--	--
6_A	woonark westgevel 2	1,50	51,1	--	--
6_B	woonark westgevel 2	4,50	57,8	--	--
	Grenswaarde Activiteitenbesluit / VNG richtwaarde		70	65	60

Uit tabel IV blijkt dat het maximaal optredende geluidsniveau door Mooren Boat Business bij de nieuwe ligplaats $L_{A,max}$ = 58/--/-- dB(A) bedraagt voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.
Hiermee wordt voldaan aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en aan de richtwaarde van de VNG voor stap 2.
In Bijlage E is een overzicht gegeven van het maximaal optredende geluidsniveau op de meest relevante rekenpunten.

6.2 Wegverkeer

In tabel IX is de geluidsbelasting vanwege de Uiterweg opgenomen. Bepaald is de geluidsbelasting op de rand van het geluidsgevoelige gebied op een waarneemhoogte van 1,5 en 4,5 meter.
Dit betreft de geluidsbelasting na wettelijke aftrek conform artikel 110g *Wgh* . Deze waarde wordt getoetst aan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is de waarde vet afgedrukt en onderstreept.

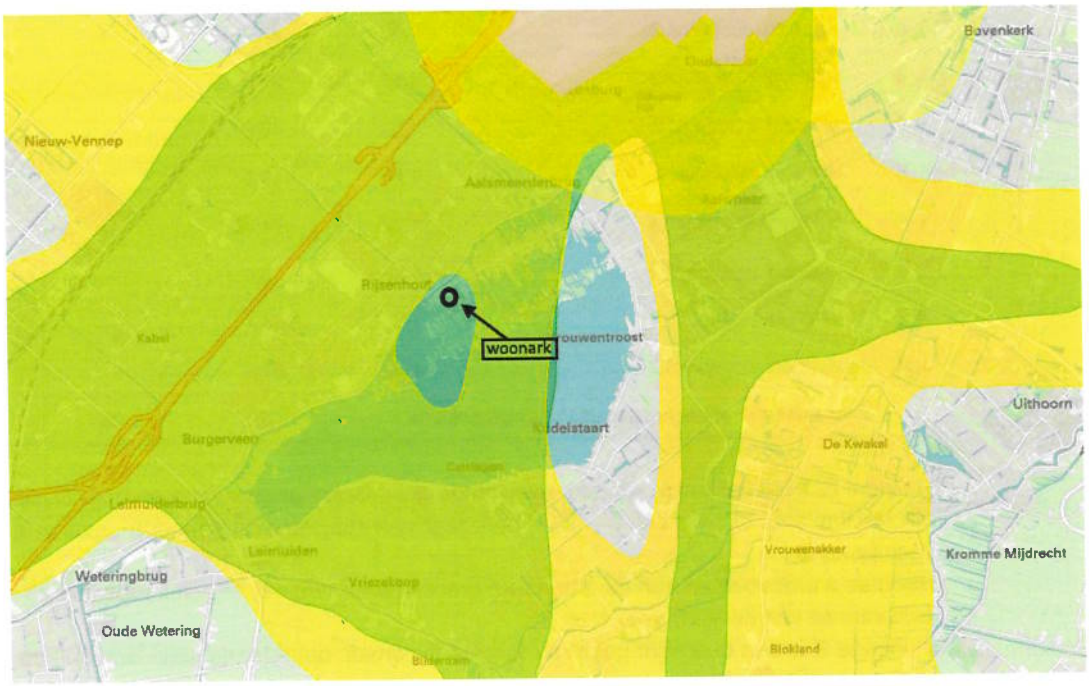
tabel IX *geluidsbelasting Uiterweg in L_{den} [dB] incl. aftrek art. 110g Wgh*

waarneempunt	waarneem-hoogte[m]	toetswaarde Uiterweg
Woonark Uiterweg 351	1,5	26
Woonark Uiterweg 351	4,5	29

Ter plaatse van de woonark is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai. Er hoeft geen hogere-grenswaarde worden verleend en er gelden geen aanvullende eisen met betrekking tot wegverkeerslawaai voor de woonark.

6.3 Schiphol

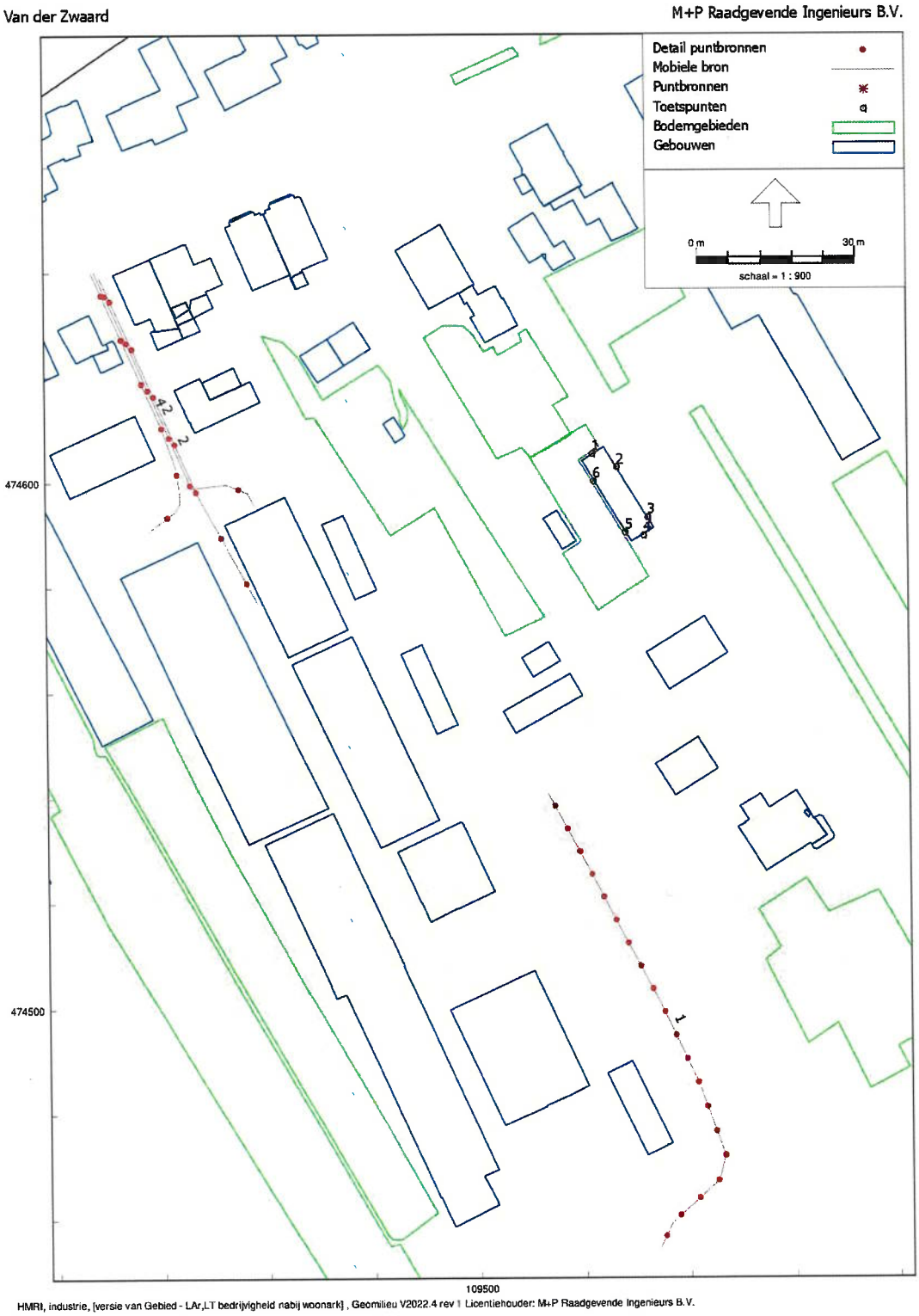
De woonark ligt binnen het beperkingengebied LIB-4 (blauw) van de luchthaven Schiphol. Een uitsnede van de kaart behorende bij het Luchthaven Indelingsbesluit is hieronder opgenomen. Omdat de woonark geen toename geeft van het aantal woningen in het gebied en in de huidige situatie al in het gebied ligt is het ons inziens toelaatbaar. Het is echter aan het bevoegd gezag dit te beoordelen.



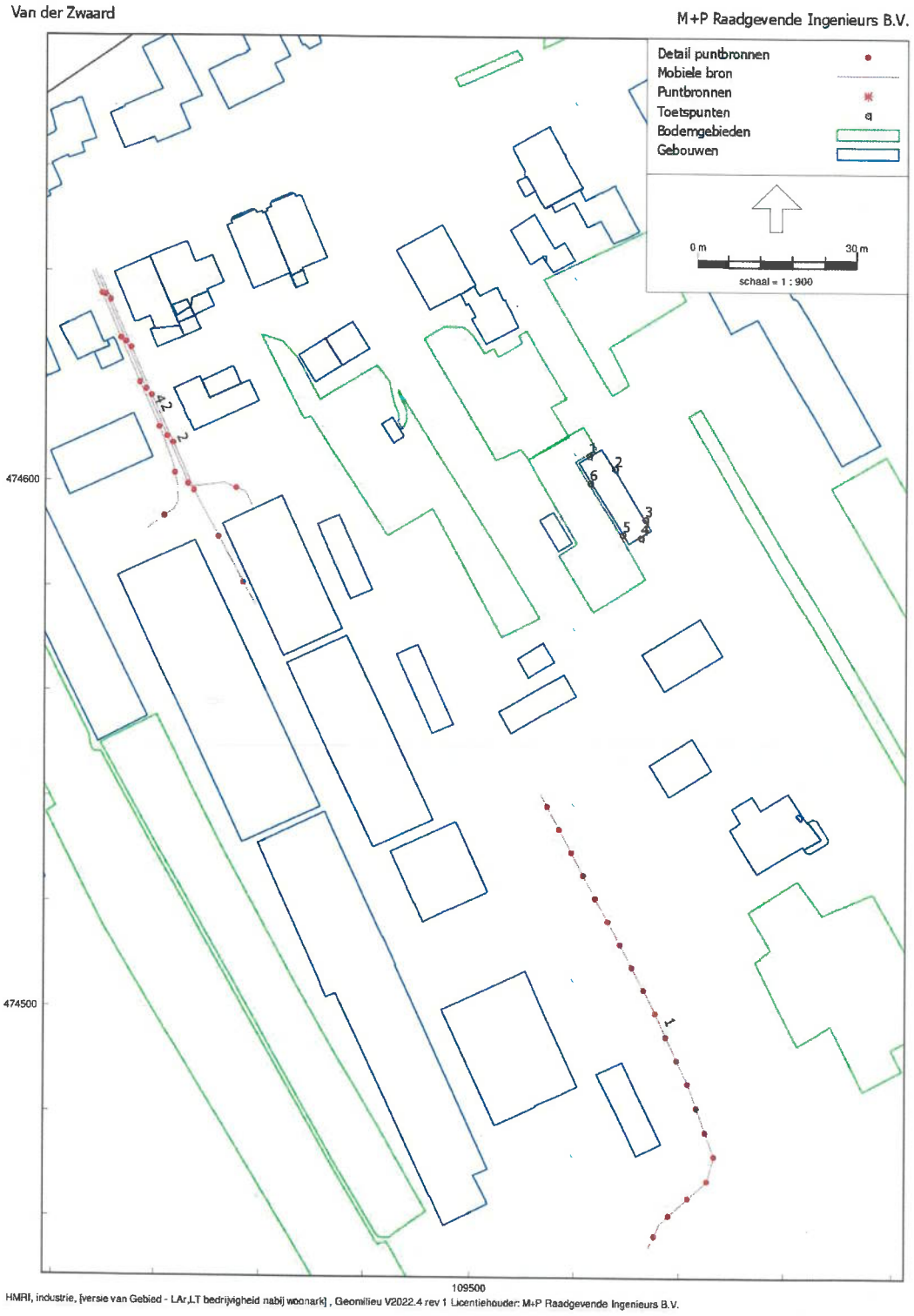
figuur 3 *Ligging t.o.v. LIB-contouren Schiphol (versie 2018)*

Bijlage A

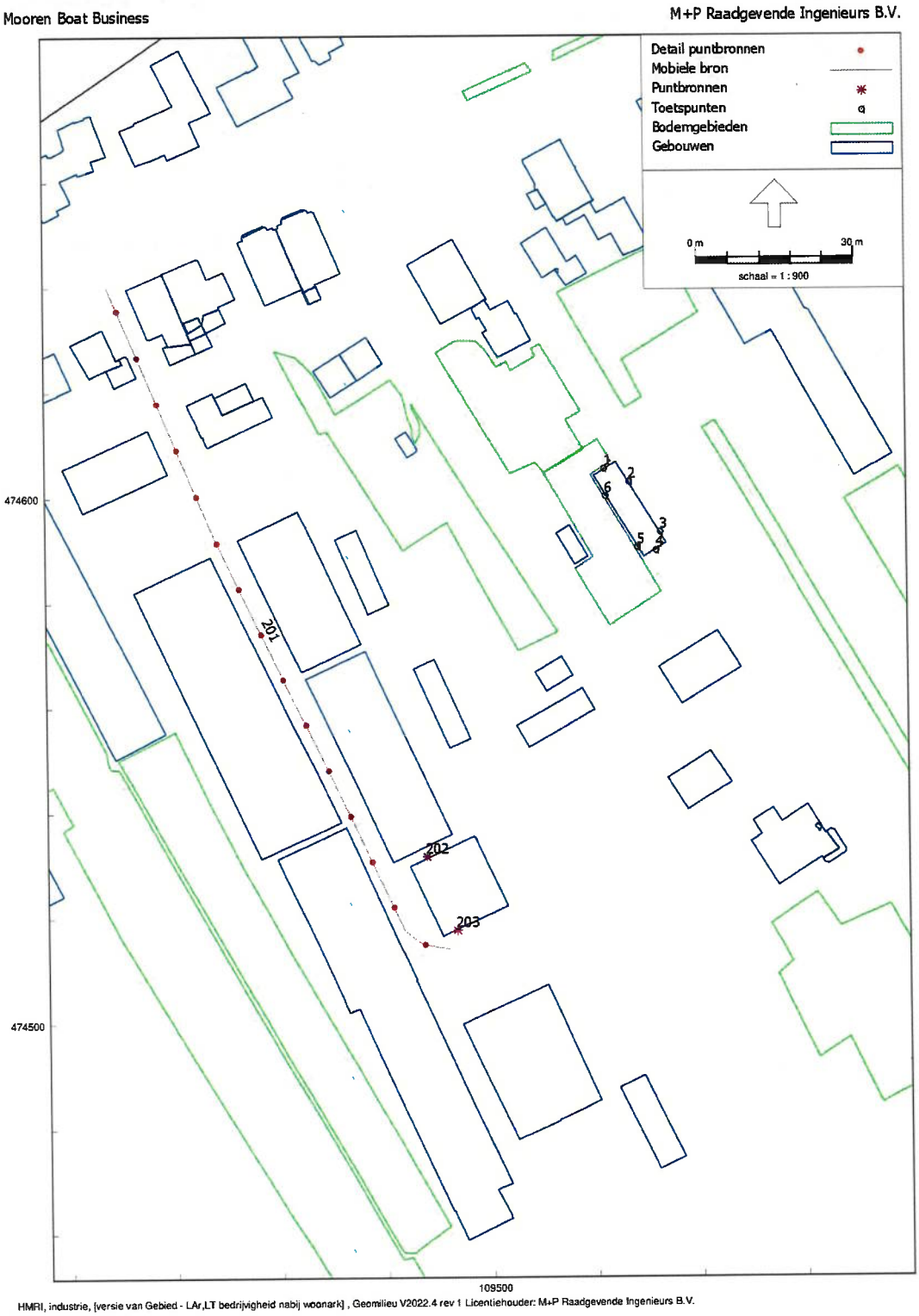
Figuren



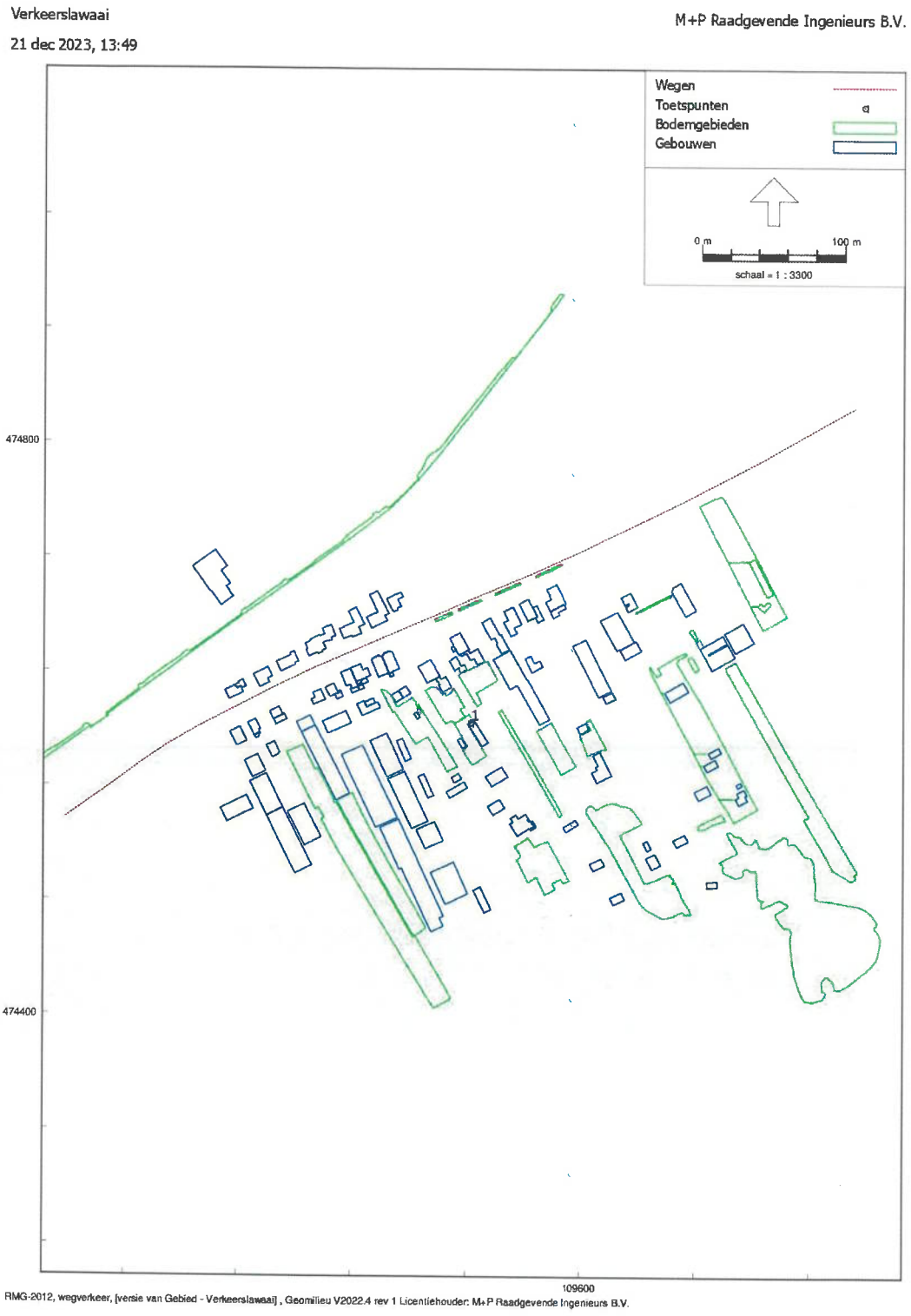
figuur 4 *Rekenmodel jachtwerf Van der Zwaard*



figuur 5 *Rekenmodel Mooren Boat Business is hetzelfde als figuur 4?*



figuur 6 *Rekenmodel Jachthaven De Konkel*



figuur 7 *Rekenmodel verkeerslawaai*

Bijlage B

Modelgegevens bedrijvigheid en verkeerslawaai

Lijst van puntbronnen L_{Aeq}

Naam	Omschr.	Groep	X	Y	Maaiveld	Hoogte	Type	Richt.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
202	slijpwerkzaamheden noord	Mooren	109487,96	474531,63	-0,33	2,68	Uitstr. gevel	0	360	46,8	50,8	56,5	65,1	78,5	83,3	100,1	101,7	98,1	105,0	10,8	--	--
203	slijpwerkzaamheden zuid	Mooren	109493,6	474517,57	-0,33	2,68	Uitstr. gevel	0	360	46,8	50,8	56,5	65,1	78,5	83,3	100,1	101,7	98,1	105,0	10,8	--	--

Lijst van puntbronnen L_{Amax}

Naam	Omschr.	Groep	X	Y	Maaiveld	Hoogte	Type	Richt.	Hoek	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
202	slijpwerkzaamheden noord	Mooren	109487,96	474531,63	-0,33	2,68	Uitstr. Gevel	0	360	50,8	54,8	60,5	66,1	82,5	87,3	104,1	105,7	102,1	109,0	10,8	--	--
203	slijpwerkzaamheden zuid	Mooren	109493,6	474517,57	-0,33	2,68	Uitstr. gevel	0	360	50,8	54,8	60,5	66,1	82,5	87,3	104,1	105,7	102,1	109,0	10,8	--	--

Lijst van mobiele bronnen

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	M-1	H-1	Gem.snelheid	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
1	varen plezierboten	Jachtwerf van der Zwaard	109513,5	474540,6	-0,5	0,5	5,0	100,0	--	--	55,0	63,0	78,0	86,0	93,0	87,0	81,0	80,0	73,0	95,1
2	personenwagens bezoekers	Jachtwerf van der Zwaard	109427,9	474640,0	-0,3	0,7	5,0	70,0	--	--	56,5	71,5	75,5	76,5	81,5	86,5	83,5	78,5	75,5	90,1
3	personenwagens van der Zwaard	Jachtwerf van der Zwaard	109427,4	474639,9	-0,3	0,7	5,0	10,0	--	--	56,5	71,5	75,5	76,5	81,5	86,5	83,5	78,5	75,5	90,1
4	personenwagens bezoekers	Jachtwerf van der Zwaard	109428,9	474639,0	-0,3	0,7	5,0	30,0	--	--	56,5	71,5	75,5	76,5	81,5	86,5	83,5	78,5	75,5	90,1
201	bestelbus Mooren Boat Business	Mooren Boat business	109427,9	474640,0	-0,3	0,7	5,0	10,0	--	--	62,1	70,1	81,2	88,1	88,7	87,8	89,1	89,5	80,7	96,0
101	varen plezierboten	Jachthaven De Konkel	109535,1	474606,2	-0,5	0,5	5,0	35,0	5,0	--	55,0	63,0	78,0	86,0	93,0	87,0	81,0	80,0	73,0	95,1
102	varen plezierboten	Jachthaven De Konkel	109564,0	474592,3	-0,5	0,5	5,0	35,0	5,0	--	55,0	63,0	78,0	86,0	93,0	87,0	81,0	80,0	73,0	95,1
103	personenwagens	Jachthaven De Konkel	109531,3	474691,3	-0,3	0,7	5,0	45,0	12,0	--	56,5	71,5	75,5	76,5	81,5	86,5	83,5	78,5	75,5	90,1

Lijst van mobiele bronnen L_{Amax}

Naam	Omschr.	Groep	X-1	Y-1	M-1	H-1	Gem.snelheid	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
1	varen plezierboten	Jachtwerf van der Zwaard	109513,5	474540,6	-0,5	0,5	5,0	100,0	--	--	58,0	66,0	81,0	89,0	96,0	90,0	84,0	83,0	76,0	98,1
2	personenwagens bezoekers	Jachtwerf van der Zwaard	109427,9	474640,0	-0,3	0,7	5,0	70,0	--	--	64,5	79,5	83,5	84,5	89,5	94,5	91,5	86,5	83,5	98,1
3	personenwagens van der Zwaard	Jachtwerf van der Zwaard	109427,4	474639,9	-0,3	0,7	5,0	10,0	--	--	64,5	79,5	83,5	84,5	89,5	94,5	91,5	86,5	83,5	98,1
4	personenwagens bezoekers	Jachtwerf van der Zwaard	109428,9	474639,0	-0,3	0,7	5,0	30,0	--	--	64,5	79,5	83,5	84,5	89,5	94,5	91,5	86,5	83,5	98,1
201	bestelbus Mooren Boat Business	Mooren Boat business	109427,9	474640,0	-0,3	0,7	5,0	10,0	--	--	67,1	75,1	86,2	93,1	93,7	92,8	94,1	94,5	85,7	101,0
101	varen plezierboten	Jachthaven De Konkel	109535,1	474606,2	-0,5	0,5	5,0	35,0	5,0	--	58,0	66,0	81,0	89,0	96,0	90,0	84,0	83,0	76,0	98,1
102	varen plezierboten	Jachthaven De Konkel	109564,0	474592,3	-0,5	0,5	5,0	35,0	5,0	--	58,0	66,0	81,0	89,0	96,0	90,0	84,0	83,0	76,0	98,1
103	personenwagens	Jachthaven De Konkel	109531,3	474691,3	-0,3	0,7	5,0	45,0	12,0	--	64,5	79,5	83,5	84,5	89,5	94,5	91,5	86,5	83,5	98,1

Lijst van ontvangerpunten

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Gevel	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
1	woonark noord	109522,31	474605,30	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--
2	woonark oost 1	109527,09	474602,82	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--
3	woonark oost 2	109532,94	474593,26	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--
4	woonark zuid 2	109532,14	474589,78	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--
5	woonark west 1	109528,61	474590,39	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--
6	woonark west 2	109522,55	474600,11	-0,50	Ja	1,50	4,50	--	--	--	--

Verkeerslawaai

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Lengte	Wegdek	Totaal aantal	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)
1	Uiterweg	109237,56	474537,45	109789,81	474825,77	624,33	Referentiewegdek	468,27	96,50	96,50	96,50	--	2,98	2,98	2,98	--	0,53	0,53	0,53	--

Bijlage C

Aangeleverde verkeersgegevens Uiterweg

Dag Richard,

Hierbij de gegevens van de Uiterweg. Als er nog vragen zijn hoor ik het graag!

Verkeersintensiteiten ten behoeve van het geluidsonderzoek Uiterweg te Aalsmeer.

De intensiteiten hieronder betreffen mvt./etmaal op werkdagbasis.
Gebruikte software: OmniTRANS Next Analytics Noord-Holland Zuid 3.2
Gebruikt model: 2030: NZH3.2 2030TH

De intensiteiten zijn gecorrigeerd op basis van geplande ontwikkelingen en afgerond op honderdtallen.
Voor cijfers van planjaren na 2030 kan gebruik gemaakt worden van een correctiefactor van 1% per jaar.

Etmaalverdeling: 7-19u – 19-23u – 23-7u: 80% - 15% - 5%
Verhouding weekdag/werkdag: 0,9
Verdeling middelzwaar - zwaar: 85% - 15%

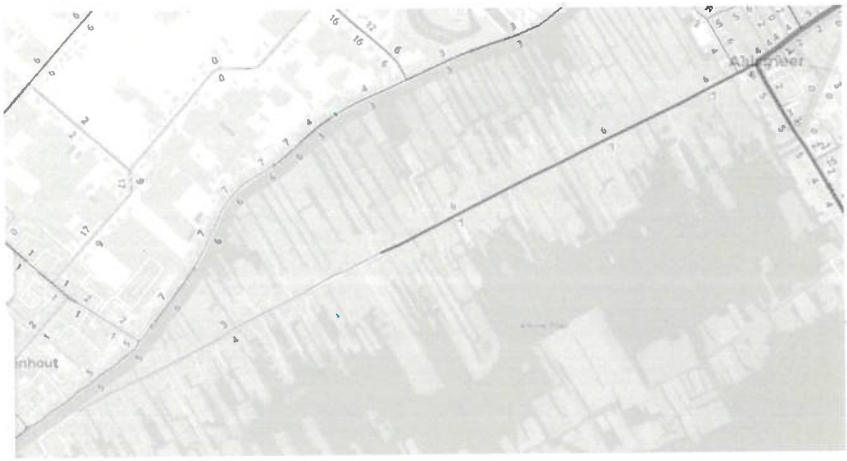
Maximum snelheden:
50 km/u: Uiterweg

Verhardingstype: graag contact opnemen met j.witteman@amsteveen.nl

mvt/etmaal:



Percentage vrachtverkeer:



Bijlage D

Bijdrage analyse bedrijvigheid langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
3_A	**woonark oost 2**	**1,50**	**48,0**	**44,4**	**--**	**49,4**
101	varen plezierboten		47,8	44,1	--	49,1
102	varen plezierboten		35,0	31,3	--	36,3
103	personenwagens		24,8	23,8	--	28,8

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
3_B	**woonark oost 2**	**4,50**	**47,9**	**44,3**	**--**	**49,3**
101	varen plezierboten		47,5	43,8	--	48,8
102	varen plezierboten		37,1	33,5	--	38,5
103	personenwagens		28,2	27,2	--	32,2

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
5_B	woonark west 1	**4,50**	**38,8**	--	--	**38,8**
1	varen plezierboten		38,4	--	--	38,4
2	personenwagens bezoekers		26,9	--	--	26,9
4	personenwagens bezoekers		21,3	--	--	21,3
3	personenwagens van der Zwaard		18,1	--	--	18,1

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
4_B	**woonark zuid 2**	**4,50**	**37,8**	--	--	**37,8**
1	varen plezierboten		37,8	--	--	37,8
2	personenwagens bezoekers		13,3	--	--	13,3
4	personenwagens bezoekers		7,9	--	--	7,9
3	personenwagens van der Zwaard		4,2	--	--	4,2

Mooren Boat Business

	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
6_B	**woonark west 2**	**4,50**	**43,4**	**--**	**--**	**43,4**
203	slijpwerkzaamheden zuid		43,0	--	--	43,0
202	slijpwerkzaamheden noord		30,4	--	--	30,4
201	bestelbus Mooren Boat Business		26,2	--	--	26,2

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
4_B	woonark zuid 2	4,50	35,4	--	--	35,4
202	slijpwerkzaamheden noord		34,2	--	--	34,2
203	slijpwerkzaamheden zuid		29,2	--	--	29,2
201	bestelbus Mooren Boat Business		18,0	--	--	18,0

Bijlage E

Overzicht maximaal optredende geluidsniveau L_{max}

Jachthaven De Konkel

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
3_A	**woonark oost 2**	**1,50**	**70,0**	**70,0**	**--**
101	varen plezierboten		70,0	70,0	--
102	varen plezierboten		55,4	55,4	--
103	personenwagens		49,1	49,1	--

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
2_A	**woonark oost 1**	**1,50**	**69,6**	**69,6**	**--**
101	varen plezierboten		69,6	69,6	--
102	varen plezierboten		52,4	52,4	--
103	personenwagens		49,3	49,3	--

Jachtwerf Van der Zwaard

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
5_B	**woonark west 1**	**4,50**	**54,8**	--	--
1	varen plezierboten		54,8	--	--
3	personenwagens van der Zwaard		50,4	--	--
2	personenwagens bezoekers		50,1	--	--
4	personenwagens bezoekers		47,5	--	--

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
4_B	**woonark zuid 2**	**4,50**	**54,3**	--	--
1	varen plezierboten		54,3	--	--
2	personenwagens bezoekers		36,3	--	--
3	personenwagens van der Zwaard		36,0	--	--
4	personenwagens bezoekers		33,7	--	--

Mooren Boat Business

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
6_B	**woonark west 2**	**4,50**	**57,8**	**--**	**--**
203	slijpwerkzaamheden zuid		57,8	--	--
201	bestelbus Mooren Boat Business		53,7	--	--
202	slijpwerkzaamheden noord		45,2	--	--

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_B	**woonark noord**	**4,50**	**53,6**	**--**	**--**
201	bestelbus Mooren Boat Business		53,6	--	--
203	slijpwerkzaamheden zuid		37,5	--	--
202	slijpwerkzaamheden noord		24,8	--	--

M+P | Onderdeel van Müller-BBM groep
Mensen met oplossingen

www.mp.nl

Visserstraat 50
1431 GJ Aalsmeer

Wolfskamerweg 47
5262 ES Vught

MEMO

Aan	Gemeente Amstelveen
T.a.v.	Petra Vermond
Van	Richard Florentinus
E-mail	info@mp.nl
Telefoon	0297-320651
Kenmerk	M+P.GAM-24715/RFl
Datum	19 november 2024
Aantal pagina's	4
Onderwerp	Gecumuleerd en gezamelijk geluid woonark Uiterweg te Aalsmeer

Geachte mevrouw Vermond,

Op uw verzoek heeft M+P berekeningen uitgevoerd ter bepaling van het gecumuleerde en gezamenlijk geluid van de meerdere geluidsbronnen bij de woonark aan de Uiterweg 351 te Aalsmeer. U heeft aangegeven dat het gecumuleerde geluid nodig is voor de beoordeling en het gezamenlijk geluid voor de op te stellen regels.
Deze memo is een aanvulling op het rapport M+P.APANN.23.03.1 d.d. 22 december 2023.

Na het uitbrengen van het bovengenoemde rapport is per 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking getreden. Hierbij is er naast cumulatie van het geluid het gezamenlijk geluid bijgekomen. Deze zijn hieronder beschreven en komen uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Artikel 3.35. (vaststellen geluidproductieplafond: overschrijding hoogste waarde)

1. *Bij de vaststelling van een geluidproductieplafond als omgevingswaarde kan de hoogste van de twee waarden, bedoeld in artikel 3.34, eerste lid, worden overschreden als:*

a. geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de hoogste van de twee waarden te voldoen;
b. de overschrijding door het treffen van geluidbeperkende maatregelen zoveel mogelijk wordt beperkt; en
c. het geluid op geluidgevoelige gebouwen niet hoger is dan de grenswaarde, bedoeld in tabel 3.35.

Tabel 3.35: Grenswaarde geluid op een geluidgevoelig gebouw per geluidbronsoort

Geluidbronsoort	*Grenswaarde*
Provinciale wegen, Rijkswegen	*65 L_{den}*
Gemeentewegen, Waterschapswegen	*70 L_{den}*
Lokale spoorwegen, Hoofdspoorwegen	*70 L_{den}*
Industrieterreinen	*60 L_{den}*
	50 L_{night}

2. *Geluidbeperkende maatregelen worden in aanmerking genomen als die financieel doelmatig zijn en daartegen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan.*

3. *Op het bepalen van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen voor rijkswegen en hoofdspoorwegen is paragraaf 3.5.4.4 van toepassing.*

4. *In afwijking van het eerste lid, onder b, kunnen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen die de overschrijding in mindere mate beperken maar die leiden tot minder gecumuleerd geluid.*

5. *Geluidbeperkende maatregelen worden bij voorkeur aan de bron getroffen.*

6. *Artikel 3.34, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat voor «tabel 3.34» wordt gelezen: tabel 3.35.*

Artikel 3.36. (vaststellen geluidproductieplafond: overschrijding grenswaarde provinciale wegen binnen bebouwde kom)

Voor een provinciale weg die binnen een krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde bebouwde kom ligt, kan bij de vaststelling van een geluidproductieplafond als omgevingswaarde de grenswaarde, bedoeld in tabel 3.35, met ten hoogste 5 dB worden overschreden, als die overschrijding redelijkerwijs niet is te voorkomen.

Artikel 3.37. (vaststellen geluidproductieplafond: overschrijding grenswaarde als dat onvermijdelijk is)

1. *Bij de vaststelling van een geluidproductieplafond als omgevingswaarde kan de grenswaarde, bedoeld in tabel 3.35, of de waarde die volgt uit toepassing van artikel 3.36, worden overschreden als geen geluidbeperkende maatregelen als bedoeld in artikel 3.35, tweede lid, kunnen worden getroffen om aan de waarde te voldoen.*

2. *Overschrijding van een in het eerste lid bedoelde waarde is alleen toegestaan als:*

a. geen andere maatregelen dan bedoeld in het eerste lid kunnen worden getroffen om aan de waarde te voldoen;

b. geen wijziging van het omgevingsplan mogelijk is om het geluidgevoelige gebouw niet meer toe te laten; en

c. geen overeenkomst kan worden bereikt met de eigenaar van het geluidgevoelige gebouw over het treffen van bouwkundige maatregelen.

3. *Als een in het eerste lid bedoelde waarde wordt overschreden:*

a. wordt de overschrijding door het treffen van geluidbeperkende maatregelen zoveel mogelijk beperkt; en

b. voldoen rijkswegen of hoofdspoorwegen aan de akoestische kwaliteit, bedoeld in artikel 3.29, als deze rijkswegen of hoofdspoorwegen het geluid veroorzaken.

4. *De maatregelen, bedoeld in het tweede en derde lid, worden in aanmerking genomen als deze in redelijkheid niet te kostbaar zijn en daartegen geen zwaarwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan.*

5. *Op een geluidgevoelig gebouw dat is toegelaten met toepassing van artikel 5.78w en waarop de grenswaarde met ten hoogste 5 dB wordt overschreden, zijn het tweede lid, het derde lid, onder b, en het vierde lid, niet van toepassing en is op de geluidbeperkende maatregelen als bedoeld in het derde lid, onder a, artikel 3.35, tweede lid, van overeenkomstige toepassing.*

Artikel 3.38. (vaststellen geluidproductieplafond: beoordelen aanvaardbaarheid gecumuleerd geluid)

1. *Bij de toepassing van de artikelen 3.35, 3.36 en 3.37 wordt de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid beoordeeld.*
2. *Het gecumuleerde geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld met correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.*
3. *Bij het bepalen van het gecumuleerde geluid wordt in ieder geval betrokken:*
   a. *voor een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied van een weg, spoorweg of industrieterrein: het geluid door die geluidbronsoort;*
   b. *voor een geluidgevoelig gebouw binnen de 48 Lden geluidcontour of, voor zover de geldende geluidcontouren in Kosteneenheden zijn uitgedrukt, binnen de 20 Kosteneenheden geluidcontour van een luchthaven waarvoor op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenindelingbesluit, een luchthavenbesluit of een besluit beperkingengebied buitenlandse luchthaven is vereist: het geluid door luchtvaart;*
   c. *voor een geluidgevoelig gebouw waarop het geluid door een windturbine of een windpark op een industrieterrein hoger is dan 43 Lden: het geluid door die windturbine of dat windpark; en*
   d. *voor een geluidgevoelig gebouw waarop het geluid door een civiele buitenschietbaan, een militaire buitenschietbaan of een militair springterrein op een industrieterrein hoger is dan 50 BS, dan: het geluid door die buitenschietbaan of dat springterrein.*
4. *Op het bepalen van het gecumuleerde geluid zijn de bij ministeriële regeling gestelde regels van toepassing.*

Artikel 3.39. (vaststellen geluidproductieplafond: bepalen gezamenlijk geluid)

1. *Bij de toepassing van de artikelen 3.35, 3.36 en 3.37 wordt het gezamenlijke geluid op de gevel van geluidgevoelige gebouwen bepaald.*
2. *Het gezamenlijke geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, energetisch opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.*
3. *Artikel 3.38, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.*
4. *Op het bepalen van het gezamenlijke geluid zijn de bij ministeriële regeling gestelde regels van toepassing.*

De bepaling van het gecumuleerde en het gezamenlijk geluid is beschreven in de Omgevingsregeling artikel 3.25 en 3.26. In artikel 17.3 van de Omgevingsregeling is de formule voor luchtvaartgeluid aangegeven waarmee voorlopig gerekend dient te worden. Deze komt overeen met de rekenformule uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Cumulatie is in de onderhavige situatie niet van toepassing.
De woonark ligt niet binnen het geluidaandachtsgebied (het gebied waarbinnen het geluid door die geluidbron hoger is dan de standaardwaarde) van het wegverkeer. Verder is er geen sprake van geluid ten gevolge van een industrieterrein.

Het gezamenlijk geluid is ook niet van toepassing in deze situatie om dezelfde reden.

Ondanks dat in deze situatie cumulatie en gezamenlijk geluid niet toegepast hoeft te worden zijn deze op uw verzoek toch bepaald.

Bij cumulatie worden de verschillende bronsoorten met een weging energetisch bij elkaar opgeteld conform Artikel 3.25 van de Omgevingsregeling en bij het gezamenlijk geluid worden alle geluidsbronnen (zonder weging) energetisch bij elkaar opgeteld conform Artikel 3.26 uit de Omgevingsregeling.
Voor de bepaling van het gecumuleerde en het gezamenlijk geluid is opnieuw gerekend met het model van het eerder genoemde rapport van 22 december 2023 op een beoordelingshoogte van 1 meter boven maaiveld conform artikel 3.2 lid 1d uit de Omgevingsregeling. Voor het vliegtuiggeluid is gebruik gemaakt van de 58 dB Lden contourkaart (https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/onderwerpen/samenwerking/geef-uw-mening-over-het-aangepaste-maatregelenpakket-schiphol).

Cumulatie
Hieronder zijn de waarden gegeven na weging conform de Omgevingsregeling artikel 3.25 en artikel 17.3:
- industrielawaai L_{IL} = 0 dB.
- Verkeerslawaai L_{VI} = 31 dB (deze waarde is zonder aftrek artikel 110g Wgh)
- Vliegtuiggeluid L_{LL} = 57 dB

De energetische som van de hierboven genoemde waarden bedraagt L_{cum} = 63 dB.

Gezamenlijk geluid
Bij het gezamenlijk geluid worden de waarden energetisch opgeteld. De onderstaande waarden zijn van toepassing:
- industrielawaai L_{den} = 47 dB
- Verkeerslawaai L_{den} = 31 dB (deze waarde is zonder aftrek artikel 110g Wgh)
- Vliegtuiggeluid L_{den} = 57 dB

De energetische som van de hierboven genoemde waarden bedraagt L_g = 57,4 dB.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,
M+P

Richard Florentinus
RichardFlorentinus@mp.nl



LEGENDA

Plangebied

Plangebiedgrens

Functies

T	Tuin
WA-2	Water - 2
WA-PW	Water - Permanent Wonen

Dubbelbestemmingen

WR-A2	Waarde - Archeologie - 2

Functieaanduidingen

(st-bgw)	specifieke vorm van tuin - bijgebouw woonarken

VASTGESTELD DOOR DE RAAD
VAN DE GEMEENTE AALSMEER OP xx xx 2025
DE GRIFFIER, DE VOORZITTER,

Stedelijke Ontwikkeling

Bestemmingsplannen

Raadhuisplein 1, Postbus 253, 1430 AG Aalsmeer, T 0297-38 75 75, F 020-540 45 59

TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22b - Uiterweg 351ws

datum : 04 03 2025	gewijzigd :	formaat : A3	schaal : 1 : 1000
operator : S.Kho			plcfg :imro-2012-V8i.tbl
gecontr. :		tek. nr.	
plan IDN : NL.IMRO.0358.TAMOP22B-VG01			

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido) <gido.oudekotte@aalsmeer.nl
11/03/2025 16:42:48 CET
ID: f7240537-7ad3-4fb9-8d30-ba6be79eb98b
Auth: Scribble

Signed By: Vellenga, Sj. (Sjoerd) <sjoerd.vellenga@aalsmeer.nl>
11/03/2025 14:54:20 CET
ID: f7240537-7ad3-4fb9-8d30-ba6be79eb98b
Auth: Scribble

Zaaknummer:	-		
Voorstel van:	college van burgemeester en wethouders	**Behandelend ambtenaar:**	B. Schmidt/Hoofd OOV
Datum:	11 maart 2025		
Portefeuillehouder:	Burgemeester mr. G.E. Oude Kotte		

Onderwerp
Integraal Veiligheidsplan 2025-2026 gemeente Aalsmeer

Raadsbesluit
Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:
het Integraal Veiligheidsplan 2025-2026 gemeente Aalsmeer vast te stellen.

Samenvatting
Onlangs is in uw commissie het veiligheidsbeeld 2024 en vooruitblik 2025 gepresenteerd door de gemeente en politie. Hierin is u het Integrale Veiligheidsplan 2025-2026 toegezegd, welke u bij deze ontvangt.

De regionale veiligheidsprioriteiten en doelstellingen zijn vastgelegd in het Regionaal Veiligheidsplan 2023-2026 (RVP). Het RVP wordt vastgesteld door de driehoekspartijen: gemeenten, Openbaar Ministerie en politie. De regio wordt gevormd door de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn. In het IVP brengen we de lokale accenten aan naast de doelstellingen zoals die zijn vastgelegd in het RVP.

Doel
Iedere vier jaar stelt de minister van Justitie en Veiligheid in de Veiligheidsagenda de landelijke beleidsdoelstellingen voor de taakuitvoering van de politie vast. Deze doelstellingen zijn richtinggevend voor het regionale veiligheidsplan (RVP) 2023-2026 en hieruit het IVP.

Prestatie
In de Politiewet (artikel 38b lid 1) is tevens vastgelegd dat de gemeenteraad eens in de vier jaar in het Integraal Veiligheidsplan (IVP) de lokale doelen vaststelt die de gemeente op het terrein van de veiligheid nastreeft door de handhaving van de openbare orde en de hulpverlening door de politie. Het IVP is daarmee de lokale aanvulling op de landelijke en regionale (RVP) beleidsdoelstellingen. In Aalsmeer is in de huidige RVP periode ervoor gekozen om het IVP tweejaarlijks vast te stellen om zo dynamischer te acteren op actuele ontwikkelingen binnen het veiligheidsdomein in Aalsmeer.

Voorgeschiedenis en context
Iedere vier jaar stelt de minister van Justitie en Veiligheid in de Veiligheidsagenda de landelijke beleidsdoelstellingen voor de taakuitvoering van de politie vast. Deze doelstellingen zijn richtinggevend voor het regionale veiligheidsplan (RVP) en hieruit IVP.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit
Uitvoering geven aan het gestelde in de Politiewet (artikel 38b lid 1) waarin is vastgelegd dat de gemeenteraad eens in de vier jaar in het Integraal Veiligheidsplan (IVP) de lokale doelen vaststelt die de gemeente op het terrein van de veiligheid nastreeft door de handhaving van de openbare orde en de hulpverlening door de politie. In Aalsmeer is in de huidige RVP periode ervoor gekozen om het IVP tweejaarlijks vast te stellen.

Keuzemogelijkheden/alternatieven
N.v.t.

Participatie
N.v.t.

Kanttekeningen en risico's
N.v.t.

Financiën
De benodigde budgetten voor dit plan zijn meerjarig in de programmabegroting opgenomen.

Vervolgstappen
Uitvoering en procesplanning
Vaststellen van het Integraal Veiligheidsplan door de gemeenteraad.

Evaluatie
N.v.t.

Duurzaamheidsaspecten
N.v.t.

Bijlagen
Integraal Veiligheidsplan (IVP) 2025-2026 Gemeente Aalsmeer

De secretaris,	De voorzitter,
drs. Sj. Vellenga	mr. G.E. Oude Kotte

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

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:47:16 CEST
ID: c6bdcae6-628b-4ede-add0-a62fea8dff5d
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
22/05/2025 22:09:11 CEST
ID: c6bdcae6-628b-4ede-add0-a62fea8dff5d
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van college van burgemeester en wethouders, d.d. 11 maart 2024, zaaknummer -;

gelet op artikel artikel 38b lid 1van de Politiewet

Besluit

het Integraal Veiligheidsplan 2025-2026 gemeente Aalsmeer vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier,	De voorzitter,
H.R.E. Hofland	mr. G.E. Oude Kotte

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

Gemeente Aalsmeer



INTEGRAAL VEILIGHEIDSPLAN

AALSMEER

2025-2026

Inhoudsopgave

1. INLEIDING 3

2. INTEGRAAL VEILIGHEIDSPLAN 4
- Veilig wonen en leven
- Veilig ondernemen
- Veilig opgroeien
- Voorbereid op noodsituaties
- Altijd integer

3. TERUGBLIK 5

4. UITGANGSPUNTEN 6

5. PRIORITEITEN EN DOELSTELLINGEN 7
- Ondermijning
- Arbeidsmigranten/-uitbuiting
- Oekraïne
- Jeugdaanpak
- Waterveiligheid
- Regionaal Veiligheids Plan
- Verkeersveiligheid

6. BELEIDSONTWIKKELINGEN 2025-2026 12



1 Inleiding

Dit jaar is het tachtig jaar geleden dat Nederland bevrijd werd door de geallieerden. Dit jaar herdenken we die bevrijding en dat we sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog in vrijheid (mogen) leven. Het mag duidelijk zijn dat deze vrijheid niet vanzelfsprekend is en dat wij deze vandaag de dag nog moeten verdedigen. De burgemeester van Aalsmeer haalde in zijn nieuwjaarstoespraak de onveilige situatie in de wereld en de bedreigingen die daar uit voortkomen aan. Wij zullen als lokale overheid voorbereid moeten zijn op crisissituaties en de inwoners van Aalsmeer informeren wat zij hierin van ons kunnen verwachten.

De gemeente Aalsmeer staat voor een veilige samenleving van haar inwoners en ondernemers. Inwoners voelen zich veilig in hun buurt, kinderen kunnen hier veilig opgroeien, ondernemers veilig ondernemen. De gemeente werkt samen met de veiligheidspartners aan de veiligheid in onze gemeente.
Aalsmeer is een relatief veilige gemeente. Het aantal ernstige incidenten is gelukkig beperkt en de gemeente scoort goed als het gaat om de veiligheidsbeleving van de inwoners. Maar vanzelfsprekend is dat niet. Steeds meer werkt de gemeente niet alleen voor, maar ook vooral samen met inwoners, ondernemers en partners aan preventie en aanpak van veiligheid en criminaliteit. Prioriteiten in ons veiligheidsbeleid zullen altijd actueel moeten zijn. Daarom stelt het bestuur van de gemeente naast de aandachtspunten in het Regionaal Veiligheidsplan, zoals woonfraude, inbraken, verwarde personen en arbeidsmigranten, zaken zoals ondermijning, waaronder mensenhandel en arbeidsuitbuiting, jeugdaanpak, verkeersveiligheid én waterveiligheid hoog op de (veiligheids)agenda voor de komende jaren.

Veiligheid is ook een veelomvattend begrip. En de vraag naar veiligheid is oneindig. Dat geldt niet voor de beschikbare capaciteit en middelen. Dat betekent dat we keuzes moeten maken. Die keuzes leggen we vast in dit Integraal Veiligheidsplan 2025-2026.

Ten slotte: we leven in een dynamische wereld. De Covid-crisis is alweer even geleden, maar andere crises kloppen (letterlijk) aan onze deur. Dit Integraal Veiligheidsplan bevat dan ook de prioriteiten voor de periode 2025-2026, twee jaar in plaats van vier jaar, in de wetenschap dat er in deze periode nieuwe ontwikkelingen op ons pad komen. De prioriteitstelling zullen we daarom tussentijds toetsen en waar nodig bijstellen.



2 Integraal veiligheidsplan

In het IVP staat wat we extra moeten doen om Aalsmeer veilig te houden en waar nodig veiliger te maken. Het niet opnemen van een onderwerp in het IVP betekent dat het onderdeel is geworden van het reguliere werkproces.

Het IVP staat niet op zichzelf. Zo hebben gemeente en de veiligheidspartners ook afspraken vastgelegd in plannen en convenanten zoals het Regionaal Veiligheidsplan (RVP) van het bestuur, Openbaar Ministerie en politie, het Regionaal Beleidsplan van de Veiligheidsregio, het Platform Veilig Ondernemen (PVO) en het Regionaal Informatie- en Expertisecentrum (RIEC).

We onderscheiden prioriteiten en strategische thema's op de volgende veiligheidsvelden:

1. **Veilig wonen en leven** (overlast, woonfraude, high impact crimes, verkeersveiligheid);
1. **Veilig ondernemen** (veilig ondernemen, veilige winkelcentra, veilig uitgaan en veilige evenementen, veilig toerisme);
1. **Veilig opgroeien** (jeugdoverlast, jeugdgroepen, alcohol en drugsgebruik, veiligheid in en om de school);
1. **Voorbereid op noodsituaties** (rampenbestrijding en crisisbeheersing, brandveiligheid, gevaarlijke stoffen);
1. **Altijd integer** (aanpak georganiseerde criminaliteit, ondermijning, veilige publieke taak (VPT), polarisatie en radicalisering, cybercrime/informatieveiligheid, integriteit)

WIJZE VAN TOTSTANDKOMING

Iedere vier jaar stelt de minister van Justitie en Veiligheid in de Veiligheidsagenda de landelijke beleidsdoelstellingen voor de taakuitvoering van de politie vast. Deze doelstellingen zijn richtinggevend voor het Regionale Veiligheidsplan (RVP). In dit plan, dat een looptijd heeft van vier jaar, beschrijven de burgemeesters van de gemeenten in de politie-eenheid Amsterdam, het openbaar ministerie en de politie gezamenlijk op welke prioriteiten en doelstellingen ze gaan sturen. Daarnaast bevat het RVP een sterkteverdeling van de politie waaronder de beschikbare wijkagenten. De gemeente Amsterdam gebruikt het RVP met enkele lokale aanvullingen ook als Integraal Veiligheidsplan (IVP).

In de Politiewet (artikel 38b lid 1) is verder vastgelegd dat de gemeenteraad eens in de vier jaar in het Integraal Veiligheidsplan (IVP) de lokale doelen vaststelt die de gemeente op het terrein van de veiligheid nastreeft door de handhaving van de openbare orde en de hulpverlening door de politie. Het IVP is daarmee de lokale aanvulling op de landelijke en regionale (RVP) beleidsdoelstellingen. In Aalsmeer is in de huidige RVP periode ervoor gekozen om het IVP tweejaarlijks vast te stellen om zo dynamischer te acteren op actuele ontwikkelingen binnen het veiligheidsdomein.

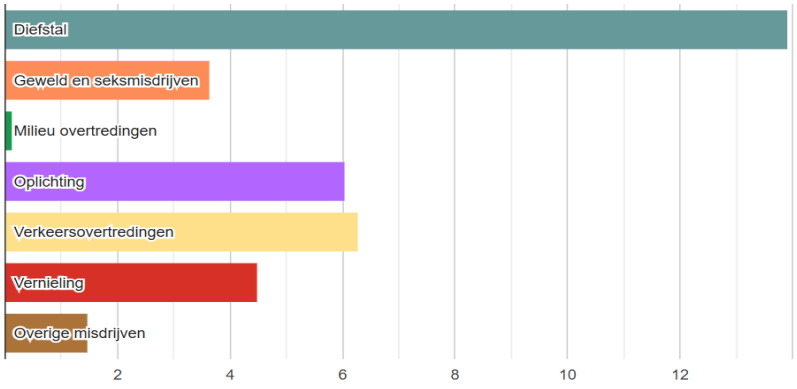
3 Terugblik

Uit de (politie)cijfers en door het in gesprek zijn met de samenleving komt naar voren dat de inwoners van Aalsmeer ervaren dat de gemeente Aalsmeer een relatief veilige gemeente is. Inwoners voelen zich veilig in hun buurt, kinderen kunnen hier veilig opgroeien en ondernemers kunnen veilig ondernemen.

Voor de regio als geheel valt het op dat de geregistreerde criminaliteit toeneemt ten opzichte van 2023. De overlast- en de onveiligheidsbelevingsindex zijn ongeveer gelijk gebleven. Aalsmeer valt daarentegen in positieve zin op in vergelijking met de overige gebieden (bron politie Amsterdam/CBS).

Misdaden per 1.000 inwoners

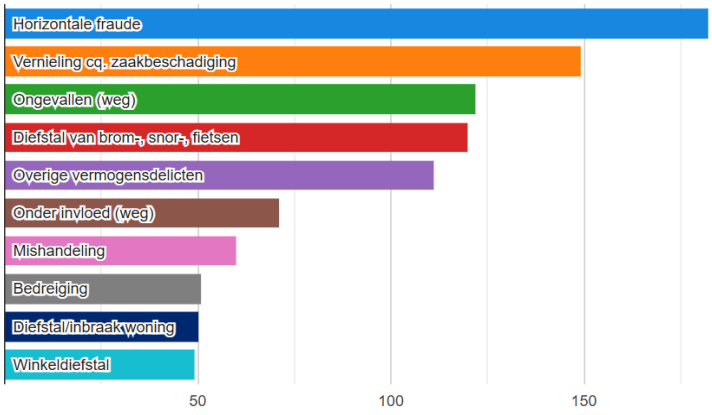
Er waren 13,91 misdrijven per 1.000 inwoners van het type 'diefstal' in 2024 in de gemeente Aalsmeer.



Criminaliteit: aantal misdaden per 1.000 inwoners in 2024 in de gemeente Aalsmeer.

Misdaden naar type delict

De meest voorkomende soorten misdrijven in de gemeente Aalsmeer in 2024 zijn Horizontale fraude (182 delicten) en Vernieling cq. zaakbeschadiging (149 delicten).



Aantal geregistreerde misdaden voor de tien meest voorkomende soorten delicten in 2024 in de gemeente Aalsmeer.

4 Uitgangspunten

Om de prioriteiten voor het Integraal veiligheidsplan te bepalen, zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd.

VEILIG WONEN, WERKEN EN ONDERNEMEN

Aalsmeer is een veilige gemeente en wil dat ook blijven. Voor iedereen die hier woont, werkt, naar school gaat, onderneemt en sport. Kortom, voor iedereen die in Aalsmeer verblijft. Mensen moeten zich vrij kunnen bewegen en zich niet bedreigd, angstig of gekwetst voelen.

INSPELEN OP DE ACTUALITEIT

Een (veiligheids)plan dat een periode van twee jaar bestrijkt, kan alleen hoofdlijnen bevatten. Hiermee creëren we de noodzakelijke flexibiliteit om te kunnen inspelen op actuele ontwikkelingen.

SAMEN WAAR MOGELIJK

Het klinkt als een open deur, maar niets is minder waar: veiligheid maak je samen. Veiligheid is geen exclusieve verantwoordelijkheid van de overheid, maar van gemeente, politie, Openbaar Ministerie, brandweer, GGZ, inwoners, bedrijven, verenigingsleven et cetera. Er is sprake van onderlinge afhankelijkheid en gedeelde verantwoordelijkheid. Veel inwoners en ondernemers dragen al bij aan een veilig Aalsmeer en pakken daarmee hun verantwoordelijkheid in met name hun eigen buurt.
Een succesvolle aanpak van een veiligheidsprobleem vraagt om samenwerking. Het delen van relevante informatie is een integraal onderdeel daarvan. We streven ernaar de samenwerking de komende periode te bestendigen en verder te versterken. Daarnaast gaan we met de betrokken partijen afspraken maken om informatiedeling te optimaliseren.

100% VEILIGHEID BESTAAT NIET

We erkennen dat we ondanks al onze inspanningen geen absolute veiligheid kunnen garanderen. Veiligheid is simpelweg afhankelijk van te veel factoren en variabelen. Dat neemt niet weg dat we streven naar maximale veiligheid binnen de gegeven financiële, capacitaire en wettelijke kaders.

FLEXIBELE AANPAK

Wij kiezen bewust voor een flexibele aanpak van veiligheidsvraagstukken, themagericht of buurtgericht, proactief of repressief. Dit stelt hoge eisen aan onze organisatie en onze partners, maar het biedt de mogelijkheid om de juiste dingen op het juiste moment te doen.

IVP (LOKAAL) AFGESTEMD OP RVP (REGIONAAL)

Het Regionaal Veiligheidsplan (RVP) benoemt de regionale veiligheidsspeerpunten. Het IVP zoomt in op de lokale veiligheidssituatie met inachtneming van de thema's die in het RVP zijn benoemd.

ZELFREDZAAMHEID

Wij gaan uit van de zelfredzaamheid van inwoners en ondernemers. In beginsel is iedereen verantwoordelijk voor zijn eigen veiligheid. Dit betekent dat inwoners en ondernemers zich steeds de vraag moeten stellen: wat kan ik zelf doen om mijn veiligheid te bevorderen. Maar ook: waar kan ik anderen wellicht een helpende hand toesteken. De gemeente kan daarbij ondersteunen, bijvoorbeeld met advies, bemiddeling of toezicht.

5 Prioriteiten en doelstellingen

De regionale veiligheidsprioriteiten en -doelstellingen zijn vastgelegd in het Regionaal Veiligheidsplan 2023-2026 (RVP). Het RVP wordt vastgesteld door de driehoekspartijen: gemeenten, Openbaar Ministerie en politie. De regio wordt gevormd door de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn. In het IVP brengen we de lokale focus aan naast de doelstellingen zoals die zijn vastgelegd in het RVP. Hieronder staan de lokale doelstellingen.

ONDERMIJNING

- Programma/Aanpak 'Weerbare sierteelt': voorkomen en bestrijden van georganiseerde criminaliteit in de sierteeltsector.
- Casustafel Sierteeltsector Aalsmeer-Uithoorn: opsporing van (georganiseerde) criminaliteit binnen de sierteeltsector.
- Lokale samenwerking gericht op de aanpak van ondermijning op bedrijventerreinen, in buitengebieden en huisvesting.
- Mensenhandel: aanpak op criminele uitbuiting, seksuele uitbuiting en arbeidsuitbuiting.
- Facilitators: aanpak faciliteren malafide vastgoed, witwasconstructies et cetera

WAAR STAAN WE?

- De afgelopen periode is ingezet om meer signalen van criminele activiteiten/misstanden op te halen binnen de gemeente Aalsmeer, waaronder specifiek in de sierteeltsector. En ook om de bewustwording en weerbaarheid op dit gebied te vergroten bij inwoners en ondernemers.
- Daarnaast is ingezet op de meldingsbereidheid en samenwerking met inwoners en ondernemers.
- Met interne en externe partners is structureel en integraal ingezet op preventie en integrale controles. Hierdoor zijn er ook diverse preventieve en repressieve maatregelen en trajecten ingezet.

WAT WILLEN WE GAAN DOEN?

- Verdere inzet op het vergroten van de bewustwording van en de weerbaarheid tegen ondermijnende criminaliteit van professionals, inwoners en ondernemers (bijvoorbeeld door trainingen). Niet alleen gericht op het ophalen van meer signalen, maar ook op het verhogen van de maatschappelijke bewustwording.
- Inzetten op een integrale aanpak via verschillende sporen (bestuursrecht, strafrecht, fiscaal of privaatrecht) en meldingsbereidheid en samenwerking in de samenleving met inwoners, ondernemers, organisaties en instellingen. De beschikbare bestuurlijke instrumenten zo effectief mogelijk inzetten om de georganiseerde ondermijnende criminaliteit aan te pakken.
- De integrale controles bij woningen en bedrijven continueren en intensiveren voor de zichtbaarheid van de aanpak in de samenleving.
- Integrale casuïstiekaanpak met partners als het RIEC, Belastingdienst, FIOD, politie, OM, Nederlandse Arbeidsinspectie, Douane, Kmar, et cetera.

ONDERMIJNING

- Aanpak diverse problematiek zoals misstanden op het gebied van huisvesting, dakloosheid en alcoholmisbruik.
- Aanpak van arbeidsuitbuiting en ernstige benadeling c.q. malafide loon-/uitzendbedrijven en huisvesters.

WAAR STAAN WE?

- Door integrale controles en voorlichting is de problematiek beter inzichtelijk gemaakt en is hiertegen opgetreden.
- Clustering van integrale casuïstiek lokaal en regionaal door onder andere de Regionale Mensenhandeltafel Amsterdam-Amstelland, het RIEC en binnen de aanpak Weerbare Sierteelt.

WAT WILLEN WE GAAN DOEN?

- Intensivering van de bestaande aanpak tegen mensenhandel en in het bijzonder van arbeidsuitbuiting.
- Meer aandacht voor de leefomstandigheden van arbeidsmigranten op het gebied van huisvesting en alcoholmisbruik.
- Intensivering van analyse, integrale controles en ook preventie en voorlichting bij koepelorganisaties, werkgevers, uitzendbureaus en verschillende afdelingen binnen de gemeente Aalsmeer. Hiervoor ook de inzet binnen de regiodeal Greenport.

GEMEENTELIJKE OPVANG OEKRAÏNE

- In Aalsmeer verblijven ongeveer 550 personen met de Oekraïense nationaliteit. Ruwweg de helft verblijft in gemeentelijke opvanglocaties, de andere helft bij privépersonen of commerciële partijen (werkgevers).
- Aalsmeer biedt al enige tijd 100% (semi)structurele huisvesting in samenwerking met private partijen. In tegenstelling tot andere gemeenten in de regio, en landelijk, die nog tijdelijke voorzieningen als hotels, leegstaande scholen, kerkgebouwen en sportzalen moeten inzetten.
- Bijna 90% van onze Oekraïense gasten zijn (tijdelijk) aan het werk en draaien volop mee in onze maatschappij.
- De gemeente voorziet in toeleiding onderwijs, zorg en welzijn door coördinatoren intern en met partners.

JEUGDAANPAK

- De jeugd in de wijk (JOP's).
- Jeugdoverlast op en rond het water (Westeinder).
- Gebruik alcohol, lachgas en dergelijke door jeugd.

WAAR STAAN WE?

- Er wordt structureel en intensief ingezet om vroegtijdig in te grijpen, zodat structurele overlast en eventueel afglijden in crimineel gedrag wordt voorkomen.
- Groepsoverlast is direct aangepakt door de wijkagent, jeugdwerkers en de gemeente, door het gedrag met ouders of school te bespreken.

WAT WILLEN WE GAAN DOEN?

- Gelukkig is de jeugdoverlast in Aalsmeer niet groot en redelijk goed te duiden. Inzet op analyse en signalen blijft dan ook van belang. Zo voorkomen en/of verminderen we het ontstaan van problematische jeugdigen c.q. jeugdgroepen.
- Waar nodig zal de huidige integrale groepsaanpak worden geïntensiveerd, maar ook de persoonsgerichte aanpak. Het thematisch werken door partners zal dit zeker versterken.

WATERVEILIGHEID EN EVENEMENTEN

- Handhaving varend verkeer.
- Recreatie / veiligheid op en rond het water.
- Inzet OOV bij evenementen.
- Overlast c.q. criminaliteit op de eilanden op de Westeinderplassen.

WAAR STAAN WE?

- De afgelopen periode is intensief ingezet op overlast en veiligheid op en rond het water met een waterconvenant met jeugd, gemeente en gebruikers. Door het voeren van gesprekken en bewustwording te creëren, is de overlast significant afgenomen.
- Ook de inzet van betere markeringen/borden, een pilot met de Reddingsbrigade Nederland en intensievere controles, leiden tot bewustwording en veiliger gedrag.
- Sinds enige tijd is er een gemeentelijke coördinator voor het water en de evenementen. Dit heeft geleid tot een beter overzicht, aanspreekbaarheid en communicatie tussen (veiligheids)partners.

WAT WILLEN WE GAAN DOEN?

- Van sanctie tot gastheerschap; nu een bepaald niveau van beheersbaarheid is bereikt, is de balans tussen handhaving en 'hosting' voor de komende periode van belang. Dit door het aanstellen van een gemeentelijke coördinator/host, maar ook een structurele inzet van de Reddingsbrigade Nederland op het water én op het strand. Hiertoe is nu de (geslaagde) pilot omgezet in een structurele meerjarige samenwerking.
- Helaas hebben we op het water bij het recreatiestrand in twee jaar, twee fatale verdrinkingen gehad waar vrijwel zeker alcohol in het spel was. Naast het evidente gevaar van alcohol in het verkeer, is dus gebleken dat de mix van recreatie op het water én alcohol zeer gevaarlijk is. Hierop wordt daarom door de gemeente en haar partners ingezet door preventie (campagnes) en controles.
- Aalsmeer heeft jaarlijks een kleine honderdtal evenementen. De meeste evenementen zijn relatief klein, maar een aantal is aanzienlijk qua grootte. Goed beleid voor overlast, geluid, milieu en veiligheid is van belang en wordt binnen enkele maanden herijkt.

LOKAAL UIT RVP

- Woonfraude
- Hennepteelt
- Inbraken/HIC-crimes
- Preventie cybercrime
- Personen met verward gedrag

WAAR STAAN WE?

- Bij periodieke integrale controles door interne en externe partners worden diverse overtredingen geconstateerd en aangepakt, zoals illegale bewoning/verblijf en hennepteelt. Het aantreffen van 'thuiskweek' daalt.
- Het aantal (woning)inbraken c.q. High Impact Crimes is laag in Aalsmeer.
- Cybercriminaliteit is tegenwoordig een veelvoorkomende vorm van criminaliteit. Er is een verschuiving van traditionele naar digitale misdaden. De afgelopen jaren is het aantal aangiften bij de politie en het aantal slachtoffers explosief gestegen, vooral op het gebied van online fraude en oplichting.
- Naast opsporing door de diensten wordt er ingezet op bewustwording door preventiecampagnes en praktische voorlichtingsbijeenkomsten in bijvoorbeeld verzorgings- en buurthuizen.
- Alhoewel het aantal niet heel groot is, zien we wel een stijging van het aantal incidenten van personen met verward of onbegrepen gedrag. Dit wordt multidisciplinair aangepakt samen met zorg- en veiligheidspartners.

WAT WILLEN WE GAAN DOEN?

- Het intensiveren van integrale controles met een zo breed mogelijk spectrum: arbeidsuitbuiting, illegaal wonen/verblijven, drugsbezit/handel et cetera.
- Het tegengaan en verminderen van slachtoffers van cybercriminaliteit door onder inzet op preventie, barrièrevorming en aangiftebereidheid, samen met diverse partners. Daarnaast richten we ons op het verhogen van de bewustwording en cyberweerbaarheid van onze inwoners en ondernemers.
- Het verhogen van de inzet op personen met verward of onbegrepen gedrag vanuit het Actiecentrum Veiligheid en Zorg en het Sociaal Team en het inrichten van een centraal aanspreekpunt/team. We willen dat zorg- en veiligheidsprofessionals intensiever samenwerken aan complexe casuïstiek en veiligheidsvraagstukken. Daarnaast willen we woonoverlast verminderen en zowel de objectieve als de subjectieve veiligheid in wijken verbeteren.

VERKEERSVEILIGHEID

- Preventie, controles en verkeerscirculatieplan.

WAAR STAAN WE?

- Lokaal zijn diverse maatregelen genomen om de verkeersveiligheid in vooral de wijken te verbeteren, bijvoorbeeld door het verlagen van de maximum snelheid en het plaatsen van verkeersdrempels. Extra maatregelen zijn ingezet op plekken waar door (nieuwe) omstandigheden de veiligheid in het gedrang was, in overleg met inwoners en partners als Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio.
- Periodieke controles door de politie op 'huftergedrag', alcohol in het verkeer en snelheidsovertredingen.
- Inwoners zijn bevraagd over een nieuw verkeerscirculatieplan (VCP).

WAT WILLEN WE GAAN DOEN?

- Gefaseerde verlaging maximum snelheid op sommige drukke en smalle wegen, zeker daar waar bijvoorbeeld fietspaden ontbreken.
- Een nieuw verkeerscirculatieplan (VCP) is in wording. Het VCP geeft inzicht in de richting waarin de gemeente zich de komende jaren kan ontwikkelen op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij is een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Aalsmeer en Kudelstaart van groot belang.





6 Beleidsontwikkelingen 2025-2026

De aanpak richt zich op het handhaven van de openbare orde en veiligheid in het algemeen. En op de specifieke aanpak van ondermijning, woonfraude, het terugdringen van overlast door verwarde personen en de diverse problematiek rondom (arbeids)migranten en waterveiligheid. Naast de bovengenoemde prioriteiten per cluster is het veiligheidsbeleid ook incident gestuurd. Daarom houden we rekening met plotseling opkomende actuele ontwikkelingen, bijvoorbeeld de ontheemden uit Oekraïne of elders.

Wij werken vanuit een integrale aanpak met alle veiligheidspartners. Dit is met name van belang bij de regionale aanpak van het thema ondermijning dat op regionaal niveau gecoördineerd wordt vanuit het Regionaal informatie en expertisecentrum (RIEC). Voor de veiligheidsthema's die meer in het sociale domein liggen, werken partners samen binnen het Actiecentrum Veiligheid en Zorg (AcVZ).

Mensenhandel (arbeidsuitbuiting) draait om het uitbuiten van mensen door mensen. Dit gebeurt al eeuwen, slavernij is een klassiek voorbeeld. De uitbuiter gebruikt daarbij dwang, zoals geweld en chantage, of misbruikt de kwetsbaarheid en afhankelijkheid van het slachtoffer. Het is een ernstige schending van mensenrechten en van de menselijke waardigheid. Mensenhandel wordt zowel tussen personen gepleegd als in criminele samenwerkingsverbanden. De onderwereld maakt dan misbruik van de 'bovenwereld'.

Het is dus een vorm van ondermijnende criminaliteit, met ernstige gevolgen voor de slachtoffers. Ook in Aalsmeer komt mensenhandel in verschillende vormen voor. Denk hierbij aan het uitbuiten van mensen die werkzaam zijn in de sierteeltsector, de illegale prostitutie of minderjarige jongeren die gedwongen worden om criminele handelingen te verrichten. Alle vormen van mensenhandel grijpen diep in op de vrijheid van slachtoffers en bezorgen veel leed. Een doortastende aanpak bij het signaleren, voorkomen en bestrijden van mensenhandel is noodzakelijk. Gemeenten zijn wettelijk verplicht om daar beleid voor te maken. Het mensenhandelbeleid dat voor de gemeente Aalsmeer is opgesteld legt de basis om slachtoffers van mensenhandel te hulp te komen, om mensenhandel actief te bestrijden en om kennis en informatie uit te wisselen. Het is onderdeel van de aanpak zorg en veiligheid en ook van de aanpak van georganiseerde (ondermijnende) criminaliteit.

Waar in Aalsmeer de aanpak van ondermijning wordt geïntensiveerd door de inzet in de aanpak 'Weerbare sierteelt' en 'ondermijnende criminaliteit Aalsmeer' en tevens de coördinatie van inzet door de 'regionale mensenhandeltafel Amsterdam -Amstelland', waarvan de gemeente Aalsmeer de regionale trekker is, is het de intentie deze vormen van brede ketenaanpak door te zetten de komende jaren.

In Aalsmeer wordt de aanpak van ondermijning versterkt door initiatieven zoals 'Weerbare sierteelt' en 'ondermijnende criminaliteit Aalsmeer'. Daarnaast coördineert de gemeente Aalsmeer de inzet van de 'regionale mensenhandeltafel Amsterdam-Amstelland'. De gemeente is hiervan de regionale trekker. Aalsmeer heeft de intentie om deze brede ketenaanpak de komende jaren voort te zetten. Dit betekent naast een brede inzet van ketenpartners zoals OM, politie, Nederlandse Arbeidsinspectie en belastingdienst, ook een verhoogde inzet (actief en ondersteundend) voor de gemeente.

WATERVEILIGHEID

De toename van recreatie en evenementen op en rond het water vereisen een intensievere inzet. Er wordt structureler ingezet op het handhaven van de openbare orde en veiligheid in en rondom het water door de gemeentelijke afdelingen waaronder de afdeling Handhaving Openbare Ruimte en Openbare Orde en Veiligheid. De reeds ingezette handhaving en het verzwaren van de inzet op preventie door bijvoorbeeld het 'waterconvenant' heeft de laatste jaren geleid tot een zichtbare daling van (ervaren) overlast op het water. Deels wordt hier ook flexibel op ingezet door inzet van particuliere beveiliging bij strand- en recreatie locaties. De toename van drukte op het water en de recreatieplaatsen rondom de Westeinderplassen én de gerealiseerde uitbreiding van water-/strandrecreatie (waterfront) rechtvaardigen een structurele verhoogde inzet op het gebied van veiligheid van recreant en inwoner.

Ook de meerjareninzet, sinds de (geslaagde) pilot in 2024, van de Reddingsbrigade Nederland versterkt de veiligheid op en rond het water. De afgelopen twee jaar zijn er helaas een aantal dodelijke slachtoffers geweest op het water in Aalsmeer. Een keer door een noodlottig ongeval, maar daarnaast door verdrinkingen die mogelijk voorkomen hadden kunnen worden. Veiligheidspartners merken op dat bij (ernstige) ongevallen en overlast door alcoholgebruik vaak (arbeids) migranten betrokken zijn. Het Trimbosinstituut zegt het volgende: "Het is belangrijk dat arbeidsmigranten gezond en veilig kunnen werken en wonen. Maar door het gebruik van alcohol en drugs kunnen er problemen ontstaan. Doordat arbeidsmigranten relatief vaker in kwetsbare sociale omstandigheden zitten en minder goede toegang hebben tot preventie en hulp, lopen ze extra hoge risico's op schade en problemen door gebruik. Preventie in de werkomgeving door overheid, bedrijven en (uitzend)organisaties biedt een oplossing." In overleg met onze partners zetten we daarom de komende periode in op een intensieve preventie door campagnes en controles.

HANDHAVING

Een veilige gemeente is niet goed voorstelbaar zonder het Team Handhaving Openbare Orde (HOR). De handhavers van HOR zijn de ogen en oren van de gemeente op land én water. Zij vormen het contact tussen 'binnen' en 'buiten' de gemeentelijke organisatie. De invoering van de wijk-BOA en de nauwe samenwerking met de wijkagenten is een belangrijke stap in het wijkgerichter werken.

Het is druk in Aalsmeer, zeker ook in het verkeer. Een goede balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Aalsmeer en Kudelstaart is van groot belang. Gezamenlijk met de inwoners blijft de gemeente nadenken over én zet intensief in op de veiligheid van de weggebruikers.

Onzekere factor voor de toekomst blijft de problematiek van personen met verward gedrag. Ernstige voorvallen blijven gelukkig schaars maar merkbaar is wel een toename van (buurt)overlast door personen met psychische problemen. Naast de inzet van de zorgsector zal dit ook leiden tot een toename van inzet van medewerkers voor overlast en veiligheid. Ook onzekere regionale, landelijke en globale factoren zoals de ontheemden uit Oekraïne en vluchtelingen uit andere gebieden zijn van invloed op het veiligheidsdomein.

We werken samen met de politie informatie gestuurd en gebiedsgericht om de gemeentelijke handhaving op het veiligheidsterrein, vooral de openbare ruimte, te versterken. Naast repressie wordt er steviger ingezet op preventie.
Bij crisisbeheersing is het beleidsplan van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland leidend. De bluswatervoorzieningen houden hierbij ook regionaal specifieke aandacht.
Dit integraal veiligheidsplan begint met de ‘toestand in de wereld’. Inwoners van Aalsmeer mogen van de gemeente verwachten dat zij in 2025 informatie ontvangen over crisissituaties waarop zij zichzelf, in samenwerking met de gemeente, kunnen voorbereiden.



Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido) <gido.oudekotte@aalsmeer.nl
24/03/2025 09:29:47 CET
ID: a98de7c1-33ef-49bc-953b-4878d1d056e2
Auth: Scribble

Signed By: Simonse, P. (Petra) <petra.simonse@aalsmeer.nl>
24/03/2025 09:11:45 CET
ID: a98de7c1-33ef-49bc-953b-4878d1d056e2
Auth: Scribble

Zaaknummer: Z25-035842/D25-105285

Voorstel van: college van burgemeester en wethouders

Behandelend ambtenaar:
B. Schmidt
06 - 48 83 27 76
bart.schmidt@aalsmeer.nl
OOV

Datum: 20 maart 2025

Portefeuillehouder: Burgemeester mr. G.E. Oude Kotte

Onderwerp

Eindconcept Regionaal Risicoprofiel 2025-2028, Eindconcept VrAA beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en het Eindconcept Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA)

Raadsbesluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. In te stemmen met het Eindconcept Regionaal Risicoprofiel 2025-2028 en geen zienswijze in te dienen.
2. In te stemmen met het Eindconcept VrAA beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en geen zienswijze in te dienen.
3. In te stemmen met het Eindconcept Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 en geen zienswijze in te dienen.

Samenvatting

De Wet op de Veiligheidsregio's (WVR) bepaalt dat de regio iedere vier jaar drie planvormen opstelt: Regionaal Risicoprofiel, Beleidsplan en Dekkingsplan. Ook voor de periode 2025-2028 heeft de VrAA deze plannen opgesteld. Het risicoprofiel vormt hierbij de basis en geeft een onderbouwd antwoord op de vragen: wat zijn de regionale risico's en hoe worden deze geprioriteerd.
De koers van de VrAA voor de periode 2025-2028 en het beleid waarmee de risico's worden voorkomen of geminimaliseerd, zijn opgenomen in het regionaal beleidsplan. Ten slotte zijn de wettelijk vereiste operationele prestaties van de regionale brandweer neergelegd in het Dekkingsplan.

Doel

De Brandweer, de GHOR, de Gemeenschappelijk Meldkamer en het Veiligheidsbureau voldoen aan de wettelijke eisen.

Prestatie

A. <u>Regionaal Risicoprofiel 2025-2028</u>

Het risicoprofiel wordt iedere vier jaar geactualiseerd. In het risicoprofiel van onze regio zijn voor de komende jaren zes prioritaire risico's opgenomen:

1. Uitval van vitale voorzieningen (gas, elektra, drinkwater, gedigitaliseerde processen, informatiediensten);
2. Klimaatverandering (overstromingen, droogte, neerslag, storm, hitte);
3. Ziektegolf;
4. Terrorisme;
5. Grote en complexe branden;
6. Militaire en statelijke dreiging.

B. VrAA beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028
Het beleidsplan waarin de beleidsvoornemens van de veiligheidsregio voor de komende jaren staan, wordt iedere vier jaar opgesteld. De prioritaire risico's uit het regionaal risicoprofiel zijn hiervoor onder andere de basis.

C. Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028
Het bestuur van de VrAA stelt iedere vier jaar een dekkingsplan op. In het Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 is de prestatie van de brandweer onderzocht en geanalyseerd. Dit is gedaan aan de hand van de factoren snelheid, capaciteit, beschikbaarheid en werkdruk.

Voorgeschiedenis en context

In de bestuursvergadering VrAA van 3 juli 2024 is het eindconcept Regionaal Risicoprofiel Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland 2025-2028 vastgesteld. In de vergadering van 16 december 2024 zijn de eindconcepten van het beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en het Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 vastgesteld. Op grond van art. 15 lid 3 Wet veiligheidsregio's stelt het bestuur het risicoprofiel vast na overleg met de raden van de deelnemende gemeenten, waarbij het bestuur de raden tevens verzoekt hun wensen kenbaar te maken omtrent het in het beleidsplan op te nemen beleid. Tijdens het raadsgesprek met leden van de gemeenteraden van Amstelveen en Aalsmeer en vertegenwoordigers van de VrAA op 15 mei jl., zijn de raadsleden door de VrAA geïnformeerd over de meerjarenplanvormen en de ontwikkelingen die de VrAA voorziet voor de planperiode 2025-2028.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

A. Regionaal Risicoprofiel 2025-2028
De wereld om ons heen verandert. Die veranderingen brengen ook risico's met zich mee. Deze risico's leiden soms tot incidenten met slachtoffers en schade. Dan gaat het niet alleen over flitsrampen (explosie of brand), maar juist ook over de klimaatcrisis of de coronacrisis. Zelfs conflicten buiten onze grenzen leiden tot spanningen in ons land. Een samenleving zonder veiligheidsrisico's bestaat daarom niet.

Het Regionaal Risicoprofiel is een inventarisatie en analyse op regionale schaal van risico's in (de omgeving van) VrAA. De inventarisatie is bedoeld om inzicht in die risico's te krijgen, zodat de veiligheidsregio ervoor kan zorgen dat alle partners zich adequaat kunnen voorbereiden op rampen en crises. Het regionaal risicoprofiel wordt vervolgens gebruikt voor het schrijven van het beleidsplan van de veiligheidsregio.

B. VrAA beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028
De beleidsvoornemens van de VrAA voor de periode 2025-2028 zijn onder meer gebaseerd op de prioritaire risico's uit het risicoprofiel. Het regionaal beleidsplan is daarnaast een voortzetting en actualisering van het huidige plan, Buiten Gewoon Veilig 2021-2024. Een deel van de ambities uit dat plan is door verschillende opvolgende crises en omdat de VrAA nog geen extra financiële middelen had, nog niet gerealiseerd.

Vier inhoudelijke en vier ondersteunende programma's vormen samen de (voortgezette) koers voor de komende beleidsperiode. Per programma zijn ambities opgenomen en wat de VrAA gaat doen om die ambities te realiseren.

C. Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028

In het Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 is de prestatie van de brandweer onderzocht en geanalyseerd. Dit is gedaan aan de hand van de factoren snelheid, capaciteit, beschikbaarheid en werkdruk. Het Dekkingsplan 2025-2028 is opgesteld conform de Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen.
Brandweer Amsterdam-Amstelland kan met de huidige kazerneconfiguratie, aantal eenheden en organisatievorm passende brandweerzorg leveren. Er zijn op dit moment geen acute ingrijpende maatregelen nodig. Wel is blijvend nadrukkelijke aandacht nodig voor de paraatheid en het meegroeien met veranderingen in de regio. De beschikbaarheid van de eerstelijns tankautospuiten behoeft continu aandacht. Het langdurig volhouden van grote inzetten is kwetsbaar. De gemeenten bouwen bij, bereikbaarheid van incidentlocaties staat onder druk, risico's en incidenttypen veranderen. Dit alles vraagt niet alleen om een flexibele brandweerorganisatie, maar ook blijvende inspanningen om de brandweerzorg op het niveau te houden dat past bij de risico's.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

N.v.t.

Participatie

De plannen zijn tot stand gekomen met de inbreng van deskundigen en specialisten op de onderscheiden gebieden. Tijdens een raadsgesprek met leden van de gemeenteraden van Amstelveen en Aalsmeer en vertegenwoordiger van de VrAA op 15 mei 2024 zijn de leden van uw raad in de gelegenheid gesteld hun inbreng mee te geven.

Kanttekeningen en risico's

De dagelijkse veiligheidsrisico's worden niet meegenomen in het risicoprofiel. Het risicoprofiel gaat niet over de dagelijkse zorg voor de operationele hulpverleningsdiensten in het kader van risico- en crisisbeheersing. De bestuurlijke afweging over crisisbeheersing en rampenbestrijding is van andere aard dan de afweging over dagelijkse zorg voor risicobeheersing en repressie. Brandweer Amsterdam-Amstelland (BAA) stelt een separaat brandrisicoprofiel op.

Financiën

N.v.t. De jaarcijfers van de VrAA worden op een separaat moment geagendeerd voor uw raad.

Vervolgstappen

Uitvoering en procesplanning

Na inwinning van de zienswijzen van de gemeenteraden van de in de VrAA deelnemende gemeenten, stelt het bestuur van de VrAA in haar vergadering van 23 april 2025 de stukken vast

---

Evaluatie

Jaarlijks rapporteert de VrAA in de jaarstukken en jaarverslag over de voortgang van de uitvoering van de plannen.

Duurzaamheidsaspecten

N.v.t.

Bijlagen
Aanbiedingsbrief RRP, BP en DP aan gemeenteraad
Bijlage 1 Regionaal Risicoprofiel 2025-2028 – Hoofdrapport versie 6.0
Bijlage 1a Regionaal Risicoprofiel 2025-2028 – Verdieping versie 6.0
Bijlage 2 Beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025 – 2028
Bijlage 3 Dekkingsplan 2025 – 2028 versie 1.0
Bijlage 3a Dekkingsplan Bijlagen versie 1.0
Bijlage 3b Dekkingsplan Infopraphic 2025 - 2028 versie 3

De secretaris,	De voorzitter,
drs. Sj. Vellenga	mr. G.E. Oude Kotte

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

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:46:25 CEST
ID: 97bac261-454e-4c10-9fd2-f287d7066959
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
22/05/2025 22:09:39 CEST
ID: 97bac261-454e-4c10-9fd2-f287d7066959
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van college van burgemeester en wethouders, d.d. 18 maart 2025, zaaknummer Z25-035842/D25-105388;

gelet op artikel gelet op artikelen 14 en 15 van de Wet veiligheidsregio's ; van de Wet; ;

Besluit

1. In te stemmen met het Eindconcept Regionaal Risicoprofiel 2025-2028 en geen zienswijze in te dienen;
2. In te stemmen met het Eindconcept VrAA beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en geen zienswijze in te dienen;
3. In te stemmen met het Eindconcept Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 en geen zienswijze in te dienen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier,

H.R.E. Hofland

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

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

Gemeente Aalsmeer

Uw contact B. Schmidt
Bart.schmidt@aalsmeer.nl

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

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland
Postbus 92171
1090 AD AMSTERDAM

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:46:25 CEST
ID: 97bac261-454e-4c10-9fd2-f287d7066959
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
22/05/2025 22:09:39 CEST
ID: 97bac261-454e-4c10-9fd2-f287d7066959
Auth: Scribble

Datum 22 mei 2025
Uw brief van 6 januari 2025
Uw kenmerk DIV2024/93

Betreft Eindconcepten RRP VrAA, BP VrAA en DP AA 2025-2028

Geachte mevrouw Halsema,

In de raadsvergadering van 22 mei 2025 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer onderstaande documenten besproken:
1.Eindconcept Regionaal Risicoprofiel 2025-2028;
2.Eindconcept VrAA beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en
3.het Eindconcept Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028
van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA)

De gemeenteraad heeft besloten in te stemmen met voornoemde drie eindconcepten en zal hierop geen zienswijzen indienen.
Bijgevoegd treft u het raadsbesluit aan.

Vertrouwende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,
Namens de gemeenteraad van Aalsmeer,

de griffier,	de burgemeester,
H.R.E. Hofland	mr. G.E. Oude Kotte

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

Bijlagen 1

Veiligheidsregio
Amsterdam-Amstelland

Aan de raden van gemeenten die deelnemen in
de Gemeenschappelijke Regeling Veiligheidsregio
Amsterdam-Amstelland
T.a.v. de griffiers
CC: colleges B&W

Datum:	6 januari 2025	**Behandeld door:**	D. Rios Loogman
Betreft:	Aanbieden eindconcepten RRP VrAA, BP VrAA en DP AA	**Uw kenmerk:**	--
Kenmerk:	DIV2024/93	**Bijlagen:**	5

Geachte leden van de raad,

In de bestuursvergadering VrAA van 3 juli 2024 is het eindconcept Regionaal Risicoprofiel Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland 2025-2028 vastgesteld. En in de vergadering van 16 december 2024 zijn de eindconcepten van het beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en het Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 vastgesteld. Op grond van art. 15 lid 3 Wet veiligheidsregio's stelt het bestuur het risicoprofiel vast na overleg met de raden van de deelnemende gemeenten, waarbij het bestuur de raden tevens verzoekt hun wensen kenbaar te maken omtrent het in het beleidsplan op te nemen beleid.

Met deze brief wil ik u het eindconcept van het Regionaal Risicoprofiel Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland 2025-2028, het beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en het Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 aanbieden.

Regionaal Risicoprofiel VrAA 2025-2028
De wereld om ons heen verandert. VrAA beweegt natuurlijk mee met de veranderingen die op ons afkomen. Die veranderingen brengen ook risico's met zich mee. Deze risico's leiden soms tot incidenten met slachtoffers en schade. Dan gaat het niet alleen over flitsrampen (explosie of brand), maar juist ook over de klimaatcrisis of de coronacrisis. Zelfs conflicten buiten onze grenzen leiden tot spaninningen in ons land. Denk aan de oorlog in Oekraïne of in Israël en de Palestijnse gebieden. Een samenleving zonder veiligheidsrisico's bestaat daarom niet.

Het Regionaal Risicoprofiel is een inventarisatie en analyse op regionale schaal van risico's in (de omgeving van) VrAA. De inventarisatie is bedoeld om inzicht in die risico's te krijgen, zodat de veiligheidsregio ervoor kan zorgen dat alle partners zich adequaat kunnen voorbereiden op rampen en crises. Het regionaal risicoprofiel wordt vervolgens gebruikt voor het schrijven van het beleidsplan van de veiligheidsregio. Ook gemeenten gebruiken het risicoprofiel voor hun eigen veiligheidsbeleid.

Prioritaire risico's
Het opstellen van het regionaal risicoprofiel gebeurt niet alleen door VrAA. VrAA vindt het belangrijk om samen te werken met haar crisispartners. Daarom hebben de crisispartners meegedacht met het in kaart brengen van de belangrijkste risico's in onze regio. De samenwerking

Bezoekadres
Ringdijk 98
1097 AH Amsterdam

Postadres
Postbus 92171
1090 AD Amsterdam

Telefoon (020) 555 65 50
informatie@veiligheidsregioaa.nl
www.veiligheidsregioaa.nl

heeft geleid tot 26 risico's die specifiek zijn voor onze regio. Er worden zes prioritaire risico's onderscheiden waarbij VrAA een rol heeft in de gevolgbestrijding. De prioritaire risico's zijn:

- Uitval van vitale voorzieningen (gas, elektra, drinkwater, gedigitaliseerde processen, informatiediensten);
- Klimaatverandering (overstromingen, droogte, neerslag, storm, hitte);
- Ziektegolf;
- Terrorisme;
- Grote en complexe branden;
- Militaire en statelijke dreiging.

Beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028
Ook het beleidsplan waarin de beleidsvoornemens van de veiligheidsregio voor de komende jaren staan wordt iedere vier jaar opgesteld. De prioritaire risico's uit het risicoprofiel zijn hiervoor onder andere de basis. In het regionaal beleidsplan voor de periode 2025-2028 wordt verder ingezet op de weg van het huidige plan, Buiten Gewoon Veilig 2021-2024. Daarin stonden grote ambities en een deel daarvan is nog niet bereikt. Door verschillende opvolgende crises, maar ook omdat we nog geen extra financiële middelen hadden, hebben we niet alles kunnen realiseren.
Het Beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 is daarom een actualisatie van het voorgaande plan en gaat voort op de ingezette weg.

We hebben ervoor gekozen om de titel van het beleidsplan niet te veranderen. De titel 'Buiten Gewoon Veilig' is in 2021 namelijk niet zomaar gekozen; het staat voor de ontwikkeling van de organisatie en onze missie. Die veranderen niet zomaar.

Vier inhoudelijke en vier ondersteunende programma's vormen samen nog steeds de koers voor de komende beleidsperiode. Per programma zijn ambities opgenomen en wat we gaan doen om die ambities te realiseren. Een aantal ambities is niet gewijzigd ten opzichte van het vorige beleidsplan.

Dekkingsplan Brandweer AA 2025-2028
Ook het Dekkingsplan wordt iedere vier jaar opgesteld. In het Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 is de prestatie van de brandweer onderzocht en geanalyseerd. Dit is gedaan aan de hand van de factoren snelheid, capaciteit, beschikbaarheid en werkdruk.

Brandweer Amsterdam-Amstelland kan met de huidige kazerneconfiguratie, aantal eenheden en organisatievorm passende brandweerzorg leveren. Er zijn op dit moment geen acute ingrijpende maatregelen nodig. Wel is blijvend nadrukkelijke aandacht nodig voor de paraatheid en het meegroeien met veranderingen in de regio. De beschikbaarheid van de eerstelijns tankautospuiten behoeft continu aandacht. Het langdurig volhouden van grote inzetten is kwetsbaar. De gemeenten bouwen bij, bereikbaarheid van incidentlocaties staat onder druk, risico's en incidenttypen veranderen. Dit alles vraagt niet alleen om een flexibele brandweerorganisatie, maar ook blijvende inspanningen om de brandweerzorg op het niveau te houden dat past bij de risico's .

Vervolg
In verband met de voorbereiding van de definitieve vaststelling van de eindconcepten in bestuursvergadering VrAA van 23 april 2025 ontvang ik graag uiterlijk 10 maart 2025 een schriftelijke reactie waarin u uw zienswijze ten aanzien van de eindconcepten van het Regionaal Risicoprofiel Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland 2025-2028, het beleidsplan Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 en het Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028 kenbaar maakt. Indien deze termijn niet haalbaar is dan ontvang ik daar ook graag bericht van.

Met vriendelijke groet,



Femke Halsema
Voorzitter veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Bezoekadres
Ringdijk 98
1097 AH Amsterdam

Postadres
Postbus 92171
1090 AD Amsterdam

Telefoon (020) 555 65 50
informatie@veiligheidsregioaa.nl
www.veiligheidsregioaa.nl

Regionaal Risicoprofiel 2025-2028

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Hoofdrapport

Auteur(s):	Jos Ketelaars, Larice van der Harst, Marieke Geerlings
Datum:	24-4-2024
Versienummer:	6.0

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Revisiehistorie

Versie	Datum	Omschrijving
1.0	28-1-2024	Bespreking in projectgroep 1-2-2024
2.0	5-2-2024	MT VrAA 13-2-2024
3.0	16-2-2024	Multistaf 5-3-2024
4.0	5-3-2024	Veiligheidsdirectie 19-3-2024
5.0	12-3-2024	Bestuur VrAA 25-3-2025
6.0	24-4-2024	Bestuur VrAA 3-7-2024

Inhoudsopgave

Revisiehistorie **2**

Inhoudsopgave **3**

1. Samenvatting **4**

2. Risicobeeld **6**

2.1 Kengetallen en typering Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland 6

2.2 Kenmerkende incidenten in de afgelopen periode 8

2.3 Megatrends 8

3. Risico-inventarisatie **11**

3.1 Natuurlijke omgeving 11

3.2 Gebouwde omgeving 11

3.3 Technologische omgeving 13

3.4 Vitale infrastructuur 13

4.5 Verkeer en vervoer 14

3.5 Gezondheid 15

3.6 Sociaal-maatschappelijke omgeving 16

3.7 Conclusies risico-inventarisatie 16

4. Risicoanalyse **19**

4.1 Conclusie risicoanalyse 20

1. Samenvatting

De wereld om ons heen verandert. De veiligheidsregio beweegt natuurlijk mee met de veranderingen die op ons afkomen. Die veranderingen brengen ook risico's met zich mee. Deze risico's leiden soms tot incidenten met slachtoffers en schade. Dan gaat het niet alleen over flitsrampen (explosie of brand), maar juist ook over de klimaatcrisis of de coronacrisis. Zelfs conflicten buiten onze grenzen leiden tot spaninningen in ons land. Denk aan de oorlog in Oekraïne of in Israël en de Palestijnse gebieden. Een samenleving zonder veiligheidsrisico's bestaat daarom niet.

Risico's horen bij het leven. Het gaat erom dat we samen de risico's verkleinen door de hulpdiensten en de samenleving voor te bereiden. Wanneer er dan toch iets misgaat, treedt de overheid op. Om te weten welke risico's er specifiek zijn voor onze regio, heeft Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA) een eigen regionaal risicoprofiel. Het regionaal risicoprofiel wordt vervolgens gebruikt voor het schrijven van het beleidsplan van de veiligheidsregio. Ook gemeenten gebruiken het risicoprofiel voor hun eigen veiligheidsbeleid.

Megatrends
In dit regionaal risicoprofiel zijn vijf megatrends te ontdekken. Klimaatverandering is de eerste. Het zorgt voor veranderingen in ons weer, dat maakt ons kwetsbaar. De volgende megatrend is energietransitie. Het betekent dat de samenleving elektrificeert, zo worden we steeds afhankelijker van elektriciteit. De derde megatrends is digitalisering en cybercriminaliteit. Het laat zien dat de overheid kwetsbaar is voor cyberincidenten. Daarna is verstedelijking en verdichting als megatrend gezien. Onze regio wordt steeds drukker, er komen meer huizen en bedrijven. Dat maakt de ruimte schaars. Tot slot is geopolitieke ontwikkelingen en destabilisatie als megatrend naar voren gekomen. De wereld staat voor grote uitdagingen zoals oorlogen in en buiten Europa.

Prioritaire risico's
Het opstellen van het regionaal risicoprofiel gebeurt niet alleen door ons. VrAA vindt het belangrijk om samen te werken met haar crisispartners. Daarom hebben onze crisispartners meegedacht met het in kaart brengen van de belangrijkste risico's in onze regio. Deze risico's zijn vervolgens digitaal gescoord op impact en waarschijnlijkheid. Meer informatie daarover kan gevonden worden in de verdieping van het risicoprofiel.
De samenwerking heeft geleid tot 26 risico's die specifiek zijn voor onze regio. We onderscheiden zes prioritaire risico's waarbij VrAA een rol heeft in de gevolgbestrijding. De prioritaire risico's zijn:

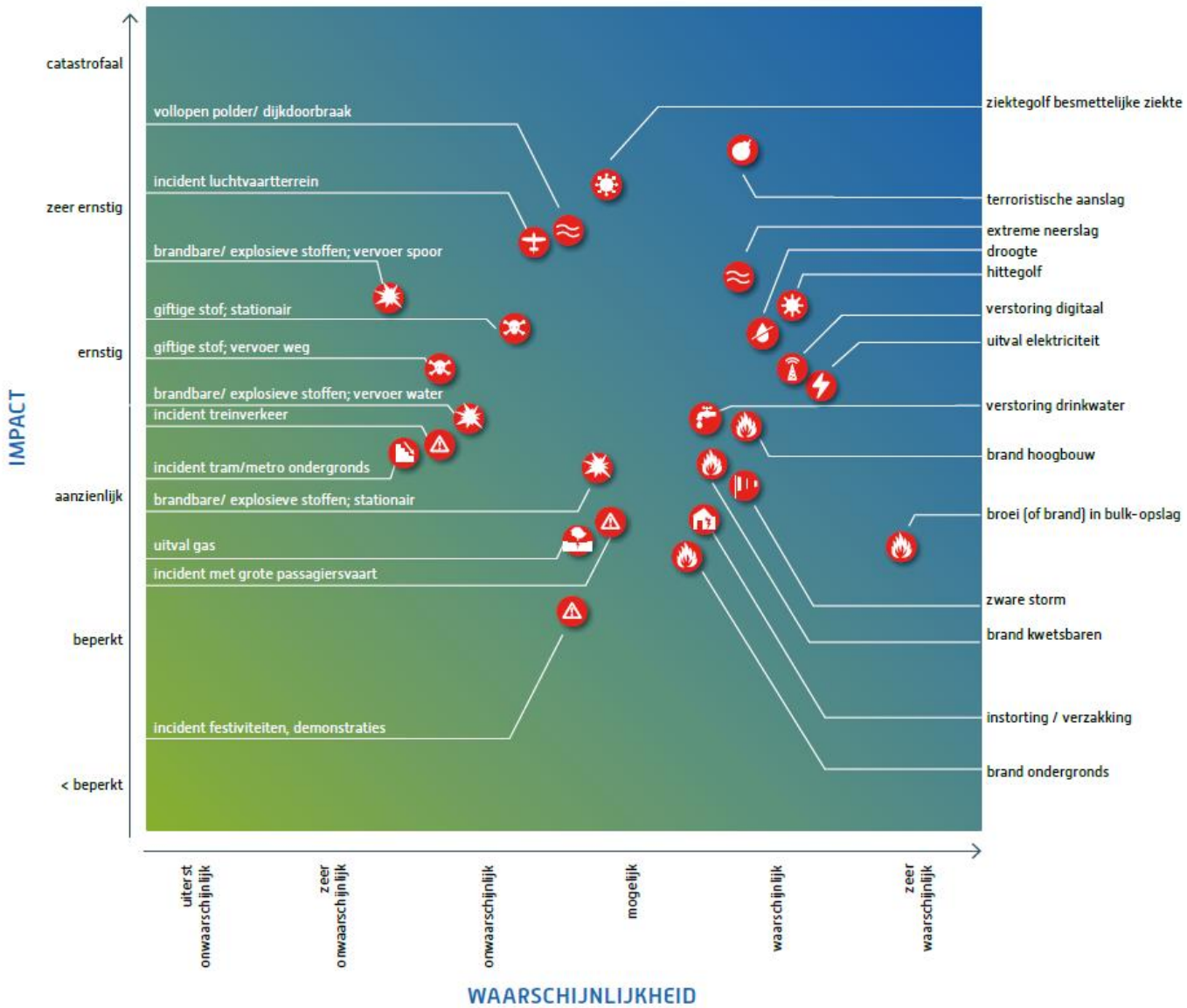
- Uitval van vitale voorzieningen (gas, elektra, drinkwater, gedigitaliseerde processen, informatiediensten);
- Klimaatverandering (overstromingen, droogte, neerslag, storm, hitte);
- Ziektegolf;
- Terrorisme;
- Grote en complexe branden;
- Militaire en statelijke dreiging.

Leeswijzer
Hier onder is beschreven wat verder te vinden is in dit document.

- Hoofdstuk 2 beschrijft een aantal wereldwijde megatrends en kenmerken van VrAA die van invloed zijn op het risicobeeld in de regio.
- In hoofdstuk 3 zijn de resultaten van de risico-inventarisatie voor VrAA beschreven.
- Hoofdstuk 4 beschrijft de belangrijkste conclusies van de risicoanalyse.



[in de definitieve lay-out komt er een nieuw figuur met de toegevoegde incidenttypen hittegolf en verstoring drinkwatervoorziening]



2. Risicobeeld

Het risicobeeld beschrijft VrAA en een aantal megatrends. Deze couleur locale en wereldwijde trends vormen de achtergrond van de risico's die zich in de regio kunnen voordoen.

2.1 Kengetallen en typering Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Kenmerkend voor Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland zijn de hoge bevolkingsdichtheid, de status van hoofdstad met vele toeristen, grootschalige en internationaal befaamde culturele voorzieningen en de aanwezige infrastructuur (spoor, weg en data) en bedrijvigheid (Seveso-inrichtingen[1], afvalverwerking, financiële hart van Nederland en knooppunt van de sierteeltsector). Daarnaast zijn er grote lokale verschillen tussen de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Aalsmeer, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn.

Ligging
VrAA neemt een centrale positie in. De regio is een knooppunt van infrastructuur en mobiliteit. Per dag reizen miljoenen mensen van, naar en binnen Amsterdam-Amstelland. Dat doen ze via:

- Rijkswegen: A1 (Amsterdam-Amersfoort), A2 (Amsterdam-Utrecht), A4 (Amsterdam-Den Haag), A8 (Amsterdam-Zaandam), A9 (Diemen-Alkmaar), A10 (Amsterdam-Zaanstad) en A200 (Amsterdam-Haarlem).
- Spoor en tram/ metro, met 5 metrolijnen deels ondergronds met ondergrondse stations. Naast passagiersvervoer vindt er ook goederenvervoer plaats over het spoor, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Waterwegen, bijvoorbeeld over het Noordzeekanaal, het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal, waarover onder andere grote (rivier)cruiseschepen hun weg naar Amsterdam vinden. Ook de recreatieplassen en -wateren, zoals de Westeinderplassen, Gaasperplas, de Vecht en Sloterplas trekken veel publiek.
- Luchtvaart: de nabijheid van Schiphol is relevant. Amsterdam-Amstelland ligt onder de aan- en uitvliegroutes van Schiphol en huisvest veel ondersteunende bedrijfsactiviteiten voor deze luchthaven.

Trekpleister
Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht. Het centrum van Amsterdam trekt jaarlijks miljoenen toeristen. Het centrum van Amsterdam kan deze toestroom niet aan. Daarom probeert de gemeente de drukte te spreiden. Een steeds groter deel waaiert uit naar andere delen van de regio en daarbuiten. De Amsterdamse grachtengordel blijft echter veel aandacht genieten. De grachtengordel is net als de Stelling van Amsterdam (voormalige verdedigingslinie rondom Amsterdam) door UNESCO op de Werelderfgoedlijst geplaatst.

De drukte in de regio is het meest zichtbaar bij grootschalige evenementen. Voorbeelden hiervan zijn de Pride, het vijfjaarlijkse nautische evenement SAIL, het jaarlijkse Amsterdam Dance Event (ADE), diverse festivals en belangrijke sportwedstrijden en -toernooien. Dit is ook goed zichtbaar bij nationale evenementen, zoals Koningsdag, de Nationale dodenherdenking. En bij bezoeken van buitenlandse staatshoofden en internationale bijeenkomsten.

[1] Voorheen BRZO-bedrijven. Besluit risico's zware ongevallen: bedrijven waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn bóven een bepaalde drempelwaarde.

Figuur 1 - Overzichtskaart Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland



Bebouwing, bedrijven en bevolking
Veel mensen in een klein gebied betekent hoge bebouwingsdichtheden. Daarnaast kent de regio ook veel kwetsbare objecten, zoals verzorgingshuizen, ziekenhuizen en scholen. Mensen die hier wonen of verblijven zijn in veel gevallen verminderd zelfredzaam. Bij grootschalige incidenten en crises hebben zij eerder hulp nodig van de overheid dan zelfredzame bewoners van de regio.

VrAA huisvest risicovolle economische activiteiten, zoals zware industrie en opslag van brandstoffen. Dit is hoofdzakelijk geconcentreerd in het Westelijk Havengebied van de gemeente Amsterdam. Op de Zuidas in Amsterdam bevindt zich het financiële hart van Nederland. Dat is van grote waarde voor de regio, en ook (inter)nationaal. Dat geldt ook voor de sierteeltsector in Aalsmeer en Uithoorn. Amsterdam is een van de grootste internetknooppunten van de wereld (met zes fysieke locaties in Oost, Zuidoost en Slotervaart).

In VrAA wonen ruim 1 miljoen inwoners. Hiermee is VrAA een van de veiligheidsregio's met het hoogste aantal inwoners van het land. De prognose is dat het aantal inwoners in de regio verder groeit tot 1,4 miljoen in 2040. Wat betreft oppervlakte is de regio met 379 km² een van de compactste regio's van het land. Kenmerkend is dan ook de hoge bevolkingsdichtheid van 3.705 inwoners per km². De gemiddelde bevolkingsdichtheid in 2023 in Nederland is 529 inwoners per km².

Een ander kenmerk van de regio is het hoge aantal inwoners met een (niet-westerse) migratieachtergrond. Bijna 60% van de inwoners van Amsterdam heeft een migratieachtergrond. In Amsterdam (180) en Amstelveen (138) wonen veel verschillende nationaliteiten. Voor effectieve risico- en crisiscommunicatie is het van belang om alle verschillende nationaliteiten te bereiken.

Tabel 1 - Bevolking, oppervlakte en bevolkingsdichtheid, 1 januari 2023 (bron: CBS)

	Bevolking	Oppervlakte (km²)	Oppervlakte (km² land)	Bevolkingsdichtheid (km² land)
Aalsmeer	33.063	32,29	20,10	1.645
Amstelveen	94.418	44,08	41,11	2.297
Amsterdam	918.117	243,65	188,12	4.880
Diemen	32.785	14,04	11,95	2.744
Ouder-Amstel	14.276	25,78	23,95	596
Uithoorn	31.442	19,42	18,12	1.735
Amsterdam-Amstelland	**1.124.092**	**379.26**	**303.35**	**3.705**

2.2 Kenmerkende incidenten in de afgelopen periode

Sinds 2020 heeft een aantal (grootschalige) incidenten plaatsgevonden in VrAA. Deze incidenten geven een beeld van de relevante risico's voor de regio.

VrAA heeft een coördinerende rol vervuld bij een aantal langdurige crises. Bij de COVID-19 pandemie (maart 2020 tot begin 2022) lag de focus lag op effectbestrijding en handhaving van landelijke maatregelen om de ziekte in te dammen. In februari 2022 diende de oorlog in Oekraïne zich aan. Een groot aantal vluchtelingen trok richting Nederland. Veel van hen kwamen aan op Amsterdam Centraal Station. Hier was spoedig crisisopvang nodig. De veiligheidsregio speelde vervolgens ook een rol bij de opvang van asielzoekers. Deze crises vroegen een andere werkwijze van de veiligheidsregio.

De regio kende een aantal crises met meer rechtsordelijke aspecten. In juni 2021 vond een overval plaats op een bedrijf in Amsterdam-Noord. De achtervolging van de daders eindigde in een weiland in Broek in Waterland (Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland). In april 2022 werden bezoekers van de Apple Store aan het Leidseplein in Amsterdam urenlang gegijzeld. In beide gevallen was multidisciplinaire coördinatie nodig om de maatschappelijke effecten te managen.

Er waren veel multidisciplinaire opschalingen vanwege explosies en de vondsten van explosieven. De zeer grote brand bij wooncomplex Riekerhaven aan de Voetbalstraat in 2022 had veel impact. De brandweer trad snel op. Toch ging een groot aantal containerwoningen voor studenten en statushouders in vlammen op.

Diverse zware stormen trokken over de regio. Bij Eunice (2022) en Poly (2023) werd gekozen voor een multidisciplinaire crisisaanpak.

2.3 Megatrends

Vijf megatrends hebben invloed op het risicobeeld van VrAA.

Klimaatverandering
VrAA ligt grotendeels onder de zeespiegel (onder NAP) en in een waterrijk gebied. Bovendien heeft de regio een zeer hoge bevolkingsdichtheid. Deze factoren maken de regio zeer kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering. Nederland krijgt te maken met stijging van de zeespiegel, bodemdaling en veranderende weersomstandigheden: toenemende de kans op en intensiteit van extreem weer, zowel wateroverlast als droogte en hitte.[2] Ook zorgt klimaatverandering voor een toenemende druk op de zoetwatervoorraad.

Klimaatverandering speelt wereldwijd en leidt tot conflicten vanwege water- en voedseltekorten. Dit zorgt voor onleefbare gebieden en migratiestromen.

[2] KNMI'23 klimaatscenario's voor Nederland, KNMI 2023

Nederland zet in op twee ontwikkelingen. Het verduurzamen van de samenleving om klimaatverandering af te remmen (onder andere door de energietransitie). En het aanpassen aan onvermijdbare gevolgen van klimaatverandering (klimaatadaptatie). Onder klimaatadaptatie vallen het aanpassen van ruimtelijke ordening, het zeker stellen van de zoetwatervoorraad en het klimaatrobuust maken van vitale infrastructuur. Klimaatverandering is niet alleen een ruimtelijk vraagstuk. Bevolkingsgroepen in kwetsbare posities, zoals mensen met lage inkomens, ouderen, kinderen en mensen met gezondheidsproblemen, zijn vaak ontvankelijker voor de gevolgen van klimaatverandering. Zij zijn minder goed in staat om zich aan te passen aan risico's en snel te herstellen na een incident. Beide transities verlopen in de praktijk sneller dan wet- en regelgeving, waardoor maatregelen tegen brandrisico's en andere veiligheidsaspecten niet structureel worden toegepast.

Energietransitie
De Nederlandse samenleving staat voor een grote opgave: een substantiële reductie van de CO_2-uitstoot als gevolg van het gebruik van fossiele brandstoffen. Deze energietransitie wordt ingegeven door klimaatverandering en door de behoefte om minder afhankelijk te zijn van energie uit het buitenland.
De energietransitie brengt nieuwe risico's met zich mee. Decentrale opwekking en opslag van energie en elektrificatie van vervoersmiddelen leidt tot andere risico's bij branden. Productie, opslag en gebruik van nieuwe energiedragers als waterstof leiden tot nieuwe risico's. Zo is in de regio bij Port of Amsterdam (Energiehaven) een initiatief voor de productie en opslag van waterstof. De verdergaande elektrificatie vergroot de sterke afhankelijkheid van elektriciteit. De gevolgen van uitval van de elektriciteitsvoorziening door overbelasting, weersomstandigheden of een cyberaanval nemen toe.
Daarnaast is er de trend om zo min mogelijk materialen toe te passen bij nieuwbouw. Dit gaat soms ten nadele van de brandveiligheid.
Wet- en regelgeving houden geen gelijke tred met de energietransitie. Hierdoor lopen veiligheidsvoorschriften achter op de ontwikkelingen.

Digitalisering en cybercriminaliteit
De samenleving is vergaand digitaal verbonden. Bedrijven, zorginstellingen, vitale infrastructuur zijn voor hun continuïteit in hoge mate afhankelijk van digitale processen. Hierdoor zijn ze kwetsbaar voor verstoringen. Uitval van een vitale organisatie heeft (onverwachte) keteneffecten en straalt uit naar andere sectoren. Zo kan een kleine verstoring leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Uitval van vitale infrastructuur kan per ongeluk plaatsvinden, maar er zijn wereldwijd ook steeds meer opzettelijke cybersecurityincidenten. De geopolitieke situatie is in de afgelopen jaren verder verhard. Statelijke actoren grijpen hierbij naar cyberaanvallen als middel om hun belangen te behartigen. Afpersing is voor cybercriminelen een aantrekkelijk verdienmodel. De middelen hiervoor worden steeds makkelijker te gebruiken. Generatieve kunstmatige intelligentie (artificial intelligence – AI) brengt nieuwe dreigingen met zich mee. De veiligheid van digitale processen is en blijft essentieel in onze sterk gedigitaliseerde maatschappij.[3]

De actualiteit laat zien dat de overheidsdiensten, vitale sectoren, bedrijven en particulieren kwetsbaar zijn voor verstoringen door cyberincidenten. Voorbeelden van cyberincidenten in Nederland zijn onder andere aanvallen op systemen van de gemeente Hof van Twente, Universiteit Maastricht, websites Oekraïense overheid en Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland. Niet alleen de samenleving kan worden getroffen door een cyberincident, maar ook de hulpverlenings- en crisisbeheersingsprocessen kunnen worden geraakt. De continuïteit van het functioneren van de veiligheidsregio kan dan in gevaar komen. En daarmee de hulpverlening en crisisbeheersing die van vitaal belang zijn voor de samenleving. Om die reden prepareert de veiligheidsregio zich hierop.

Verstedelijking en verdichting
Wereldwijd gaan meer mensen in steden wonen en werken. In de Randstad wordt de komende decennia een verdere verdichting van wonen en bedrijvigheid verwacht. De beschikbare ruimte is schaars. Dat betekent enerzijds een grotere kans op ongevallen, anderzijds hebben vergelijkbare incidenten impact op meer mensen en bedrijven. Ook in VrAA is sprake van verdichting van bestaande kernen en van ontwikkeling van

[3] Cybersecuritybeeld Nederland 2023, ministerie van Justitie en Veiligheid

bedrijventerreinen tot stadsbuurten (zoals Haven-Stad in Amsterdam).[4] Mensen wonen steeds meer in getransformeerde gebouwen. Bijvoorbeeld kantoren die omgebouwd zijn tot woningen. Dat kan bij incidenten en het niet doorvoeren van extra veiligheidsmaatregelen een risico betekenen. Daarnaast is sprake van 'dubbele vergrijzing' onder de bevolking. Er komen meer ouderen en minder nieuw geborenen. Ouderen blijven langer zelfstandig wonen. Dit brengt een grotere kans op slachtoffers bij incidenten met zich mee. Daarnaast betekent een verdere verstedelijking dat ruimte vaker meervoudig gebruikt wordt. Infrastructuur, wonen, werken, winkelen, recreëren en energieopslag worden op één en dezelfde plek geconcentreerd.[5] Dit kan een combinatie van OV-knooppunten, hoogbouw en ondergronds bouwen zijn. Voorbeelden hiervan zijn het Amsterdamse Centraal Station, Haven-Stad, Strandeiland, Zuidasdok en het gebied rondom de RAI.

Geopolitieke ontwikkelingen en destabilisatie
De wereldorde staat voor grote uitdagingen door verschuivingen in de geopolitieke verhoudingen. Bij de nieuwe machtspolitiek wordt steeds vaker gebruik gemaakt van economische instrumenten, controle over technologieën, risicovolle strategische afhankelijkheden en andere, hybride middelen. Zo wordt migratie als drukmiddel gebruikt, worden (online) middelen zoals desinformatie en propaganda ingezet om de publieke opinie te beïnvloeden en worden belangrijke infrastructuren zowel digitaal als fysiek gesaboteerd. Dit leidt ook in Nederland tot maatschappelijke spanningen tussen bevolkingsgroepen.[6]
Militaire conflicten in en aan de rand van Europa vergroten het besef dat Nederland als EU- en NAVO-bondgenoot bij een oorlog betrokken kan raken. Dit kan tot ontwrichtende verstoringen van de samenleving leiden.

[4] Metropoolregio, het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040
[5] Omgevingsvisie Amsterdam 2050 via Volg het beleid: omgevingsvisie - Gemeente Amsterdam
[6] De Veiligheidsstrategie voor het Koninkrijk der Nederlanden, april 2023

3. Risico-inventarisatie

De landelijke handreiking voor het opstellen van het regionaal risicoprofiel deelt 79 incidenttypen in op zeven thema's. Op basis van het risicobeeld is beoordeeld welke incidenttypen relevant zijn voor VrAA. Deze paragraaf beschrijft de geselecteerde incidenttypen per maatschappelijk thema uit de landelijke handreiking.

3.1 Natuurlijke omgeving

Het thema 'Natuurlijke omgeving' omvat alle incidenttypen die een natuurlijke oorzaak hebben.

Binnen dit maatschappelijk thema zijn de volgende incidenttypen voor VrAA geselecteerd:

- vollopen van een polder/ dijkdoorbraak;
- overlast als gevolg van droogte;
- wateroverlast als gevolg van extreme neerslag;
- overlast als gevolg van een zware storm;
- hittegolf.

De grootste impact hebben overstromingen vanuit zee en vanuit het rivierengebied. De kans op deze grote overstromingen is echter klein. Een overstroming van een polder als gevolg van het bezwijken van een secundaire waterkering is waarschijnlijker. Ook dan kan de impact aanzienlijk zijn, zoals in 2003 in Wilnis. Als gevolg van uitdroging verschoof het dijklichaam en liep de achtergelegen woonwijk onder water.

Klimaatverandering leidt tot wijzigingen in weersomstandigheden. Volgens het KNMI wordt extreem weer in de komende jaren waarschijnlijker. En neemt de intensiteit van extreme weersomstandigheden verder toe. In de winter zal meer bovenmatige neerslag vallen. In de zomer zullen er meer extreme regenbuien zijn met een hogere intensiteit. Ook wordt hagel en onweer heviger. Periodes van korte, maar intensieve neerslag kunnen wateroverlast tot gevolg hebben, zowel in laaggelegen poldergebieden als in stedelijk gebied. Afhankelijk van het getroffen gebied kan de impact aanzienlijk zijn.

Extreme weeromstandigheden kunnen zich ook manifesteren in een zware storm. Zware windstoten kunnen voor grote schade zorgen. De gevolgen voor verkeer en het openbaar vervoer kunnen groot zijn. De impact op het dagelijkse leven kan relatief groot zijn. Een combinatie van een storm met zware windstoten en hevige neerslag kan de impact voor de maatschappij extra vergroten.

Ook langdurige periodes van droogte en extreme hitte zullen vaker voorkomen. Deze incidenttypen brengen een heel scala aan risico's en mogelijke schade met zich mee. Soms materialiseert die zich pas op langere termijn. Langdurige droogte leidt bijvoorbeeld tot lagere waterstanden en verzilting van het oppervlaktewater. Verzilting heeft nadelige gevolgen voor de landbouw, natuur en mogelijk ook de drinkwatervoorziening in delen van de regio. Lagere waterstanden leiden tot schade voor de scheepvaart, landbouw en bebouwing (houten heipalen die niet onder water staan kunnen gaan rotten). Ook kan schade aan waterkeringen optreden met falen van die keringen tot gevolg. Extreme hitte vormt een groot gezondheidsrisico en heeft invloed onder andere op de oversterfte en de inzetbaarheid van de hulpdiensten.

3.2 Gebouwde omgeving

Het thema 'Gebouwde omgeving' omvat alle incidenttypen die betrekking hebben op het bouwen en gebruiken van gebouwen en kunstwerken. Gebouwen met een bijzondere functie en gebouwen waarin zich verminderd zelfredzame personen bevinden, vallen ook onder dit crisistype.

Binnen dit maatschappelijk thema zijn de volgende incidenttypen voor VrAA geselecteerd:

- grote brand in gebouwen met niet of verminderd zelfredzame personen;
- grote brand in bijzonder hoge gebouwen;
- grote brand in ondergrondse bebouwing;

- instorting/ verzakking door explosie.

Branden in gebouwen met niet of verminderd zelfredzame personen zijn waarschijnlijk binnen VrAA. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om verzorgingstehuizen, ziekenhuizen en gevangenissen. Voor sommige objecten zijn extra preventieve voorzieningen vereist en moet er een goede interne bedrijfshulpverleningsorganisatie aanwezig zijn. Tegelijkertijd blijven ouderen langer thuis wonen; vaak in gebouwen die vroeger als zorginstellingen ingericht waren. Binnen de huidige wetgeving zijn daarom aanvullende maatregelen niet meer nodig, waardoor belangrijke voorzieningen voor de brandveiligheid ontbreken. Branden kunnen daardoor sneller escaleren. Dit kan leiden tot ernstiger gevolgen bij een incident. Op sommige plekken verblijven gasten in gebouwen die daarvoor niet geschikt zijn. Het gaat bijvoorbeeld om toeristen in oneigenlijke hotelfuncties (Airbnb) en om vluchtelingen in leegstaande kantoorgebouwen of opvangboten. Bij brand kan dit leiden tot grotere effecten.

In VrAA staan veel gebouwen met grote aantallen bezoekers en medewerkers. Denk hierbij aan de sierteeltsector (Aalsmeer en Uithoorn), diverse winkelcentra (Amsterdam en Amstelveen), Beurs van Berlage, Concertgebouw, RAI, ZiggoDome, Johan Cruijff ArenA, Universiteit van Amsterdam en Vrije Universiteit. Door de bestaande regelgeving en interne bedrijfshulpverlenings- en brandweerorganisatie is een grote brand minder waarschijnlijk. Ook kent VrAA veel gebouwen hoger dan 70 meter. Deze zijn voornamelijk geconcentreerd op de Zuidas, bij het Amstelstation, Sloterdijk en langs het IJ. Voorbeelden zijn de Rembrandtoren (135 m), Mondriaantoren (123 m) en het kantoor van ABN-AMRO (105 m). In de nabije toekomst komt er in Amsterdam door stadsverdichting en gebiedsontwikkeling nog een aantal bijzonder hoge gebouwen bij (bijvoorbeeld in de Sluisbuurt nabij IJburg en de Arenapoort).

De regio kent veel ondergrondse bebouwing, zoals het ondergrondse metronetwerk, ondergrondse stations, tunnels en steeds meer (automatische) parkeergarages. Het bestrijden van branden in hoge gebouwen en ondergrondse bebouwing is zeer complex. Daardoor kan de impact van een dergelijk incident groot zijn. Hout en andere biobased materialen worden vaker gebruikt voor gevels en constructies. Dit kan leiden tot snellere branduitbreiding en meer benodigd bluswater. Daarnaast wordt in toenemende mate multifunctioneel gebouwd, waarbij hoogte, diepte en kwetsbare functies worden gecombineerd. Het nhow Amsterdam RAI hotel in Amsterdam-Zuid of het gebied van het Rokin zijn hier goede voorbeelden van.

Brand in dichte binnensteden is een waarschijnlijk incidenttype binnen VrAA. De dichte bebouwing van de grachtengordel is kenmerkend voor Amsterdam. Brandweer Amsterdam-Amstelland is echter goed voorbereid op dit incidenttype. Bij branden in de binnenstad van Amsterdam komt de brandweer snel ter plaatse. Er is snel een grote slagkracht voor handen. Hierdoor blijft de impact van dergelijke branden relatief klein.

In Amsterdam-Amstelland zijn veel objecten te vinden die behoren tot cultureel erfgoed. Zo staat de grachtengordel op de werelderfgoedlijst van UNESCO en kent de regio veel grote en kleine musea met belangrijke culturele topstukken. De impact van een brand waarbij kunst en culturele uitingen verloren gaan is groot. Zeker als het gaat om onvervangbare internationale en nationale topstukken. Om die reden besteden de grote musea aandacht aan brandveiligheid. Zij zijn verenigd in een netwerk ‘brandveiligheid cultureel erfgoed’.

In principe moet een gebouw zodanig gebouwd zijn, dat de draagconstructie bij een explosie blijft staan. Ook als de ramen, gevels en dergelijke eruit geblazen worden. Zodoende stort het gebouw niet in. De kans op een instorting is dan ook klein, maar niet ondenkbaar. Oorzaak zijn bijvoorbeeld gasexplosies die voor veel schade kunnen zorgen en falen van fundering door ouderdom of veranderende belasting. Gebouwen kunnen ook instorten door verzwakte funderingen als gevolg van verzakking of sinkholes. Bij instortingsgevaar kan een grote vraag naar nazorg ontstaan omdat bewoners en ondernemers enige tijd niet terug kunnen naar hun huizen en bedrijven.

3.3 Technologische omgeving

Het thema 'Technologische omgeving' is gericht op de industriële omgeving. Het thema omvat vooral incidenttypen die betrekking hebben op gevaarlijke stoffen.

Binnen dit maatschappelijk thema zijn de volgende incidenttypen voor VrAA geselecteerd:

- incidenten met brandbare/ explosieve stoffen, spoorvervoer;
- incidenten met brandbare/ explosieve stoffen, vervoer water;
- incidenten met brandbare/ explosieve stoffen, stationaire inrichting;
- incidenten met giftige stoffen, vervoer weg;
- incidenten met giftige stoffen, stationaire inrichting;
- broei/ brand in bulkopslag.

De zware industrie in VrAA concentreert zich in het Westelijk Havengebied van Amsterdam. De haven van Amsterdam kenmerkt zich door op- en overslag van benzine, kolen en cacao. De haven is zelfs de grootste benzinehaven ter wereld. Onder op- en overslag valt ook de bevoorrading van LPG-tankstations. Deze stations bevinden zich in vergelijking tot de zware industrie dichter op de woonkernen. Het risico bij op- en overslag is echter kleiner dan bij productie. Productie van brandbare/ explosieve stoffen vindt op kleine schaal ook plaats binnen VrAA.

Over het grondgebied van VrAA worden brandbare vloeistoffen en gassen vervoerd. Het gaat voornamelijk om doorgaand transport van en naar het Westelijk Havengebied, via rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen. Op bepaalde rijkswegen zijn hieraan restricties gesteld. Op provinciale wegen daarentegen gelden geen restricties en mag onbeperkt vervoer plaatsvinden. De gemeenten Amsterdam, Diemen en Aalsmeer hebben een verplichte (gemeentelijke) routering voor gevaarlijke stoffen over de weg vastgesteld. Het vervoer over de weg loopt in sommige gevallen langs dichtbevolkte gebieden. De impact van een incident kan op dergelijke plekken groot zijn.

Via het spoor worden grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd. Dit vervoer loopt langs dichtbevolkte gebieden en drukke plekken, zoals NS-stations Sloterdijk, Amsterdam Centraal Station, Amsterdam Bijlmer ArenA en Diemen-Zuid. Een incident kan op dergelijke plekken een grote impact hebben. Zeker als op de genoemde stations veel mensen aanwezig zijn, zoals tijdens de spits.

In het Westelijk Havengebied worden grote hoeveelheden bulk opgeslagen. Het betreft onder andere de opslag van cacao, steenkool en hout, maar ook afval en schroot. Door de toenemende mate van opslag en verwerking van afval en schroot wordt de waarschijnlijkheid van een incident groter. In dergelijke grote opslagen kan broei ontstaan. De impact van broei blijft meestal beperkt tot rookontwikkeling en stankoverlast. De broei kan echter ook oplaaien tot brand, waardoor een potentieel grote hoeveelheid bulk vlam kan vatten en verloren kan gaan. Voor de bestrijding van deze branden zijn grote hoeveelheden water nodig. Het vervuilde bluswater kan leiden tot vervuiling van water en bodem.

Gezien de grote hoeveelheden brandbare vloeistoffen, gassen en bulk in het Westelijk Havengebied kan de impact bij een stationaire inrichting groot zijn. Door de aanwezigheid van preventieve voorzieningen en een interne noodorganisatie (bedrijfshulpverlening en bedrijfsbrandweer) blijft de impact meestal beperkt. De publiek-private brandweereenheid (Gezamenlijke Brandweer Amsterdam - GBA) in het havengebied helpt hier ook bij.

3.4 Vitale infrastructuur

Het thema 'Vitale infrastructuur' omvat alle incidenttypen die leiden tot een verstoring van voorzieningen die benodigd zijn voor een ongestoord dagelijks leven.

Binnen dit thema zijn de volgende incidenttypen voor VrAA geselecteerd:

- uitval elektriciteitsvoorziening;
- uitval gasvoorziening;
- (opzettelijke) verstoring, uitval of misbruik van een gedigitaliseerd proces, (informatie)systeem of informatiedienst;
- uitval drinkwatervoorziening.

De uitval van de elektriciteitsvoorziening kan een grote impact hebben. De verschillende uitvallen van elektriciteit in de regio afgelopen jaren waren weliswaar van korte duur. Toch hadden zij veel impact op de samenleving. Mogelijke effecten zijn uitval van bedrijfsvoering van bedrijven en instanties, het openbaar vervoer rijdt niet, telecommunicatie en ICT vallen uit, pinnen en elektronisch is niet mogelijk, rolluiken en beveiligingsinstallaties werken niet, hoogbouw kan niet van drinkwater worden voorzien, elektrische verwarming valt uit, evenals het koken met inductiekookplaat en magnetron en medische apparatuur voor thuiszorg functioneert niet.

Daarnaast is gebleken dat de uitval van de gasvoorziening ook voor veel overlast kan zorgen. Zeker als het gasleidingstelstel verontreinigd is, bijvoorbeeld bij een gelijktijdige breuk in de (naastgelegen) waterleiding. Dan kan het door alle noodzakelijke controles enige tijd duren voordat alle aansluitingen weer gas ontvangen. Zeker in een koude periode kan dit een grote impact hebben.

De rol van telecommunicatie en ICT is belangrijk in onze samenleving en gezien de grote afhankelijkheid kan een verstoring een grote impact hebben, zeker als de uitval langer duurt. Ook hulpdiensten zijn daar in toenemende mate van afhankelijk. Zo was het alarmnummer 112 in juni 2019 niet beschikbaar en konden hulpdiensten onderling moeilijk, of zelfs helemaal niet communiceren. Verder worden vele bedrijfsprocessen steeds vaker centraal georganiseerd via telecommunicatie, datanetwerken en het internet. Een verstoring van telecommunicatie, maar voornamelijk internet, heeft dan ook een steeds grotere impact op meerdere vitale sectoren. Zo zijn vitale sectoren als telecommunicatiediensten, radarcommunicatie, navigatie en aansturing van spoor, lucht- en scheepvaart, satellietcommunicatie, bevoorradingsbedrijven en zorgleveranciers in hoge mate afhankelijk van de beschikbaarheid van digitale diensten, processen en systemen. De uitval van dergelijke vitale voorzieningen leidt vervolgens tot maatschappelijke domino-effecten, waarbij veel bedrijven niet langer kunnen opereren. De toenemende onderlinge afhankelijkheden maken dat de impact in de komende jaren alleen maar groter wordt. In de meeste gevallen is uitval niet opzettelijk veroorzaakt, maar het gevolg van een fout in het netwerk of grootschalige uitval van elektriciteitsvoorziening. Wereldwijd zijn er echter steeds meer voorbeelden van cybercrime waarbij financieel gewin of verstoring het doel is.

Drinkwater is een primaire levensbehoefte. Daardoor is de drinkwatervoorziening ook voor de inwoners van VrAA belangrijk. De Drinkwaterwet stelt hoge eisen aan de leveringszekerheid en de kwaliteit van het drinkwater. Waternet en PWN leveren het drinkwater in de regio. De leidingnetten van Waternet en PWN zijn gekoppeld, zodat ze elkaar kunnen helpen bij verstoringen. Waternet beschikt over nooddraaiboeken om aan de wettelijke eisen voor levering te blijven voldoen indien een locatie uitvalt. Bij verstoringen op één van beide productielocaties is het mogelijk de andere productielocatie meer te laten produceren. Gezien de wettelijke eisen die gesteld worden aan de drinkwaterbedrijven en de voorbereidingen die Waternet en PWN getroffen hebben om verstoring van de drinkwatervoorziening te voorkomen, is de kans op een grootschalige verstoring klein. Aan de andere kant is er een toenemende drukte in de ondergrond, een toenemende vraag naar drinkwater en een toenemende kans op innameproblemen door klimaatverandering (droogte en bijbehorende verslechtering van de waterkwaliteit). Het maakt dat een verstoring in de drinkwatervoorziening aanzienlijke gevolgen kan hebben.

4.5 Verkeer en vervoer

Het thema ‘Verkeer en vervoer’ omvat alle incidenttypen die betrekking hebben op een verstoring van een van de verkeersmodaliteiten; lucht, weg, spoor en water.

Binnen dit maatschappelijk thema zijn de volgende incidenttypen voor VrAA geselecteerd:

- incidenten in tram- of metrotunnels en ondergrondse stations;
- incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein;
- incidenten met middelgrote (passagiers)vaart;
- incident treinverkeer.

Een groot deel van het metroverkeer loopt onder de grond door tunnels en stations. Kenmerkend aan een incident in tunnels is de beslotenheid en de slechte bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Specifiek aan een brand in tunnels is dat de effecten van de brand sterk vergroot worden door de hittetoename en de sterke rookontwikkeling. Daardoor is het voor passagiers moeilijk om gebruik te maken van de beperkt beschikbare vluchtwegen.

VrAA heeft zelf geen luchtvaartterrein. Luchthaven Schiphol ligt in Veiligheidsregio Kennemerland (VrK), tegen de grens van VrAA aan. Dat maakt het crisistype luchtvaartincidenten relevant binnen de regio. Een aanzienlijk deel van de vliegbewegingen gaat namelijk over VrAA. Twee grote incidenten geven aan dat een luchtvaartincident weinig voorkomt, maar wel voorstelbaar is. In 1992 stortte een vliegtuig neer in de woonwijk Bijlmermeer en op 25 februari 2009 stortte een vliegtuig neer in de polder langs de A9.[7]

Het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal zijn druk bevaren kanalen. Daarnaast is er in de regio een aantal recreatieplassen. Met name relevant is het risico op incidenten met middelgrote (passagiers)vaart. Bijvoorbeeld incidenten met rondvaartboten, veerboten, partyboten en boten als MS Edelweiss. Dit riviercruiseschip liep in 2019 schade op na een aanvaring. Alle 160 passagiers werden van boord gehaald terwijl het schip midden op de Waal lag. Hulpverlening bij incidenten op het water is complex, aangezien eigenlijk alle opvarenden ‘vast zitten’ op de locatie en vanwege het risico op verdrinking en de moeilijke bereikbaarheid van de incidentlocatie voor hulpverleners.

VrAA is een knooppunt van wegverkeer. Zowel het aantal voertuigen als het aantal voortuigbewegingen neemt toe. Hierdoor neemt de kans op verstopping van het wegennetwerk toe. Een grootschalige en langdurige stremming kan zelfs bovenregionale impact hebben. In de regio is de Amsterdamse ringweg A10 een zeer drukke snelweg met veel ongelukken. De ernst van deze ongevallen is relatief beperkt en te schalen onder dagelijkse operatie. Bijna 70% hiervan vindt plaats binnen een straal van 1 kilometer van een op- of afrit. Hulpverleners en bergingsvoertuigen zijn daardoor snel ter plaatse.

Een grootschalig treinongeval heeft in deze regio een grotere impact vanwege de hoeveelheid slachtoffers, zeker in de spits. Daarnaast stralen de effecten van een treinongeval uit naar grote delen van het land. Drukke spoorroutes worden minder toegankelijk. Dit leidt over het algemeen tot langdurige verstoring van het treinverkeer in grote delen van Nederland en van het internationale treinverkeer.

3.5 Gezondheid

Onder het thema ‘Gezondheid’ vallen de incidenttypen met impact op de lichamelijke gezondheid van de inwoners in de regio. Het gaat hier om de impact naar aanleiding van virussen, infecties en bacteriën.

Binnen dit thema is het volgende incidenttype voor VrAA geselecteerd:

- ziektegolf, met een besmettelijke ziekte.

Sinds 1918 hebben zich vijf grieppandemieën voorgedaan. In 1918 zijn miljoenen mensen overleden aan de Spaanse griep. In 1957 overleden tienduizenden mensen aan de gevolgen van de Aziatische griep. De Hongkonggriep van 1968 zorgde ook voor tienduizenden slachtoffers. In 2009 maakte de Mexicaanse griep

[7] De Onderzoeksraad voor de Veiligheid stelt in het onderzoeksrapport dat VRAA tot het risicogebied Schiphol behoort. https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/1246/turkish-airlines-crisis-en-hulpverlening.

meer dan 10.000 dodelijke slachtoffers, waarvan 54 in Nederland. Vanaf begin 2020 was er natuurlijk COVID-19 waaraan in Nederland ongeveer 48.000 mensen gestorven zijn.

De huidige ervaringen laten zien dat een grootschalige ziektegolf (pandemie) tot maatschappelijke ontwrichting kan leiden. Niet alleen inwoners en bedrijfsleven worden getroffen, maar ook de continuïteit van overheid en hulpdiensten komt onder druk. De dreiging van een pandemie leidt tot grote politieke, bestuurlijke en maatschappelijke aandacht.

3.6 Sociaal-maatschappelijke omgeving

Het thema 'Sociaal-maatschappelijke omgeving' gaat over de incidenttypen die grote maatschappelijke en sociale impact kunnen hebben.

Binnen dit thema zijn de volgende incidenttypen voor VrAA geselecteerd:

- incidenten in mensenmassa tijdens grote festiviteiten of demonstraties;
- terroristische aanslag in de veiligheidsregio.

Jaarlijks vinden in VrAA ruim honderd evenementen, concerten en demonstraties plaats met meer dan 5.000 bezoekers. Koningsdag, SAIL en de Pride zijn enkele evenementen waar vele honderdduizenden bezoekers op af komen. In een gebied als Amsterdam-Amstelland hebben kleinschalige incidenten al snel maatschappelijke en sociale gevolgen. De gemeente Amsterdam kent een hoog aantal inwoners en toeristen, waardoor de impact van incidenten in de maatschappelijke sfeer groot is. Bijvoorbeeld door meerdere slachtoffers of paniek in een menigte. Ook de focus van media en politiek op incidenten in de hoofdstad draagt bij aan de impact.

In december 2023 verhoogde de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) het dreigingsniveau terrorisme van 3 (aanzienlijk) naar 4 (substantieel). Dit betekent dat er een reële kans is dat een aanslag in Nederland plaatsvindt. Sinds de golf van terroristische aanslagen vanaf 2014 in Frankrijk, Duitsland, België en Oostenrijk leeft in Nederland het gevoel dat terrorisme dichterbij komt. Ook in Amsterdam (2018) en Utrecht (2019) hebben zich terroristische incidenten voorgedaan. Een terroristische aanslag kan leiden tot grote aantallen slachtoffers en schade. Daarnaast kan een terroristische aanslag enorme sociaal-maatschappelijke gevolgen hebben. De maatschappelijke impact zal heftiger zijn als een aanslag in de eigen gemeente of regio plaatsvindt of diens bevolking raakt. Maar de impact wordt ook gevoeld als een aanslag in een andere stad binnen of buiten Nederland gepleegd wordt.

3.7 Conclusies risico-inventarisatie

De risico-inventarisatie heeft geleid tot een selectie van relevante incidenttypen voor VrAA. Tabel 2 geeft een overzicht van de incidenttypen die verder uitgewerkt zijn in de risicoanalyse.

Ten opzichte van de risico-inventarisatie in 2021 zijn twee nieuwe incidenttypen toegevoegd: hittegolf en verstoring drinkwatervoorziening.

Tabel 2 - Geselecteerde incidenttypen n.a.v. risico-inventarisatie

Maatschappelijk thema	#	Crisistype/ incidenttype
Natuurlijke omgeving	1	vollopen van een polder/ dijkdoorbraak
	2	Overlast als gevolg van droogte
	3	Wateroverlast als gevolg van extreme neerslag
	4	Overlast als gevolg van een zware storm
	5	Hittegolf
Gebouwde omgeving	6	Grote brand in gebouwen met niet of verminderd zelfredzame personen
	7	grote brand in bijzonder hoge gebouwen
	8	grote brand in ondergrondse bebouwing
	9	instorting/ verzakking door explosie
Technologische omgeving	10	incident brandbare/ explosieve stoffen vervoer op water
	11	incident brandbare/ explosie stoffen, vervoer spoor
	12	incident brandbare/ explosieve stoffen, stationaire inrichting
	13	broei (of brand) in bulk-opslag
	14	incident giftige stoffen, vervoer weg
	15	incident giftige stoffen, stationaire inrichting
Vitale infrastructuur	16	uitval gasvoorziening
	17	uitval elektriciteitsvoorziening
	18	verstoring drinkwatervoorziening
	19	(opzettelijke) verstoring, uitval of misbruik van een gedigitaliseerd proces, (informatie)systeem of informatiedienst
Verkeer en vervoer	20	incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein
	21	Incident met (middel)grote passagiersvaart
	22	incident treinverkeer
	23	incident in tram- en metrotunnels en ondergrondse station
Gezondheid	24	ziektegolf besmettelijke ziekte
Sociaal-maatschappelijk	25	incident tijdens grote festiviteiten en demonstraties incident in tram- en metrotunnels en ondergrondse station
	26	maatschappelijke gevolgen naar aanleiding van een terroristische aanslag in de Veiligheidsregio

Figuur 2 - De regio en de risico's op een geografische plattegrond [in definitieve layout komt er een nieuw figuur met ook de toegevoegde incidenttypen hittegolf en verstoring drinkwatervoorziening]

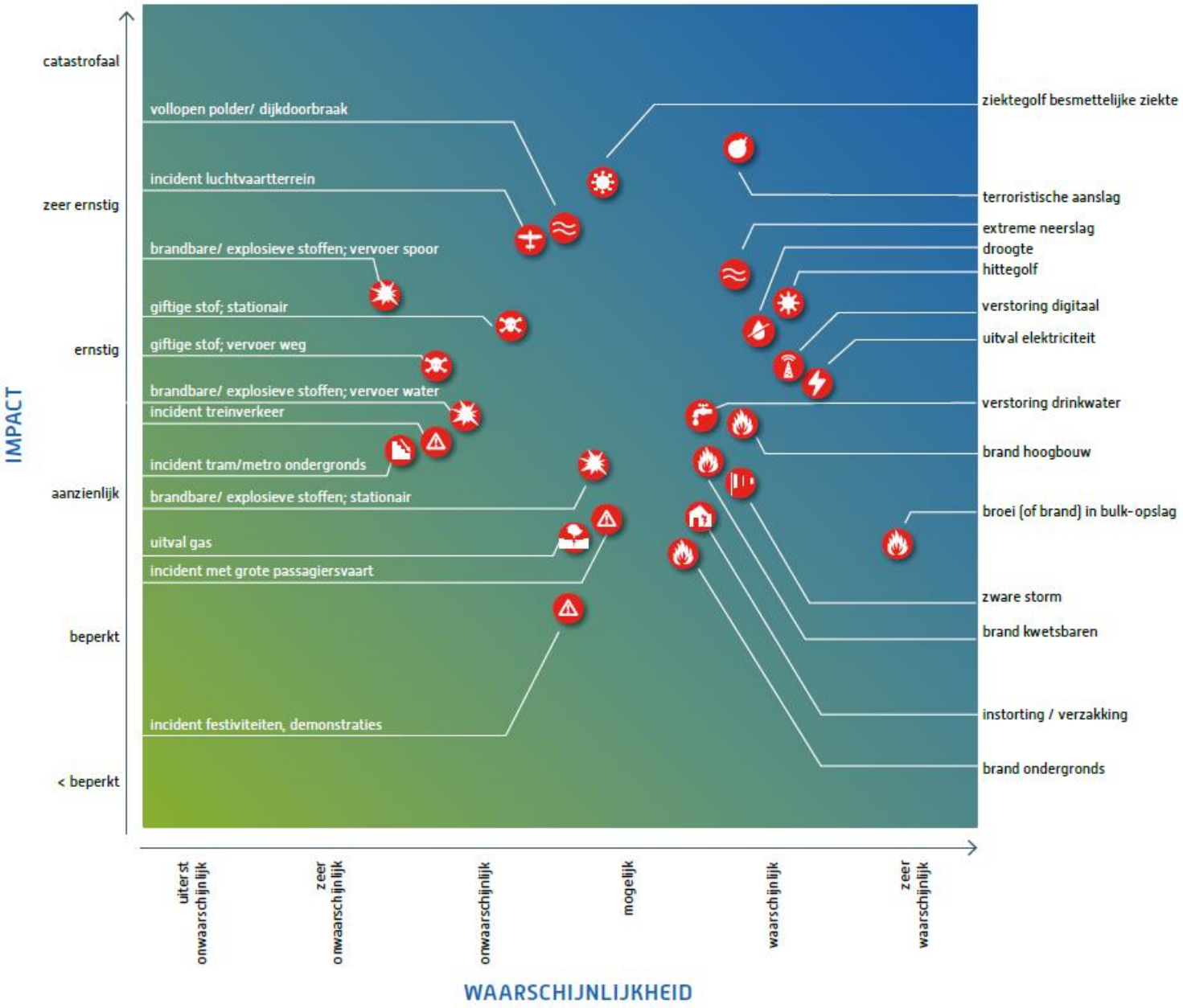


4. Risicoanalyse

Experts uit het netwerk van VrAA hebben de impact en waarschijnlijkheid van de incidentscenario's onafhankelijk van elkaar gescoord. De uitkomsten van deze digitale exercitie vormden het startpunt voor expertsessies. Tijdens deze bijeenkomsten spraken experts op verschillende domeinen over de argumenten en overwegingen die hierbij van belang zijn. De sessie resulteerden voor elk van de 26 incidentscenario's in een score op waarschijnlijkheid en impact.

In het risicodiagram zijn de uitkomsten van de risicoanalyse weergegeven. Op de verticale as van het risicodiagram is de impact van een scenario weergegeven. De maximale waarde van deze as is gelijk aan een scenario dat op alle criteria hoog scoort en dus een totale impactscore heeft die als catastrofaal kan worden aangemerkt. Op de horizontale as van het diagram is de waarschijnlijkheid uitgezet en is de maximale waarde zeer waarschijnlijk.

Figuur 3 - Risicodiagram



4.1 Conclusie risicoanalyse

Het samenwerken met onze crisispartners heeft geleid tot 26 risico's die specifiek zijn voor onze regio. Op basis van de risicoanalyse zijn er vijf prioritaire risico's waarbij Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland een rol heeft in de gevolgbestrijding. De prioritaire risico's zijn gelijk aan die uit het vorige risicoprofiel:

- Uitval van vitale voorzieningen (gas, elektra, drinkwater, gedigitaliseerde processen, informatiediensten)
  Deze incidenttypen zijn uitval van elektriciteit, gas, data- en ICT-voorzieningen en, in mindere mate, verstoring van de drinkwatervoorziening. Hoewel de oorsprong van het incident soms minimaal is, kunnen er grote gevolgen zijn. Deze incidenttypen scoren relatief hoog op impact. Niet omdat er veel slachtoffers vallen, maar door de keteneffecten. Die keteneffecten kunnen weer incidenten op andere thema's veroorzaken. De hoge impact komt vooral terug in de criteria sociaalpsychologische impact, kosten en aantasting van het dagelijks leven. Door de toenemende verbondenheid van systemen en sectoren zal de impact van dergelijke incidenten in de komende jaren alleen maar toenemen. Door de impact van klimaatverandering op de vitale infrastructuur en toenemende geopolitieke spanningen kunnen deze incidenten zich frequenter voordoen.
- Klimaatverandering (overstromingen/ droogte/ neerslag/ storm/ hitte)
  Onder dit risico vallen de incidenttypen met een hoge impact door de keteneffecten van bijvoorbeeld overstroming, extreme weersomstandigheden en droogte. Gelet op de trend van klimaatverandering zullen de impact en de waarschijnlijkheid van dergelijke incidenten in de komende jaren alleen maar toenemen. Recente ervaringen en nieuwe wetenschappelijke onderzoeken maken de gevolgen van de incidenttypen op de regio duidelijker. En ze onderbouwen de forse impact die de experts toekennen aan de scenario's. Voor sommige incidenttypen is de impact mogelijk nog hoger op het moment dat het zich daadwerkelijk voordoet. De keteneffecten van langdurige hittegolven of extreme neerslag zoals in Limburg 2021, maar dan in regio Amsterdam-Amstelland, zijn nog onvoldoende te overzien.
- Ziektegolf besmettelijke ziekte
  Het COVID-19 virus laat zien dat een grootschalige ziektegolf (pandemie) een ingrijpend scenario is. Dit incidenttype scoort qua impact met name hoog op doden en ernstig zieken, voornamelijk onder de kwetsbaren in de samenleving. Daarnaast is er sprake van hoge kosten en verstoring van het dagelijks leven.
- Terrorisme
  De impact en waarschijnlijkheid van een terroristische aanslag komt uit de analyse duidelijk naar voren. Daarbij zijn het aantal doden en gewonden en bovenal de sociaalpsychologische gevolgen bepalend. Recente incidenten en de beoordeling van de waarschijnlijkheid door de NCTV als substantieel, maken duidelijk dat voorbereiding op dit incidenttype van belang blijft.
- Grote en complexe branden
  De omgeving verdicht; zowel boven- als ondergronds. Vanwege klimaatadaptatie worden nieuwe bouwtechnieken en -materialen, net nieuwe brandrisico's. Wanneer een groep kwetsbare inwoners wordt getroffen door brand, kan maatschappelijke onrust ontstaan. Daarom blijft het zaak om aandacht te besteden aan grote en complexe branden.
- Militaire en statelijke dreiging
  De territoriale veiligheid van de EU en de NAVO en daarmee ook van Nederland staat onder druk. De oorlog in Oekraïne heeft de verhoudingen tussen Rusland en het westen onder hoge spanning gezet. Daarnaast is Nederland doelwit van digitale aanvallen van andere landen. Digitale en fysieke spionage is een omvangrijk probleem. Andere landen proberen opinies en besluitvorming in Nederland te beïnvloeden en zetten daarmee de sociale cohesie onder druk. Deze spionage en beïnvloeding is niet alleen op de politiek gericht, maar ook op verstoring van de economie en op het buit maken van technologie.[8]
  Bovengenoemde dreigingen hangen nauw met elkaar samen. Ze kunnen als middel ook worden gebruikt in een oorlog tegen Nederland of bondgenoten in NAVO- of EU-verband. Ze kunnen leiden

[8] Dreigingsbeeld Statelijke Actoren, AIVD, MIVD, NCTV, november 2022

tot grootschalige ontwrichting van de samenleving. Hierbij komen verstoringen samen die ook bij andere incidenttypen bestaan. Maar dan op een grotere schaal en voor een langere duur. Bijvoorbeeld opvang van vluchtelingen, medische zorg voor gewonde militairen, verstoring van mobiliteit (door Host Nation Support), uitval van vitale infrastructuur door fysieke of cyber-aanvallen. De rijksoverheid en veiligheidsregio's werken aan een Landelijk Crisisplan Militaire Dreigingen. Daarin worden verschillende scenario's uitgewerkt en worden de rollen en taken van rijk en veiligheidsregio's beschreven.

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Bezoekadres:
Ringdijk 98, 1097 AH Amsterdam

Postadres:
Postbus 92171, 1090 AD Amsterdam

Telefoon:
020 555 6550

Website:
veiligheidsregioaa.nl

Regionaal Risicoprofiel 2025-2028

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Verdieping

Auteur(s):	Jos Ketelaars, Larice van der Harst, Marieke Geerlings
Datum:	24-4-2024
Versienummer:	6.0

Veiligheidsregio
Amsterdam-Amstelland

Revisiehistorie

Versie	Datum	Omschrijving
1.0	28-1-2024	Bespreking in projectgroep 1-2-2024
2.0	5-2-2024	MT VrAA 13-2-2024
3.0	19-2-2024	Multistaf 5-3-2024
4.0	6-3-2024	Veiligheidsdirectie 19-3-2024
5.0	12-3-2024	Bestuur VrAA 25-3-2024
6.0	24-4-2024	Bestuur VrAA 3-7-2024

Inhoud

Revisiehistorie **2**

1. Inleiding **6**

2. Risicobeeld **7**

2.1 Inleiding 7
2.2 Kengetallen en typering VrAA 7
2.3 Kenmerkende incidenten in de afgelopen periode 9
2.4 Megatrends 10

3. Risico-inventarisatie **13**

3.1 Inleiding, van risicobeeld naar incidenttype 13
3.2 Natuurlijke omgeving 16
3.2.1 Overstromingen 16
3.2.2 Natuurbranden 18
3.2.3 Extreme weersomstandigheden 19
3.2.4 Aardbevingen 21
3.2.5 Ongedierte 21
3.2.6 Dierziekten 22
3.3 Gebouwde omgeving 22
3.3.1 Branden in kwetsbare objecten 22
3.3.2 Instortingen in grote gebouwen en kunstwerken 24
3.4 Technologische omgeving 25
3.4.1 Incidenten met brandbare/explosieve stoffen 25
3.4.2 Incidenten met giftige stof in open lucht 28
3.4.3 Kernincidenten 29
3.5 Vitale infrastructuur 30
3.5.1 Verstoringen energievoorziening 30
3.5.2 Verstoring drinkwatervoorziening 32
3.5.3 Verstoring rioolwaterafvoer en afvalwaterzuivering 33
3.5.4 Verstoring telecommunicatie en ICT 34
3.5.5 Verstoring afvalverwerking 35
3.5.6 Verstoring voedselvoorziening 36
3.6 Verkeer en vervoer 36
3.6.1 Luchtvaartincidenten 36
3.6.2 Incidenten op of onder water 37
3.6.3 Verkeersincidenten op land 38
3.6.4 Incidenten in tunnels 38
3.7 Gezondheid 39
3.7.1 Bedreiging volksgezondheid 39
3.7.2 Ziektegolf 40
3.8 Sociaal-maatschappelijke omgeving 41
3.8.1 Gevolgen terroristische aanslag 41
3.8.2 Verstoring openbare orde 42
3.8.3 Paniek in menigten 43

4. Conclusie risico-inventarisatie **44**

5. Risicobeeld per gemeente 48

6. Toelichting op de methodiek van de risicoanalyse 51

6.1 Inleiding 51
6.2 Toelichting op de methodiek risicoanalyse 51
6.2.1 Werkwijze expertsessie 51
6.2.2 Scenariokeuze en uitwerking 52
6.2.3 Meten van de impact 52
6.2.4 Meten van de waarschijnlijkheid 54
6.2.5 Gebruikte bronnen 55

7. Risicoanalyse van de scenario's 56

7.1 Scenario 1. –Vollopen van een polder/dijkdoorbraak 57
7.2 Scenario 2 – Hittegolf 60
7.3 Scenario 3. – Zware storm 62
7.4 Scenario 4 – Overlast als gevolg van droogte 64
7.5 Scenario 5 – Wateroverlast als gevolg van extreme neerslag 67
7.6 Scenario 6 – Grote brand in object met kwetsbare doelgroep 69
7.7 Scenario 7 – Grote brand in bijzonder/ hoog gebouw 71
7.8 Scenario 8 – Grote brand in ondergrondse bebouwing 73
7.9 Scenario 9 – Instorting/ verzakking 75
7.10 Scenario 10 – Incident brandbare/ explosieve stoffen vervoer op water 76
7.11 Scenario 11 – Incident brandbare/ explosieve stoffen, vervoer spoor 78
7.12 Scenario 12 – Incident brandbare/ explosieve stoffen, stationaire inrichting 80
7.13 Scenario 13 – Broei/ brand in bulkopslag 81
7.14 Scenario 14 – Incident giftige stoffen, vervoer weg 83
7.15 Scenario 15 – Incident giftige stoffen, stationaire inrichting 85
7.16 Scenario 16 – Uitval gasvoorziening 86
7.17 Scenario 17 – Uitval elektriciteitsvoorziening 88
7.18 Scenario 18 – Verstoring drinkwatervoorziening 90
7.19 Scenario 19 – (Opzettelijke) verstoring, uitval of misbruik van een gedigitaliseerd proces, (informatie)systeem of informatiedienst 93
7.20 Scenario 20 incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein 95
7.21 Scenario 21 incident met middelgrote (passagiers) vaart 97
7.22 Scenario 22 incident treinverkeer 99
7.23 Scenario 23 incident in tram- en metrotunnels en ondergrondse stations 101
7.24 Scenario 24 ziektegolf met besmettelijke ziekte 103
7.25 Scenario 25 incident tijdens grote festiviteiten, concerten en demonstraties 105
7.26 Scenario 26 terroristische aanslag 107

8. Risicodiagram en conclusies risicoanalyse 110

8.1 Risicodiagram 110
8.2 Conclusies risicoanalyse 111
8.3 Uitkomsten risicoanalyse 112

9. Projectgroep en deelnemers expertsessies 114

1. Inleiding

De samenleving is continu in ontwikkeling. Waar mensen wonen, werken en recreëren ontstaan veiligheidsrisico's die soms leiden tot incidenten met slachtoffers en schade tot gevolg. Het gaat daarbij niet alleen om de klassieke 'flitsrampen' als een explosie of brand, maar steeds vaker ook om andersoortige, minder zichtbare en tastbare, zich langzaam en gestaag ontwikkelende crises. Dat geldt zeker in het huidige tijdsgewricht met klimaatverandering en de mitigerende en adaptieve maatregelen die daartegen genomen worden. Daarnaast leven we in een geopolitiek onrustige periode waarin sprake is van (pogingen tot) destabilisatie door het verspreiden van desinformatie en door digitale aanvallen op (vitale) infrastructuur en voorzieningen. De internationale conflicten leiden soms ook tot spanning tussen bevolkingsgroepen in Nederland. Een samenleving zonder veiligheidsrisico's is ondenkbaar.

Van de overheid mag verwacht worden dat zij zicht heeft op risico's, onaanvaardbare risico's probeert te verminderen, zichzelf en de samenleving voorbereidt op de overgebleven risico's en optreedt als een incident zich voordoet. Om aan deze verwachtingen te kunnen voldoen is het noodzakelijk dat de overheid inzicht heeft in die veiligheidsrisico's. Dit regionaal risicoprofiel van Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA) geeft dat inzicht voor de regio. Daarmee vormt het risicoprofiel een belangrijke bouwsteen voor het regionaal beleidsplan van de veiligheidsregio.

Het risicoprofiel stelt overheid en inwoners in staat zich voor te bereiden op het voorkomen, beheersen en bestrijden van risico's. Het risicoprofiel is een uitgangspunt onder de maatschappelijke afweging welke risico's geaccepteerd kunnen worden, van welke risico's kans en/of impact verkleind moeten worden en waar de continuïteit van de weerbaarheid van de samenleving versterkt moet worden. Op basis van het risicoprofiel kunnen besluiten genomen worden over de inzet van (schaarse) middelen. Daarnaast kunnen gemeenten het risicoprofiel gebruiken als input voor omgevingsvisies en –plannen en om hun veiligheidsbeleid op af te stemmen.

Het regionaal risicoprofiel is wettelijk verankerd in artikel 15, lid 2 van de Wet veiligheidsregio's. VrAA hecht belang aan samenwerking met haar crisispartners. Zij zijn dan ook betrokken bij de totstandkoming van dit risicoprofiel, zowel in de projectgroep als in de expertsessies waarin waarschijnlijkheid en impact van incidentscenario's zijn beoordeeld. Het risicoprofiel geeft daardoor een goed inzicht in de veiligheidsrisico's in de regio.

Het regionaal risicoprofiel bestaat uit een samenvattend hoofdrapport en deze verdieping.

Leeswijzer

- In hoofdstuk 2 is het risicobeeld van VrAA beschreven.
- In hoofdstuk 3 zijn de resultaten van het risicobeeld, de risico-inventarisatie voor VrAA beschreven.
- In hoofdstuk 4 is een overzichtelijke opsomming gemaakt van de geselecteerde risico's.
- In hoofdstuk 5 is een overzichtelijke tabel gemaakt van de geselecteerde risico's per gemeente.
- In hoofdstuk 6 is de methodiek van de risicoanalyse toegelicht.
- In hoofdstuk 7 zijn alle scenario's met score op impact en waarschijnlijkheid beschreven.
- In hoofdstuk 8 is de conclusie van de risicoanalyse en het totale risicodiagram beschreven. Op het risicodiagram zijn de door de experts behandelde risico's geplot, op waarschijnlijkheid en impact.
- In hoofdstuk 9 is de projectgroep en zijn de deelnemers van de expertsessies benoemd.

2. Risicobeeld

2.1 Inleiding

Het risicobeeld van VrAA is op hoofdlijnen een overzicht van fysieke regiokenmerken en een overzicht van risicovolle situaties die mogelijk voorkomen binnen de regio. Om te komen tot dit beeld is een risico-inventarisatie gedaan welke soorten incidenten, rampen en crises zich in de regio kunnen voordoen.

Op basis van de landelijk beschreven incidenttypen en de risico-inventarisatie in de regio is een eerste selectie gemaakt van de mogelijk incidenttypen. Die zijn vervolgens meegenomen in de risicoanalyse om te komen tot een risicodiagram. Een te brede selectie van incidenttypen zorgt voor een onrealistisch risicoprofiel van de regio. Om de kwaliteit van het risicoprofiel en de aanbevelingen die daaruit volgen, te kunnen waarborgen is een selectie noodzakelijk. Bij het tot stand komen van de selectie zijn de volgende criteria gehanteerd:

- Niet elk landelijk beschreven incidenttype is relevant voor VrAA.
- Incidenttypen kunnen geïntegreerd worden in andere incidenttypen.
- Voldoende maatregelen zijn getroffen om impact en/of waarschijnlijkheid van het incidenttype terug te brengen.

2.2 Kengetallen en typering VrAA

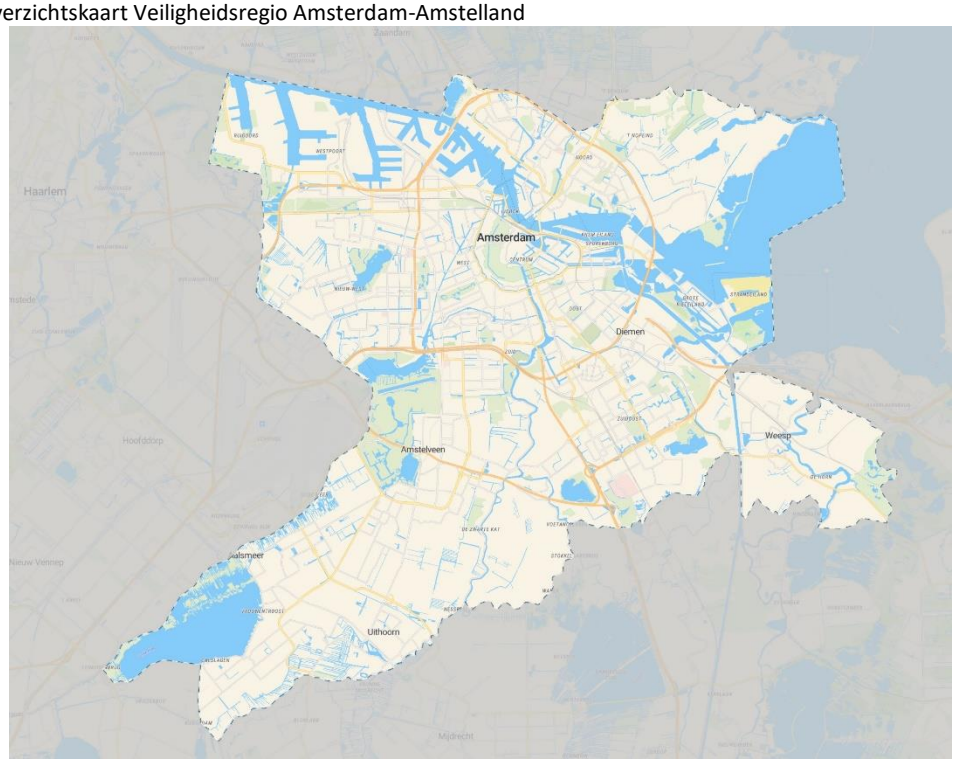
Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland wordt gekenmerkt door de bevolkingsdichtheid, de status van hoofdstad met vele toeristen, grootschalige en internationaalbefaamde culturele voorzieningen en de aanwezige infrastructuur (spoor, weg en data) en bedrijvigheid (Seveso-inrichtingen[1], afvalverwerking, financiële hart van Nederland en knooppunt van de bloemenhandel). Daarnaast zijn er grote lokale verschillen tussen de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Aalsmeer, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn. Gemeente Weesp is recentelijk toegevoegd aan gemeente Amsterdam en daarmee is stadsgebied Weesp gevormd.

Trekpleister
Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht, het centrum van Amsterdam trekt jaarlijks miljoenen toeristen. Omdat het centrum van Amsterdam dat niet allemaal aan kan, probeert de gemeente de drukte te spreiden en waaiert een steeds groter deel uit naar andere delen van de regio. De Amsterdamse grachtengordel blijft echter veel aandacht genieten. De grachtengordel is net als de Stelling van Amsterdam (voormalige verdedigingslinie rondom Amsterdam) door UNESCO op de Werelderfgoedlijst geplaatst.

De drukte in de regio is het meest zichtbaar bij grootschalige evenementen, zoals de Pride, het vijfjaarlijkse nautische evenement SAIL, het jaarlijkse Amsterdam Dance Event (ADE), diverse festivals en belangrijke sportwedstrijden en toernooien. Tevens is dit goed zichtbaar bij nationale evenementen, zoals Koningsdag, de Nationale dodenherdenking, bezoeken van buitenlandse staatshoofden en internationale bijeenkomsten.

[1] Voor inwerkingtreding van de Omgevingswet BRZO-bedrijven geheten. Besluit risico's zware ongevallen: bedrijven waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn bóven een bepaalde drempelwaarde.

Figuur 1 - Overzichtskaart Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland



Ligging

De centrale positie die de regio Amsterdam-Amstelland inneemt betekent ook iets voor infrastructuur en mobiliteit. Per dag reizen miljoenen mensen van, naar en binnen Amsterdam-Amstelland. Dat doen ze via:

- Rijkswegen: A1 (Amsterdam-Amersfoort), A2 (Amsterdam-Utrecht), A4 (Amsterdam-Den Haag), A8 (Amsterdam-Zaandam), A9 (Diemen-Alkmaar), A10 (Amsterdam-Zaanstad) en A200 (Amsterdam-Haarlem).
- Of via het spoor en tram/metro, met 5 metrolijnen deels ondergronds met ondergrondse stations. Naast passagiersvervoer vindt er ook goederenvervoer plaats over het spoor, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Ook de wateren worden gebruikt voor mobiliteit, bijvoorbeeld over het Noordzeekanaal, het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal, waarover onder andere grote (rivier)cruiseschepen hun weg naar Amsterdam vinden. Ook de recreatieplassen en -wateren, zoals de Westeinderplassen, Gaasperplas, de Vecht en Sloterplas trekken veel publiek.
- Verder is de nabijheid van Schiphol (en mogelijk over een aantal jaren ook Lelystad Airport) relevant. Amsterdam-Amstelland ligt onder de aan- en uitvliegroutes van Schiphol en huisvest veel ondersteunende bedrijfsactiviteiten voor deze luchthaven.

Bebouwing en bevolking

Veel mensen in een klein gebied betekent naast de aanwezigheid van hoge bebouwingsdichtheden ook veel kwetsbare objecten, zoals verzorgingshuizen, ziekenhuizen en scholen. Mensen die hier wonen of verblijven zijn in veel gevallen verminderd zelfredzaam. Bij grootschalige incidenten en crises zijn deze objecten met gebruikers kwetsbaarder dan zelfredzame gebruikers, waardoor zij eerder hulp nodig hebben van de overheid.

Naast het toeristische centrum kent Amsterdam-Amstelland ook risicovolle economische activiteiten, zoals zware industrie en opslag van brandstoffen. Dit is hoofdzakelijk geconcentreerd in het Westelijk Havengebied van de gemeente Amsterdam. Verder is het financiële hart van Nederland op de Zuidas in Amsterdam Zuid ook van grote waarde voor de regio, maar ook (inter)nationaal, net als de Bloemenveiling in Aalsmeer. Daarnaast

heeft Amsterdam zich ontwikkeld tot een van de grootste internetknooppunten (met zes fysieke locaties in Oost, Zuidoost en Slotervaart) van de wereld.

Met ruim 1 miljoen inwoners in VrAA is de regio één van de veiligheidsregio's met het hoogste aantal inwoners van het land. Uit bevolkingsprognoses blijkt dat het aantal inwoners in de regio de komende jaren verder groeit tot 1,4 miljoen in 2040. Wat betreft oppervlakte is de regio met 379 km² een van de compactste regio's van het land.

Tabel 1 - Bevolking, oppervlakte en bevolkingsdichtheid, 1 januari 2023 (bron: CBS)

	Bevolking	Oppervlakte (km²)	Oppervlakte (km² land)	Bevolkingsdichtheid (km² land)
Aalsmeer	33.063	32,29	20,10	1.645
Amstelveen	94.418	44,08	41,11	2.297
Amsterdam	918.117	243,65	188,12	4.880
Diemen	32.785	14,04	11,95	2.744
Ouder-Amstel	14.276	25,78	23,95	596
Uithoorn	31.442	19,42	18,12	1.735
Amsterdam-Amstelland	**1.124.092**	**379.26**	**303.35**	**3.705**

Kenmerkend aan de regio is dan ook de hoge bevolkingsdichtheid. In Amsterdam-Amstelland is de bevolkingsdichtheid 3705 inwoners per km², terwijl de gemiddelde bevolkingsdichtheid in 2023 in Nederland 529 inwoners per km² is.

Een ander kenmerk van de regio is het hoge aantal inwoners met een migratieachtergrond, met name een niet-westerse migratie achtergrond. In Amsterdam is meer dan de helft van de bevolking een inwoner met een migratie achtergrond (58,9% CBS 1-1-2023). Zowel in Amsterdam als Amstelveen wonen veel verschillende nationaliteiten. In Amsterdam wonen maar liefst 180 nationaliteiten en in Amstelveen 138. Voor effectieve overheidscommunicatie waaronder risico- en crisiscommunicatie, is het van belang om alle verschillende nationaliteiten te bereiken.

2.3 Kenmerkende incidenten in de afgelopen periode

Naast de methodiek om risico's te inventariseren en te analyseren is het nuttig om stil te staan bij de (grootschalige) incidenten die in Amsterdam-Amstelland sinds 2020 hebben plaatsgevonden.

De afgelopen jaren stonden in het teken van een aantal langdurige crises waar Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland een belangrijke coördinerende rol bij heeft gehad. De coördinatie op het gebied van de COVID-19 pandemie sinds maart 2020 legde een beslag op de crisisorganisatie van de veiligheidsregio, waarbij de focus lag op effectbestrijding en handhaving van landelijke maatregelen om de ziekte in te dammen. De laatste maatregelen werden begin 2022 ingetrokken. Vlak na de COVID-19 crisis diende de oorlog in Oekraïne zich aan. Een groot aantal vluchtelingen trokken richting Nederland waardoor direct opvang was benodigd. Omdat het Centraal Station in Amsterdam al snel een plek werd waar Oekraïense vluchtelingen in Nederland aankwamen, was spoedig crisisopvang nodig. De veiligheidsregio speelde vervolgens ook een rol bij de opvang van asielzoekers. Deze crises hadden impact op de samenleving en vroegen een andere werkwijze van de veiligheidsregio.

Andere crises die meer in de rechtsordelijke kant van het crisisspectrum lagen, waren de gijzeling in de Apple Store aan het Leidseplein in Amsterdam, waar in april 2022 een urenlange reactie op de gijzeling van bezoeker nodig was, en een overval op een bedrijf in Amsterdam-Noord in juni 2021 waarbij de achtervolging van de daders in een weiland in Broek in Waterland (Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland) eindigde. In beide gevallen was multidisciplinaire coördinatie nodig om de maatschappelijke effecten te managen. Tevens trokken er de laatste jaren diverse zware stormen, zoals Eunice (2022) en Poly (2023) over de regio die om een multidisciplinaire crisisaanpak vroegen.

Tenslotte waren er in de afgelopen jaren veel explosies en de vondsten van explosieven die het criminele milieu steeds vaker gebruiken om partijen onder druk te zetten. Voor het volgens de procedures afhandelen van de vondsten werd een aantal keer opgeschaald naar de multidisciplinaire crisisorganisatie. Een brand met veel impact was de zeer grote brand bij een wooncomplex aan de Voetbalstraat in 2022. Ondanks het snelle optreden van de brandweer ging een groot aantal containerwoningen voor onder andere studenten en statushouders in vlammen op. Dit gold ook voor een brand in een recent gerenoveerd pand waarbij de brand snel om zich heen greep en de bewoners lange tijd niet terug konden naar hun huis.

2.4 Megatrends

Op regionaal, nationaal en internationaal niveau vinden ontwikkelingen plaats die nu of in de toekomst invloed hebben op het risicobeeld van VrAA. In overleg met experts en door trendanalyses 23 is een vijftal megatrends geïdentificeerd die hieronder worden beschreven.

Klimaatverandering
Klimaatverandering zorgt voor significante en langdurige veranderingen in de gemiddelde weerpatronen. Uit de klimaatscenario's die het KNMI heeft opgesteld blijkt dat Nederland te maken krijgt met stijging van de zeespiegel, bodemdaling en veranderende weersomstandigheden (toename in de kans op en de intensiteit van extreem weer, zowel wateroverlast als droogte en hitte).4 Ook zorgt klimaatverandering voor een toenemende druk op de zoetwatervoorraad.

VrAA ligt grotendeels onder de zeespiegel (onder NAP) en in een waterrijk omringend gebied. Bovendien heeft de regio een zeer hoge bevolkingsdichtheid. Deze factoren maken de regio zeer kwetsbaar voor bovenstaande klimaatrisico's. Bovendien speelt klimaatverandering wereldwijd. Een strijd om zoet water is daarbij niet uitgesloten en uit water- en voedseltekorten resulterende conflicten en hongersnoden zorgen voor onleefbare gebieden en migratiestromen.

Het nationaal Deltaprogramma beschrijft hoe de overheid aan een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting van Nederland werkt. Bij deze klimaatadaptatie wordt gekeken naar het aanpassen van ruimtelijke ordening, het zeker stellen van de zoetwatervoorraad en het klimaatrobuust maken van vitale infrastructuur. Echter, klimaatverandering is niet alleen een ruimtelijk vraagstuk. Bevolkingsgroepen in kwetsbare posities, zoals mensen met lage inkomens, ouderen, kinderen en mensen met gezondheidsproblemen, zijn vaak ontvankelijker voor de gevolgen van klimaatverandering. Zij beschikken over minder eigen middelen om zich aan te passen aan risico's en snel te herstellen na een incident.

Daarom wordt ingezet op twee ontwikkelingen: de verduurzaming van de samenleving om klimaatverandering af te remmen (onder andere door de energietransitie) en het aanpassen van de regio aan onvermijdbare gevolgen van klimaatverandering (klimaatadaptatie). Beide transities verlopen in de praktijk sneller dan wet- en regelgeving, waardoor maatregelen tegen brandrisico's en andere veiligheidsaspecten niet structureel worden toegepast. Klimaatadaptatie en het veilig laten verlopen van de energietransitie vragen om een risicogerichte in plaats van regelgerichte benadering.

Energietransitie
De Nederlandse samenleving staat voor een grote opgave: een substantiële reductie van de CO2-uitstoot als gevolg van het gebruik van fossiele brandstoffen. Deze energietransitie wordt ingegeven door klimaatverandering, maar ook door de behoefte om minder afhankelijk te zijn van energie uit het buitenland. Opwekking door middel van zonnepanelen en windmolens, en opslag door middel van buurtbatterijen zijn bekende trends binnen de energietransitie. Daarnaast komt zowel de opslag als gebruik van batterijen in elektrische auto's en in huizen sterk op. Een andere ontwikkeling is de opslag en gebruik van waterstof, waarbij

[2] Trendrapport Stad 2016 Verkenning naar de ruimtelijk-economische functiemenging in Amsterdam
[3] Metropoolregio, het Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040
[4] KNMI'23 klimaatscenario's voor Nederland, KNMI 2023

de huidige opslag van brandstoffen in de haven wordt vervangen door waterstof. Zo is in de regio bij Port of Amsterdam (Energiehaven) een initiatief voor de productie en opslag van energie.

De energietransitie betekent dat de samenleving elektrificeert en de bestaande sterke afhankelijkheid van elektriciteit groter wordt. Het risico op uitval van de elektriciteitsvoorziening door overbelasting, weersomstandigheden of een cyberaanval neemt toe. Uitval van energie heeft grote impact op fysieke en economische veiligheid en in het sociaal maatschappelijke veld. Het elektriciteitsnet zal zowel moeten worden uitgebreid als worden verzwaard om aan de groeiende en veranderende vraag te kunnen blijven voldoen.

Verder kan er bij risico's die de energietransitie met zich meebrengt gedacht worden aan branden met zonnepanelen, accu's en elektrische voertuigen, incidenten met windmolens zoals falen en brand, gevaren bij productie, opslag of transport van 'nieuwe' brandstoffen zoals waterstof. Of de gevolgen van de ontwikkelingen ten aanzien van de circulaire economie, waarbij de trend om zo min mogelijk materialen toe te passen bij nieuwbouw (soms ten nadele van de brandveiligheid) te onderkennen is. Voor de energietransitie geldt hetzelfde als een klimaatadaptieve regio: de ontwikkelingen gaan sneller dan de wet- en regelgeving.

Digitalisering en cybercriminaliteit
De wereld raakt steeds meer met elkaar verbonden en de digitalisering van de samenleving zorgt ervoor dat we efficiënt kunnen werken en snel data met elkaar kunnen delen. Maar als samenlevingen steeds meer afhankelijk worden van digitale systemen, worden ze ook kwetsbaarder voor verstoringen. De veiligheid van digitale processen is en blijft essentieel in onze sterk gedigitaliseerde maatschappij.5 Een langdurige verstoring van het elektronisch betalingsverkeer kan bijvoorbeeld een grote ontwrichting van het dagelijks leven tot gevolg hebben. Maar ook relatief kleine incidenten kunnen uitgroeien tot een crisis die een groot gedeelte van de maatschappij raakt, met onverwachte vervolgeffecten. Dergelijke uitval van vitale infrastructuur kan per ongeluk plaatsvinden, maar er zijn wereldwijd ook steeds meer opzettelijke cybersecurityincidenten. De geopolitieke situatie is in de afgelopen jaren verder verhard. Statelijke actoren grijpen hierbij naar cyberaanvallen als middel om hun belangen te behartigen. Afpersing is voor cybercriminelen een aantrekkelijk verdienmodel. De middelen hiervoor worden steeds makkelijker te gebruiken. Generatieve kunstmatige intelligentie (artificial intelligence – AI) brengt nieuwe dreigingen met zich mee.6

De actualiteit laat zien dat de overheidsdiensten, vitale sectoren, bedrijven en particulieren kwetsbaar zijn voor verstoringen door cyberincidenten. Cyberincidenten kunnen uitgroeien tot een crisis wanneer de samenleving daarvan de gevolgen ondervindt. Voorbeelden van cyberincidenten in Nederland zijn onder andere aanvallen op systemen van de gemeente Hof van Twente, Universiteit Maastricht, websites Oekraïense overheid en Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland. Niet alleen de samenleving kan worden getroffen door een cyberincident, maar ook de hulpverlenings- en crisisbeheersingsprocessen kunnen worden geraakt. De continuïteit van het functioneren van de veiligheidsregio kan dan in gevaar komen en daarmee de hulpverlening en crisisbeheersing die van vitaal belang zijn voor de samenleving. Om die reden worden de kwetsbaarheden hiervan ook beoordeeld en prepareert de veiligheidsregio zich hierop.

Verstedelijking en verdichting
Wereldwijd gaan meer mensen in steden wonen en werken. In de Randstad wordt de komende decennia een verdere verdichting van wonen en bedrijvigheid verwacht, waarbij de beschikbare ruimte schaars is. Dat betekent enerzijds een grotere kans op ongevallen, anderzijds hebben vergelijkbare incidenten impact op meer mensen en bedrijven. Ook in VrAA is sprake van verdichting van bestaande kernen en van ontwikkeling van bedrijventerreinen tot stadsbuurten (zoals Haven-Stad in Amsterdam). Ook wonen mensen steeds meer in getransformeerde gebouwen, die daar oorspronkelijk niet voor ontworpen zijn. Bijvoorbeeld kantoren die omgebouwd zijn tot woningen. Dat kan bij incidenten en het niet doorvoeren van extra veiligheidsmaatregelen een risico betekenen. Daarnaast is sprake van 'dubbele vergrijzing' onder de bevolking (meer ouderen en een

[5] Cybersecuritybeeld Nederland 2023, ministerie van Justitie en Veiligheid
[6] Cybersecuritybeeld Nederland 2023, ministerie van Justitie en Veiligheid

dalend geboortecijfer) en ouderen die langer zelfstandig blijven wonen, wat een grotere kans op slachtoffers bij incidenten met zich mee brengt. Daarnaast betekent een verdere verstedelijking ook dat er steeds meer meervoudig ruimtegebruik komt, waarbij infrastructuur, wonen, werken, winkelen, recreëren en energieopslag op één en dezelfde plek geconcentreerd worden7. Dit kan een combinatie van OV-knooppunten, hoogbouw en ondergronds bouwen zijn. Voorbeelden hiervan zijn het Amsterdamse Centraal Station, Haven-Stad/Strandeiland, Zuidasdok en het gebied rondom de RAI.

Geopolitieke ontwikkelingen en destabilisatie
De wereldorde staat voor grote uitdagingen door verschuivingen in de geopolitieke verhoudingen. Bij de nieuwe machtspolitiek wordt steeds vaker gebruik gemaakt van economische instrumenten, controle over technologieën, risicovolle strategische afhankelijkheden en andere, hybride middelen. Zo wordt migratie als drukmiddel gebruikt, worden (online) middelen zoals desinformatie en propaganda ingezet om de publieke opinie te beïnvloeden en worden belangrijke infrastructuren zowel digitaal als fysiek gesaboteerd. Dit leidt ook in Nederland tot maatschappelijke spanningen tussen bevolkingsgroepen.[8]

Militaire conflicten in en aan de rand van Europa vergroten het besef dat Nederland als EU- en NAVO-bondgenoot bij een oorlog betrokken kan raken. Dit kan tot ontwrichtende verstoringen van de samenleving leiden.

[7] Omgevingsvisie Amsterdam 2050 via Volg het beleid: omgevingsvisie - Gemeente Amsterdam
[8] De Veiligheidsstrategie voor het Koninkrijk der Nederlanden, april 2023

3. Risico-inventarisatie

3.1 Inleiding, van risicobeeld naar incidenttype

In de landelijke Handreiking Regionaal Risicoprofiel uit 2009 is een uniforme categorisering van incidenten opgesteld. Tijdens de actualisatie van 2017 is deze lijst aangevuld en aangepast met een aantal incidenttypen. Deze incidenttypen zijn ook opgenomen in het onderstaande totaaloverzicht. In het schema zijn de incidenten eerst geclusterd naar maatschappelijke thema's, vervolgens naar crisistypen en dan naar incidenttypen, conform de landelijke handreiking.

De landelijke handreiking wordt momenteel herzien. Ten tijde van de totstandkoming van dit risicoprofiel was de herziening nog gaande. Daarom is gebruik gemaakt van de bestaande handreiking.

In dit hoofdstuk wordt op basis van de megatrends en het risicobeeld beschreven welke incidenttypen voor VrAA relevant zijn om verder geanalyseerd te worden. Deze uitwerking wordt de risico-inventarisatie genoemd.

Tabel 2 - Totale lijst van incidenttypen die input vormen voor de risico-inventarisatie

#	Maatschappelijk thema	#	Crisistype	#	Incidenttype
1	Natuurlijke omgeving	1	Overstromingen	1	Overstroming vanuit zee
				2	Overstroming door hoge rivierwaterstanden
				3	Vollopen van een polder/ dijkdoorbraak
				4	Bosbrand
		2	Natuurbranden	5	Heide, (hoog)veen- en duinbranden
				6	Koudegolf, sneeuw en ijzel
		3	Extreme weersomstandigheden	7	Hitte golf
				8	Storm en windhozen
				9	Droogte
				10	Wateroverlast als gevolg van extreme neerslag
				11	Aanhoudende laaghangende mist
		4	Aardbevingen	12	Aardbeving
		5	Plagen	13	Ongedierte
		6	Dierziekten	14	Ziektegolf
2	Gebouwde omgeving	1	Branden in kwetsbare objecten	15	Grote brand in gebouwen met niet of verminderd zelfredzame personen
				16	Grote brand in gebouwen met een grootschalige publieksfunctie
				17	Grote brand in bijzonder hoge gebouwen
				18	Grote brand in ondergrondse bebouwing

#	Maatschappelijk thema	#	Crisistype	#	Incidenttype
				19	Brand in dichte binnensteden
				20	Brand in cultureel erfgoed
		2	Instortingen in grote gebouwen en kunstwerken	21	Instorting door explosie
				22	Instorting door gebreken constructie of fundering
3	Technologische omgeving	1	Incidenten met brandbare/ explosieve stof in open lucht	23	Incident vervoer weg
				24	Incident vervoer water
				25	Incident spoorvervoer
				26	Incident transport buisleidingen
				27	Incident stationaire inrichting
				28	Incident bij vuurwerkopslag/verkoop munitie
				29	Brand in grote opslagruimtes
				30	Broei (of brand) in bulk-opslag
		2	Incidenten met giftige stof in open lucht	31	Incident vervoer weg
				32	Incident vervoer water
				33	Incident spoorvervoer
				34	Incident transport buisleidingen
				35	Incident stationaire inrichting
		3	Kernincidenten	36	Incident A-objecten: centrales
				37	Incident A-objecten: nabije centrales grensoverschrijdend
				38	Incident A-objecten: scheepvaart met kernenergie en nucleair defensiemateriaal
				39	Incident B-objecten: vervoer grote eenheden radioactief materiaal
				40	Incident B-objecten: overige nucleaire faciliteiten brandklasse i
				41	Incident B-objecten: nucleaire faciliteiten brandklasse ii
				42	Incident B-objecten: overig vervoer en gebruik nucleaire materialen

#	Maatschappelijk thema	#	Crisistype	#	Incidenttype
				43	Incident militair terrein en transporten nucleaire materiaal
4	Vitale infrastructuur	1	Verstoring energievoorziening	44	Uitval olievoorziening
				45	Uitval gasvoorziening
				46	Uitval elektriciteitsvoorziening
		2	Verstoring drinkwatervoorziening	47	Uitval drinkwatervoorziening
				48	Problemen waterinname
				49	Verontreiniging in drinkwaternet
		3	Verstoring rioolwaterafvoer en afvalwaterzuivering	50	Uitval rioleringssysteem
				51	Uitval afvalwaterzuivering
		4	Verstoring telecommunicatie en ICT	52	(Opzettelijke) verstoring, uitval of misbruik van een gedigitaliseerd proces, (informatie)systeem of informatiedienst
		5	Verstoring afvalverwerking	53	uitval afvalverwerking
		6	Verstoring voedselvoorziening	54	Uitval distributie
5	Verkeer en vervoer	1	Luchtvaartincidenten	55	Incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein
				56	Incident vliegtoestel bij vliegshows
		2	Incidenten op of onder water	57	Incident waterrecreatie en pleziervaart
				58	Incident beroepsvaart (anders dan met gevaarlijke stoffen
				59	Incident op ruim water
				60	Grootschalig duikincident
				61	Incident met (middel)grote passagiersvaart
		3	Verkeersincidenten op land	62	Incident wegverkeer
				63	Incident treinverkeer
		4	Incidenten in tunnels	64	Incident in treintunnels en ondergrondse stations
				65	Incident in wegtunnels

#	Maatschappelijk thema	#	Crisistype	#	Incidenttype
				66	Incident in tram- en metrotunnels en ondergrondse station
6	Gezondheid	1	Bedreiging volksgezondheid	67	Besmettingsgevaar via contactmedia
				68	Feitelijke grootschalige besmetting (nog) zonder ziekteverschijnselen
				69	Besmettelijkheidgevaar vanuit buitenland
				70	Besmettelijkheidgevaar in eigen regio
				71	Dierziekte overdraagbaar op mens
		2	Ziektegolf	72	Ziektegolf besmettelijke ziekte
				73	Ziektegolf niet besmettelijke ziekte
7.	Sociaal-maatschappelijke omgeving	1	Incident in menigten	74	Incident tijdens grote festiviteiten en demonstraties
		2	Gevolgen terroristische aanslag	75	Maatschappelijke gevolgen naar aanleiding van een terroristische aanslag in de Veiligheidsregio
				76	Maatschappelijke gevolgen naar aanleiding van een terroristische aanslag buiten de Veiligheidsregio
		3	Verstoring openbare orde	77	Rel rondom demonstraties en andere manifestaties
				78	Gewelddadigheden rondom evenementen
				79	Maatschappelijke onrust en buurtrellen

3.2 Natuurlijke omgeving

3.2.1 Overstromingen

Het crisistype overstromingen is uitgesplitst in drie incidenttypen:

- Overstromingen vanuit zee
- Overstromingen door hoge rivierwaterstanden
- Vollopen van polder/dijkdoorbraak

Overstroming vanuit zee

Een van de belangrijke ramptypen in Nederland is het incidenttype overstroming vanuit zee. Dit scenario is de afgelopen honderd jaar eenmaal voorgekomen in Nederland, tijdens de watersnoodramp van 1953. Naar aanleiding van de watersnoodramp is de waterkering in het kustgebied verzwaard en verhoogd. In het tweede decennium van de 21e eeuw is een nieuwe normering voor de overstromingskansen vastgesteld en is de kustverdediging opnieuw versterkt. Volgens de normering[9] is de kans op een overstroming per jaar 1 op 30.000. Voor alle waterkeringen zijn normen en signaalwaarden opgesteld[10] die als basis dienen om

[9] Waterveiligheidsportaal

[10] Normen voor primaire waterkeringen | Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl)

dijkversterkingstrajecten vroegtijdig in te zetten waar nodig. Deze processen zijn beïnvloed door de nog steeds sneller stijgende zeespiegel en het is één van de factoren in de kans op overstroming vanuit zee.

Op basis van de KNMI'23 klimaatscenario's is dit becijfert met een zeespiegelstijging van 25cm (gemiddeld over 130 jaar is dit ruim 1,9 mm/jaar) ten opzichte van het Nieuw Amsterdams Peil (NAP) sinds 1890. Daarbij is het effect van bodemdaling meegenomen (verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de relatieve zeespiegelstijging). Met een blik op de toekomstige stijging van het zeeniveau geeft het KNMI aan: "Afhankelijk van de hoeveelheid broeikasgassen die nog wordt uitgestoten, wordt voor de Nederlandse kust rond 2050 een verdere zeespiegelstijging verwacht. Rond 2100 zal de stijging in het lage uitstootscenario 26-73 cm bedragen en 59-124 cm in het hoge uitstootscenario. De bovengrens van de zeespiegelstijging rond 2100 kan tot 2,5 m oplopen als onzekere processen, zoals het instabiel worden van de Antarctische IJskap, al vóór 2100 optreden. Zelfs als de uitstoot van broeikasgassen nu onmiddellijk zou stoppen, stijgt de zeespiegel hoe dan ook door. Niet alleen deze eeuw, maar ook nog honderden jaren daarna. Dit komt doordat de traag reagerende ijskappen niet in evenwicht zijn met het huidige klimaat."[11]

Tot hoever de technische oplossingen van het waterbeheer en de dijkversterking tegen de versnellende stijging een oplossing bieden, is niet met zekerheid te zeggen. Het aanwijzen van overloopgebieden om water ruimte te geven bij een mogelijke overstroming is lastig in een dichtbevolkte regio zoals Amsterdam-Amstelland. De impact van dit scenario is in 1953 groot geweest en zal ook in geval van een nieuwe ramp, bijvoorbeeld bij een doorbraak in IJmuiden, groot zijn. 12 tot 24 uur van tevoren is pas nauwkeurig te voorspellen, waar een stormpiek precies aan land komt en of de piek zodanig is dat een overstroming kan volgen. Deze tijd is onvoldoende om mensen uit bedreigde gebieden van de regio te evacueren en vraagt om andere oplossingen zoals verticale evacuatiemogelijkheden, doeltreffende risico- en crisiscommunicatie en een hoog niveau van zelf- en samenredzaamheid.

Overstroming vanuit rivieren
Waarschijnlijker dan een overstroming vanuit zee is dat VrAA getroffen wordt door het scenario overstroming door hoge rivierstanden. Dit scenario wordt veroorzaakt door extreme rivierafvoer als gevolg van hevige regenval in het stroomgebied van de Rijn in Duitsland. Als meerdere dagen achter elkaar grote hoeveelheden neerslag vallen in het stroomgebied van de Rijn kan het waterpeil een dusdanig peil bereiken dat de Randstad bedreigd wordt door hoogwater vanuit de Lek (bijvoorbeeld doorbraak noordelijke Lekdijk bij Amerongen). De hoogwatergolf bereikt dan via het Amsterdam-Rijnkanaal de regio. Het Business and Science Park en Watergraafsmeer (Amsterdam Oost) zullen zwaar getroffen, met waterdiepten tot 5 meter. In mindere mate worden Diemen, Ouder-Amstel, Aalsmeer, Amsterdam Zuidoost, het Westelijk Havengebied en de Amsterdamse grachtengordel getroffen door overstromingen. De normering van de Lekdijk is verhoogd naar 1:10.000 (kans op een overstroming per jaar). De versterking van het betreffende dijktraject is naar verwachting in 2026 afgerond. Nieuwe inzichten uit de KNMI'23 klimaatscenario's kunnen leiden tot verder aanpassingen want "door toename van de neerslag in de winter stijgen rivierafvoeren en neemt de kans op overstroming van de Rijn, de Maas en kleinere rivieren toe"[12]. De toename van neerslag varieert per scenario.

Een overstroming vanuit de Lek heeft een hoge impact, onder andere doordat er meer water de regio in komt dan bij het scenario overstroming uit zee. Een overstroming door hogere rivierstand heeft een ruimere voorspellingstijd en vanwege deze ruimere tijd ten opzichte van het scenario overstroming vanuit zee is bij dit scenario én tijdige besluitvorming, voldoende tijd om evacuaties te kunnen uitvoeren. Hulpdiensten zullen tot het uiterste van hun capaciteit moeten gaan bij een dusdanig scenario en bovenregionale ondersteuning kan nodig zijn. De economische schade is voor elk overstromingsscenario zeer groot. Tevens worden kwetsbare en risicovolle objecten getroffen door de overstromingen en is sprake van veel keteneffecten. De geleerde lessen

[11] KNMI'23 Klimaatscenario's voor Nederland
[12] KNMI'23 Klimaatscenario's voor Nederland

over de 'waterbom' in Limburg 2021 geven relevante informatie over de crisisbeheersing, keteneffecten en correlaties voor een desbetreffend scenario.

Vollopen van polder/dijkdoorbraak
De beveiliging tegen overstroming vormt een wezenlijk vereiste voor de bewoonbaarheid van Nederland. Daarom bestaat een uitgebreid stelsel (circa 14.000 km) van regionale waterkeringen. De regionale keringen zijn ingedeeld in vijf kadeklassen op basis van de economische schade die optreedt wanneer een kering faalt. Kadeklasse I heeft een kans van 1:10 per jaar, schadeklasse V een kans van 1:1000 per jaar. Als een regionale kering faalt, dan loopt een enkele polder vol met water. In de regio Amsterdam-Amstelland liggen vele polders. De omvang van de schade is afhankelijk van het gebruik van de polder. Het kan een polder zijn met voornamelijk grasland, maar ook dichtbebouwde polders met veel inwoners en bedrijvigheid. Een relevante casus voor het scenario zijn de hoge waterstanden op het Noordzeekanaal, in de Amsterdamse grachten en Amsterdam-Rijnkanaal in november 2023. Die laatste betrof een combinatie van veel regen en een korte storing in het spuicomplex in IJmuiden hetgeen een dreigende situatie veroorzaakten. De toename in de frequentie en hoeveelheid van regen, zoals geschetst in de KNMI'23 klimaatscenario's, is ook voor dit scenario relevant.

Conclusie
Voor alle overstromingsscenario's is van belang om de dreiging in relatie tot de aanwezigheid en de kwetsbaarheid van zowel diverse groepen als ook vitale en kwetsbare functies te belichten om de consequenties in beeld te hebben. Alle overstromingsscenario's hebben impact op de samenleving en invloed op het werk van de hulpdiensten in de veiligheidsregio. De bovenregionale stresstesten wateroverlast zullen de komende jaren meer inzichten geven in de impact en mogelijke maatregelen van de diverse overstromingsscenario's. Het incidenttype 'Vollopen van een polder/dijkdoorbraak' is meegenomen in de risicoanalyse vanwege de – in verhouding tot overstroming vanuit zee of rivieren – hoge kans op optreden van het scenario.

3.2.2 Natuurbranden

Het crisistype natuurbranden is uitgesplitst in twee incidenttypen:

- Bosbrand
- Heide-, (hoog)veen- en duinbranden

In de verstedelijkte Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland zijn geen grote natuurparken, zoals elders in Nederland. In de regio bevinden zich wel een aantal grote parken. Deze kunnen onder gemengd bos gerangschikt worden, zoals het Amsterdamse Bos (ca. 1000 hectare groot). Met een veranderend klimaat waarin lange perioden van droogte, hitte en lage grondwaterspiegels een rol spelen neemt het aantal brandgevoelige dagen toe. Gepaard met een verdere verdichting van Nederland leiden meer en intensere natuurbranden tot een grotere impact. De interactie tussen landelijke en stedelijke gebieden in zowel het land als in de regio Amsterdam-Amstelland is zeer hoog. Dit neemt verder toe door het toevoegen van groen (o.a. beplante gevels en daken) aan de stad als belangrijke maatregel voor hitte- en waterbestendigheid. Daarom kunnen (natuur)branden in toekomst ook vaker ontstaan in gebieden van het land die hier nu nog weinig of niet mee te maken hebben.[13]

De regio heeft geen gebieden die gecategoriseerd kunnen worden onder heide, (hoog)veen en duin.

Conclusie
Aangezien VrAA weinig gebieden heeft met bos en geen heide, (hoog)veen en duingebieden is het risico op natuurbranden klein. Aandachtspunt is wel dat het natuurbrandrisico zich vaker en op andere plekken kan manifesteren met alle gevolgen van dien, denk ook aan druk op het brandweersysteem bij een dusdanig incident. Vooralsnog worden de incidenttypen niet meegenomen in de risicoanalyse.

[13] 20230123-NIPV-Natuurbrandsignaal-23.pdf

3.2.3 Extreme weersomstandigheden

Het crisistype extreme weersomstandigheden is uitgesplitst in zes incidenttypen:

- Wateroverlast als gevolg van extreme neerslag
- Koudegolf, sneeuw en ijzel
- Hittegolf
- Zware storm
- Aanhoudende laaghangende mist
- Droogte

Volgens het KNMI neemt de waarschijnlijkheid op extreme weersomstandigheden de komende jaren toe. Zo zal een toename van extremere buien vaker leiden tot wateroverlast en overstromingen. Met name de winters worden natter en de kans op extreme zomerbuien neemt toe. Andere extreme weersomstandigheden zoals extremere droogte, sterkere windstoten en valwinden en hittegolven zijn mogelijk. Met de toenemende druk op de watersystemen, zowel in tijden van te veel als te weinig water, is de vraag of er langdurig voldoende middelen en capaciteit tegenaan kunnen worden gezet. Door de complexiteit van deze scenario's zijn de gevolgen en keteneffecten lastig te identificeren. De impact kan mogelijk nog veel sterker zijn.

Wateroverlast als gevolg van extreme neerslag
Perioden van korte, maar intensieve neerslag komen steeds vaker voor. Intensieve neerslag kan waterlast tot gevolg hebben voor zowel laag geleden poldergebieden als in delen van het stedelijk gebied. In die situaties kunnen de polder- en/of rioolgemalen de aanvoer van het vele regenwater niet direct afvoeren. Het regenwater moet dan tijdelijk geborgen worden in het betreffende watersysteem of in het rioleringsstelsel. Langdurige en hevige regenval in combinatie met andere factoren kan leiden tot overstromingsrisico’s zoals eerder beschreven.

Hoewel de overlast meestal beperkt blijft tot enkele centimeters water op straat, zorgt dat voor verkeershinder en loopt water in kelders, met bijbehorende hulpverzoeken. De materiële schade is aanzienlijk. Hevige regenval kan tevens tot gevolg hebben dat de riolering overstroomt. Het rioolwater komt omhoog en in het ergste geval wordt rioolwater geloosd richting het oppervlaktewater. Hierdoor kan een bedreiging ontstaan voor de volksgezondheid en het ecologische effect zal groot zijn. Het risico op langdurige problemen is groter bij bewoners in een sociaaleconomisch kwetsbare positie. Zo kan niet herstelde schade van wateroverlast bijvoorbeeld leiden tot schimmel in huis en gezondheidsproblemen, inclusief impact op de mentale gezondheid door bijvoorbeeld geldzorgen en angst voor herhaling.

Zware storm
Daarnaast heeft in de afgelopen jaren een aantal grote zomer- en najaarsstormen in VrAA voor problemen gezorgd. Een storm in een bebouwde omgeving leidt ertoe dat vanwege stormschade (bijvoorbeeld losgeraakte stukken dakgevel of zonnepanelen, glasschade in het kassengebied in Aalsmeer en omgewaaide bomen) een groot beroep wordt gedaan op hulpverleningsdiensten. Dit kan leiden tot overbelasting van de meldkamer, waardoor reguliere hulpverlening in gevaar kan komen. Omvallende bomen kunnen breuken in kabels en leidingen veroorzaken, met de bijbehorende overlast tot gevolg. Tevens kunnen omgevallen bomen en afgewaaide takken grote gevolgen hebben voor het openbaar vervoer en mobiliteit op lokale, provinciale en snelwegen. Bloot komen te liggen elektra-kabels brengen nog een aanvullend risico met zich mee voor hulpdiensten ter plaatse en eventueel (nieuwsgierige) omstanders. Losrakende onderdelen van daken en andere objecten als omvallende bomen kunnen het gewond raken of overlijden van personen veroorzaken. In de toekomst kunnen windstoten mogelijk sterker worden en valwinden kunnen optreden.

Koudegolf, sneeuw en ijzel en aanhoudende laaghangende mist
Koudegolf, sneeuw, ijzel en aanhoudende laaghangende mist kunnen verkeersincidenten tot gevolg hebben. VrAA is als verkeersknooppunt kwetsbaar voor dit incidenttype. Dit incidenttype wordt verder uitgewerkt onder het crisistype verkeersincidenten op land. Bij extreme kou worden met name groepen in kwetsbare

posities getroffen. Hiervoor nemen verschillende instanties maatregelen, zoals opvang van dak- en thuislozen in perioden van kou.

Hittegolf
Vooral in stedelijke gebieden zijn de gevolgen ernstig, omdat de warmte moeilijker verdwijnt uit de bebouwing en met name 's nachts de temperaturen niet dalen (hitte-eilandeffect). Bovendien kan in stedelijke gebieden door de aanhoudende hitte, de hoge luchtdruk, verkeersintensiteit en het gebrek aan wind, smog ontstaan. Tijdens een hittegolf, zeker in combinatie met smog, lopen groepen in kwetsbare posities (bijv. ouderen, mensen met gezondheidsklachten, dak- en thuislozen of bewoners en scholieren in slecht geventileerde huizen en scholen) extra risico. Bezoekers van de vele evenementen die in het zomerseizoen plaatsvinden hebben een verhoogd risico op gezondheidsklachten tijdens een hittegolf. Naast hittestress zal ook een slechtere kwaliteit van het oppervlaktewater (bijvoorbeeld door het ontstaan van bacteriën zoals E. Coli en de toxines van blauwalg) gezondheidsrisico's veroorzaken tijdens perioden van extreme hitte. Langdurige gezondheidsklachten en sterfte zijn mogelijk gevolgen van extreme hitte en smog. Tevens neemt de blootstelling aan uv-straling toe, waardoor de kans op huidkanker stijgt. Het aantal 'allergiedagen' neemt toe door verlenging van het pollenseizoen en infectieziekten kunnen veranderen m.b.t. ziekten die worden overgedragen door bijvoorbeeld teken en muggen.[14]

Daarnaast veroorzaakt hitte allerlei indirecte effecten. Zo kan bijvoorbeeld schade ontstaan aan wegen door smeltend asfalt en problemen met beweegbare wegdelen en bruggen. Aan het spoor kunnen problemen optreden door het kromtrekken van spoorrails met stremmingen van het treinverkeer als gevolg. Meer buitenactiviteiten (o.a. barbecues), verhoogd alcohol- en drugsgebruik en meer agressie (o.a. veroorzaakt door slaapproblemen bij langdurige extreme hitte) zorgen voor meer incidenten voor de hulpdiensten. Tevens kan extreme hitte ook leiden tot vaker uitvallen van elektriciteitsvoorzieningen met alle gevolgen van dien voor vitale en kwetsbare functies.

Droogte
Naast langdurige hitte worden we vaker geconfronteerd met langere perioden van droogte. Hier hangt een heel scala aan risico's en mogelijke schade mee samen, die zich soms pas op langere termijn kunnen materialiseren. Langdurige droogte leidt tot risico's op verzilting van het oppervlaktewater met nadelige gevolgen voor de landbouw, natuur en mogelijk ook de drinkwatervoorziening in delen van de regio. Een tekort aan oppervlakte- en drinkwater kan ertoe leiden dat de verdringingsreeks[15] wordt ingezet, waardoor diverse sectoren en industrieën minder water ter beschikking hebben met alle economisch en ecologische gevolgen van dien. Ook kan het peil van het oppervlaktewater dalen met schade voor de scheepvaart en landbouw tot gevolg en de daaruit volgende keteneffecten. Door de dalende grondwaterstand kan schade aan natuur, landbouw en bebouwing (houten heipalen die niet onder water staan kunnen gaan rotten) ontstaan. Uiteindelijk heeft het ook een versterkend effect omdat droge veenbodem - mede door toedoen van lage grondwaterstanden - zorgt ook voor het vrijkomen van CO_2. Door droogte kan schade ontstaan aan waterkeringen, met risico's op falen van die keringen. Tot slot is rekening te houden met een verhoogde kans op (natuur)branden (ook in parken, tuinen en op gebouwen) en kan schade ontstaan aan gebouwen en infrastructuur door verzakkingen.

Conclusie
Vanwege de toenemende kans en impact van het crisistype extreme weeromstandigheden wordt deze met de focus op neerslag en extreme hitte meegenomen in de risicoanalyse. Ook de incidenttypen 'droogte' en 'zware storm' worden meegenomen. Beide hebben de afgelopen jaren de relevantie voor de regio en de hulpdiensten duidelijk gemaakt. De gevaren van een sluipende vorm van een crisis zoals langdurige extreme hitte is anders

[14] KNMI'23 Klimaatscenario's voor Nederland
[15] Verdringingsreeks bij watertekort - Kenniscentrum InfoMil

dan andere incidenttypen en vraagt mogelijk om andere afwegingen en voorbereidingen. Daarom wordt dit incidenttype ook meegenomen in de risicoanalyse.

3.2.4 Aardbevingen

Het crisistype aardbeving heeft één incidenttype:

- Aardbeving

Aardbevingen komen voor in Nederland. Met name de regio Groningen heeft in de laatste jaren in toenemende mate te maken met aardbevingen, soms zelfs van substantiële kracht. Deze aardbevingen worden gelinkt aan het aardgas dat daar al sinds de jaren zeventig gewonnen wordt. In de regio Amsterdam-Amstelland is geen winning van aardgas. Uit statistische gegevens van de KNMI blijkt dan ook dat de waarschijnlijkheid op aardbevingen in VrAA zeer klein is, met daarnaast een beperkte impact.

Conclusie
Gezien de waarschijnlijkheid van het incidenttype aardbeving in VrAA wordt het incidenttype niet meegenomen in de risicoanalyse.

3.2.5 Ongedierte

Het crisistype plagen heeft één incident type:

- Ongedierte

Een plaag heeft als eigenschap dat ziekte, maatschappelijke overlast en/of economische schade ontstaat. In druk stedelijk gebied met een hoge bevolkingsdichtheid ligt overlast van plaagdieren op de loer. Met name voor de stad Amsterdam is dit van toepassing. Veroorzakers van plagen zijn onder andere ratten, insecten (bijvoorbeeld bed wantsen, kakkerlakken, eikenprocessierups) en invasieve exoten.

Naast de gezondheidsrisico's kan ook sprake zijn van het aanbrengen van schade aan gebouwen, infrastructuur en natuur. Een voorbeeld hiervan is de introductie en vestiging van zwarte ratten in havengebouwen. Vestiging van deze rattensoort in woonwijken kan later veel kosten met zich meebrengen, zoals dat bekend is in Noord-Brabant en Limburg. Hoe groter en ouder een stedelijke omgeving is, hoe groter de kans dat er situaties zijn dat een plaag rondom huizen moelijker te beheersen is. In VrAA leven de meeste plaagdieren met name in stedelijk gebied en in een voornamelijk kunstmatige omgeving. Dit betekent dat buiten de stedelijke omgeving minder overlast wordt ervaren van plaagdieren. Plaagsituaties zullen kleiner zijn en dan vaak ook niet door een overheid bestreden worden. Ook zijn er dieren die meer gebonden zijn aan de natuur zoals teken en sommige muggensoorten. Voor veel plaagsituaties is dan ook voorlichting om de gevolgen van een plaag dragelijk te kunnen maken de enige oplossing.

Niet alleen dieren kunnen een plaag vormen, maar ook planten en algengroei zorgen voor verontreiniging van het oppervlaktewater. Zo kan blauwalg in wateren als een plaag door de bewoners van de regio worden gezien omdat recreatie tijdelijk niet mogelijk is. Wanneer een plaag een ernstige vorm aanneemt zal het naar verwachting altijd een bovenregionaal karakter hebben. Een plaag houdt zich immers niet aan de geografische grenzen van VrAA.

Verder is het door het veranderend klimaat aannemelijk dat uitheemse diersoorten met mogelijk aan de soort verbonden ziekten, steeds verder oprukken naar het noorden van Europa. In combinatie met toenemende globalisering wordt hiermee de kans op het ontstaan van plagen groter. Met name voor de exotische muggensoorten heeft het Centrum Monitoring Vectoren de landelijk regie voor het monitoren van import van exotische muggen en het bestrijden van de muggen op de vestigingslocatie.

Ook het gedrag van mensen kan zorgen voor een hoger risico. Het contact van mensen met potentiële ziekteverwekkers zoals zwemmen in grachtenwater waar ook ratten in zwemmen of festival op locaties waar nesten van de eikenprocessierups aanwezig zijn, kan een hogere kans op gezondheidsklachten vormen. Aan de andere kant vormt perceptie van plaagvorming bij mensen, zoals de schrik die men heeft van een rat, een

factor die ervoor kan zorgen dat er een grote gemeenschappelijk gevoel van ongerustheid ontstaat en er actie van overheden verlangd wordt.

Conclusie
Het crisistype plagen vormt vanwege de kans binnen de kaders van het risicoprofiel voor VrAA geen direct risico waaraan nadrukkelijk aandacht aan moet worden besteed. Het incidenttype wordt dan ook niet meegenomen in de risicoanalyse.

3.2.6 Dierziekten

Het crisistype dierziekten heeft één incidenttype:

- Ziektegolf

De afgelopen jaren hebben zich in Nederland een aantal uitbraken van dierziekten voorgedaan. Dit waren onder andere blauwtong, vogelgriep en Q-koorts. De laatste jaren is nationaal en internationaal de aandacht voor dierziekten toegenomen.

De genoemde dierziekten verspreiden zich over heel Nederland en concentreren zich met name in gebieden met een hoge frequentie veehouderijen. De impact van een dierziekte neemt toe als sprake is van een zoönose, een dierziekte overdraagbaar op mensen. Gekozen is om zoönose verder uit te werken onder het crisistype bedreiging volksgezondheid.

Echter, ook dierziekten die alleen overdraagbaar zijn op dieren, kunnen grote (economische en maatschappelijke) impact hebben. Denk aan veehouderijen die ontruimd moeten worden. VrAA heeft een relatief laag aantal veehouderijen in verhouding tot andere veiligheidsregio's. Waarschijnlijkheid en impact van dit incidenttype is beperkt. Toekomstige ontwikkelingen, zoals genetische ontwikkelingen, klimaatverandering en globalisering kunnen tot effect hebben dat de waarschijnlijkheid op dierziekten toeneemt. Op korte termijn is dierziekten geen risico waar VrAA extra op anticipeert.

Conclusie
Omdat in de regio een relatief laag aantal veehouderijen is, wordt het incidenttype dierziekten niet meegenomen in de risicoanalyse.

3.3 Gebouwde omgeving

3.3.1 Branden in kwetsbare objecten

Het crisistype branden in kwetsbare objecten is uitgesplitst in zes incidenttypen:

- Grote brand in gebouwen met niet of verminderd zelfredzame personen
- Grote brand in gebouwen met een grootschalige publieksfunctie
- Grote brand in bijzonder hoge gebouwen
- Grote brand in ondergrondse bebouwingen
- Brand in dichte binnensteden
- Grote brand in een object met gevolgen voor cultureel erfgoed (VrAA)

Aangezien het incidenttype grote brand in bijzonder hoge gebouwen of ondergrondse bebouwingen twee incidenttype beschrijft die qua soorten effecten en qua ontwikkeling in de tijd onderscheidend van elkaar zijn, zijn deze incidenten uitgesplitst.

Branden in gebouwen met niet of verminderd zelfredzame personen, zoals verzorgingstehuizen, ziekenhuizen en gevangenissen zijn waarschijnlijk. Voor sommige objecten zijn extra preventieve voorzieningen vereist, opgelegd vanuit het Bouwbesluit en het Gebruiksbesluit en moet er een goede interne (BHV-)organisatie aanwezig zijn. Tevens blijven ouderen steeds langer thuis wonen, vaak in gebouwen die vroeger als zorginstellingen ingericht waren. Onder de huidige wetgeving zijn daarom aanvullende maatregelen niet meer

nodig, waardoor belangrijke voorzieningen voor de brandveiligheid ontbreken. Branden kunnen daardoor sneller escaleren en hulpverlening komt later op gang. Dit kan leiden tot een hoge impact van brand. Een inventarisatie van de verschillende gemeenten in de regio laat zien dat op sommige plekken gasten verblijven in gebouwen die daarvoor niet geschikt zijn, bijvoorbeeld toeristen in oneigenlijke hotelfuncties (AirBnb) en vluchtelingen in leegstaande kantoorgebouwen of opvangboten. Dit kan leiden tot een grotere impact van brand in dergelijke situaties.

In VrAA staat een groot aantal gebouwen met een grootschalige bezoekers/medewerkers aantal, zoals de Bloemenveiling (Aalsmeer), diverse winkelcentra (Amsterdam en Amstelveen), Beurs van Berlage, Concertgebouw, RAI, Ziggo Dome, Johan Cruijff ArenA, Universiteit van Amsterdam, Vrije Universiteit, World Trade Center en IKEA (Amsterdam). Door de bestaande regelgeving en interne (BHV-/ brandweer)organisatie is een grote brand minder waarschijnlijk. De impact kan wel groot zijn bij een grote brand. Bij het samenkomen van grote groepen mensen zijn het vooral de snelheid en de juistheid van de reactie van de aanwezigen die de zelfredzaamheid bepalen. Op het samenkomen wordt door onder andere de brandweer en gemeente via vergunningverlening dan ook op toegezien.

VrAA kent veel hoge (> 70 meter) gebouwen voornamelijk geconcentreerd op de Zuidas, bij het Amstelstation, Sloterdijk en langs het IJ. Bijvoorbeeld de Rembrandtoren (135 m), het kantoor van ABN-AMRO (105 m) en de Mondriaantoren (123 m). In de nabije toekomst zal er in Amsterdam nog een aantal bijzonder hoge gebouwen bijkomen, door stadsverdichting en gebiedsontwikkeling in de Sluisbuurt nabij IJburg, de Arenapoort en De nieuwe Kern.

De regio kent ook veel ondergrondse bebouwing, zoals het ondergrondse metronetwerk, ondergrondse stations, tunnels (deze risico's worden apart uitgewerkt in incidenten in tunnels) en steeds meer (automatische) parkeergarages. Doordat het bestrijden van branden in hoge gebouwen en ondergrondse bebouwing zeer complex is, kan de impact van een dergelijk incident groot zijn. De toenemende toepassing van hout en andere biobased materialen voor gevels en constructies kunnen leiden tot snellere branduitbreiding en meer benodigd bluswater. Tevens is geen specifieke regelgeving ontwikkeld voor hoge en ondergrondse gebouwen. In het Bouwbesluit worden slechts generieke eisen gesteld en geen specifieke eisen voor deze bebouwing. Daarnaast wordt in toenemende mate multifunctioneel gebouwd, waarbij hoogte, diepte en kwetsbare functies worden gecombineerd. Het NHOW RAI hotel in Amsterdam-Zuid of het gebied van het Rokin is hier een goed voorbeeld van.

In Amsterdam-Amstelland zijn veel objecten te vinden die behoren tot cultureel erfgoed. Zo staat de grachtengordel op de werelderfgoedlijst van UNESCO. Daarnaast kent de regio veel grote en kleine musea met belangrijke culturele topstukken. De impact van een brand waarbij kunst en culturele uitingen verloren gaat is groot, zeker als het gaat om internationale en nationale topstukken. De stukken zijn immers onvervangbaar. Om die reden wordt bij de grote musea aandacht besteed aan brandveiligheid en is men verenigd in een netwerk brandveiligheid cultureel erfgoed.

Van de zes incidenttypen is binnen VrAA brand in dichte binnensteden het meest waarschijnlijk. De dichte bebouwing van de grachtengordel is kenmerkend voor Amsterdam. Brandweer Amsterdam-Amstelland is echter goed voorbereid op dit incidenttype. Bij branden in de binnenstad van Amsterdam komt de brandweer sneller ter plaatse en er is een grote slagkracht snel voor handen. Hierdoor is de impact van dergelijke branden relatief klein.

Conclusie
Gezien impact en waarschijnlijkheid van de verschillende incidenttypen binnen het crisistype branden in kwetsbare objecten worden de volgende incidenttypen meegenomen in de risicoanalyse:

- Grote brand in gebouwen met niet of verminderd zelfredzame (kwetsbare) personen
- Grote brand in bijzonder hoge gebouwen
- Grote brand in ondergrondse bebouwing

3.3.2 Instortingen in grote gebouwen en kunstwerken

Het crisistype branden in kwetsbare objecten uitgesplitst in twee incidenttypen:

- Instorting door explosie
- Instorting door gebreken constructie of fundering

In principe moet een gebouw zodanig gebouwd zijn, dat de draagconstructie bij een explosie blijft staan, ook als de ramen, gevels en dergelijke eruit geblazen worden. Zodoende stort het gebouw niet in. Een instortingscenario is dan ook klein, maar niet ondenkbaar. De aanleiding voor dergelijke explosies zijn bijvoorbeeld gasexplosies die voor veel schade kunnen zorgen. In de afgelopen jaren heeft VrAA geleerd dat de gevolgen van mogelijk instortingsgevaar kunnen leiden tot een grote vraag tot nazorg omdat bewoners en ondernemers enige tijd niet terug kunnen naar hun huizen en bedrijven.

Gebouwen worden ontworpen met een verwachte levensduur van 50 jaar. In deze periode vindt er door natuurlijke fysische en chemische processen veroudering plaats. Na deze periode moet er ingrijpend worden gerenoveerd. Dit kan in de vorm van sloop, hergebruik of nieuwbouw plaatsvinden. Een duidelijk voorbeeld hiervan is de huidige situatie rondom de kades en bruggen in Amsterdam, waar op 1 september 2020 een deel van een kade instorten. De Staalmeestersbrug, ring A10, Muntplein, Entrepotdok en Lijnbaansgracht zijn getroffen door verzakkingen. Dit is voor zowel de samenleving, als de hulpdiensten een risico is.

Naast deze natuurlijke veroudering is er ook een trend om sneller, lichter, duurzamer en ook goedkoper te bouwen. Hierbij wordt bij voorkeur ontworpen met vernieuwende grensverleggende architectuur die net past binnen de bestaande wet- en regelgeving. Omdat er ook gebruik wordt gemaakt van nieuwe materialen en combinaties hiervan worden de grenzen opgezocht van de constructieve rekenmodellen. Het proces waarbinnen een gebouw wordt gerealiseerd kenmerkt zich door veel stakeholders met veel overdracht momenten en een onduidelijke verantwoordelijkheidsverdeling.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft in een aantal rapporten[16] onderzoek gedaan naar de oorzaken van constructief falen.

Als belangrijkste oorzaken worden genoemd, naast de ‘normale’ veroudering:

1. Constructiefouten (AZ-stadion 2019);
2. Extreme omstandigheden die niet in het ontwerp zijn meegenomen, zoals extreme neerslag (sneeuw) of wind, brand of (gas)explosie (meerdere voorbeelden in 2022: Oldenzaal, Bilthoven, Zutphen);
3. Andere oorzaken, zoals achterstallig onderhoud (brug Genua 2018) of invloeden vanuit de omgeving (hijsongeval Alphen aan den Rijn 2016).

Vaak zal een instorting niet het gevolg zijn van een enkele oorzaak maar zal het een combinatie zijn van factoren waardoor een fout in het ontwerp pas na vele jaren bijvoorbeeld door een extreme neerslag aan het licht komt.

Omdat er talloze oorzaken kunnen zijn van instortingen en gelet op het grote aantal voorbeelden dat het nieuws haalt is het vrijwel zeker dat onze regio te maken krijgt met instortingen. Het gerapporteerde aantal slachtoffers ten gevolge van instortingen in Nederland is echter laag.

Conclusie
Gezien de waarschijnlijkheid en impact van de verschillende scenario’s wordt het incidenttype ‘instorting/verzakking door een explosie’ meegenomen in de risicoanalyse.

[16] Bouwen aan constructieve veiligheid, Onderzoeksraad voor Veiligheid 2018

3.4 Technologische omgeving

3.4.1 Incidenten met brandbare/explosieve stoffen

Het crisistype branden in kwetsbare objecten is uitgesplitst in acht incidenttypen:

- Incidenten vervoer weg
- Incidenten vervoer water
- Incident spoorvervoer
- Incident transport buisleidingen
- Incident stationaire inrichting
- Incident met vuurwerkopslag/verkoop munitie Brand in grote opslagruimtes
- Broei (of brand) in bulk-opslag

Incident vervoer weg
De zware industrie in VrAA concentreert zich in het Westelijk Havengebied van de gemeente Amsterdam. De haven van Amsterdam kenmerkt zich door op- en overslag van benzine, kolen en cacao, maar in toenemende mate ook meer duurzame stoffen. Het risico op incidenten bij op- en overslag is echter kleiner dan bij productie. Productie van brandbare/explosieve stoffen vindt op kleine schaal ook plaats binnen VrAA.

Het vervoer van brandbare vloeistoffen en gassen binnen VrAA betreft voornamelijk doorgaand transport van en naar het Westelijk Havengebied. Zowel op rijkswegen, provinciale wegen als gemeentelijke wegen vindt vervoer van brandbare vloeistoffen en gassen plaats. Op bepaalde rijkswegen zijn hieraan restricties gesteld. Op provinciale wegen daarentegen gelden geen restricties en mag onbeperkt vervoer plaats vinden. Op dit moment hebben alleen Amsterdam, Diemen en Aalsmeer een verplichte (gemeentelijke) routering voor gevaarlijke stoffen over de weg vastgesteld.

Het vervoer van brandbare vloeistoffen en gassen door tunnels brengt extra risico's met zich mee. Voor alle tunnels in de VrAA is (een deel van) dit vervoer toegestaan. Van de modaliteiten transport is de waarschijnlijkheid van een incident bij vervoer over de weg het grootst. In vergelijking met het vervoer over water en spoor worden beperkte hoeveelheden brandbare vloeistoffen en gassen vervoerd en is de impact beperkter. De impact is afhankelijk van de locatie van het incident. Het vervoer over de weg loopt ook door dichtbevolkte gebieden, de impact van een incident is hier groot.

Incident vervoer water
Over het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal en over het IJ vindt vervoer van brandbare vloeistoffen en gassen plaats. Jaarlijks vervoeren tot 20.000 schepen brandbare stoffen en enkele honderden schepen brandbare gassen. Voor de regio Amsterdam-Amstelland gaat het om een totale afstand van circa 25 km aan kanaal. De haven van Amsterdam is de grootste benzine haven ter wereld, waarbij de brandstoffen over het water aangevoerd worden via zeeschepen.

De waarschijnlijkheid van een incident met brandbare vloeistoffen en gassen op het water is, in vergelijk met hetzelfde incidenttype op de weg, klein. De impact kan groot zijn als de explosie of brand leidt tot een economisch kostbare stremming van het Noordzee- of Amsterdam-Rijnkanaal. Daarnaast wordt in de komende jaren in Amsterdam-West, Noord en Oost dicht aan de oever gebouwd, waardoor een incident met brandbare vloeistoffen en gassen op het water ook op deze objecten betrekking kan hebben. De impact van een incident met vervoer van brandbare/explosieve stoffen op het water wordt daarmee groter.

Incident spoorvervoer
Over een aantal spoortrajecten binnen VrAA worden brandbare vloeistoffen en gassen vervoerd. Wat betreft waarschijnlijkheid zit het incidenttype incident spoorvervoer tussen vervoer weg en vervoer water in. In vergelijking met deze incidenttypen is de impact van incident spoorvervoer, afhankelijk van de locatie, het grootst. Het vervoer van brandbare vloeistoffen en gassen over het spoor loopt langs dichtbevolkte gebieden en ook langs station Sloterdijk en Amsterdam Centraal. De impact is groot, omdat via het spoor grote hoeveelheden brandbare vloeistoffen en gassen vervoerd worden (ten opzichte van vervoer weg) en het

bestrijden van een dergelijk incident complex is, vanwege de slechte bereikbaarheid van sommige delen van het spoor.

Incident transport buisleidingen
In volume gemeten is het buisleidingennet de grootste transportmodaliteit. Hier zijn de incidenten echter schaars. Binnen dit incidenttype wordt een onderscheid gemaakt tussen:

Aardgasleidingen
Incidenten met aardgasleidingen zijn in twee vormen te onderscheiden, namelijk een lekkage en een leidingbreuk. De waarschijnlijkheid van lekken van buisleidingen is groter dan de waarschijnlijkheid van leidingbreuk. De impact van lekken is echter beperkt. De impact van een leidingbreuk is afhankelijk van de druk op de leiding en de diameter van de leiding. Deze leidingbreuken zijn voornamelijk het gevolg van graafwerkzaamheden door derden.

Voor de inventarisatie van aardgasleidingen zijn uitsluitend hogedruk (16 bar of meer) leidingen meegenomen. Door de gehele regio loopt in totaal voor circa 158 km aan dergelijke leidingen. De druk op deze leidingen varieert van 40 tot 66,2 bar en de diameter van de leidingen varieert van 4 inch (10 cm) tot 30 inch (76 cm). In een worst case scenario kan ontsteking van het vrijgekomen gas leiden tot 100% letaliteitsafstanden variërend van 30 tot 160 meter. Gasunie is beheerder van het leidingnet.

Tweewekelijks vliegt Gasunie over of rijdt langs het tracé op zoek naar leidingbedreigende activiteiten. Voor alle (graaf)werkzaamheden in de buurt van de leiding is een zogenaamde KLIC-melding verplicht. Gasunie bepaalt of de werkzaamheden doorgang kunnen vinden. Daarnaast zijn medewerkers van Gasunie bij de werkzaamheden aanwezig voor het bewaken van de integriteit van de buisleiding. Gasunie geeft aan dat de waarschijnlijkheid van een incident transport buisleidingen klein is. De impact van een dergelijk incident kan groot zijn, omdat een deel van de buisleidingen door dichtbevolkt gebied loopt (onder andere Amsterdam-Oost, Amsterdam Zuidoost en Amstelveen). Het gasleidingnet voor de lokale regionale distributie is opgenomen bij het thema vitale infrastructuur en voorzieningen.

Leidingen voor olieproducten
Tussen EVOS Oost (voorheen Oiltanking), in het Westelijk Havengebied en Schiphol loopt de Amsterdam Schiphol Pijpleiding (ASP). Deze leiding heeft een lengte van 16,1 km en door de leiding wordt kerosine verpompt naar Schiphol. Deze leiding wordt beheerd door Aircraft Fuel Supply (AFS) op Schiphol. Lekken van deze leidingen kunnen leiden tot bodemverontreiniging.

Daarnaast eindigt bij EVOS Oost een buisleiding waardoor ruwe olie wordt vervoerd vanaf verschillende olieplatforms in de Noordzee. De lengte van de leiding is in totaal 89 km, maar slechts een beperkt deel van de leiding loopt door VrAA. Gasunie is verantwoordelijk voor het beheer van deze leiding. Gasunie treft identieke preventieve maatregelen voor deze leiding als voor de aardgasleidingen.

De impact van een breuk van een leiding die olieproducten transporteert is klein in vergelijking met de impact van een breuk van een aardgasleiding. De effectafstanden blijven beperkt tot tientallen meters, terwijl de effecten van een breuk van een aardgasleiding zich tot honderden meters kunnen uitstrekken.

Waterstofleidingen
Waterstof is in opkomst als energiedrager in het kader van de energietransitie. In de Omgevingsvisie 2050 van Amsterdam is Westpoort aangewezen als duurzame energiehub. Een belangrijk aandachtspunt daarbij zijn de veiligheidsrisico's die hiermee samenhangen, want sommige duurzame energiedragers, zoals waterstof en ammoniak, vragen om veel risicoruimte.17
Waterstof zal via een buisleiding in Westpoort aankomen en/of daar geproduceerd gaan worden. Naar verwachting wordt in de komende jaren gestart met de bouw van het eerste tracé. Er zijn twee mogelijke routes voor de waterstofleiding: via het Westelijk havengebied (noordelijk tracé), waar het kan aansluiten op

[17] Omgevingsvisie Amsterdam 2050 via Volg het beleid: omgevingsvisie - Gemeente Amsterdam

een nog te bouwen waterstofcentrale en via de Sloterdijken (zuidelijk tracé). In dit gebied vinden ook veel stedelijke ontwikkelingen plaats gericht op wonen en werken. In Sloterdijk is reeds een overschrijding van het groepsrisico. De keuze voor het te volgen tracé is nog niet gemaakt.
De precieze gevolgen van een incident met een waterstofbuisleiding zijn nog niet volledig duidelijk. Dat heeft te maken met waar waterstof zal ontsteken na een eventuele lekkage: in de directie nabijheid van de leiding of verderop als de waterstof zich eerst verspreidt voordat die tot ontsteking komt. Hier wordt nog verder onderzoek naar gedaan.

Incident stationaire inrichting
In VrAA bevinden zich in totaal 64 bedrijven waar dit incidenttype zich volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) kan voordoen. Ook bevinden zich 19 Seveso-inrichtingen (voorheen BRZO-bedrijven) in de regio.

Een (ondergrondse) opslagtank bij een LPG tankstation bevat circa 20-70 m3 LPG. Er is een aantal terminals dat meer dan 1 miljoen ton aan olieproducten (onder andere benzine en kerosine) opslaat. Verder wordt circa 10.000 m3 aan brandbare gassen (propaan/butaan) opgeslagen bij dergelijke terminals. Opslagtanks tot een inhoud van 53.000 m3 aan benzine zijn aanwezig in de haven van Amsterdam.

Daarnaast is er binnen de regio een onbekend aantal kleinere opslagtanks, waarin propaan opgeslagen wordt. Tevens zijn er enkele tientallen gasreduceerstations aanwezig waarvoor een veiligheidsafstand geldt. Ook zijn er overig bedrijven met kleinere hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Naar schatting gaat het in totaal om circa 90 bedrijven.

Gezien de grote hoeveelheden van brandbare vloeistoffen en gassen in het Westelijk Havengebied kan de impact bij een stationaire inrichting groot zijn. Door de aanwezigheid van preventieve voorzieningen en een interne noodorganisatie (BHV en bedrijfsbrandweer) blijft de impact meestal beperkt. Door snellere inzet en specialistische kennis van industriële brandbestrijding levert ook de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA) in het havengebied een belangrijke bijdrage. Door de afgelegen ligging van de inrichtingen blijft het effect (bijvoorbeeld aantal doden en gewonden) beperkt. De afgelopen jaren is het aantal grootschalige stationaire inrichtingen in het Westelijk Havengebied toegenomen. Dit zal zich in de toekomst met de energietransitie verder ontwikkelen. Daarbij bepalen twee sporen de risico's. Enerzijds de ontwikkeling van Havenstad op de plek waar nu industrie en overslag plaats vindt, waardoor meer bewoners dichter bij de haven komen te wonen. Anderzijds zullen er bedrijven verdwijnen of worden verplaatst.

Incident met vuurwerkopslag/verkoop munitie
In VrAA bevinden zich 32 vuurwerkverkooppunten18. Daarnaast zijn binnen de regio enkele locaties waar munitie opgeslagen wordt. Afhankelijk van de opgeslagen hoeveelheid vuurwerk/ munitie kan een incident grote impact hebben. Voor opslag, vervoer en handel in vuurwerk gelden strenge regels sinds de vuurwerkramp in Enschede in 2000. Zo moet een opslag voor vuurwerk voldoen aan bepaalde veiligheidsvoorschriften en hebben ondernemers een vergunning nodig om vuurwerk te verkopen. Door dergelijke preventieve maatregelen blijft de impact beperkt.

Brand in grote opslagruimtes
Opslag in grote ruimtes wordt verschillend geïnterpreteerd. Bijvoorbeeld grote loodsen met stuk of bulkgoederen, maar ook bouwmarkten en opslagruimtes als Citybox en Shurgard. Een actueel overzicht van het aantal grote opslagruimtes in de regio ontbreekt. Op dergelijke locaties liggen veel verschillende artikelen opgeslagen. De opslagruimtes hebben vaak een groot oppervlakte.

[18] Bron: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied; vuurwerkverkooppunten in VrAA in 2022

Branden op dergelijke locaties hebben vaak een enorme rookontwikkeling en zijn lastig te bestrijden door de brandweer. De impact beperkt zich voornamelijk tot economische schade. Het aantal slachtoffers zal beperkt blijven, mits de ruimtes tijdig ontruimd kunnen worden.

Broei (of brand) in bulk-opslag
In het Westelijk Havengebied worden grote hoeveelheden bulk opgeslagen. Het betreft onder andere de opslag van cacao, steenkool en hout, maar ook van afval en schroot.

Broei dat leidt tot brand in bijvoorbeeld cacao kan voor langdurige overlast en milieuverontreiniging zorgen. De impact kan daarom groot worden. Het vroegtijdig bestrijden van de broei is belangrijk, maar ook complex. In het Westelijk Havengebied ligt in totaal 500.000 m2 cacao, verspreid over drie bedrijven (met meerdere vestigingen). In het Westelijk Havengebied zijn vier grote opslagen van steenkool en één middelgrote opslag. In de regio wordt ook hout in groot verband opgeslagen.

Met een toenemende mate van opslag en verwerking van afval en schroot is de waarschijnlijkheid op een incident bij een dergelijke opslag groter geworden. Dergelijke branden zijn meestal langdurig, leveren meestal geen slachtoffers op als gevolg van de brand, maar kunnen wel voor veel rook- en stank overlast zorgen. Naast dat in opslagen met afval/schroot broei kan ontstaan, kan er ook brand ontstaan door een thermal runaway van een Li-ion accu. Broei ontstaat door langzame temperatuurstijgingen in de opslag. Een thermal runaway van een Li-ion accu komt veelal doordat kranen schroot verplaatsen en daarbij accu's beschadigen. Een beschadigde accu zal sneller tot een thermal runaway leiden, wat weer een brand tot gevolg zal hebben. De effecten blijven meestal beperkt tot rookontwikkeling en stankoverlast.

Conclusie
Op basis van bovenstaande worden de volgende incidenttype meegenomen in de risicoanalyse:
- Incident brandbare/explosieve stoffen vervoer water;
- Incident brandbare/explosieve stoffen spoorvervoer;
- Incident brandbare/explosieve stoffen stationaire inrichting;
- Broei (of brand) in bulk-opslag.

3.4.2 Incidenten met giftige stof in open lucht

Het crisistype incidenten met giftige stof in open lucht is uitgesplitst in vijf incidenttypen:
- Incident vervoer weg
- Incident vervoer water
- Incident spoorvervoer
- Incident transport buisleidingen
- Incident stationaire inrichting

In tegenstelling tot brandbare vloeistoffen en gassen worden nauwelijks giftige stoffen opgeslagen in VrAA. Grootschalige opslag vindt plaats bij Sonneborn (Westelijk Havengebied). Sonneborn beschikt over een eigen productielijn voor zwaveltrioxide (SO3) waardoor er minder vervoer over de weg en opslag nodig is. Echter blijft er wel een hoeveelheid aan opslag aanwezig bij dit bedrijf. In vergelijking met brandbare vloeistoffen en gassen is de waarschijnlijkheid van een incident met giftige stoffen klein. Daarentegen kan de impact van een dergelijk incident groot zijn. Een incident waarbij een toxische wolk vrijkomt kan een effectgebied van vele kilometers veroorzaken.

Incident vervoer weg
Zowel op rijkswegen, provinciale wegen als gemeentelijke wegen vindt vervoer van giftige stoffen plaats. Op bepaalde rijkswegen zijn hieraan restricties gesteld. Op provinciale wegen daarentegen gelden geen restricties en mag onbeperkt vervoer plaats vinden. Op dit moment hebben alleen Amsterdam, Diemen en Aalsmeer een verplichte (gemeentelijke) routering voor gevaarlijke stoffen over de weg vastgesteld.

Van de modaliteiten transport is de waarschijnlijkheid van een incident vervoer weg het grootst. Ondanks dat in vergelijking met het vervoer over water en spoor, beperkte hoeveelheden giftige stoffen vervoerd worden

kan de impact toch groot zijn. De impact is afhankelijk van de locatie van het incident. Het vervoer over de weg loopt ook door dichtbevolkte gebieden, de impact van een incident binnen een dichtbevolkt gebied is groot.

Incidenten vervoer water
Over het water vindt in vergelijking met het vervoer over spoor en weg nauwelijks transport van giftige stoffen plaats. Het gaat om enkele tientallen schepen per jaar, die via het traject Noordzeekanaal – IJ – Amsterdam-Rijnkanaal giftige stoffen vervoeren.

De waarschijnlijkheid van een incident met giftige stoffen op het water is, in vergelijking met de andere incidenttypen, klein De impact kan groot zijn, als de explosie of brand leidt tot een economisch kostbare stremming van het Noordzee- of Amsterdam-Rijnkanaal of grote schade aan het milieu. Daarnaast wordt in de komende jaren in Amsterdam-West, -Noord en -Oost dicht aan de oever gebouwd, waardoor een incident ook op deze objecten betrekking kan hebben. De impact van een incident met vervoer van brandbare/explosieve stoffen op het water wordt daarom groter.

Incident spoorvervoer
Over een aantal spoortrajecten binnen VrAA worden giftige stoffen vervoerd. Wat betreft waarschijnlijkheid zit het incidenttype incident spoorvervoer tussen vervoer weg en vervoer water in. In vergelijking met deze incidenttypen is de impact van incident spoorvervoer, afhankelijk van de locatie het grootst. Het vervoer van giftige stoffen over het spoor loopt langs dichtbevolkte gebieden, en ook langs station Sloterdijk en Amsterdam Centraal. De impact is groot, omdat via het spoor grote hoeveelheden giftige stoffen vervoerd (ten opzichte van vervoer weg) worden en het bestrijden van een dergelijk incident complex is, vanwege de slechte bereikbaarheid van sommige delen van het spoor.

Incident transport buisleidingen
In volume gemeten is het buisleidingnet de grootste transportmodaliteit in Nederland. Incidenten hierbij zijn schaars. De impact van een leidingbreuk is afhankelijk van de druk op de leiding en de diameter van de leiding. De risicobepalende leidingbreuken zijn voornamelijk het gevolg van graafwerkzaamheden door derden.

Slechts weinig transport in buisleiding betreft giftige stoffen. In Amsterdam-Amstelland is de voornaamste transportbuisleiding een CO2-leiding met een diameter van 67 mm en een maximale druk van 22 bar. Deze loopt door stadsdeel West, bij volkstuinencomplex de Grote Braak. Pipeline Control is beheerder van het leidingnetwerk. Het leidingtracé wordt op reguliere basis gecontroleerd. Daar waar activiteiten plaatsvinden wordt er permanent of dagelijks gecontroleerd.

Incident stationaire inrichting
In VrAA bevinden zich in totaal 31 bedrijven waar dit incidenttype zich volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) kan voordoen. Daarnaast zijn er nog circa 50 kleinere opslagen van giftige stoffen, te denken valt aan de opslag van chemicaliën bij zwembaden.

Het aantal inrichtingen waar grootschalige opslag van giftige stoffen plaats vindt is beperkt binnen VrAA. Door de aanwezigheid van preventieve voorzieningen en een interne noodorganisatie (BHV en bedrijfsbrandweer) blijft de impact meestal beperkt. Als een dergelijk incident zich echter voordoet nabij een dichtbevolkt gebied kan de impact groot zijn. Daarnaast ligt VrAA voor een deel in de overheersende windrichting van Tata Steel (Veiligheidsregio Kennemerland).

Conclusie
Op basis van bovenstaande worden de volgende incidenttypen meegenomen in de risicoanalyse:

- Incident giftige stof vervoer weg
- Incident giftige stof stationaire inrichting

3.4.3 Kernincidenten

Het crisistype kernincidenten is uitgesplitst in acht incidenttypen:

- Incident A-objecten: centrales

Niet relevant voor VrAA. De dichtstbijzijnde centrale ligt op meer dan 15 km van VrAA.

- Incident A-objecten: nabij centrales grensoverschrijdend
- Niet relevant voor VrAA. De dichtstbijzijnde centrale ligt op meer dan 15 km van VrAA.
- Incident A-objecten: scheepvaart met kernenergie en nucleair defensiemateriaal
  Niet relevant voor VrAA.
- Incident B-objecten: vervoer grote eenheden radioactief materiaal
  Er vindt vervoer van afgewerkte staven door VrAA (over de A9) plaats, ten behoeve van opwerking in Frankrijk, België en Groot-Brittannië. Echter de containers waarin deze staven vervoer worden zijn bestendig tegen mechanische impact en brand.
- Incident B-objecten: overige nucleaire faciliteiten brandklasse i.
  Niet relevant voor VrAA.
- Incident B-objecten: nucleaire faciliteiten brandklasse ii
  Onder deze klasse vallen medische en technische bronnen in onder andere laboratoria. Locaties in de VrAA zijn de ziekenhuizen Amsterdam UMC (locatie VU MC heeft een eigen deeltjesversneller t.b.v. isotopen productie) en locatie AMC. De bronnen worden in speciale verpakkingen vervoerd (omhulling van lood en staal) en zijn zodoende bestand tegen hitte, maar bij een uitgebreide brand bestaat de mogelijkheid dat deze verpakkingen hier niet tegen bestand zijn.
- Incident B-objecten: overig vervoer en gebruik nucleaire materialen
  Bijvoorbeeld medische en technische bronnen in onder andere laboratoria. Locaties in de VrAA zijn bijvoorbeeld de ziekenhuizen Amsterdam UMC-locatie VU MC (VU MC heeft een eigen deeltjesversneller t.b.v. isotopen productie) en locatie AMC. De bronnen worden in speciale verpakkingen vervoerd (omhulling van lood en staal) en zijn zodoende bestand tegen hitte, maar bij een uitgebreide brand bestaat de mogelijkheid dat deze verpakkingen hier niet tegen bestand zijn.
- Incident militair terrein en transporten nucleaire materiaal
  Niet relevant voor VrAA.

Het merendeel van de incidenttypes binnen het crisistype kernincidenten is niet van toepassing binnen VrAA. De oorzaken van incidenten met radioactief materiaal kunnen ongevallen zijn, bijvoorbeeld tijdens vervoer. Wanneer een dergelijke crisis zich voordoet zal dit leiden tot buitengewone omstandigheden waarbij regionaal overstijgende (nationale) crisiscoördinatie plaatsvindt. Desondanks is de waarschijnlijkheid van het crisistype kernincidenten beperkt.

Conclusie
Gezien de beperkte waarschijnlijkheid van kernincidenten in VrAA wordt dit incidenttype niet meegenomen in de risicoanalyse.

3.5 Vitale infrastructuur

3.5.1 Verstoringen energievoorziening

Het crisistype verstoring energievoorziening is uitgesplitst in vier incidenttypen:

- Uitval elektriciteitsvoorziening
- Uitval gasvoorziening
- Uitval olievoorziening
- Uitval stadswarmte (VrAA)

Impact van uitval elektriciteitsvoorziening
De inrichting van het netwerk zorgt grotendeels voor het opvangen van landelijke uitvallen van de elektriciteitsvoorzieningen. Op lokaal niveau vormen overbelasting, veroudering en graafwerkzaamheden de meest voorkomende oorzaken van een stroomstoring. In 2020 hadden burgers gemiddeld 21 minuten geen stroom19 en trof elke onderbreking gemiddeld 100 burgers. Naast het beheer van het net, bewaakt TenneT de

[19] https://www.netbeheernederland.nl/nieuws/energienet-in-2020-meer-dan-99-99-procent-betrouwbaar-1437

energiebalans, betrouwbaarheid en continuïteit van de Nederlandse elektriciteitsvoorziening. Liander is verantwoordelijk voor het regionale elektriciteitsnetwerk in de regio Amsterdam-Amstelland.

Vanwege de energietransitie neemt de afhankelijkheid van elektriciteit steeds meer toe en gaan consumenten steeds meer elektriciteit zelf produceren. Het elektriciteitsnetwerk is (nog) niet volledig toegerust op deze variëteit van stromen en pieken (congestie van het netwerk) waardoor het voor de netbeheerders moeilijker is om de juiste netbalans te handhaven. Hierdoor zal de kans op stroomuitval in de toekomst toenemen. De energietransitie leidt daarnaast ook tot een toenemend aantal grondwerkzaamheden. Leidingen moeten bijvoorbeeld vernieuwd worden om de toenemende hoeveelheid elektriciteit aan te kunnen.

Daarnaast is er een trend (en behoefte) dat energie gebufferd moet worden. Door wind en zon opgewekte energie die niet direct gebruikt wordt, kan worden opgeslagen in batterijen of in andere energiedragers. Zo wordt waterstof geproduceerd door elektrolyse met zonne- of windenergie geproduceerd en opgeslagen voor gebruik op een ander (piek)moment. Daarnaast wordt waterstof zelf ook meer en meer als energiebron gebruikt. Zowel voor particulieren (voertuigen) als private partijen (industrie) wordt een toename in het gebruik verwacht. De productie, transport en opslag brengt risico's met zich mee.

Het is van belang de ontwikkelingen rondom de energietransitie nauwlettend te volgen. VrAA kan dit doen door nauw samen te werken met partners.

Langdurige en grootschalige uitval van elektriciteitsvoorziening heeft een grote impact op de samenleving. Zo werd in december 2007 de Bommeler- en Tielerwaard gedurende enkele dagen getroffen door uitval van elektriciteit, waarbij ongeveer 50.000 huishoudens getroffen werden. Ook de grootschalige bovenregionale uitval van elektriciteit in Noord-Holland in maart 2015 en regionale uitval in juni 2016 en januari 2017 zijn goede voorbeelden. Doordat de verstoring relatief kort duurde bleven de effecten beperkt, maar de incidenten gaven een goed beeld van hoe een dergelijk incident doorwerkt op de maatschappij. Mogelijke effecten zijn uitval van bedrijfsvoering van bedrijven en instanties, het openbaar vervoer rijdt niet, telecommunicatie en ICT valt uit, rolluiken en beveiligingsinstallaties werken niet, hoogbouw kan niet van water worden voorzien, elektrische verwarming valt uit, koken met inductiekookplaat, magnetron en elektrische oven is niet mogelijk en medische apparatuur voor thuiszorg functioneert niet. De elektriciteitsuitval van 2015 liet zien dat ook de hulpverlening in problemen kan komen doordat mensen niet langer 112 kunnen bellen. De samenleving wordt door een sterkere afhankelijkheid van elektriciteit ook steeds kwetsbaarder en dat betekent dat de impact ook steeds groter wordt.

Impact van uitval gasvoorziening
De Nederlandse gasinfrastructuur is onder te verdelen in het landelijk gastransportnet en een groot aantal lokale distributienetten. Het gastransportnet wordt beheerd door Gastransport Services, onderdeel van de Nederlandse Gasunie. De gasdistributienetten vallen in Amsterdam-Amstelland onder toezicht en beheer van Liander. De gasvoorziening is echter wel afhankelijk van elektriciteit, dus er bestaat een verbinding tussen deze twee vitale voorzieningen. Een verstoring in de gasvoorziening houdt in dat alle huizen, bedrijven, ziekenhuizen, verzorgingshuizen en overige gebouwen die aangesloten zijn op het gasnet geen gas meer krijgen. Dit betekent dat het niet mogelijk is om op gasfornuizen te koken en er geen verwarming of warm water meer is. De gevolgen van een uitval van de gasvoorziening zijn hierdoor in de winter en/of met koud weer groter dan in andere jaargetijden. Vanwege de opbouw van de gasdistributienetten leiden storingen maar zelden tot onderbrekingen van de levering. De meest voorkomende oorzaak van een storing is het uitvoeren van grondwerkzaamheden waarbij leidingen beschadigd raken. Met het oog op de energietransitie is de verwachting dat het aantal werkzaamheden zal toenemen en daarmee ook de kans op verstoringen van de gasvoorziening. Samenwerking met partners is van groot belang bij het monitoren van deze ontwikkeling.

De impact van de uitval van gasvoorziening is doorgaans kleiner dan die van uitval van elektriciteit, maar de crisis in 2014 in Velsen heeft laten zien dat het uitvallen van gaslevering in een groot gebied wel voor grote problemen kan zorgen. Door de noodzaak om in elk object de gaskraan dicht te draaien alvorens het gas er

weer op kan, duurt de uitval langer en wordt de impact groter. Zeker in een strenge winter in een gebied met veel gasaansluitingen kan de impact van een dergelijk incident groot zijn.

Impact van uitval olievoorziening
De impact en waarschijnlijkheid van uitval olievoorziening zijn beperkt voor de regio. De beïnvloedingsmogelijkheden zijn beperkt, omdat de oliesector en veel andere sectoren nationaal en internationaal georganiseerd zijn. Bij schaarste of verstoringen worden beslissingen veelal op andere niveaus genomen. Daarnaast is de oliesector vrijwel geheel in handen van private partijen. De burgemeester of voorzitter Veiligheidsregio is alleen verantwoordelijk voor aanpak van de effecten voor openbare orde en openbare veiligheid. Het decentrale openbaar bestuur zal nationale maatregelen moeten handhaven, zoals een autoloze zondag en een snelheidsbeperking.

Impact uitval stadswarmte
Stadswarmte is in delen van Amsterdam in gebruik voor de levering van warmte voor verwarming en warmwater. Het Afval Energie Bedrijf (AEB) in Westpoort levert middels een netwerk warmte aan voornamelijk Westpoort, Amsterdam Nieuw-West en -Noord. De Vattenfall-centrale in Diemen levert warmte aan Amsterdam-Oost, Zuidoost en Zuid. Bij uitval is het voor de aangesloten huishoudens bijvoorbeeld niet mogelijk om gebruik te maken van warm water (douchen, verwarming). Vooral langdurige uitval en uitval ten tijde van vorst kan veel problemen veroorzaken, maar de impact is over het algemeen beperkt. Doordat elk netwerk slechts één warmteleverancier heeft en het netwerk relatief weinig verknoopt is, is het risico op uitval voorspelbaar.

Conclusie
Gezien de waarschijnlijkheid en impact van de uitval van de elektriciteits- en gasvoorziening worden deze twee incidenttypen meegenomen in de risicoanalyse.

3.5.2 Verstoring drinkwatervoorziening

Het crisistype verstoring drinkwatervoorziening is uitgesplitst in drie incidenttypen:

- Uitval drinkwatervoorziening
- Problemen waterinname
- Verontreiniging in drinkwaternet

Drinkwater is een primaire levensbehoefte. Daardoor is de drinkwatervoorziening ook voor VrAA belangrijk. Waternet en PWN leveren het drinkwater in de regio. De Drinkwaterwet stelt hoge eisen aan de leveringszekerheid en de kwaliteit van het drinkwater.

Hieronder zijn de risico's voor de continuïteit van de levering en kwaliteit van het drinkwater voor Waternet beschreven en de wijze waarop Waternet daarmee omgaat. Voor PWN gelden soortelijke risico's en maatregelen. De leidingnetten van Waternet en PWN zijn gekoppeld, zodat ze elkaar kunnen helpen bij verstoringen in de drinkwatervoorziening.

Belangrijkste risico's voor de continuïteit en kwaliteit van het drinkwater:

1. Uitval bron en transportnet
   Waternet heeft de beschikking over meerdere bronnen. De Rijn is de belangrijkste bron. Als die gedurende langere tijd onbruikbaar is, is een voorraad water aanwezig in de Amsterdamse Waterleidingduinen (AWD) en in de Waterleidingplas.

   De mogelijkheid bestaat om naast of in plaats van water uit de Rijn of de Bethunepolder water in te nemen uit het IJsselmeer en uit het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook kan – via een directe doorlevering tussen Nieuwegein en Leiduin – grondwater rechtstreeks op de zuivering worden gevoerd. Kans op leveringsproblemen door uitval van de bron zijn daardoor minimaal.

2. Uitval productie / zuivering
   Waternet beschikt over twee productielocaties waar 'ruw water' wordt gezuiverd tot drinkwater. Door de bedrijfszekere opzet van de zuiveringen van Waternet is de kans op uitval van een gehele productielocatie minimaal. De meeste installaties zijn redundant uitgevoerd. Indien nodig kunnen omloopleidingen worden gemaakt of geopend langs zuiveringsstappen die in bepaalde situaties gemist kunnen worden. Noodstroomvoorzieningen zijn aanwezig. Er is een voorraad chemicaliën en diesel aanwezig waarmee de productielocaties tien dagen autonoom kunnen doordraaien. Waternet beschikt over nooddraaiboeken om aan de wettelijke eisen voor levering te blijven voldoen indien één van beide locaties uitvalt. Bij verstoringen op één van beide productielocaties is het mogelijk de andere productielocatie meer te laten produceren en de levering geheel of gedeeltelijk over te nemen.

   Beide productielocaties beschikken over twee drinkwaterreservoirs. De grotere pompstations in de stad beschikken eveneens over drinkwaterreservoirs waarmee een tijdelijke uitval of verstoring in de productie kan worden opgevangen. Er zijn noodkoppelpunten met andere drinkwaterbedrijven. Uitval van een zuivering zal dan ook niet gauw leiden tot leveringsuitval maar zal naar alle waarschijnlijkheid wel leiden tot drukklachten in delen van het leidingnet.

3. Verstoring in leidingnet
   Voor het transport van drinkwater zijn meerdere aanvoerleidingen beschikbaar. Alle iets omvangrijker delen van het voorzieningsgebied kunnen via tenminste twee wegen worden gevoed. De belangrijkste pompstations kunnen deels elkaars distributiefunctie overnemen. Hierdoor is de impact van een leidingbreuk vrijwel altijd beperkt tot wijkniveau. Wel kan schade en overlast ontstaan door wateroverlast en sinkholes.

4. Afwijkende waterkwaliteit
   De drinkwaterproductieprocessen zijn zeer robuust en zijn gebaseerd op een zogenaamde "multi-barrier"-zuivering. Als ondanks dat toch een microbiologische overschrijding optreedt, kan overgegaan worden op het geven van een kookadvies of chloren van het water. In geval van een chemische verontreiniging of langdurige uitval van levering kan middels de nooddrinkwatervoorziening voorzien worden in drie liter nooddrinkwater per persoon per dag en/of het leveren van noodwater (alleen geschikt voor het doorspoelen van het toilet en evt. om te douchen). Hiervoor zijn draaiboeken beschikbaar. Dit soort maatregelen zijn ingrijpend en leiden tot overlast voor (kwetsbare) burgers, instanties en bedrijven.

5. Beveiligingsincident
   Drinkwater is een vitaal proces. De beveiliging is op basis van wetgeving voor vitale A-locaties ingericht. Dit geldt voor zowel de fysieke als digitale veiligheid. Beveiliging is gezien de snelle ontwikkelingen een doorlopend aandachtspunt. Naast de toegepaste risico reducerende maatregelen voor de fysieke en digitale beveiliging kunnen alle essentiële installaties 'op de hand' bediend worden.

Conclusie
Gezien de wettelijke eisen die gesteld worden aan de drinkwaterbedrijven en de voorbereidingen die Waternet en PWN getroffen hebben om verstoring van de drinkwatervoorziening te voorkomen is de kans op een grootschalige verstoring klein. Vanwege toenemende drukte in de ondergrond, toenemende vraag naar drinkwater en een toenemende kans op innameproblemen door klimaatverandering (droogte en bijbehorende verslechtering van de waterkwaliteit) is dit incidenttype toch opgenomen in de risicoanalyse.

3.5.3 Verstoring rioolwaterafvoer en afvalwaterzuivering

Het water dat we in huishoudens en voor industriële activiteiten gebruiken komt bijna altijd in de riolering terecht. Via – veelal ondergrondse – rioolbuizen en persleidingen komen duizenden liters afvalwater per seconde binnen op de rioolwaterzuiveringen (RWZI's). Daar wordt het afvalwater gezuiverd. Riolering en afvalwaterzuivering zijn twee verschillende maar gekoppelde systemen met cruciale waarde voor de samenleving. Bij langdurige uitval van deze systemen ontstaat al snel een serieus probleem voor de volksgezondheid en het milieu. Waternet is binnen VrAA de belangrijkste partner voor de dagelijkse

rioolwaterafvoer (in opdracht van de gemeente Amsterdam) en afvalwaterzuivering (in opdracht van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht).

Een aantal oorzaken kan leiden tot verstoring van de rioolwaterafvoer en afvalwaterzuivering. Deze zijn beschreven in het “Crisisbestrijdingsplan Afvalwater” van Waternet.

1. Uitval elektriciteit
   Installaties functionerend op elektriciteit maken de afvoer van afvalwater en rioolwater mogelijk. Bij langdurige uitval van elektriciteit kan de afvoer van afvalwater uit de stad of verwerking op de RWZI enige tijd niet plaats vinden.

2. Schade RWZI, riolering en persleidingen
   Het rioleringssysteem (rioolbuizen en persleidingen) kan zijn functie verliezen door schade aan deze leidingen. Vooral bij grote schade aan het hoofdpersleidingnetwerk kan de afvoer van grote hoeveelheden afvalwater uit de stad verstoord raken. Dan komt veel afvalwater op straat of in het oppervlaktewater terecht wat schadelijk kan zijn voor volksgezondheid en milieu.

3. Hoosbuien
   Ten gevolge van klimaatverandering zullen hoosbuien steeds vaker voorkomen. De infrastructuur (riolering, wegen en kolken) kan deze hoeveelheden neerslag onvoldoende verwerken. Hierbij bestaat de kans dat kelders, souterrains en andere ruimtes al dan niet met vitale functies onder water komen te staan. Ook hoofdroutes voor het verkeer (met name tunnels daarin) kunnen minder goed begaanbaar worden.

4. Falen installaties biogas
   Op twee RWZI’s van Waternet in het gebied van VrAA wordt met biogas gewerkt. Op de RWZI Amstelveen wordt biogas verwerkt in een warmtekrachtinstallatie. Op de RWZI-West in het havengebied van Amsterdam wordt biogas tot aardgaskwaliteit verwerkt en in het openbare gasnetwerk verpompt. Bij deze RWZI’s zijn buffers voor dit biogas aanwezig. Alle biogasinstallaties worden door Waternet (volgens ATEX-richtlijnen) streng bewaakt met betrekking tot de gasveiligheid.

5. Lozing gevaarlijke stoffen
   Denk hierbij aan drugsafval, een tankauto-ongeluk, of (onbedoelde) activiteiten van bedrijven. Via het rioleringsnetwerk kunnen deze stoffen zich in een wijk verspreiden en in geval van slechte binnenhuisriolering kunnen gassen ook inpandig vrijkomen. Bij kleinere RWZI’s kunnen deze stoffen het zuiveringsproces sterk beïnvloeden waardoor er impact op het milieu kan ontstaan.

6. Uitval kantoor- en/of procesautomatisering
   Rioolgemalen en RWZI’s worden aangestuurd met kantoor- en procesautomatisering (scada-systemen). Deze systemen kunnen deels uitvallen door verstoringen in de telemetrie (telefoon/GPRS) of in de software (o.a. cyberveiligheid). De afvoer van grote hoeveelheden afvalwater en de verwerking ervan kan hierdoor worden verstoord.

7. Verstikking/ vergiftiging
   Bij het transport en de verwerking van afvalwater ontstaan gassen en andere schadelijke stoffen. Het ‘rioolgas’ waterstofsulfide (H2S) is de meest voorkomende stof hierbij.

Conclusie
De belangrijkste oorzaken van het crisistype ‘verstoring rioolwaterafvoer en afvalwaterzuivering’ zijn extreme neerslag en uitval elektriciteitsvoorziening. Deze oorzaken zijn zelfstandige incidenttypen in dit regionaal risicoprofiel. Daarom is ervoor gekozen de verstoring van rioolwaterafvoer en afvalwaterzuivering onder deze incidenttypen mee te nemen.

3.5.4 Verstoring telecommunicatie en ICT

Het crisistype verstoring telecommunicatie en ICT heeft één incidenttype:

- (opzettelijke) verstoring, uitval of misbruik van een gedigitaliseerd proces, (informatie)systeem of informatiedienst

De rol van telecommunicatie en ICT wordt steeds belangrijker in onze samenleving. Waar vroeger veel bedrijfsprocessen autonoom georganiseerd werden, worden deze zaken steeds vaker centraal georganiseerd via telecommunicatie, datanetwerken en het Internet. De opkomst van 'Internet of Things'- apparaten die via een (Inter)netnetwerk aangestuurd worden, zoals rookmelders, sensors en koelkasten neemt de laatste jaren een vlucht. Een verstoring van telecommunicatie, maar voornamelijk Internet heeft dan ook een steeds grotere impact, op meerdere vitale sectoren. Zo zijn vitale sectoren als telecommunicatiediensten, radarcommunicatie, navigatie en aansturing van spoor, lucht en scheepvaart, satellietcommunicatie, bevoorradingsbedrijven en zorgleveranciers in hoge mate afhankelijk van de beschikbaarheid van digitale diensten, processen en systemen. De uitval van dergelijke vitale voorzieningen leiden vervolgens tot maatschappelijke domino-effecten, waarbij veel bedrijven niet langer kunnen opereren, bijvoorbeeld omdat financiële systemen wegvallen en beveiliging niet langer mogelijk is. Een uitval van een vitale digitale dienst, proces of systeem voor langere tijd heeft daarmee een grote impact op de samenleving. De eerdergenoemde toename van de afhankelijkheden maakt dat de impact in de komende jaren alleen maar groter wordt.

Ook hulpverleners hebben last van zo'n uitval of verstoring. Zo heeft recente casuïstiek laten zien dat onderlinge communicatie via P2000, mobiele telefonie en het crisissysteem LCMS niet ongevoelig zijn voor de uitval van spraak- en datacommunicatie. Het vormen van een goed beeld en daarmee crisisbesluitvorming wordt daardoor bemoeilijkt. Daarnaast was in juni 2019 sprake van een landelijke storing bij KPN met uitval van 112.

Uitval of verstoring van een digitale dienst, proces of systeem kan het gevolg zijn van een verstoring in de elektriciteitsvoorziening, maar er zijn ook andere oorzaken. Zo werd de uitval van ICT-diensten in Amsterdam in 2012 door een 'simpele' kabelbreuk veroorzaakt en was een langdurige verstoring van mobiele telefonie in Rotterdam bij Vodafone in 2012 het gevolg van een grote brand in een naastgelegen bedrijfspand. Daarnaast zijn er steeds meer voorbeelden van cybercrime waarbij datacommunicatie moedwillig wordt stilgelegd of gehinderd voor financieel gewin (ransomware) of verstoring van de maatschappij.

Conclusie
Een gehele of gedeeltelijke uitval van een digitale dienst, proces of systeem is waarschijnlijk en reeds meermaals voorgekomen. In de meeste gevallen is dit niet opzettelijk, maar het gevolg van een fout in het netwerk of grootschalige uitval van elektriciteitsvoorziening. Wereldwijd zijn er echter steeds meer voorbeelden van cybercrime waarbij financieel gewin of verstoring het doel is. De toename van de afhankelijkheid van het Internet maakt dat de impact groot is en in de nabije toekomst verder zal toenemen. Het incidenttype uitval of verstoring van een digitale dienst, proces of systeem wordt daarom meegenomen in de risicoanalyse.

3.5.5 Verstoring afvalverwerking

Het crisistype verstoring afvalverwerking is uitgesplitst in twee incidenttypen:

- Uitval afvalverwerking
- Uitval afvalinzameling

Het scenario Uitval afvalverwerking leidt niet tot ernstige of risicovolle (regionale) situaties in VrAA. Er zijn namelijk voldoende uitwijkmogelijkheden voor afvalverwerking. Nederland kent twaalf grote verbrandingsovens en één daarvan is het Afval Energie Bedrijf (AEB) in Amsterdam. De verbrandingsovens in Nederland werken samen, bij uitval van AEB kan uitgeweken worden naar een andere verbrandingsoven. Dit is echter geen reguliere taak en vergt de nodige afstemming over capaciteit en uitwijkmogelijkheden. Een dergelijk scenario leidt tot hogere kosten en vertraging van de afvalverwerking en heeft effect op de warmteleverantie aan het warmtenet. Ook zorgt het voor een opstapeling van afval dat het risico van broei met zich meebrengt. Een grootschaliger effect is wanneer twee (grote) afvalverwerkers gelijktijdig uitvallen,

bijvoorbeeld wanneer naast het stilvallen van AVR Rotterdam door brand (september 2023) ook AEB zou uitvallen.

Een scenario dat waarschijnlijker is, is uitval van de afvalinzameling. Een langdurige uitval van de afvalinzameling kan tot de volgende problemen leiden:

- Stankoverlast
- Ongedierteplaag
- Maatschappelijke onrust
- Ontstaan besmettingsbronnen als gevolg van rottingsprocessen.

Indien de impact van een dergelijk scenario te groot dreigt te worden, moeten alternatieve wijzen van afvalinzameling georganiseerd worden (bijvoorbeeld inhuur gespecialiseerde bedrijven).

Conclusie
Gezien de beperkte impact van beide scenario's onder het crisistype verstoring afvalverwerking, worden beide incidenttypen niet meegenomen in de risicoanalyse.

3.5.6 Verstoring voedselvoorziening

Het crisistype verstoring voedselvoorziening omvat één incidenttype

- Uitval distributie

Een ernstige uitval van voedselvoorziening waarbij alleen VrAA getroffen wordt is ondenkbaar. Het is aannemelijker dat dit incidenttype zich als (inter-)nationale crisis zal voordoen. Wanneer een dergelijke crisis zich voordoet zal dit leiden tot buitengewone omstandigheden waarbij (nationale) crisiscoördinatie plaatsvindt. Het treffen van maatregelen op het gebied van de voedselvoorziening is in beginsel dan ook belegd bij de nationale overheid en de Europese Unie. De Veiligheidsregio vervult daarbij slechts een uitvoerende taak.

Kleinschaliger incidenten in de voedselvoorziening die zich in de regio voordoen zullen niet van lange duur zijn. Door marktwerking zal de distributie snel vanuit elders op gang komen.

Conclusie
Gezien de schaalgrootte van een internationale voedselcrisis enerzijds, en anderzijds de beperkte impact van een regionale verstoring van de voedselvoorziening, wordt het incidenttype verstoring voedselvoorziening niet meegenomen in de risicoanalyse.

3.6 Verkeer en vervoer

3.6.1 Luchtvaartincidenten

Het crisistype luchtvaartincidenten is uitgesplitst in twee incidenttypen:

- Incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein
- Incident vliegtoestel bij vliegshows (niet van toepassing voor VrAA)

VrAA heeft zelf geen luchtvaartterrein. Luchthaven Schiphol, in Veiligheidsregio Kennemerland (VrK) ligt tegen de grens van VrAA aan. Schiphol krijgt een vergunning voor ongeveer 440.000 vliegbewegingen per jaar. Totdat dit aantal wettelijk is vastgelegd, zal dit aantal variëren.

Een aanzienlijk deel van deze vliegbewegingen gaat, afhankelijk van de windrichting, over VrAA, doordat een aantal belangrijke aan- en uitvliegroutes van Schiphol over de regio loopt. Bovendien is op grotere hoogte doorgaand vliegverkeer.

De kans op een vliegtuigongeval is het grootst bij het opstijgen en het landen. In verband met de verstedelijking van het grondgebied is de kans op een hoge impact groter. Dit hangt natuurlijk ook af van het de locatie van het incident. In 1992 stortte een vliegtuig neer in de woonwijk Bijlmermeer. De impact van een

dergelijk incident is veel groter dan dat van het vliegtuig dat in 2009 in de polder langs de A9 neerstortte. Het risicogebied beslaat naast VrAA en VrK, ook Veiligheidsregio Noord-Holland Noord, Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland, Veiligheidsregio Utrecht en Veiligheidsregio Hollands-Midden. De impact van een vliegtuigongeval is groter als er kwetsbare objecten of vitale infrastructuur bij betrokken is. Binnen een straal van 10 km van Schiphol bevinden zich de volgende kwetsbare objecten. Binnen dezelfde straal van de luchthaven vindt in algemene zin 10% van de luchtvaartongevallen plaats.

Tabel 3 - Kwetsbare objecten binnen een straal van 10 km van Schiphol in de regio AA

Risicofactor	Definitie / Voorbeeld
Infrastructuur	Snelwegen
	A4, A5, A9, A10
Verstedelijking	>20% gebied met > 240 inwoners/per hectare
	Amsterdam
Hoogbouw	33 hoge gebouw aanwezig tussen 150m - 75m
Opslag gevaarlijke stoffen	Tankpark met > 107 m3/km2
	Oiltanking, BP
Procesindustrie	Aanwezigheid basischemie of complexe fijn chemie
	Westelijk Havengebied, Amsteldijk

Conclusie
Gezien de incidenten in de afgelopen jaren, de grote impact, de aanwezigheid van kwetsbare objecten binnen een straal van 10 km van de landingsbaan wordt het incidenttype incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein meegenomen in de risicoanalyse.

3.6.2 Incidenten op of onder water

Het crisistype incidenten op of onder water is uitgesplitst in vier incidenttypen:
- Incident waterrecreatie en pleziervaart
- Incident beroepsvaart (anders dan met gevaarlijke stoffen)
- Incident op ruim water
- Grootschalig duikincident

De regio bestaat voor een groot deel uit wateroppervlakte en daar zijn de volgende voorbeelden een greep uit een nog veel langere lijst. De belangrijkste vaarwegen voor de beroepsvaart in VrAA zijn het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, het IJ, het IJ-meer en de Amstel. In de regio is tevens een aantal recreatieplassen, namelijk de Sloterplas, de Gaasperplas, de Poel, de Nieuwe Meer, de Ouderkerkerplas en de Westeinderplassen. Daarnaast heeft Amsterdam haar grachtengordel die veel bekijks trekken.

De risico's met betrekking tot ongevallen op het water worden grotendeels bepaald door de activiteiten op het Noordzeekanaal. De risico's betreffen zowel incidenten met gevaarlijke stoffen (dit incidenttype wordt uitgewerkt onder het crisistype incidenten met brandbare/explosieve respectievelijk giftige stof in open lucht) als incidenten met passagiersboten (rondvaartboten en rivier- en zee cruiseschepen).

Ten aanzien van grote passagiersboten en de kleine scheepvaart geldt dat de waarschijnlijkheid en impact klein zijn; de kans op slachtoffers en schade is klein. Incidenten op de kleine scheepvaart met enkele slachtoffers worden afgehandeld conform de procedure waterongevallen. Deze procedure geldt niet voor de middelgrote passagiersvaart, zoals rondvaartboten, veerboten en partyboten. Voor de grote scheepvaart gelden veiligheidsmaatregelen, waaronder de aanwezigheid van een veiligheidsorganisatie. Hieronder vallen bijvoorbeeld de cruiseschepen die Amsterdam aan doen. Deze 'varende steden' hebben eigen hulpverleningscapaciteiten. Voor de middelgrote passagiersvaart zijn dergelijke maatregelen niet van toepassing. De impact van een incident met middelgrote passagiersvaart zal daarom groter zijn dan de impact van een incident met grote passagiersboten en met kleine pleziervaart.

Een klein deel van het IJ-meer en Markermeer valt binnen de grenzen van VrAA. Hoewel de waarschijnlijkheid van incidenten op de hoofdvaarroute groter is dan in de randmeren, wordt incidenttype incident op ruim water niet meegenomen in de risicoanalyse. Omdat beide meren slechts voor een klein deel binnen VrAA vallen, is de waarschijnlijkheid van het incidenttype incident op ruim water beperkt.

Conclusie
Het incidenttype incident met middelgrote (passagiers)vaart wordt meegenomen in de risicoanalyse.

3.6.3 Verkeersincidenten op land

Het crisistype verkeersincidenten op land is uitgesplitst in twee incidenttypen:
- Incident wegverkeer
- Incident treinverkeer

VrAA is zowel een knooppunt van wegverkeer als spoorverkeer.
- Rijkswegen: A1 (Amsterdam-Amersfoort), A2 (Amsterdam-Utrecht), A4 (Amsterdam-Den Haag), A5 (Amsterdam-Hoofddorp), A8 (Amsterdam-Zaandam), A10 (Amsterdam-Zaanstad) en A200 (Amsterdam-Haarlem).
- Spoor: traject Amsterdam-Utrecht, traject Amsterdam-Den Haag/Leiden, traject Amsterdam- Haarlem en traject Amsterdam-Alkmaar

Na een daling van het aantal verkeersongvallen tijdens Corona is het aantal verkeersongevallen al dan niet met gewonden of doden weer toe[20].We zien met name een toename van verkeersongevallen met e-bikes, het aantal jongeren dat door een verkeersongeval met een elektrische fiets op de SEH is terechtgekomen voor ernstig letsel is in de periode 2018-2022 verviervoudigd. In 2022 vonden onder 12-17 jarigen tenminste 500 SEH-bezoeken plaats voor ernstig letsel na een ongeval met een elektrische fiets. Dat is tien procent van het totaal van alle SEH-bezoeken voor ernstig letsel door een fietsongeval in deze leeftijdsgroep.

In vergelijking met het aantal ongevallen op de weg vinden nauwelijks ongevallen op het spoor plaats. Het gaat om enkele ongevallen per jaar. De waarschijnlijkheid van spoorwegongevallen is klein ten opzichte van ongevallen op de weg. Wel is de impact vaak groter, zoals was te zien bij de treinbotsingen bij Amsterdam Centraal Station in 2007 en bij Amsterdam Westerpark in 2012. De diverse spoortrajecten maken de waarschijnlijkheid van treinongevallen groter. Daarnaast worden er ook veel gevaarlijke stoffen via het spoor vervoerd, waardoor eventuele effecten ook toenemen.

Hoewel ongelukken zich de afgelopen jaren minder vaak voordoen op weg en spoor, kan een grootschalige en langdurige stremming van het verkeer een grote impact hebben. Zo kan door mist of plotselinge heftige regenval een kettingbotsing ontstaan, maar kan ook als gevolg van extreme ijzel en sneeuwval het verkeer (zowel op weg als spoor) ontregeld raken. Dit kan zelfs gevolgen hebben voor de paraatheid van de hulpverleningsdiensten. Aangezien VrAA zowel op weg als spoor een knooppunt is, kan een grootschalige en langdurige stremming een grote impact hebben ook buiten VrAA. In verband met bevoorrading en doorvoer van goederen kan economische schade optreden. In recente jaren zijn verstoringen echter beperkt gebleven en is een grote hulpverleningscapaciteit beschikbaar in de regio.

Conclusie
Gezien het feit dat VrAA een verkeersknooppunt is voor weg en spoor en de waarschijnlijkheid wordt het incidenttype incident treinverkeer meegenomen in de risicoanalyse.

3.6.4 Incidenten in tunnels

Het crisistype incidenten in tunnels is uitgesplitst in drie incidenttypen:
- Incident in treintunnels en ondergrondse stations

[20] STAR: Smart Traffic Accident Reporting (star-verkeersongevallen.nl)

- Incident in wegtunnels
- Incident in tram- en metrotunnels en ondergrondse stations

VrAA wordt gekenmerkt door tunnels in alle modaliteiten (weg-, metro-, trein-, tram-, voetgangers- en fietstunnels). Op de Arenatunnel na zijn alle oudere tunnels gerenoveerd en hiermee voldoen de wegtunnels een de vigerende wetgeving. Voor de toekomstige tunnel aan de Zuidas zullen de bouwwerkzaamheden de komende periode starten. De effecten van incidenten in tunnels kunnen vergroot worden door het ontstaan van brand. Deze effecten snelle hittetoename en met name de sterke rookontwikkeling worden beheerst door de in de tunnel aanwezige installaties. Door het vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels ontstaat een extra risico, mogelijk ook buiten de tunnel.

De Hemspoortunnel, met een lengte van 1.600 m, is de enige spoortunnel binnen VrAA. In VrAA zijn daarnaast negen wegtunnels en wordt rondom de Zuidas nog een wegtunnel ontworpen. Een incident in een wegtunnel is het meest waarschijnlijke scenario van incidenten in tunnels. Op basis van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) dienen tunnels in Nederland te beschikken over een veiligheidsbeheersplan (VBP). Het VBP is het instrument, waarmee de Tunnelbeheerder het afgesproken veiligheidsniveau in de gebruiksfase handhaaft. Mede daardoor is de impact van dit scenario kleiner dan de impact van de overige tunnelincidenten. In VrAA zijn momenteel twee metrotunnels in gebruik.

De Oostlijn loopt tussen het Centraal station en het Amstelstation en hierin bevinden zich vijf ondergrondse stations. De Noord-Zuidlijn loopt tussen Amsterdam Noord en station Zuid en heeft ook vijf ondergrondse stations. De kans op ongevallen is laag in vergelijking met wegtunnels. Het mogelijke aantal slachtoffers in metrotunnels is echter fors hoger dan in wegtunnels. Ongevallen in de metro hebben een bijzonder karakter gezien de beperkte mogelijkheden voor zelfredzaamheid, de beslotenheid en slechte bereikbaarheid voor de hulpverleningsdiensten. Dit geldt met name als een metro tussen twee stations tot stilstand is gekomen.

Conclusie
Aangezien VrAA gekenmerkt wordt door een hoge tunneldichtheid, dient het crisistype incidenten in tunnels meegenomen te worden in de risicoanalyse. Omdat er in Nederlandse wegtunnels zelden dodelijke ongevallen plaats vinden en het wettelijke veiligheidsniveau aanzienlijk hoger ligt dan omringende landen nemen we wegtunnels niet mee in het regionale risicoprofiel.

In metrotunnels vinden ook weinig incidenten plaats, maar als er incidenten optreden, al dan niet door brandstichting, kan het aantal slachtoffers flink oplopen. Om deze rede nemen we incidenttype Incident in tram- en metrotunnels en ondergrondse stations wel mee in het risicoprofiel.

3.7 Gezondheid

3.7.1 Bedreiging volksgezondheid

Het crisistype Bedreiging volksgezondheid is uitgesplitst in vijf incidenttypen:

- Besmettingsgevaar via contactmedia
- Feitelijke grootschalige besmetting zonder ziekteverschijnselen
- Besmettingsgevaar vanuit buitenland
- Besmettingsgevaar in eigen regio
- Dierziekten overdraagbaar op mens

In de huidige systematiek omvat dit crisistype plotselinge gebeurtenissen, inzichten in of vermoedens over een directe bedreiging voor de volksgezondheid van een grote groep personen, maar nog zonder veel ziektegevallen. Tegelijkertijd beperkt dit crisistype zich tot risico's naar aanleiding van virussen, infecties en bacteriën.

Van belang is om rekening te houden met een (nog) hoger aantal kwetsbaren in VrAA als gevolg van de stijging van de gezondheidsrisico's. De gezondheidsrisico's lopen op door klimaatsverandering, vergrijzing, complexere

zorg in thuissituaties, teruglopende vaccinatiegraad en de arbeidskrapte in het zorgdomein. Het groter aandeel kwetsbaren is van invloed op het veiligheidsproblematiek en daarmee op andere incidenttypen en scenario's.

Klimaatsverandering heeft (naast dat het van invloed is op de 'slecht weer' scenario's, zoals storm, hitte en wateroverlast) gevolgen voor de gezondheid van de burgers van VrAA omdat de warmte moeilijker verdwijnt uit de bebouwing en met name 's nachts de temperaturen niet dalen (hitte-eiland effect). Bovendien kan in stedelijke gebieden door de aanhoudende hitte, de hoge luchtdruk, verkeersintensiteit en het gebrek aan wind, smog ontstaan. Voor (kwetsbare) burgers geeft dit extra risico op astma, hartziektes en longkanker.

Daarbij verandert het zorgdomein. De ontwikkelingen, zoals de vergrijzing, arbeidskrapte en complexere zorg in thuissituaties hebben effect op het bieden van zorg en het kunnen continueren van zorg tijdens alle omstandigheden (rampen en crises) door de zorgpartners. Alle ketenpartners in de zorg hebben te kampen met personeelstekorten, het aantal kwetsbare ouderen in Amsterdam (75+) neemt in 2030, in vergelijking met 2020, toe met 53% en het hoge aantal toeristen hebben een grote zorgvraag tot gevolg. Daarbij komt ook dat een groot aantal mensen gebruik maakt van geestelijke gezondheidszorg en de regio significant scoort op de gezondheidsindicatoren (roken, bewegen), de sociaaleconomische indicatoren en de fysieke leefomgeving.

De zorg bereidt zich hierop voor, door middel van het in kaart brengen van de ontwikkelingen in het Regiobeeld van het Regionaal Orgaan Acute Zorg. Daarnaast ook afspraken en (preventieve) maatregelen in het Integraal Zorgakkoord en het Gezond en Actief Leven Akkoord. Tegelijkertijd wordt op dit moment gewerkt aan het Regionaal Zorgrisicoprofiel waarin gekeken wordt naar de meest relevante incidenttypen voor de (niet) acute en publieke geneeskundige zorg en worden per incidenttype de knelpunten benoemd, die de continuïteit van de zorg begrenzen. Het Zorgrisicoprofiel en Regionaal Risicoprofiel van de Veiligheidsregio liggen in elkaars verlengde.

Vanwege de demografische samenstelling is VrAA kwetsbaar voor het crisistype Bedreiging volksgezondheid. Voorbeelden van deze demografische samenstelling zijn: de klimaatsverandering, de ontwikkelingen in het zorgdomein, de nabijheid van Schiphol, het grote aantal buitenlandse bezoekers, het reizen van inwoners voor werk en vakantie, de vele evenementen en de industriële activiteiten binnen VrAA.

Conclusie
VrAA is kwetsbaar voor dit crisistype. Omdat er (nog) geen sprake is van veel ziektegevallen en de impact pas relatief groot wordt als de dreiging een daadwerkelijke ziektegolf veroorzaakt, wordt Bedreiging volksgezondheid niet meegenomen in de risicoanalyse.

3.7.2 Ziektegolf

Het crisistype ziektegolf is uitgesplitst in twee incidenttypen:

- Ziektegolf besmettelijke ziekte
- Ziektegolf niet besmettelijke ziekte

Sinds 1918 hebben zich vijf grieppandemieën voorgedaan. In 1918 zijn miljoenen mensen overleden aan de Spaanse griep. In 1957 overlijden tienduizenden mensen aan de gevolgen van de Aziatische griep. De Hongkonggriep van 1968 maakt ook tienduizenden slachtoffers. In 2009 maakte de Mexicaanse griep meer dan 10.000 dodelijke slachtoffers, waarvan 54 in Nederland, en vanaf begin 2020 was er natuurlijk COVID-19 waaraan ongeveer 48.000 mensen in Nederland gestorven zijn.

De huidige ervaringen laten zien dat een grootschalige ziektegolf (pandemie) tot maatschappelijke ontwrichting kan leiden. Niet alleen burgers en het bedrijfsleven worden getroffen, maar ook de continuïteit van overheid en hulpdiensten komt onder drukte staan. De dreiging van een pandemie leidt tot grote politieke, bestuurlijke en maatschappelijke aandacht.

De huidige wereld heeft een grote globalisering ondergaan. Mensen reizen meer dan ooit tevoren, waardoor een infectieziekte zich met grote snelheid kan verspreiden over de wereld.

Aandacht voor infectieziekten die van dier op mens overgedragen kunnen worden (zoönosen) is toegenomen. Daarnaast speelt klimaatverandering een rol waardoor we veranderingen zien in temperatuur en weersomstandigheden. Deze hebben invloed op het gedrag van de mens die bijvoorbeeld vaker het water opzoekt in warme perioden. Aan de andere kant zien we ook wijzigingen in het voorkomen van vectoren (dragers) zoals muggen die in het verleden vooral in de tropen voorkwamen en nu steeds vaker zich in noordelijker gelegen gebieden vestigen. Tevens zien we dat de vaccinatiebereidheid in de samenleving voor vaccinaties via het Rijksvaccinatieprogramma terug blijft lopen en er regio's zijn waar zorgelijke situaties lijken te ontstaan. Deze combinatie van factoren maakt dat een nieuwe grote uitbraak van een infectieziekte mogelijk niet eens heel ver weg hoeft te zijn.

Conclusie
VrAA is kwetsbaar voor dit crisistype. Gecombineerd met de enorme impact van het incidenttype ziektegolf besmettelijke ziekte, wordt crisistype Ziektegolf met een besmettelijke ziekte meegenomen in de risicoanalyse.

3.8 Sociaal-maatschappelijke omgeving

3.8.1 Gevolgen terroristische aanslag

Het crisistype Gevolgen van een terroristische aanslag is uitgesplitst in twee incidenttypen:
- Maatschappelijke gevolgen naar aanleiding van terroristische aanslag binnen de veiligheidsregio
- Maatschappelijke gevolgen naar aanleiding van terroristische aanslag buiten de veiligheidsregio

In december 2023 verhoogde de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) het dreigingsniveau terrorisme van 3 (aanzienlijk) naar 4 (substantieel). Dit betekent dat er een reële kans is dat een aanslag in Nederland plaatsvindt. Een optelsom van ontwikkelingen zorgt voor de verhoging van het dreigingsniveau. Door het gewelddadige conflict in Israël en de Palestijnse gebieden, koranschendingen in verschillende Europese landen en de oproepen tot aanslagen van terroristische organisaties is de dreiging vanuit het jihadisme toegenomen. De aanslagen die de afgelopen jaren in ons omringende landen hebben plaatsgevonden laten zien dat individuen aan deze oproepen gehoor geven. Ook een aantal arrestaties in naburige Europese landen van verdachten die de intentie hadden om uit jihadistisch motief een aanslag te plegen zijn hier voorbeelden van. Daarnaast is de dreiging vanuit het rechts-extremisme en anti-institutioneel extremisme onverminderd aanwezig.[21]

Terroristen hanteren verschillende werkwijzen, van eenlingen met messen die insteken op mensen tot gecoördineerde reeksen van aanslagen met vuurwapens en explosieven op en binnen menigtes. De waarschijnlijkheid en specifieke locatie van aanslag(en) zijn moeilijk te bepalen, maar afgaande op het dreigingsniveau in Nederland is de kans reëel.

Een aanslag brengt veelal een sociaal-maatschappelijke reactie teweeg waarbij het van belang is dat overheid en welzijnsinstellingen gecoördineerd de samenleving ondersteunen. Het uitgangspunt is het verkleinen en voorkomen van ontwrichting. De inzet van Draaiboek Vrede van de gemeente Amsterdam biedt een handvat om tegenstellingen tussen verschillende groepen te indiceren en om – daar waar ruimte is – nader tot elkaar te komen.

De maatschappelijke impact van een aanslag hangt af van de omvang en aard daarvan. Daarbij gaat het niet alleen om het aantal slachtoffers, maar ook om de soort aanslag, de locatie van de aanslag de aanslagplegers, de kans op een vervolgaanslag, de snelheid waarmee verdachten worden opgepakt, etc. De aanslag in Amsterdam op Centraal Station (2018) leidde tot enkele zwaargewonde slachtoffers, waar hulpverleningsdiensten op moesten acteren. De dader werd direct door de politie uitgeschakeld. De maatschappelijke impact was gering. Bij de tramaanslag in Utrecht (2019) was de maatschappelijke impact

[21] Dreigingsbeeld Terrorisme Nederland – NCTV; december 2023

groter. Hier waren vier doden te betreuren en raakten zes passagiers gewond. De dader was enkele uren voortvluchtig en het was onduidelijk of er meer daders in het spel waren en of er een kans op vervolgaanslagen was. Het dreigingsniveau terrorisme werd verhoogd naar 5. Inwoners van Utrecht werd geadviseerd binnen te blijven. Op treinstations in de grote steden en op luchthavens werd extra beveiliging ingezet.

Een sociaal maatschappelijke reactie op een aanslag is niet op voorhand gebonden aan de eigen gemeente, maar kan ook plaatsvinden wanneer de aanslag in een andere gemeente, regio of land plaatsvindt. Naast de genoemde aanslagen in Nederland valt te denken aan, maar ook de aanslagen in Parijs (2015 – 2020), Brussel (2016, 2017), Londen (2015, 2017, 2019, 2020) en Nice (2016, 2020). De recente opleving (2023) van het conflict tussen Israël en de Palestijnse gebieden zorgt ook in onze regio voor spanningen in de samenleving. Deze – en vele andere aanslagen – hebben zowel kortstondig als langdurig maatschappelijke gevolgen teweeggebracht.

De driehoek is bij een aanslag binnen de territoriale grenzen van VrAA het bevoegd gezag. Burgemeester, Openbaar Ministerie en de politie stemmen in dit overleg de beleidskaders af en zetten opsporingsprocessen in gang. Aanvullend hierop zal (de crisisorganisatie van) VrAA zich richten op de terrorismegevolgbestrijding.

Conclusie
De NCTV heeft het dreigingsniveau terrorisme verhoogt naar niveau 4 (substantieel). Er is een reële kans dat een aanslag in Nederland plaatsvindt. De weerslag die een aanslag heeft op de samenleving is niet per definitie gebonden aan gemeente- of regiogrenzen en kan zeer groot zijn. Dit incidenttype wordt daarom meegenomen in de risicoanalyse.

3.8.2 Verstoring openbare orde

Het crisistype verstoring openbare orde is uitgesplitst in drie incidenttypen:
- Wanordelijkheden rondom manifestaties
- Gewelddadigheden rondom evenementen
- Maatschappelijke onrust en buurt gerelateerde wanordelijkheden

Over het algemeen is het aantal geweldplegingen tijdens manifestaties en evenementen redelijk beperkt. Rondom voetbalwedstrijden is wel een duidelijke stijging van wanordelijkheden. Een goede voorbereiding tussen de betrokken partners en handhaving van de wettelijke kaders maken wanordelijkheden beter beheersbaar. Verstoringen tussen grote groepen komen relatief weinig voor en de waarschijnlijkheid van wanordelijkheden is laag.

Maatschappelijke onrust en buurt gerelateerde wanordelijkheden komen niet of nauwelijks voor wel. Er zijn afgelopen jaren verschillende incidenten geweest rondom ‘drillrap’ in Amsterdam Zuidoost en Nieuw-West. De verwachting is dat dit ook komende jaren aanhoudt. Daarnaast hebben er afgelopen jaren enkele wanordelijkheden in Amsterdam plaatsgevonden naar aanleiding van het WK-voetbal, Champions Leaque en de Eredivisie. Emoties rondom het voetbal kunnen hoog oplopen waardoor uitingen ontaarden in openbare ordeverstoringen. Echter, hieraan lag geen maatschappelijke onrust ten grondslag. Bij dit incidenttype is de driehoek nadrukkelijk het bevoegd gezag en (de crisisorganisatie van) VrAA zal zich, indien nodig, richten op de effectbestrijding. De waarschijnlijkheid van dit incidenttype is laag.

Verwachting is dat komende jaren dit risico groter zal worden binnen VrAA en dat de intensiteit van de emoties zal toenemen. Een voorbeeld hiervan zijn de discussies rondom klimaat, polarisatie, wantrouwen in de (lokale) overheid en afscheiding van groepen binnen onze samenleving.

Specifiek aan deze incidenttypen is het voorkomen en bestrijden van maatschappelijke onrust, wat vaker een gevolg is dan een incident op zichzelf. Het resultaat is afhankelijk van de samenwerking tussen lokale partners zoals gemeente, politie, burgers, instellingen uit het maatschappelijk middenveld, het lokale bedrijfsleven en de media. Kortom de publiek private samenwerking. Deze gevolgbestrijding vindt echter conform reguliere crisisbeheersing plaats.

Conclusie
Verstoringen tijdens manifestaties komen relatief beperkt voor. Daarnaast zien we dat maatschappelijke onrust en wanordelijkheden in buurten eerder een gevolg zijn van andere incidenttypen. Daarom neemt VrAA de incidenttypen van verstoring openbare orde niet mee in de risicoanalyse.

3.8.3 Paniek in menigten

Het crisistype paniek in menigten omvat één incidenttype:

- Paniek tijdens grote festiviteiten, concerten en demonstraties

Jaarlijks vinden in VrAA (ruim) meer dan honderd evenementen, concerten en demonstraties plaats met meer dan 5.000 bezoekers (in de 'coronajaren' lag dit aantal logischerwijs aanzienlijk lager). In de regio worden relatief veel evenementen georganiseerd. Koningsdag, SAIL en de Pride zijn enkele evenementen waar vele honderdduizenden bezoekers op af komen.

Paniek in menigten is het gevolg van een (trigger-)gebeurtenis, met mogelijk een groot aantal slachtoffers. Elk incident kan leiden tot ongecontroleerde vluchtreacties van publiek en omstanders. Men signaleert immers gevaar en handelt daarnaar. In een grote mensenmassa is echter weinig ruimte om te vluchten waardoor verdrukking ontstaat. Dit wordt van buitenaf gezien als 'paniek'. Het aantal aanwezigen, de hoeveelheid ruimte om te vluchten en de trigger bepalen de impact van een dergelijk incident.

Bij grote festiviteiten, concerten en demonstraties is niet alleen de paniekreactie een verzwaring van het risico, maar is het risico ook groter door het grote aantal aanwezige mensen in een beperkte ruimte en aanwezigheid van tijdelijke constructies. Dit verslechtert de bereikbaarheid van een incidentlocatie en vergroot het risico op het vallen van slachtoffers. Dit maakt dat het incidenttype vergroot wordt naar incident tijdens grote festiviteiten, concerten en demonstraties.

Voorbeelden van dit incidenttype in VrAA zijn alweer van iets langer geleden. Tijdens de Dodenherdenking op de Dam in 2010 ontstond paniek in de mensenmassa naar aanleiding van schreeuwen tijdens de twee minuten stilte. Als gevolg hiervan kwam de mensenmassa in beweging, struikelden mensen over hekken en vertrapten mensen elkaar. In totaal raakten 63 mensen (licht) gewond. Ook bij de Ajax huldiging in 2011 kwam een groep mensen in het publiek in verdrukking.

De waarschijnlijkheid van zo'n scenario is moeilijk in te schatten. Paniek kan ontstaan daar waar veel mensen in een beperkte ruimte bij elkaar zijn. Aangezien in VrAA relatief veel grote evenementen georganiseerd worden is de waarschijnlijkheid van dit incidenttype in de regio groter dan in andere regio's.

Conclusie
Gezien het grote aantal evenementen dat in VrAA georganiseerd wordt, wordt het incidenttype incident tijdens grote festiviteiten, concerten en demonstraties meegenomen in de risicoanalyse. Er wordt gesproken over een 'incident', omdat er niet altijd sprake hoeft te zijn van paniek.

4. Conclusie risico-inventarisatie

In het risicobeeld is beschreven wat er in de regio van VrAA kan gebeuren. Op basis van dit risicobeeld is een eerste selectie gemaakt van incidenttypen die meegenomen worden in de risicoanalyse. Een te brede selectie brengt namelijk een vertroebeld beeld van de regio. Om de kwaliteit van het risicoprofiel en de aanbevelingen die daaruit volgen te kunnen waarborgen is daarom een selectie noodzakelijk.

De risico-inventarisatie resulteert in toevoeging van 26 incidenttypen aan de risicoanalyse. Ten opzichte van het vorige risicoprofiel zijn twee nieuwe incidenttypen opgenomen: hittegolf en verstoring drinkwatervoorziening.

Tabel 4 - Geselecteerde incidenttypen na de risico-inventarisatie

Maatschappelijk thema	#	Crisistype/ incidenttype	Geselecteerd scenario en nummer in RRP
Natuurlijke omgeving	1	Overstroming vanuit zee	
	2	Overstroming door hoge rivierwaterstanden	
	3	Vollopen van een polder/ dijkdoorbraak	✓ 1
	4	Bosbrand	
	5	Heide, (hoog)veen- en duinbranden	
	6	Koudegolf, sneeuw en ijzel	
	7	Hitte golf	✓ 2
	8	Zware storm	✓ 3
	9	Droogte	✓ 4
	10	Wateroverlast als gevolg van extreme neerslag	✓ 5
	11	Aanhoudende laaghangende mist	
	12	Aardbeving	
	13	Ongedierte	
	14	Ziektegolf	
Gebouwde omgeving	15	Grote brand in object met kwetsbare doelgroep	✓ 6
	16	Grote brand in gebouwen met een grootschalige publieksfunctie	
	17	Grote brand in bijzonder hoge gebouwen	✓ 7
	18	Grote brand in ondergrondse bebouwing	✓ 8
	19	Brand in dichte binnensteden	
	20	Brand in cultureel erfgoed	

Maatschappelijk thema	#	Crisistype/ incidenttype	Geselecteerd scenario en nummer in RRP
	21	Instorting/ verzakking	✓ 9
	22	Instorting door gebreken constructie of fundering	
Technologische omgeving	23	Incident brandbare/ explosieve stoffen vervoer op weg	
	24	Incident brandbare/ explosieve stoffen vervoer op water	✓ 10
	25	incident brandbare/ explosie stoffen, vervoer spoor	✓ 11
	26	Incident transport buisleidingen	
	27	Incident brandbare/ explosieve stoffen, stationaire inrichting	✓ 12
	28	Incident bij vuurwerkopslag/verkoop munitie	
	29	Brand in grote opslagruimtes	
	30	Broei (of brand) in bulk-opslag	✓ 13
	31	Incident giftige stoffen, vervoer weg	✓ 14
	32	Incident vervoer water	
	33	Incident spoorvervoer	
	34	Incident transport buisleidingen	
	35	Incident giftige stoffen, stationaire inrichting	✓ 15
	36	Incident A-objecten: centrales	
	37	Incident A-objecten: nabije centrales grensoverschrijdend	
	38	Incident A-objecten: scheepvaart met kernenergie en nucleair defensiemateriaal	
	39	Incident B-objecten: vervoer grote eenheden radioactief materiaal	
	40	Incident B-objecten: overige nucleaire faciliteiten brandklasse i	
	41	Incident B-objecten: nucleaire faciliteiten brandklasse ii	
	42	Incident B-objecten: overig vervoer en gebruik nucleaire materialen	

Maatschappelijk thema	#	Crisistype/ incidenttype	Geselecteerd scenario en nummer in RRP
	43	Incident militair terrein en transporten nucleaire materiaal	
Vitale infrastructuur	44	Uitval olievoorziening	
	45	Uitval gasvoorziening	✓ 16
	46	Uitval elektriciteitsvoorziening	✓ 17
	47	Uitval drinkwatervoorziening	✓18
	48	Problemen waterinname	
	49	Verontreiniging in drinkwaternet	
	50	Uitval rioleringssysteem	
	51	Uitval afvalwaterzuivering	
	52	(Opzettelijke) verstoring, uitval of misbruik van een gedigitaliseerd proces, (informatie)systeem of informatiedienst	✓ 19
	53	Uitval afvalverwerking/ uitval afvalinzameling	
	54	Uitval distributie	
Verkeer en vervoer	55	Incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein	✓ 20
	56	Incident vliegtoestel bij vliegshows	
	57	Incident waterrecreatie en pleziervaart	
	58	Incident beroepsvaart (anders dan met gevaarlijke stoffen	
	59	Incident op ruim water	
	60	Grootschalig duikincident	
	61	Incident met (middel)grote passagiersvaart	✓ 21
	62	Incident wegverkeer	
	63	Incident treinverkeer	✓ 22
	64	Incident in treintunnels en ondergrondse stations	
	65	Incident in wegtunnels	
	66	Incident in tram- en metrotunnels en ondergrondse station	✓ 23

Maatschappelijk thema	#	Crisistype/ incidenttype	Geselecteerd scenario en nummer in RRP
Gezondheid	67	Besmettingsgevaar via contactmedia	
	68	Feitelijke grootschalige besmetting (nog) zonder ziekteverschijnselen	
	69	Besmettelijkheidgevaar vanuit buitenland	
	70	Besmettelijkheidgevaar in eigen regio	
	71	Dierziekte overdraagbaar op mens	
	72	Ziektegolf besmettelijke ziekte	✓ 24
	73	Ziektegolf niet besmettelijke ziekte	
Sociaal maatschappelijk	74	Incident tijdens grote festiviteiten en demonstraties	✓ 25
	75	Maatschappelijke gevolgen naar aanleiding van een terroristische aanslag in de Veiligheidsregio	✓ 26
	76	Maatschappelijke gevolgen naar aanleiding van een terroristische aanslag buiten de Veiligheidsregio	
	77	Rel rondom demonstraties en andere manifestaties	
	78	Gewelddadigheden rondom evenementen	
	79	Maatschappelijke onrust en buurtrellen	

5. Risicobeeld per gemeente

Het beschreven risicobeeld betreft een regionaal risicobeeld van VrAA. Echter, niet alle geselecteerde risico's komen in dezelfde mate voor binnen de zes gemeenten van VrAA. In onderstaande tabel is aangegeven welke van de 26 geselecteerde incidenttypen zich binnen de afzonderlijke gemeenten binnen de regio voordoen.

Tabel 5 – Risicobeeld per gemeente

Crisistype/ incidenttype	Aalsmeer	Amstelveen	Amsterdam	Diemen	Ouder-Amstel	Uithoorn
1 vollopen van een polder/ dijkdoorbraak	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2 hitte golf	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3 zware storm	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4 droogte	✓	✓	✓	✓	✓	✓
5 wateroverlast als gevolg van extreme neerslag	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6 grote brand in object met kwetsbare doelgroep	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7 grote brand in bijzonder hoge gebouwen			✓			
8 grote brand in ondergrondse bebouwing	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9 instorting/ verzakking	✓	✓	✓	✓	✓	✓
10 incident brandbare/ explosieve stoffen vervoer op water			✓	✓	✓	✓
11 incident brandbare/ explosie stoffen, vervoer spoor			✓	✓	✓	
12 incident brandbare/ explosieve stoffen, stationaire inrichting			✓			
13 broei (of brand) in bulk-opslag			✓			
14 incident giftige stoffen, vervoer weg		✓	✓	✓	✓	
15 incident giftige stoffen, stationaire inrichting			✓			
16 uitval gasvoorziening	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Crisistype/ incidenttype	Aalsmeer	Amstelveen	Amsterdam	Diemen	Ouder-Amstel	Uithoorn
17 uitval elektriciteitsvoorziening	✓	✓	✓	✓	✓	✓
18 uitval drinkwatervoorziening	✓	✓	✓	✓	✓	✓
19 (opzettelijke) verstoring, uitval of misbruik van een gedigitaliseerd proces, (informatie)systeem of informatiedienst	✓	✓	✓	✓	✓	✓
20 incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein	✓	✓	✓	✓	✓	✓
21 incident met (middel)grote passagiersvaart			✓	✓		
22 incident treinverkeer			✓	✓	✓	
23 incident in tram- en metrotunnels en ondergrondse station			✓			
24 ziektegolf besmettelijke ziekte	✓	✓	✓	✓	✓	✓
25 Incident tijdens grote festiviteiten en demonstraties		✓	✓		✓	
26 Maatschappelijke gevolgen naar aanleiding van een terroristische aanslag in de Veiligheidsregio	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Legenda:
Leeg = niet van toepassing, ✓ = beperkt van toepassing en ✓ = erg van toepassing

Figuur 2 - de regio en de risico's

Opmerking bij figuur: Dit is het figuur uit het vorige RRP; bij de opmaak van het definitieve rapport wordt een nieuw plaatje gemaakt waarin ook hittegolf en verstoring drinkwater zijn opgenomen.



6. Toelichting op de methodiek van de risicoanalyse

6.1 Inleiding

Na het opstellen van het risicobeeld van Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA) is het risicobeeld geanalyseerd. Deze risicoanalyse is uitgevoerd in de periode augustus 2023 tot en met februari 2024. Vanuit het risicobeeld is een selectie van 26 relevante incidenttypen voor Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland gemaakt. Voor deze incidenttypen zijn vervolgens 26 scenario's uitgewerkt.

Tijdens zes expertsessies in januari 2024 zijn deze scenario's beoordeeld op impact en waarschijnlijkheid van voorkomen. De experts hebben vooraf via een digitaal platform de scenario's scoren op impact en waarschijnlijkheid. Tijdens de expertsessie is een terugkoppeling gegeven van de scores per thema. De experts zijn verdeeld over zes sessies waar de zeven maatschappelijke thema's besproken zijn. Het thema 'gezondheid' is samen behandeld met het thema 'sociaal-maatschappelijk', het is de enige sessie die bestond uit twee thema's. De andere vijf sessies bespraken slechts één maatschappelijk thema. De andere thema's zijn: natuurlijke omgeving, vitale infrastructuur, gebouwde omgeving, technologische omgeving en verkeer en vervoer. Tijdens deze terugkoppelingen zijn de scenario's definitief gescoord. Bij deze expertsessies waren vele directe en indirecte partners van de Veiligheidsregio aanwezig. Denk aan vertegenwoordigers van Waternet, Port of Amsterdam, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, vervoersbedrijven en Defensie. In totaal waren 63 experts aanwezig, zij hebben input geleverd voor het risicodiagram. Deze experts waren verdeeld over 31 verschillende organisatie, exclusief verschillende afdelingen van deze organisatie. De volledige lijst met aanwezige organisaties is opgenomen in hoofdstuk 9.

De risicoanalyse levert een beeld op van de mogelijke impact en de mogelijke waarschijnlijkheid van de 26 geselecteerde incidenttypen. De impact en waarschijnlijkheid worden gezamenlijk weergegeven in een zogenoemd 'risicodiagram' en verschaft de lezer inzicht in, wat op basis van de inventarisatie en analyse, de relevante incidenttypen binnen VrAA zijn. Tevens geeft het inzicht hoe deze incidenttypen zich tot elkaar verhouden. De resultaten van de risicoanalyse vormen input voor het beleidsplan van de Veiligheidsregio voor de komende jaren.

6.2 Toelichting op de methodiek risicoanalyse

Om verschillende incidenten met elkaar vergelijkbaar te maken, is in het kader van de landelijke Strategie Nationale Veiligheid een methode voor nationale risicobeoordeling (NRB) ontwikkeld. Met behulp van deze methode is het mogelijk verschillende incidenttypen op een vergelijkbare wijze te analyseren, te rangschikken en te prioriteren. Om een direct verband te kunnen leggen tussen nationale en regionale risicoanalyses, is deze methode toegespitst op regionale incidenttypen en overgenomen in de Handreiking Regionaal Risicoprofiel. Deze handreiking is in 2009 door alle 25 veiligheidsregio's opgesteld, en vastgesteld door het Veiligheidsberaad.

Bij het toepassen van de methode worden risico's niet langer opgevat als een totaalscore die wordt bepaald op basis van 'kans maal gevolg', maar bij de weging van risico's worden nu zowel de kans als het effect apart meegenomen. De termen kans en effect worden in de methodiek aangeduid als 'waarschijnlijkheid' en 'impact'.

6.2.1 Werkwijze expertsessie

Tijdens de expertsessies in januari 2024 is de landelijk ontwikkelde methodiek voor het meten van impact en waarschijnlijkheid toegepast. Experts hebben binnen de zeven thema's de incidentscenario's gelezen en gescoord aan de hand van de impactcriteria uit de methode. De scores zijn vooraf via een digitaal platform opgehaald bij de experts om ze vervolgens per scenario in de verschillende thema's terug te koppelen. In deze sessies zijn de argumenten om te komen tot een keuze genotuleerd en verkort weergegeven in het rapport.

6.2.2 Scenariokeuze en uitwerking

De keuze voor de 26 relevante incidenttypen is uiteengezet in de risico-inventarisatie. Op basis van het risicobeeld zijn de risico's geanalyseerd en daarmee tot een inventarisatie gekomen. De keuze voor de incidenttypen bouwt voort op de keuzes die bij de voorgaande risicoprofielen zijn gemaakt. Een keuze is noodzakelijk, omdat de groslijst van incidenttypen waarop de scenario's gebaseerd kunnen worden 79 incidenttypen bevat. Het uitwerken van alle incidenttypen geeft een vertroebeld beeld van de regio.

De gekozen 26 incidenttypen zijn omgezet in beschreven scenario's. Deze scenario's zijn een hulpmiddel om een voorstelling van de loop van de gebeurtenissen te maken en om een beeld te krijgen van de knelpunten in de crisisbeheersing. De scenario-uitwerkingen zijn gebaseerd op incidenten en bijna-incidenten uit het recente verleden, zowel binnen als buiten VrAA, en op scenario's van oefeningen uit de databank van oefeningen van VrAA. De projectgroep heeft de scenario's vooraf getoetst bij de diverse partijen: Waternet, Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, Brandweer Amsterdam-Amstelland, Politie Amsterdam, GHOR Amsterdam-Amstelland, Port of Amsterdam, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, Liander en ambtenaren openbare orde en veiligheid van de gemeenten in de regio.

De scenario's beschrijven alleen incidenten die een crisis dan wel ramp inhouden. Nadrukkelijk is ervoor gekozen om géén worst case scenario's op te stellen. Dergelijke scenario's leiden al snel tot een grote onwaarschijnlijkheid van optreden en een (wens tot) voorbereiding die hoge budgetten noodzakelijk maakt. De projectgroep heeft ervoor gekozen om scenario's uit te werken op het niveau van meest geloofwaardige scenario's. Dit wil zeggen dat bij het uitwerken van de scenario's de leden van de projectgroep de volgende richtlijnen hebben gehanteerd: het is goed denkbaar dat een dergelijk crisis- of rampscenario zich voor zal doen in Amsterdam-Amstelland. Bij de keuze van de 26 scenario's is verder rekening gehouden met een zekere spreiding over de regio en de verschillende gemeenten (landelijk gebied versus stedelijk gebied).

6.2.3 Meten van de impact

In dit onderdeel is weergegeven hoe de input vanuit de expertsessie is opgehaald per waarde op impact en waarschijnlijkheid per scenario. In de Handreiking Regionaal Risicoprofiel zijn zes vitale belangen opgenomen. Deze vitale belangen zijn geoperationaliseerd door middel van concrete indicatoren (impactcriteria) om zo de impacts van een incident te kunnen vaststellen. Hieronder zijn in het kort deze vitale belangen beschreven.

Territoriale veiligheid
Het ongestoord functioneren van Nederland als onafhankelijke staat en specifiek de territoriale integriteit van ons land. De territoriale integriteit is in gevaar bij bijvoorbeeld een dreigende bezetting van het grondgebied van het rijk door een andere mogendheid, maar ook door een terroristische aanslag.

Fysieke veiligheid
Het ongestoord functioneren van de mens in Nederland en zijn omgeving. Het gaat hier specifiek om de lichamelijke gezondheid en integriteit. De fysieke veiligheid staat bijvoorbeeld onder druk als de volksgezondheid wordt bedreigd door de uitbraak van een epidemie, maar ook bij een grootscheepse dijkdoorbraak of een ongeluk in een chemische fabriek.

Economische veiligheid
Het ongestoord functioneren van Nederland als een effectieve en efficiënte economie. De economische veiligheid kan bijvoorbeeld aangetast worden als het handelsverkeer met een belangrijke buitenlandse handelspartner uitvalt.

Ecologische veiligheid
Het ongestoord blijven voortbestaan van de natuurlijke leefomgeving in Nederland. De ecologische veiligheid kan in het geding komen door bijvoorbeeld verstoringen in het beheer van het oppervlaktewater, maar ook door klimaatveranderingen.

Sociale politieke stabiliteit
Het ongestoorde voortbestaan van een maatschappelijk klimaat waarin groepen mensen goed met elkaar kunnen samenleven binnen de kaders van de democratische rechtstaat en gedeelde kernwaarden. De sociale en politieke stabiliteit kan in het geding zijn als veranderingen optreden in de demografische opbouw van de samenleving (bijvoorbeeld solidariteit tussen generaties), de sociale cohesie en de mate van deelname van de bevolking aan maatschappelijke processen.

Veiligheid cultureel erfgoed
Het ongestoord blijven voortbestaan van materiële sporen of getuigenissen uit het verleden die de samenleving om redenen van collectieve herinnering en identiteitsbehoud dan wel identiteitsvorming van belang acht om te bewaren, te onderzoeken, te presenteren en over te informeren. De waarde van onvervangbaar cultureel erfgoed voor de samenleving is van een totaal andere orde dan de zuivere handelswaarde. Cultureel erfgoed kan bijvoorbeeld aangetast worden door overstroming, brand, instorting of vernieling.

In de onderstaande tabel zijn de zes vitale belangen en de impactcriteria die worden gebruikt om de gevolgen van een incident te bepalen samengevat.

Tabel 6 – Impactcriteria

Vitale belangen	impactcriterium	
1 Territoriale veiligheid	1.1	Aantasting van de integriteit van het grondgebied
2 Fysieke veiligheid	2.1	Doden
	2.2	Ernstig gewonden en chronisch zieken
	2.3	Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)
3 Economische veiligheid	3.1	Kosten
4 Ecologische veiligheid	4.1	Langdurige aantasting van milieu en natuur (flora en fauna)
5 Sociale en Politieke stabiliteit	5.1	verstoring van het dagelijks leven
	5.2	Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur
	5.3	Sociaal psychologische impact
6 Veiligheid Cultureel Erfgoed	6.1	Aantasting van cultureel erfgoed

Voor elk van de tien criteria wordt de impact van een incident ingedeeld naar de volgende zes klassen: A-B-C-D-E-F. Hierbij geldt de volgende classificatie:

A. Minder dan beperkt
B. Beperkt gevolg
C. Aanzienlijk gevolg
D. Ernstig gevolg
E. Zeer ernstig gevolg
F. Catastrofaal gevolg

Klasse A is hierbij een toevoeging op de handreiking om niet van toepassing aan te kunnen geven. Verder is voor iedere klasse een bandbreedte voor het effect gehanteerd (bijvoorbeeld: 1 gewonde, 2 – 4 gewonden, 4 – 16 gewonden, etc.). Bovendien is er in de methode naar gestreefd om de verhouding tussen de opeenvolgende klassen gelijk te houden. Daarnaast zijn de klassen voor elk criterium zo gedefinieerd dat deze onderling vergelijkbaar zijn.

Wanneer voor een incident de tien afzonderlijke impactscores zijn vastgesteld, worden deze vervolgens door middel van een multicriteria-analyse samengevoegd tot een totale impactscore. Men vindt een uitgebreidere uitleg van de werking van de multicriteria-analyse in het methodiekboek van de Handreiking Regionaal Risicoprofiel. De vertaling van de klasse vanuit de score is als volgt:

Tabel 7 – Impactcriteria score en naamgeving

Klasse	Vertaling score - naamgeving	Score
A	Niet van toepassing	0,0 – 0,004
B	Beperkt	0,004 – 0,01235
C	Aanzienlijk	0,01235 – 0,03704
D	Ernstig	0,03704 – 0, 11111
E	Zeer ernstig	0,11111 – 0,33333
F	Catastrofaal	0,33333 – 1,0

6.2.4 Meten van de waarschijnlijkheid

Om de verschillende incidentscenario's te kunnen rangschikken moet niet alleen de impact worden vastgesteld, maar ook de waarschijnlijkheid van het scenario worden beoordeeld. Ook hiervoor is de methodiek uit de Handreiking Regionaal Risicoprofiel gehanteerd en zijn zes klasse gehanteerd om de scores lineaire tegenover elkaar te kunnen zetten.

Voor het bepalen van de waarschijnlijkheid van de scenario's wordt eveneens een indeling in zes klassen gebruikt (klassen A t/m F). Klasse A representeert een incidentscenario dat als uiterst onwaarschijnlijk wordt gekwalificeerd, klasse F wordt gebruikt voor een incidentscenario dat als zeer waarschijnlijk kan worden gekwalificeerd. De waarschijnlijkheid van het optreden van een incidentscenario wordt primair bepaald door de oorzaak van dit optreden. Met betrekking tot oorzaak wordt een onderscheid gemaakt naar gevaarscenario's (niet-kwaadwillend, onopzettelijk) en dreiging scenario's (kwaadwillend, opzettelijk). In deze analyse zijn enkel en alleen gevaarscenario's betrokken.

De waarschijnlijkheid van het incidentscenario wordt secundair bepaald door het gevolg (lees: impact) van het incidentscenario. Bijvoorbeeld, een brand zonder doden heeft een hogere waarschijnlijkheid dan een brand met 100 doden.

De experts hebben tijdens de expertsessie voor het bepalen van de waarschijnlijkheid van de scenario's aldus de volgende richtlijnen gehanteerd: het gaat om de kans dat een scenario zal optreden in de regio Amsterdam-Amstelland in de aangegeven periode voor de scoring, zie tabel 2

Het spanningsveld bij het bepalen van de waarschijnlijkheid zit in het terug willen kijken naar de daadwerkelijk voorgevallen incidenten en het scenario dat geschreven is voor een mogelijk toekomstig incident. Hoe groot is dan de kans dat een scenario met een vergelijkbare impact zich zal voordoen? Bijvoorbeeld, wat is waarschijnlijkheid dat het scenario 'stroomuitval bij het BovenIJ ziekenhuis' zich voor zal doen, maar 'een scenario met vergelijkbare gevolgen' bij een zorginstelling in de regio. Voor ieder incidentscenario is rekening gehouden met deze mogelijke onzekerheid met betrekking tot de bepaling van de waarschijnlijkheidsklasse. Voor het schatten van de waarschijnlijkheid van de incidentscenario's wordt de volgende verdeling in hoofdklassen gebruikt.

Tabel 8 – Waarschijnlijkheidsklassen

Klasse	Waarschijnlijkheid per jaar	Kwalitatieve omschrijving
A	Eens per 100.000 jaar	Uiterst onwaarschijnlijk
B	Eens per 10.000 jaar	Zeer onwaarschijnlijk
C	Eens per 1.000 jaar	Onwaarschijnlijk
D	Meerdere keren per 100 jaar	Mogelijk
E	Meerdere keren per 10 jaar	Waarschijnlijk
F	Meerdere keren per 1 jaar	Zeer waarschijnlijk

6.2.5 Gebruikte bronnen

Voor alle incidentscenario's geldt dat bij het bepalen van de impact en waarschijnlijkheid in meer of mindere mate gebruik is gemaakt van onvolledige informatie. De volgende informatiebronnen zijn gebruikt:

- Historische gebeurtenissen
- Expert judgement
- Casuïstiek
- Statistiek

7. Risicoanalyse van de scenario's

In dit hoofdstuk staan de 26 scenario's centraal zoals deze zijn geselecteerd in de risico-inventarisatie. De scenario's zijn aan de hand van de beschreven methodiek door de experts geanalyseerd. De scenario's zijn verdeeld over zeven maatschappelijke thema's uit de landelijke handreiking, die ook bij het analyseren zijn aangehouden:

- Natuurlijke omgeving;
- Gebouwde omgeving;
- Technologische omgeving;
- Vitale infrastructuur;
- Verkeer en vervoer;
- Gezondheid;
- Sociaal maatschappelijk.

De 26 scenario's zijn:

1. Vollopen van een polder/ dijkdoorbraak
2. Hittegolf
3. Zware storm
4. Overlast als gevolg van droogte
5. Water overlast als gevolg van extreme neerslag
6. Grote brand in object met kwetsbare doelgroep
7. Grote brand in bijzonder hoge gebouwen
8. Grote brand in ondergrondse bebouwing
9. Instorting/ verzakking
10. Incident brandbare/ explosieve stoffen vervoer op water
11. Incident brandbare/ explosie stoffen, vervoer spoor
12. Incident brandbare/ explosieve stoffen, stationaire inrichting
13. Broei/ brand in bulkopslag
14. Incident giftige stoffen, vervoer weg
15. Incident giftige stoffen, stationaire inrichting
16. Uitval gasvoorziening
17. Uitval elektriciteitsvoorziening
18. Verstoring drinkwatervoorziening
19. (Opzettelijke) verstoring, uitval of misbruik van een gedigitaliseerd proces, (informatie)systeem of informatiedienst
20. Incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein
21. Incident met middelgrote (passagiers)vaart
22. Incident treinverkeer
23. Incident in tram- en metrotunnels en ondergrondse stations
24. Incident tijdens grote festiviteiten, concerten en demonstraties
25. Ziektegolf met besmettelijke ziekte
26. Terroristische aanslag

In elk scenario is achtereenvolgens beschreven:

- De afbakening van de ernst van het scenario;
- De context waarbinnen het scenario plaats vindt;
- De mogelijke oorzaken, dan wel triggers;
- Het incidentverloop;
- De groepen in een kwetsbare positie en het slachtofferbeeld;
- De score op impact en waarschijnlijkheid met onderbouwing

7.1 Scenario 1. –Vollopen van een polder/dijkdoorbraak

Afbakening scenario

Omvang: Bezwijken regionale waterkering

Locatie: Waterkering langs de Amstel in Uithoorn

Periode van het jaar/dag: September (overdag)

Referentie worst case: Door het bezwijken van de primaire waterkering op 14 januari 1960, overstroomt Tuindorp Oostzaan in Amsterdam-Noord door een dijkbreuk van het Noordzeekanaal. Er komt een landoppervlak van 25 km^2 anderhalve meter onder water te staan en er moeten 15.000 mensen worden geëvacueerd. Er is één dode te betreuren door een hartaanval.

Referentie dagelijkse zorg: Het onder water lopen van een onbewoonde polder

Context

Het heeft al enige tijd overvloedig geregend in Nederland. Ook in de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland is dat niet onopgemerkt gebleven. Het peil van het binnenwater in de regio is inmiddels behoorlijk gestegen en de afgelopen dagen is er in de regio veel overlast door de hoge waterstand in de Gemeenten Uithoorn en Aalsmeer. De brandweer heeft al voor verschillende incidenten noodpompen ingezet om de overlast voor het verkeer en bij woningen (kelder) terug te dringen. Waternet volgt de situatie nauwlettend en organiseert extra inspecties van de dijken. Gemalen die het water moeten afvoeren, draaien inmiddels op volle toeren.

In 2 dagen is er al meer dan 120 mm neerslag gevallen in de regio. De prognose is dat er zo'n zelfde hoeveelheid in de komende dagen bij komt. De stand van de Amstel bij Uithoorn is inmiddels opgelopen tot N.A.P. – 0.10 meter waardoor op enkele lage plekken van de waterkeringen zandzakken en kleikaden aangelegd worden om overloop van de keringen te voorkomen.

Uit de inspecties blijkt dat een dijkvak aan de Amsteldijk-Zuid ter hoogte van de Uithoornse polder verschijnselen van verweking vertoont. Gedurende de nacht verslechtert de situatie. De druk vanuit de hoge boezemstand en ook de neerslag zorgen ervoor dat de stabiliteit van het dijklichaam steeds meer onder druk komt te staan.

Mogelijke oorzaken/triggers

De oorzaak van bezwijken of falen van een waterkering verschilt per waterkering. Dijk, duin en kunstwerk hebben elk eigen faalmechanismen. Wanneer de waterkering faalt, ontstaat een bres en stroomt water het gebied in.

Faalmechanismen voor een dijk

- Overloop of golfoverslag - Grote hoeveelheden water stromen over de dijk of golven slaan over de dijk. Dat leidt tot erosie (uitschuring) van het binnentalud, waardoor de dijk bezwijkt.
- Opbarsten, onderloopsheid (piping) - Door de druk van het water barst eerst een bovenliggende kleilaag open, waarna zand wegspoelt en er 'pijpen' (onderloopsheid/ piping) ontstaan. De dijk zakt in.
- Beschadiging bekleding en erosie buitentalud - Golven beschadigen de bekleding van de dijk. Dan tast erosie de dijk verder aan en die bezwijkt.
- Afschuiven binnentalud - Langdurige hoge waterstanden zorgen voor een hogere grondwaterstand binnen in het grondlichaam van de dijk (verweking). Dit leidt tot instabiliteit van de grond, waardoor het binnentalud afschuift. De dijk bezwijkt.
- Moedwillige sabotage (terrorisme of vandalisme) van een dijk kan tot (dreigende) dijkdoorbraak leiden.
- Explosie bommen WOII - Het afgaan van eerder afgeschoten, niet ontplofte, granaten of bommen (WOII).

Faalmechanismen voor een kunstwerk

- Overloop of golfoverslag - Hoge waterstand of golven zorgen dat water over het kunstwerk stroomt, waardoor mogelijk het grondfundament onder het kunstwerk wordt aangetast. Hierdoor bezwijkt het kunstwerk.
- Niet-sluiten - Het kunstwerk faalt omdat het niet sluit. De oorzaak is menselijk (de sluisbedienaar is afwezig of maakt een fout) of technisch falen (de sluisdeur blokkeert door obstakels).
- Instabiliteit - Onderdelen van het kunstwerk begeven het. Uiteindelijk faalt het gehele kunstwerk.
- Moedwillige sabotage (terrorisme of vandalisme) van een kunstwerk kan een (dreigende) dijkdoorbraak tot gevolg hebben.

Incidentverloop

Als gevolg van de verweking bezwijkt de kering. Door de bres (100 meter breed) stroomt het water de Uithoornse polder in. Het waterschap onderneemt direct actie, maar heeft een aantal uur nodig om alle noodkeringen – tussen de Amstelsluizen en de Tolhuissluis – af te sluiten die op de Amstel uitmonden. Het afsluiten van de noodkeringen is een lastig besluit gezien de schade die in de boezem kan optreden. Daarom wordt onmiddellijk ingezet op alle mogelijkheden om de bres te dichten, hoe lastig dit ook is. Toch is het wachten tot de snelheid van het water, dat de polder instroomt, afneemt. Dan kan pas begonnen worden met compartimentering van de Amstel, het dichten van de bres en het leegpompen van de ondergelopen polder.

In een gebied tot 250 meter achter de bres is redding van mogelijke slachtoffers en vee de eerste uren onmogelijk. Het water stroomt daar nog te hard en stijgt snel. Een groot gebied achter de bres is overspoeld. Het water uit de Amstel verspreidt zich via de watergangen in het overstroomde gebied verder door de polder.

Hierdoor stijgt langzaam het waterpeil in de hele polder. Bewoners van huizen aan de Drechtdijk (oostzijde) hebben wateroverlast. Ook vanuit de wijken Meerwijk en De Kwakel komen meldingen over wateroverlast binnen. Het gemeentehuis van Uithoorn ligt ook in het getroffen gebied. De riolering in deze gebieden stroomt inmiddels over. Overige nutsvoorzieningen, zoals elektriciteit en gas functioneren op sommige plaatsen niet meer.

Het water blijft de eerste uren verder stijgen. Het overstroomde gebied staat onder water met maximaal 30 tot 50 centimeter water. Bij een dergelijke waterdiepte ontstaan veiligheidsproblemen voor burgers en is het gebied niet meer doorwaadbaar voor auto’s. Slechts militaire voertuigen kunnen nog binnen het gebied rijden. Evacuatie, vooral van mensen die zelf niet goed of helemaal niet kunnen verplaatsen of keuzes kunnen maken, wordt hierdoor bemoeilijkt. Het overstroomde gebied wordt meer en meer onbegaanbaar en wegen vallen uit, onder andere de N231 is gestremd.

De dagelijkse gang van zaken wordt abrupt verstoord. Hulpverleningsdiensten worden overstelpt met telefoontjes van ongeruste burgers. Veel mensen verlaten de bedreigde gebieden al. Andere mensen gaan juist terug om hun kinderen van school te halen in de bedreigde gebieden. Op de schaars beschikbare wegen ontstaat daardoor verkeerschaos. Boeren proberen zo snel mogelijk hun vee binnen te halen en winkeliers sluiten hun winkels. De overlast van het bezwijken van de kering beperkt zich echter niet tot Uithoorn. Door de bres daalt het waterpeil van de Amstel stroomafwaarts, tot in Amsterdam. Hierdoor komen woonboten langs de Amstel scheef te liggen en komen walaansluitingen (water, gas en elektra) onder grote spanning te staan. Veel van de aansluitingen breken spontaan af, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.

De overlast als gevolg van de overstroming houdt weken aan. In eerste instantie zet het waterschap in op compartimentering van de bres in de Amstel. Dit neemt een week in beslag. Pas daarna kan begonnen worden met het leegpompen van de overstroomde polder, het plaatsen van een tijdelijke noodwaterkering en wederopbouw van het beschadigde dijklichaam. Dit neemt ook enkele weken in beslag. Vervolgens inspecteert het waterschap de stabiliteit van alle keringen langs de Amstel. Hier gaan enkele dagen overheen mits er geen structurele herstelwerkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Door het lage waterpeil van de Amstel, is de druk op de keringen weggevallen en kan de stabiliteit van de keringen aangetast zijn. Pas na deze inspectie kan

het waterpeil in de Amstel verhoogd worden naar normaal peil en kunnen de bewoners van de woonboten terug naar hun boot.

Zodra het water weggepompt is, wordt het normale leven in Uithoorn weer opgepakt. De schade wordt geïnventariseerd en er wordt gestart met herstelwerkzaamheden (herstel (water) infrastructuur, riolering, gasleidingen, stroomvoorziening, schoonmaakwerkzaamheden van zowel particuliere als openbare ruimte). Pas na enkele maanden kunnen de bewoners van de woonboten in de Amstel het normale leven weer oppakken. Dan is de schade pas in volle omvang zichtbaar en wordt gestart met herstelwerkzaamheden.

De economische schade zeer groot. Zowel burgers, bedrijven, gemeenten als waterschap worden geconfronteerd met schade en kosten. Tevens trekken de beelden van de dijkdoorbraak in Uithoorn en de scheef hangende woonboten in Amsterdam (inter)nationale media-aandacht wat o.a. een negatief effect heeft op het vestigingsklimaat. Ook psychologisch heeft het incident invloed op veel mensen. Voor sommigen zullen de kosten van de schade gedekt worden door de opstal- en inboedelverzekering, voor anderen niet. Het is nu al duidelijk dat het voor mensen in financieel kwetsbare posities een lange tijd gaat duren voordat het herstelproces is afgesloten. De GGD krijgt vragen van bezorgde burgers over mogelijke gevaarlijke stoffen in het water/het slib.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
De impact van het bezwijken van een regionale waterkering is afhankelijk van de locatie van bres, de grootte van de bres, de omvang en hoogte van het achterliggende gebied, de aanwezigheid van personen en kwetsbare objecten in het gebied, alsmede het handelingsperspectief dat waterschap en hulpverleningsdiensten bieden. Het risico op dodelijke slachtoffers is afhankelijk van het tijdstip van de dijkdoorbraak, de stroomsnelheid van het water, de snelheid van de stijging van de waterstand en de waterdiepte.

Alle bewoners, maar met name mensen in kwetsbare posities, hebben hulp nodig bij de evacuatie en het herstel. Zij kunnen zich moeilijker buitenshuis begeven en zijn in sommige gevallen afhankelijk van medische thuiszorg (beademingsapparatuur, spoelingapparatuur). In het bedreigde gebied bevinden zich scholen en zorginstellingen. Ook mensen van buiten VrAA (met bestemming VrAA) raken betrokken omdat de regio moeilijk bereikbaar is. Tevens lopen toeleverende en afnemende bedrijven buiten het ondergelopen gebied schade op. Zij kunnen niet bevoorraden of bevoorraad worden.

Vollopen van een polder/dijkdoorbraak		
Impactcriterium	**Gemiddeld Impact-criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,168	Zeer ernstig
Doden	0,02	Aanzienlijk
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,08	Ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,2	Zeer ernstig
Kosten	0,254	Zeer ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,121	Zeer ernstig
Verstoring van het dagelijks leven	0,252	Zeer ernstig
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,175	Zeer ernstig
Sociaal psychologische impact	0,292	Zeer ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,126	Zeer ernstig
Impact totaal	**0,169**	**Zeer ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Mogelijk**

De impact van dit incidenttype wordt mede bepaald door de locatie van het gebied dat geraakt wordt. Het is een groot verschil of een bebouwd gebied of een polder overstroomt. Dit scenario leidt tot een aantasting van het grondgebied voor een aantal weken en de kans op doden en gewonden is minimaal terwijl de sociaal psychologische impact op de samenleving wel groot is. De kosten zullen enorm oplopen, onder andere door de grote verstoring van het dagelijks leven. Ondanks het onderhoud en de strikte controle van de waterschappen maken de ervaringen van de afgelopen jaren duidelijk dat het mogelijk is dat een polder volloopt en of een dijk doorbreekt. Klimaatverandering zorgt voor een toename van extreme weeromstandigheden met alle gevolgen van dien op de watersystemen. Dit maakt het scenario nog realistischer. Met toenemende druk op de watersystemen is de vraag of er voldoende middelen en capaciteit tegenaan kunnen worden gezet.

Het is mogelijk dat het incident zich zal voordoen met een waarschijnlijkheid van meerdere keren per honderd jaar.

7.2 Scenario 2 – Hittegolf

Afbakening scenario

Omvang: Meerdere weken achter elkaar met dagen boven de 30°C in Nederland en op sommige zelfs boven de 40°C.

Locatie: De hele regio, met extra drukte in Amsterdam i.v.m. een groot evenement

Periode van het jaar/dag: Augustus

Referentie worst case: In de extreem warme zomer van 2003 stierven in Nederland tussen de 1.400 en 2.200 mensen bovenop het aantal dat gemiddeld overlijdt in deze periode. In Europa zijn ongeveer 70.000 mensen extra overleden. In de extreem hete zomer van 2022 was de oversterfte bijna net zo hoog.

Referentie dagelijkse zorg: De vraag naar zorg stijgt sneller dan het aanbod. We leven langer en er zijn daardoor steeds meer ouderen ten opzichte van het aantal werkenden. Ook het aantal mensen met chronische ziektebeelden en mensen met meerdere aandoeningen neemt toe. In de zorg komen we handen tekort, ook zonder een hittegolf.

Context

Een hittegolf wordt door het KNMI gedefinieerd als opeenvolging van warme dagen waarbij het ten minste vijf dagen 25°C of warmer is, waarvan ten minste drie dagen 30°C is. Tropische nachten hebben een minimumtemperatuur van 20°C of hoger. In de KNMI'23 klimaatscenario's neemt de temperatuur en het aantal tropische nachten zowel in de lage als in de hoge scenario's toe.

Tijdens een hittegolf is extra aandacht benodigd voor ouderen, mensen met een laag inkomen, mensen die chronisch ziek zijn, mensen in een sociaal isolement, mensen met overgewicht, mensen die dak- of thuisloos zijn en zeer jonge kinderen. Aanvullend moet er gedurende de zomerperiode rekening worden gehouden met aanwezigheid van grote aantallen toeristen en evenementenbezoekers.

De effecten van klimaatverandering worden in de stad sterker gevoeld. Dit komt door het 'hitte-eilandeffect': stedelijke gebieden zijn warmer dan de landelijke omgeving. Het hitte-eilandeffect is voor een groot deel toe te schrijven aan de wijze waarop veel steden zijn ingericht, namelijk met bebouwing en bestrating en minder ruimte voor beplanting. Omdat veel warmte wordt vastgehouden, zorgt het hitte-eilandeffect vooral voor minder afkoeling in de avond en nacht. Bij extreme hitte heeft dit negatieve gevolgen voor onze nachtrust en gezondheid.

In diverse sectoren is een verhoogde uitval van personeel door de hitte en de bijhorende gezondheidsklachten te zien. Met name de lagere bezetting in de (mantel-)zorg, bij de hulpdiensten en in andere sociale sectoren zoals het onderwijs leiden tot problemen en veroorzaken veel stress. Scholen sluiten hun deuren en ziekenhuizen moeten operaties uitstellen. Bovendien kan het vervoer verstoord worden door wegen die smelten en trams die niet kunnen rijden. Uitval of overbelasting van het elektriciteitsnetwerk is mogelijk en er

kan drukte ontstaan in koele supermarkten en openbare gebouwen. Bewoners van appartementen en huizen waar het te heet is om te verblijven kiezen soms om 's nachts buiten te slapen. Tevens verslechtert de kwaliteit van het oppervlaktewater en kan in stedelijke gebieden door de aanhoudende hitte, verkeersintensiteit en het gebrek aan wind, smog ontstaan, wat een extra gezondheidsrisico vormt.

Incidentverloop
Het is al twee weken lang boven de 30 °C in Amsterdam-Amstelland, terwijl de nachttemperatuur niet zakt onder de 24 °C. Gisteren was het met 36,2 °C de op één na heetste dag ooit gemeten in Amsterdam. Voor komende dagen worden temperaturen verwacht die nog hoger zijn. Vooral in stedelijke gebieden zijn de gevolgen ernstig, omdat de warmte moeilijker verdwijnt uit de bebouwing en de versteende omgeving. Mensen kunnen 's nacht nauwelijks slapen en velen durven de ramen niet open te zetten uit angst voor inbraak. Inmiddels zijn zij uitgeput na zo veel nachten zonder rust. Overdag zijn ondertussen nog maar weinig plekken in de stad beschikbaar om af te koelen. Daar waar grote aantallen bewoners nog konden zwemmen afgelopen week zijn de buitenzwemplekken gesloten vanwege de aanwezigheid van gevaarlijke blauwalgen en ziekteverwekkers.

Vandaag, zaterdag, is de tweede dag van een meerdaags festival in Amsterdam. Er komen meer dan 60.000 bezoekers op af. Alcohol en drugsgebruik vormen een extra risico in combinatie met de hitte. In de meldkamer komen al de hele dag meldingen van overlast binnen en de politie treedt versterkt op door toenemende agressie.

De druk op de hulpdiensten is hoog. In de latere middag wordt het treinverkeer verstoord omdat op het traject tussen Amsterdam Amstel en Amsterdam Centraal de spoorrails krom zijn getrokken. Gelukkig is de trein niet ontspoort, maar de reizigers moeten uit de vaststaande trein geëvacueerd worden. Dit duurt enkele uren. Een aantal reiziger worden naar het ziekenhuis vervoerd omdat zij symptomen van oververhitting en uitdroging vertonen.

Op de spoedeisende hulp was het al druk de afgelopen dagen, maar vandaag komen nog meer ouderen, kinderen, festivalgangers en sporters naar de ziekenhuizen met hitte gerelateerde klachten. Het is moeilijk bij te benen voor het ziekenhuispersoneel en de ambulancedienst. Het is vakantieperiode in Nederland en mede door de extreem warme nachten – en de bijhorende gezondheidsklachten - is er een verhoogde uitval van personeel. Ondersteuning uit gerelateerde sectoren is moeilijk te krijgen. Hulpverleningsdiensten, verpleeg- en verzorgingshuizen en de GGD hebben ook te maken met een lage personele bezettingsgraad. Sinds enkele dagen zijn ook veel kinderdagverblijven gesloten waardoor ouders thuis moeten blijven.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Het aantal mensen dat vervroegd komt te overlijden loopt op tot boven de 60 (oversterfte). Het aantal mensen dat extra zorg en aangepaste medicatie nodig heeft loopt op tot boven de 250. Ernaast is de levenskwaliteit tijdens de extreme hitte voor vele mensen ondermaats, met alle gezondheidsgevolgen van dien (ook op een langere termijn).

Hittegolf		
Impactcriterium	**Gemiddeld Impact-criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,026	Aanzienlijk
Doden	0,194	Zeer ernstig
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,124	Zeer ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,084	Ernstig
Kosten	0,049	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,108	Ernstig
Verstoring van het dagelijks leven	0,128	Zeer ernstig

Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,026	Aanzienlijk
Sociaal psychologische impact	0,067	Ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,01	Beperkt
Impact totaal	**0,082**	**Ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Waarschijnlijk**

Het incidenttype hittegolf kan leiden tot zeer ernstige gevolgen omdat de impact op de gezondheid van mensen fors is en de sterftecijfers in de regio omhoog zullen gaan. De situatie voor mensen in kwetsbare posities wordt tijdens een hittegolf dreigend. Hittegolven treffen vaak een ruim gebied waardoor verdeling van het toenemende aantal patiënten over ziekenhuizen in het hele land lastig is. De sociaal psychologische impact van hittegolven is sterk, met name als deze langdurig zijn. Ze hebben dan ook veel invloed op het werk, mantelzorg, slaap en gemoedstoestanden van mensen. Deze factoren beïnvloeden natuurlijk ook mensen in vitale beroepen en daarmee drukt het ook op de roosters en capaciteit van de hulpdiensten. Veel van de effecten en keteneffecten van deze gevolgen als ook andere gevolgen zoals oververhitting van elektriciteitsnetwerken, slechte waterkwaliteit en schaarste zijn nog onvoldoende te overzien. Mogelijk is de impact van een langdurige hittegolf nog veel ernstiger en kunnen onvoorzienbare kantelpunten optreden.

Met de veranderingen in het klimaat neemt het aantal en de intensiteit (temperatuur en duur) van hittegolven toe. Het scenario is waarschijnlijk en kan meerdere keren per tien jaar voorkomen.

7.3 Scenario 3. – Zware storm

Afbakening scenario

Omvang: Vele kleine incidenten door zwarte storm

Locatie: De hele regio

Periode van het jaar/dag: Eind oktober, maandag

Referentie worst case: Op 18 januari 2018 woedde er een zware storm over Ierland, Groot-Brittannië, België, Nederland, Duitsland en Polen. De storm zorgde in Nederland voor veel problemen. In Overijssel vielen twee doden en alleen al de verzekerde schade bedraagt 401 miljoen euro. De NS legde het treinverkeer in het hele land stil en op Luchthaven Schiphol werden rond 11.20 uur alle vluchten gestaakt. In Amsterdam en Den Haag werd het tramnetwerk stilgelegd. De Verkeersinformatie Dienst meldde dat op verschillende snelwegen zeker 66 vrachtwagens gekanteld waren. Sommige ziekenhuizen in het oosten van het land besloten preventief op noodstroom te gaan werken.

Referentie dagelijkse zorg: Gevaarlijke situaties door afgewaaide takken en omgevallen bomen.

Context

Een zware storm kan voor veel problemen zorgen in de maatschappij waar veel mensen op een klein gebieden wonen, werken en leven, zeker als de storm heftiger is als voorspeld. Het voorkomen van stormen is niet mogelijk en voorbereiding erop is lastig. Wel is risicobewustzijn belangrijk als ook risico- crisiscommunicatie richting de bewoners van de regio.

Hoge windsnelheden kunnen leiden tot onveilige omstandigheden, zoals omvallende bomen of stormvloeden. Die kunnen ontstaan als op de Noordzee langdurig een harde noordwestenwind waait. Windsnelheden zijn niet constant, zeker niet als het hard waait. Tijdens windstoten, die maar enkele seconden duren, kan de windsnelheid meer dan twee keer zo hoog zijn dan de gemiddelde wind. Een zware storm gecombineerd met regenval kan aanvullende gevolgen hebben. In de KNMI'23 klimaatscenario's is aangegeven dat extra wateropzet tijdens stormen niet hoger zal zijn dan nu. Het gevaar voor de kustveiligheid komt alleen door de zeespiegelstijging.

Incidentverloop
In het weekend waarschuwt het KNMI voor naderende westerstorm en geeft voor maandag voor het westelijke deel van Nederland Code rood af met Code Geel in de rest van het land. Het KNMI verwacht een windkracht rond de 8 BF met windstoten en 15mm regen.

In de nacht van zondag op maandag gaat het harder waaien en op maandagochtend verhevigt de storm zich. Het KNMI geeft op basis van metingen Code Rood af, het teken dat het een heftige storm is met maatschappelijke effect van ontwrichting.

De wind heeft vat op alles wat los of niet vast genoeg zit. Bij de meldkamer loopt het aantal meldingen snel op. Omgevallen bomen, rondvliegende dakpannen zorgen voor verstoringen. Ook vormen zonnepanelen die van het dak losraken gevaarlijke situaties. Al snel wordt opgeroepen om niet meer naar buiten te gaan. In Amsterdam-West stort door de wind een bouwsteiger in die op twee personen terecht komt. In de gracht valt een boom op een woonboot, waardoor een bewoner ernstig gewond raakt. In Amstelveen raakt een vallende boom een voorbijrijdende auto. De automobilist overlijdt ter plaatse.

Omvallende bomen en rondvliegend materiaal zorgt ervoor dat bovenleidingen knappen op een aantal cruciale plaatsen. Het tramverkeer komt voor een groot deel tot stilstand en het treinverkeer heeft te kampen met ernstige vertragingen. Daarnaast wordt station Zuid ontruimd omdat bouwwerkzaamheden op de Zuidas voor een gevaarlijke situatie zorgen. Op de snelwegen staan lange files, onder andere vanwege een omgevallen vrachtauto op de A10 Noord.

Inmiddels worden de hulpdiensten overspoeld met meldingen. De meldkamer moet de inzet van de hulpdiensten prioriteren en de autoriteiten roepen op om niet langer 112 te bellen voor niet-spoedeisende meldingen. De gemeente en brandweer proberen zo goed mogelijk de voornaamste doorgaande routes vrij te maken en houden. In de avond gaat de storm liggen en kan de balans opgemaakt worden. Door verstoringen blijft het verkeer in de regio tot laat in de avond verstoord.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Ondanks de grote materiele schade valt het aantal slachtoffers mee. Een tiental personen raakt gewond door omvallende bomen en rondvliegende materialen. Ook raken mensen gewond doordat hun voertuig bij ongevallen betrokken raakt. Eén persoon is overleden.

Zware storm		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,024	Aanzienlijk
Doden	0,02	Aanzienlijk
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,037	Aanzienlijk
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,01	Beperkt
Kosten	0,067	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,013	Aanzienlijk
Verstoring van het dagelijks leven	0,026	Aanzienlijk
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,007	Beperkt
Sociaal psychologische impact	0,017	Aanzienlijk
Aantasting cultureel erfgoed	0,01	Beperkt
Impact totaal	**0,023**	**Aanzienlijk**
Waarschijnlijkheid		**Waarschijnlijk**

Het incidenttype zware storm is een bekend scenario en de stormen van de afgelopen jaren hebben tot nieuwe inzichten over de impact van dit scenario geleid. Een zware storm brengt aanzienlijke kosten met zich mee en kan leiden tot ongelukken en lichamelijk letsel. De kans op doden en ernstig gewonden is aanwezig onder andere door verkeersongelukken, omvallende bomen of voorwerpen zoals zonnepanelen die los kunnen komen. De impact zal verschillen per gemeente of locatie in de regio. Tevens raken de gevolgen van een zware storm andere scenario's en leiden tot keteneffecten. Denk aan het uitvallen van tram- en treinverkeer of een verstoring in elektriciteitsnetwerken met alle gevolgen van dien. De KNMI-klimaatscenario's geven aan dat valwinden kunnen toenemen.

Er zijn meerdere stormen per jaar, maar niet alle stormen zijn zo zwaar als in dit scenario. Het scenario kan meerdere keren in de tien jaar voorkomen en wordt door de experts gescoord op waarschijnlijk.

7.4 Scenario 4 – Overlast als gevolg van droogte

Afbakening scenario

Omvang: Een sluipende crisis die zich opbouwt vanaf maart en problemen veroorzaakt aan flora en fauna in augustus. De samenleving dient ook haar gedrag hierop aan te passen, voor zover niet gedwongen door de hitte.

Locatie: Gehele regio

Periode van het jaar/dag: Augustus

Referentie worst case: Zomer 2018; Lage rivierstanden, augustus 2022

Referentie dagelijkse zorg: -

Context

Het is al enkele maanden erg droog en warm. De afvoer van de Rijn is gestaag gedaald tot 885m3 /s (de norm voor deze tijd van het jaar is 1100 m3 /s). Het actuele neerslagtekort is opgelopen tot 270 mm. Ook vorig jaar was het al lange tijd erg droog.

Lagere rivierstanden als gevolg van droogte brengen problemen in de scheepvaart met zich mee, maar hebben ook invloed op de waterkeringen. In 2003 vond er een dijkbreuk plaats in Wilnis, als gevolg van een zwakke plek in de veendijk. Deze dijkbreuk leidde tot overstromingen in de omgeving en veroorzaakte aanzienlijke schade aan huizen en infrastructuur.

Mogelijke oorzaken/ triggers

Door klimaatverandering worden de extremen in het weer steeds groter. Hete, droge perioden in het voorjaar en de zomer worden waarschijnlijker. In combinatie met minder sneeuwval in de Alpen en dus minder smeltwater dat via de Rijn naar Nederland wordt afgevoerd.

Incidentverloop

Dit is een typisch geval van een sluipende crisis. Vanaf maart valt er minder neerslag dan gebruikelijk in deze tijd van het jaar. Hierdoor bouwt zich gestaag een neerslagtekort op.

Half april is er sprake van verzilting van het oppervlaktewater op enkele plekken in het oppervlaktewater. Dit heeft negatieve gevolgen voor de natuur. Om schade aan flora en fauna te voorkomen worden waterstaatkundige maatregelen getroffen die leiden tot beperking van de scheepvaart op rustige routes. Op sommige routes worden bellenschermen ingezet, die de opdring van het zilte water tegengaan.

Waterschappen en Rijkswaterstaat staan als gevolg van het oplopend neerslagtekort in nauw contact met elkaar via de Regionale Droogte Overleggen (RDO's). Hierbij worden vooraf opgestelde redeneerlijnen (Slim Water Management) gehanteerd zodat het operationeel waterbeheer van de onderlinge waterbeheerders op elkaar afgestemd is om zodoende optimaal op de situatie in te spelen.

In mei is het neerslagtekort zo hoog opgelopen dat de waterschappen de veendijken in het gebied inspecteren op schade, ondanks de sinds 2003 doorgevoerde reconstructies van de veendijken die onder beheer zijn van Amstel, Gooi en Vecht (AGV) waardoor het risico is verminderd. Onder de extreme omstandigheden helpen de controles om tijdig in te kunnen grijpen mocht er alsnog scheurvorming optreden.

Er ontstaat meer bewustzijn voor schaarste aan (grond)stoffen en de consequentie ervan. Het onderwerp trekt veel media aandacht. Drinkwaterbedrijven doen een oproep aan hun klanten om zuinig te zijn met drinkwater. Naast de schaarste letten de drinkwaterbedrijven ook nauwkeurig op de kwaliteit van het water die onder druk staat.

Waterschappen maken afspraken met agrariërs en gemeenten over het besproeien van landbouwgrond en sportvelden. Vanwege het oplopende neerslagtekort en de (vooral in het oosten van het land) afnemende zoetwatervoorraad schaalt de waterkolom op via de Landelijke Commissie Waterverdeling (LCW) tot en met het Managementteam Water. Daar worden besluiten genomen over de verdeling van het water. Hierbij wordt de verdringingsreeks water gebruikt (zie tabel).

Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3	Categorie 4
1. De stabiliteit van waterkeringen 2. Het voorkomen van klink en zettingen 3. Natuur (voorkomen onomkeerbare schade, anders cat. 4)	1. Drinkwatervoorziening (voor waarborgen leveringszekerheid, anders cat. 4) 2. Energievoorziening (alleen bij gevaar voor leveringszkerheid, anders cat. 4)	> Tijdelijke beregening van kapitaalintensieve gewassen > Verwerken van industireel proceswater	> Scheepvaart > Landbouw > Natuur (geen onomkeerbare schade) > Industrie > Waterrecreatie > Binnenvisserij > Drinkwatervoorziening (anders dan cat. 2) > Energievoorziening (anders dan cat. 2) > Overige belangen

- Categorie 1 > Waarborgen veiligheid tegen overstroming > Voorkomen onomkeerbare schade
- Categorie 2 > Nutsvoorzieningen
- Categorie 3 > Kleinschalig hoogwaardig gebruik
- Categorie 4 > Overige behoeften

In juli blijkt dat het water van het IJsselmeer op sommige plekken zodanig verzilt is, dat PWN het water slechts beperkt kan innemen voor de drinkwaterproductie. Hierdoor dreigt een tekort aan drinkwater te ontstaan in delen van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Bij een langdurige hittegolf in augustus wordt het hitteplan in werking gesteld. De bevolking slaapt slechter door de zwoele nachten; irritaties onder de bevolking nemen toe en monden in enkele gevallen uit tot onrust. Ook zullen er negatieve zwemadviezen gelden op een aantal plekken in de regio vanwege blauwalg en wordt de city swim als gevolg van verslechterde waterkwaliteit in de Amstel afgelast.

Droogte heeft een sterke correlatie met hitte. Hierdoor is de druk op de hulpdiensten is zeer hoog, o.a. omdat het extreme weer al zo lang aanhoudt. In diverse sectoren is een verhoogde uitval van personeel door de hitte en de bijhorende gezondheidsklachten te zien. Met name de lagere bezetting in de (mantel-)zorg, bij de hulpdiensten en in andere sociale sectoren zoals het onderwijs leiden tot problemen en veroorzaken veel stress.

De droge jaren leiden tot tijdelijk lagere grondwaterstanden. De houten heipalen onder oudere huizen (van voor 1970) komen gedeeltelijk/tijdelijk boven water te staan. Het hout komt in aanraking met zuurstof, waardoor de palen rotten. Dit leidt op termijn tot verzakking van de huizen. Ook de scheepvaart ervaart grote problemen. Door de lage rivierstanden kunnen schepen niet meer volgeladen varen. Een deel van de goederen worden daarom via de weg getransporteerd. Hieronder vallen ook transportbewegingen van gevaarlijke stoffen die door de droogte vaker op de weg te vinden zijn.

In het hele land is het natuurbrandrisico hoog. In de regio Amsterdam-Amstelland zijn enkele park- en bermbranden ontstaan in de afgelopen maanden, die gelukkig niet tot moeilijk controleerbare situaties hebben geleid. De Veiligheidsregio heeft vol ingezet op risicocommunicatie m.b.t. het gedrag van mensen in de droge natuur.

In september is de ergste hitte voorbij en neemt de droogte af door neerslag.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
In de gehele regio overlijden meerdere ouderen en mensen met chronische ziekten door uitdroging en de extreem slechte luchtkwaliteit. Tevens is de levenskwaliteit tijdens de extreme hitte voor veel mensen ondermaats, met diverse gezondheidsgevolgen van dien (ook op een langere termijn).

Overlast als gevolg van droogte		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,074	Beperkt
Doden	0,027	Aanzienlijk
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,045	Ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,047	Ernstig
Kosten	0,098	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,2	Zeer ernstig
Verstoring van het dagelijks leven	0,043	Ernstig
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,042	Ernstig
Sociaal psychologische impact	0,056	Ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,049	Ernstig
Impact totaal	**0,068**	**Ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Waarschijnlijk**

De impact van droogte wordt groter over de jaren. Zowel bewoners, bedrijven (landbouwketen, scheepvaart, waterbeheer en drinkwater) en de flora en fauna van de regio worden geraakt door een langere periode van droogte. De droge perioden van de afgelopen jaren hebben de effecten en keteneffecten van langdurige droogte duidelijk gemaakt. De veiligheidsaspecten zijn divers en dit scenario kan ook een trigger zijn voor andere scenario's zoals uitval van vitale infrastructuur (elektra, gas, telecommunicatie) of verschuivingen en verzakkingen van huizen, tunnels of andere infrastructuur.

De kosten en langdurige aantasting van het milieu en de natuur scoren het hoogst bij dit scenario en met de toenemende impact van droogte op drinkwatervoorzieningen en waterkwaliteit zal het effect op gezondheid en verstoring van het dagelijks leven groter worden. Om de zoutindringing tegen te kunnen gaan worden maatregelen ten aanzien van het schutproces (sluizen open voor zeevaart afkomstig van en naar Noordzeekanaal in verbinding met Amsterdam-Rijnkanaal) genomen. Tevens kan de verdeling van water tot onvrede zorgen en invloed hebben op het openbaar bestuur. Droogte kan leiden tot een sluipende crisis en Nederland is nog onvoldoende bekend met en ingericht op dit scenario. Daarom zou de impact ook hoger kunnen zijn en zijn keteneffecten nog onvoldoende in beeld. De afgelopen jaren hebben aangetoond dat het een steeds waarschijnlijker incidenttype wordt met een kans van meerdere keren per tien jaar.

7.5 Scenario 5 – Wateroverlast als gevolg van extreme neerslag

Afbakening scenario

Omvang: Na enkele dagen met veel neerslag – waarbij het watersysteem in eerste instantie de buien goed kan verwerken, volgt een korte periode met extreem veel neerslag (tot 120 mm in 1-3 uur met een piekintensiteit van 90mm in 1 uur). Van de voorgaande buien is de grond inmiddels verzadigd en ook de waterafvoer kan dergelijke hoeveelheden niet verwerken. Gevolg is dat het water op straat staat en tot wel 50 cm op laaggelegen plekken binnen de regio.

Locatie: Hele regio, met sterke invloed op het oostelijke deel van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (Amsterdam Oost, Zuidoost, Diemen)

Periode van het jaar/dag: Juli

Referentie worst case: Limburg overstroming/waterbom juli 2021, Kopenhagen juli 2011, Amsterdam juli 2014

Referentie dagelijkse zorg: Hinderlijke situatie als gevolg van extreme neerslag (enkele centimeters water op wegen en in tuinen).

Context

Onderzoeken van de KNMI tonen aan dat extreme neerslag in de toekomst vaker zal voorkomen. Tevens blijkt dat, vanwege het opwarmen van het zeewater en de meteorologische gevolgen daarvan, de waarschijnlijkheid op extreme neerslag aan het eind van de zomer in de kustprovincies toeneemt. Neerslag wordt in het algemeen afgevoerd met de HWA-riolering (hemelwaterafvoer). Indien de neerslagintensiteit groter is dan de afvoercapaciteit van de HWA zal het water op maaiveld geborgen worden. Afhankelijk van het maaiveld ontwerp kan dit tot overlast of schade leiden, bijvoorbeeld doordat tunnels onder water staan of het water huizen, tuinen en kelders binnenstroomt. De verharde ondergrond in het stedelijk gebied biedt weinig mogelijkheden voor het water om weg te stromen.

De (economische) gevolgen van wateroverlast kunnen groot zijn en nemen door het toenemende geïnvesteerde vermogen in de regio alleen maar toe. Dit komt door de specifieke ligging van de regio op een knooppunt van sterk interfererende rijks- en regionale watersystemen in combinatie met de economische bedrijvigheid en het gunstige investeringsklimaat. Het betreft de sterkst groeiende regio van Nederland waar grote investeringen gedaan worden en aanmerkelijk zal worden verdicht en getransformeerd.

Mogelijke oorzaken/triggers

Extreme neerslag zorgt jaarlijks voor wateroverlast binnen Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Deze overlast beperkt zich tot enkele centimeters. De overlast wordt groter indien sprake is van een combinatie met uitval van bemaling. Uitval van bemaling kan verschillende oorzaken hebben of een combinatie daarvan:

- Mechanische schade
- Stroomuitval
- Brand/storing
- Verplichte maalstop (als gevolg van een bovennormale situatie; er valt meer neerslag dan waarvoor de norm is gesteld)
- Het moedwillig saboteren (terrorisme) van de bemaling ligt niet voor de hand, aangezien de impact zich beperkt tot overlast.

Daarnaast kan waterschade door neerslag ontstaan door ongewenst maaiveldverloop door ontwerpfouten of verzakking van het maaiveld.

Incidentverloop

De hele regio, maar met name het oostelijke deel van VrAA (Amsterdam-Oost, Amsterdam Zuidoost en Diemen) wordt getroffen door een kortstondige periode van extreme neerslag. Binnen 1 tot 3 uur valt 120 mm water. De hemelwaterafvoer is gedimensioneerd op 20-30 mm/uur en kan dergelijke hoeveelheden dus niet aan. Daarnaast is in de dagen voorafgaand veel neerslag gevallen in de regio en is de grond verzadigd. De stormachtige wind uit westelijke richting stuwt het peil van de Noordzee verder op. Hierdoor is geen vrije spui meer mogelijk vanuit het Noordzeekanaal bij IJmuiden en werkt alleen het boezemgemaal van Rijkswaterstaat.

Wanneer in een korte periode tot maar liefst – lokaal – 90 mm regen in het afvoergebied valt, loopt het peil van het Noordzeekanaal verder op. De bemaling van alle polders van de waterschappen lozen op dat afvoersysteem. Op verzoek van Rijkswaterstaat zet Waternet het gemaal Zeeburg in. Hierdoor wordt water vanuit het boezemsysteem direct uitgeslagen op het IJmeer/Markermeer. Tevens kondigt Rijkswaterstaat een verplichte maalstop af. Dit houdt in dat er geen overtollig water meer geloodst mag worden in het Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal. Hierdoor kan het overtollige water in Amsterdam-Oost, Amsterdam Zuidoost en Diemen niet geloodst worden. De overlast hierdoor neemt toe.

In het oostelijke deel van de regio staat het water op straat en in de laagstgelegen polderdelen boven maaiveld. Op sommige plekken tot wel 50 cm. Het onderlopen van laaggelegen gebieden brengt veiligheidsrisico's met zich mee. Verdiepte wegdelen en tunnels zijn onbegaanbaar, ook voor hulpverleningsdiensten. Daarnaast zijn constructies en obstakels, zoals opdrijvende putdeksels, onder water onzichtbaar. Wegens de geringe waterdiepte zijn echter nauwelijks slachtoffers te verwachten. Door het overlopen van de riolering ontstaat wel milieuschade. Het vervuilde water loopt via overstort in het oppervlaktewater, en leidt tot zuurstofloosheid in het water waardoor massale vissterfte optreedt. Tevens blijft de stankoverlast, als gevolg van het overlopen van de riolering, enkele dagen hangen.

De extreme neerslag leidt tot lekkages en flinke economische schade. Laaggelegen bebouwing en kelders lopen onder. De wateroverlast leidt tot schade aan opstal en inboedel. De schade aan met name cultuurhistorische objecten is groot. Onder andere het Science Park in Amsterdam wordt getroffen door het noodweer. Het wetenschapspark neemt een belangrijke positie in op het gebied van natuurwetenschappelijk onderzoek, ICT en Life Sciences. Alle bètafaculteiten van de Universiteit van Amsterdam, grote onderzoeksinstituten en SARA reken- en netwerkdiensten zijn gevestigd in het Science Park. ICT-systemen in het Science Park worden bedreigd door het water. Bedrijven en winkels in het getroffen gebied sluiten tijdelijk hun deuren en het tramverkeer heeft uitval. De economische schade bestaat daarnaast ook uit imagoschade. De beelden van wateroverlast in de regio trekt (inter)nationale media-aandacht.

Daarnaast heeft de waterschade kortsluiting in middenspanninghuisjes tot gevolg. Gevolg hiervan is stroomuitval in bepaalde delen in de regio, zelfs in 'droog' gebied. Er wordt een groot beroep gedaan op de waterschappen, om met hun noodpompinstallaties ondergelopen polderdelen watervrij te krijgen. Bij de hulpverleningsdiensten komen in korte tijd honderden meldingen binnen, onder andere bij de brandweer om ondergelopen kelders leeg te pompen. Tientallen ouderen, kinderen en mensen die om andere redenen moeilijk zelf naar een veilig plek kunnen verplaatsen worden naar opvanglocaties gebracht.

Doordat sprake is van extreme neerslag gecombineerd met een maalstop houdt de overlast enkele dagen aan. Op sommige plekken is het water na twee dagen weg, maar op veel plekken duurt het een week totdat gestart wordt met de herstelwerkzaamheden [herstel (water)infrastructuur, stroomvoorziening, schoonmaakwerkzaamheden van zowel particuliere als openbare ruimte]. De extreme neerslag heeft enige mate van maatschappelijke ontwrichting tot gevolg. De dagelijkse gang van zaken wordt abrupt verstoord. De overlast houdt enkele dagen aan, doordat het wegwerken van het overtollige water slechts langzaam mogelijk is. Pas na een week wordt het normale leven weer opgepakt en is de schade voor gedupeerden in de volle omvang zichtbaar. Ook psychologisch heeft het incident invloed op veel mensen. Voor sommigen zullen de kosten van de schade gedekt worden door de opstal- en inboedelverzekering, voor anderen niet. Het is nu al duidelijk dat het voor mensen in financieel kwetsbare posities een lange tijd gaat duren voordat het herstelproces is afgesloten. De GGD krijgt vragen van bezorgde burgers over mogelijke gevaarlijke stoffen in het water/het slib. Pas na enkele maanden zullen de herstelwerkzaamheden volledig afgerond.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Indien sprake is van een scenario wateroverlast is het aantal slachtoffers wegens de geringe waterdiepte nihil. Aangezien het gehele oostelijke deel van de regio getroffen wordt door wateroverlast is het aantal betrokkenen en getroffenen groot. Met name mensen in kwetsbare posities (ouderen, mindervaliden en chronisch zieken) worden getroffen door wateroverlast. Zij kunnen zich moeilijker buitenshuis begeven en zijn

in sommige gevallen afhankelijk van medische thuiszorg (beademingsapparatuur, spoelingapparatuur). Ook mensen van buiten VrAA (met bestemming VrAA) raken betrokken omdat de regio moeilijk bereikbaar is. Tevens lopen toeleverende en afnemende bedrijven buiten het ondergelopen gebied schade op. Zij kunnen niet bevoorraden of bevoorraad worden.

Wateroverlast als gevolg van extreme neerslag		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,052	Beperkt
Doden	0,011	Beperkt
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,042	Ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,129	Zeer ernstig
Kosten	0,269	Zeer ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,098	Ernstig
Verstoring van het dagelijks leven	0,149	Zeer ernstig
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,104	Ernstig
Sociaal psychologische impact	0,258	Zeer ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,064	Ernstig
Impact totaal	**0,117**	**Zeer ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Waarschijnlijk**

De wateroverlast in Limburg in 2021 en andere incidenten naar aanleiding van extreme neerslag in de afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt dat het incidenttype wateroverlast als gevolg van extreme neerslag een forse impact kan hebben. De gevolgen van extreme neerslag kunnen per locatie verschillen. De kosten kunnen ernstig zijn als gevolg van bijvoorbeeld het overstromen van woningen en kelders, het verlies van oogst in het landelijke gebied of het uitvallen van transport- en vitale infrastructuur zoals metrostations of elektriciteit. Dit soort gevolgen hebben invloed op een verstoring van het dagelijkse leven, onder andere omdat grote groepen inwoners geraakt kunnen worden. Afhankelijk van het getroffen gebied zullen mensen tijdelijk hun huizen moeten verlaten, is evacuatie van diverse groepen door de hulpdiensten noodzakelijk en de sociaal psychologische impact zal groot zijn. Uiteindelijk is nog onvoldoende zicht op alle effecten en keteneffecten van dit incidenttype en kan de impact mogelijkerwijze nog veel groter zijn.

De KNMI-klimaatscenario's onderstrepen dat dit incidenttype steeds vaker voor kan komen en de ervaringen van de afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt hoe realistisch het scenario is. De kans is waarschijnlijk, dus meerdere keren per tien jaar.

7.6 Scenario 6 – Grote brand in object met kwetsbare doelgroep

Afbakening scenario

Omvang: Grote brand in wooncomplex voor senioren

Locatie: Amstelveen

Periode van het jaar/dag: Zondagnacht

Referentie worst case: Bij een brand in Nijmegen in 2014 overlijden uiteindelijk 5 bewoners als gevolg van een brand in een cafetaria onder het wooncomplex. In 2022 brak er brand in het verzorging-, verpleging- en revalidatiecentrum Eduard Douwes Dekker in Amsterdam-Noord. Deze brand had tot gevolg dat er 88 personen, waarvan 63 dementerende ouderen opgevangen moesten worden in het tegenovergelegen schoolgebouw.

Referentie dagelijkse zorg: Kleine brand in woonhuis

Context
Sinds enkele jaren is het gebruikelijk dat senioren langer thuis blijven wonen. Zorg wordt thuis veelal door de thuiszorg geleverd en er is geen 24 uurs begeleiding meer. Wanneer senioren in enige mate voor zichzelf kunnen zorgen, betekent dat niet dat zij in het geval van een calamiteit volledig zelfredzaam zijn. Daarnaast betekent de transitie van bejaardentehuizen naar wooncomplexen dat voor deze objecten minder strenge preventieve eisen gelden. De kans op escalatie van een brand is daarmee groter, waarbij voornamelijk de rookverspreiding met de vluchtmogelijkheden en het vluchtgedrag hier een bijdrage aan leveren.

Mogelijke oorzaken/triggers
- Onachtzaamheid met vuur, menselijk handelen
- Roken
- Technisch mankement in elektrische apparaten

Incidentverloop
In de nacht van zaterdag op zondag krijgt de meldkamer een brandmelding vanuit een wooncomplex in Amstelveen. In dit voormalige bejaardentehuis zijn 76 woningen gevestigd waar in totaal 108 oudere bewoners wonen. De leeftijden van de bewoners variëren van 65 tot 95 jaar. In één van de woningen is brand uitgebroken. De bewoner is een fervent poppenverzamelaar. De hoge vuurbelasting maakt dat de brand snel om zich heen grijpt. De bewoner is niet in staat om zelfstandig te vluchten.

Na enige tijd wordt de brand ontdekt door een buurman. Bij het openen van deur slaan de vlammen uit de woning en vlucht de buurman naar buiten en belt de brandweer. Doordat de deur blijft openstaan verspreidt rook en hitte door de gang. Omdat branddeuren zijn verwijderd voor de toegankelijkheid met rollators verspreidt de brand zich ook naar andere delen. Door het gegil en lawaai worden ook andere bewoners wakker, maar zij kunnen vanwege de rook niet door de gang vluchten. De brandweer komt ter plaatse en gaat op zoek naar de brand. Er is een begeleider aanwezig bij de receptie maar die geeft aan dat ze niet op de gang kan komen. De brandweer schaalt op in verband met de ontruiming en zet een bluspoging in. De brand wordt relatief snel geblust, maar het blijkt dat drie verdiepingen onder de rook hebben gestaan. Ondertussen zijn additionele eenheden begonnen met reddingen via balkons en wordt het pand systematisch afgezocht. Hierbij worden in de woningen onder de rook bewoners aangetroffen. Bewoners worden tijdelijk opgevangen in de recreatiezaal van het complex die slechts beperkte faciliteiten heeft.

Uiteindelijk kunnen 15 bewoners enige tijd niet terug naar hun woning vanwege rookschade. Zij moeten elders opgevangen worden.

Groepen in een kwetsbare positie en slachtofferbeeld
Zeven bewoners zijn ernstig gewond geraakt door de rookverspreiding. De bewoner van de brandwoning is overleden. 36 bewoners worden door de ambulance nagekeken. Voor opvang moet gezorgd worden, niet iedereen kan naar familie of vrienden. Uiteindelijk overlijden in het ziekenhuis nog twee slachtoffers.

Grote brand in object met kwetsbare doelgroep		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,004	Niet van toepassing
Doden	0,037	Aanzienlijk
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,055	Ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,041	Ernstig
Kosten	0,03	Aanzienlijk

Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,053	Ernstig
Verstoring van het dagelijks leven	0,012	Beperkt
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,018	Aanzienlijk
Sociaal psychologische impact	0,041	Ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,005	Beperkt
Impact totaal	**0,025**	**Aanzienlijk**
Waarschijnlijkheid		**Waarschijnlijk**

De waarschijnlijkheid van een grote brand in een object met kwetsbare doelgroep is waarschijnlijk. Deze waarschijnlijkheid wordt vergroot door het gevolg van overheidsbeleid dat van senioren verwacht langer zelfstandig thuis te wonen. De transitie van verzorgingstehuizen naar wooncomplexen, leidt tot het huisvesten van kwetsbare en verminderd zelfredzamen in panden die hier minder goed geschikt voor zijn, in combinatie met een lagere eis ten aanzien van de geldende brandveiligheidsvoorschriften. De score van de impact wordt voornamelijk bepaald door doden, gewonden en het lichamelijk letsel dat bij dit incident voorkomt. Door de samenstelling van de populatie in dergelijke objecten is de kans op slachtoffers aanzienlijk. Wat uiteindelijk ook resulteert in sociaal psychologische effecten voor andere bewoners en de hele doelgroep in het algemeen.

7.7 Scenario 7 – Grote brand in bijzonder/ hoog gebouw

Afbakening scenario

Omvang: Grote brand in een houtbouw object

Locatie: Amsterdam, Arena Poort

Periode van het jaar/dag: Doordeweekse dag, in de ochtend

Referentie worst case: Op 14 juni 2017 brak er in de Londense wijk Kensington brand uit op een van de benedenverdiepingen van de Grenfelltoren, een woontoren met 24 verdiepingen. Deze brand verspreidde zich zeer snel naar alle hoger gelegen verdiepingen en door het hele gebouw. Ten minste 72 doden en 77 gewonden waren het gevolg. Op 3 juni 2023 woedde er een zeer grote brand in een appartementencomplex aan de Joan Muyskenweg in Amsterdam. Het complex moest worden ontruimd en alle 95 woningen werden onbewoonbaar verklaard.

Referentie dagelijkse zorg: Prullenbakbrand geblust met klein blusmiddel

Context

Met name in Amsterdam is de laatste decennia veel hoogbouw gebouwd, voornamelijk rond Station Amstel (Rembrandttoren en Mondriaantoren, Haut), Sloterdijk en op de Zuidas. In Amsterdam worden meerder bijzondere panden gebouwd o.a op Zeeburgereiland, De Nieuwe Kern, Amstel III en Arena Poort. Deze voldoen weliswaar aan de minimumeisen uit het Bouwbesluit, maar zoeken de randen van de regelgeving op. De regelgeving is eigenlijk niet gemaakt voor dit soort complexe gebouwen. Ook de hulpverlening kan dit restrisico niet (volledig) afdekken. Het blussen van branden op grote hoogte is moeilijk. Het heeft de volgende kenmerken/gevaren:

- Verlies van waterdruk
- Toegankelijkheid voor de hulpdiensten
- Redden van buitenaf niet mogelijk
- Instortingsgevaar (grote valschaduw)
- Mensen die naar verdiepingen boven de brand vluchten

Mogelijke oorzaken/triggers

- Moedwillig
- Technisch mankement

- Menselijk falen

Incidentverloop
Het object is 65 meter hoog (22 etages). De hoofddraagconstructie bestaat uit CLT, dit is kruislings verlijmd hout, en niet voorzien van aanvullende preventieve maatregelen. De muren zijn bekleed en het plafond is van onbeschermd hout. De gevel is voorzien van beplanting. Het object is opgebouwd uit een plint met daarin een basisschool, horeca en kantoren. Boven de plint zijn appartementen gerealiseerd.

Op dinsdagochtend (09:00u) ontstaat de brand in een appartement op de 19e etage door sluiting in een koffiezetapparaat. Een bluspoging van de bewoner is niet effectief en de brand ontwikkelt zich verder in het appartement. Het plafond is onbekleed en brandt na enige tijd mee. De brandweer is gealarmeerd en begint de brand te bestrijden met behulp van de in het gebouw aanwezige stijgleidingen. Door de hoogte is de wateropbrengst beperkt en daardoor onvoldoende om de brand te blussen. De brand wordt uitslaand en slaat via de gevelbeplanting over naar bovengelegen appartementen. De brandweer besluit het volledige object (met 100 woningen, basisschool, horeca en kantoren) te ontruimen. Dit vraagt veel capaciteit van de brandweer. De brandweer slaagt er echter niet in om de brand te bestrijden. Al snel staat de gehele 19e verdieping in brand en is de verdieping niet meer begaanbaar. Door de branduitbreiding naar bovengelegen verdiepingen raken steeds meer appartementen betrokken bij de brand. De brand wordt onbeheersbaar. Er is veel onduidelijkheid over de brandwerendheid en sterkte van de constructie. De brandweer moet zich terugtrekken vanwege instortingsgevaar. Grote rookwolken trekken over het naastgelegen metro- en treinstation.

Vanwege het dreigende instortingsgevaar wordt het hele pand ontruimd. Leerlingen van de basisschool en bewoners worden in eerste instantie in een nabijgelegen hotel opgevangen. Ook wordt opdracht gegeven om het treinverkeer te staken en het metroverkeer stil te leggen. Het station wordt ontruimd net als de omliggende woonwijken. Bewoners van verderop gelegen wijken krijgen het advies deuren en ramen gesloten te houden vanwege de rookontwikkeling. De Gemeenschappelijke Meldkamer krijgt telefoontjes van burgers met vragen over de rook en over eventuele gevaarlijke stoffen en asbest.

De burgemeester geeft samen met de hulpverleningsdisciplines een persconferentie. Er worden voor de gezondheid geen gevaarlijke concentraties gevaarlijke stoffen gemeten. Van asbest is geen sprake. De politie heeft afritten van de A2, A10 en A9 afgesloten om zo de toegang voor de hulpverleners te regelen. De Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio (GHOR) staat stand-by met ambulances.

Uiteindelijk heeft een bewoner rook geïnhaleerd bij de bluspoging, verder zijn er geen gewonden. Een groot deel van het complex gaat verloren. Er wordt nachtopvang geregeld voor de bewoners van de tegenovergelegen wijk; hier maken negen personen gebruik van. De rest heeft zelf opvang gevonden. Een groot aantal woningen is beschadigd door brand en waterschade. Het herstel van de woningen duurt in totaliteit 6 maanden. Ook de school heeft waterschade en er moet voor 3 maanden een andere locatie worden gezocht. Het onderwijs wordt enkele dagen later elders voortgezet. Het metro- en treinstation wordt de volgende dag weer in gebruik genomen evenals de bijbehorende sporen.

Groepen in een kwetsbare positie en slachtofferbeeld
Er vallen geen doden of gewonden. Wel hebben circa 100 mensen de nacht elders moeten doorbrengen. Door waterschade moet de basisschool 3 maanden verhuizen naar een andere locatie.

Grote brand in bijzonder hoge gebouwen		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,004	Niet van toepassing
Doden	0,011	Beperkt
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,039	Ernstig

Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,039	Ernstig
Kosten	0,079	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,005	Beperkt
Verstoring van het dagelijks leven	0,028	Aanzienlijk
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,026	Aanzienlijk
Sociaal psychologische impact	0,032	Aanzienlijk
Aantasting cultureel erfgoed	0,005	Beperkt
Impact totaal	**0,027**	**Aanzienlijk**
Waarschijnlijkheid		**Waarschijnlijk**

De afgelopen periode is er in de regio veel hoogbouw bijgekomen en de komende jaren zal deze trend zich voortzetten. Vanaf 2025 is de woningbouwproductie in de Metropoolregio Amsterdam van hout en andere biobased materialen. Dit betekent dat ook de draagconstructie van hoogbouw objecten in hout wordt gerealiseerd. De regelgeving is nog niet geactualiseerd op deze ontwikkelingen. De (brand)veiligheidsmaatregelen, die gelden voor de verschillende hoogte, ondersteunen bij het minimaliseren van de impact. Echter de geldende maatregelen verschillen aanzienlijk per categorie. Bij hoge gebouwen tijdens incident is er veel capaciteit nodig om het te kunnen beheersen. Door veranderend materiaal gebruik kan het benodigde bluswater aanzienlijk toenemen. Het op hoogte krijgen van voldoende bluswater is al een uitdaging voor de brandweer. Daarnaast heeft een incident een grote impact op de samenleving, de sociaal psychologische en kosten impact. De waarschijnlijkheid is door de experts gescoord op waarschijnlijk.

7.8 Scenario 8 – Grote brand in ondergrondse bebouwing

Afbakening scenario

Omvang: Grote brand in ondergrondse parkeergarage

Locatie: Parkeergarage onder woningen Amsterdam

Periode van het jaar/dag: December

Referentie worst case: Instorting pand en met dodelijke slachtoffers. Op 3 juli 2020 vindt er een brand plaats in de Singelgarage in Alkmaar. 160 autobezitters zijn gedupeerd en het heeft veel impact op de constructie.

Referentie dagelijkse zorg: Kleine brand met een handblusser geblust

Context

In de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland is een groot aantal ondergrondse objecten zoals parkeergarages, metrostations, tunnels en kelders. Vanwege verdichting zijn de bouwkavels klein waardoor in- en uitritten van parkeergarages worden vervangen door autoliften. Dit maakt toetreding voor de brandweer complex. Rook en warmte kunnen hierdoor ook niet de parkeergarage uit.

Het verkennen en benaderen van ondergrondse brandhaarden is lastig. Dit komt omdat ondergrondse branden vaak gepaard gaan met sterke rookontwikkeling en slecht zicht. Daarnaast zijn de ondergrondse ruimtes vaak erg complex en zijn toegangswegen beperkt voor verkenning en aanval.

In een scenario met een grote brand in een dergelijk ondergronds object zal de brandweer eerder genoodzaakt zijn zich te richten op de omgeving en bovenliggende bebouwing. En onvoldoende in staat zijn om de brand aan te pakken. Een uitbrand-scenario is realistisch met als mogelijk gevolg de sloop van een nieuwbouw-object.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Moedwillig
  - Technisch defect

- Bijvoorbeeld laden elektrische voertuigen

Incidentverloop
In een parkeergarage onder een woningenblok breekt 's morgens om 08.00 uur brand uit in een elektrische auto. De parkeergarage loopt onder het gehele blok door en ligt één verdieping onder het maaiveldniveau. De totale lengte van het blok bedraagt ongeveer 180 meter en de breedte ongeveer 20 meter. Het blok bestaat onder andere uit appartementen, een peuterspeelzaal en een woongroep voor doven en slechthorenden. Het is een koude decemberdag met sneeuw en ijzel.

Zowel aan de voor- als aan de achterzijde is er sprake van enorme rookontwikkeling. Brandweereenheden die als eerste ter plaatse zijn horen knallen en vermoeden een vuurwerkopslag. In de beginfase ligt de prioriteit bij ontruimen en wordt er geen inzet gedaan op de brand. Tientallen bovengelegen woningen worden ontruimd. Rook verspreidt zich door het trappenhuis, vluchtwegen en woningen. Bevolkingszorg regelt GVB-bussen en opvang in Sporthal Zeeburg. Ongeveer 75 bewoners worden opgevangen. Uit voorzorg worden er ambulances gevraagd. Een nabijgelegen winkelcentrum en twee afritten van de ringweg worden afgezet.

Nadat voldoende brandweereenheden ter plaatse zijn, wordt ingezet op het bestrijden van de brand. Bij de meldkamer brandweer is niets bekend over vuurwerkopslag. In de parkeergarage zijn ventilatoren en een rook-warmte afvoer aanwezig. Deze zijn echter niet in staat om in de parkeergarage voldoende zicht te creëren. De afgezogen rook vormt grote rookkolommen aan de achterzijde van het blok. Uiteindelijk worden twee brandende auto's en een motor geblust. De constructie is behoorlijk aangetast (bewapening ligt bloot en er zitten scheuren in het beton). Bij vier woningen boven de brandhaard zitten scheuren in de muren. Een aantal woningen wordt gestut. In de garage is de waterleiding, stadsverwarming, riolering en elektra beschadigd. Bouw en Woning Toezicht (BWT) en Salvage inspecteren de staat van de woningen, deze is in orde. Aangezien de nutsvoorzieningen niet beschikbaar zijn, moeten de bewoners van de woningen elders overnachten. Er wordt overnachting in een hotel geregeld; hiervan maken negen mensen gebruik. De overige mensen slapen bij familie of vrienden. Na twee dagen kunnen de mensen weer terug naar hun woningen.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Er vallen geen doden of gewonden. Wel moeten 75 mensen de bovengelegen woningen en het wooncentrum tijdelijk verlaten. Negen mensen brengen twee nachten in een hotel door, de overige bij familie en vrienden.

Grote brand in ondergrondse bebouwing		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,002	Niet van toepassing
Doden	0,005	Beperkt
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,007	Beperkt
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,016	Aanzienlijk
Kosten	0,041	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,007	Beperkt
Verstoring van het dagelijks leven	0,012	Beperkt
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,009	Beperkt
Sociaal psychologische impact	0,018	Aanzienlijk
Aantasting cultureel erfgoed	0,004	Niet van toepassing
Impact totaal	**0,012**	**Beperkt**
Waarschijnlijkheid		**Mogelijk / waarschijnlijk**

De toepassing van ondergrondse bebouwing is flink toegenomen en zal alleen maar toe nemen, met name voor vervoer en parkeergarages. De experts scoren het incident dan ook als een mogelijk/waarschijnlijk incident. Door de beperkte beschikbare ruimte en verdichting zal in de toekomst de toepassing van een autolift in parkeergarages toenemen. Inschatting is dat dit de incidentbestrijding bemoeilijkt door extra opbouw van rook en hitte en moeilijke toegang voor de incidentbestrijding. De combinatie met alternatieve energie aangedreven voertuigen is een mogelijk (nieuw) risico. Zowel de voertuigen, als de oplaadpunten en bij de brand vrijkomende rook, het benodigde bluswater en andere bestrijdingstechnieken vormt een extra risico. De impact op het slachtofferbeeld wordt laag gescoord omdat de aanwezigen in deze objecten alert zijn. De impact van de rookverspreiding in eventueel boven- en naastgelegen objecten en kosten voor herstel zijn aanzienlijk.

7.9 Scenario 9 – Instorting/ verzakking

Afbakening scenario

Omvang: instorting gebouw door gasexplosie

Locatie: Gebouw met drie lagen woningen en een kinderdagverblijf

Periode van het jaar/dag: Dinsdagochtend

Referentie worst case: In Gellingen (België) in 2004 wordt een 70 bar gasleiding geraakt bij werkzaamheden. Bij de explosie worden bedrijven en woningen vernietigd en komen 24 mensen om het leven. Op 14 augustus 2018 stortte de brug Ponte Morandi (ook bekend als Polceveraviaduct) in de Italiaanse havenstad Genua voor een groot deel in. Dat kostte 43 mensen hun leven. In 2009 vindt in Keulen een instorting plaats bij het aanleggen van een metro. Het kostte twee mensen het leven en richtte meer dan een miljard euro schade aan. Instorting bij werkzaamheden metro Keulen. Een kade op de hoek van de Grimburgwal en de Oudezijds Voorburgwal in Amsterdam stort op 1 september 2020 voor een deel in. Op 21 april 2022 vonden er twee gasexplosies plaats in een flat in Bilthoven waardoor een deel van de gevel en vloeren zijn weggeslagen. Bij de tweede explosie raakte vier brandweermensen gewond.

Referentie dagelijkse zorg: Graafwerkzaamheden zorgen voor een kleine lekkage

Context

Grote drukte boven de grond met bouwen en verbouwen betekent vaak ook drukte onder de grond. Ondanks Kabel en Leiding Informatie Centrum (KLIC) systemen, waarmee aannemers kunnen zien waar kabels en leidingen onder de grond liggen gaat het weleens mis en worden gasleidingen geraakt. Als er niet direct gas geroken wordt, wordt niet altijd ingegrepen door het gasbedrijf en de brandweer.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Graafwerkzaamheden
- Langdurige trillingen
- Verouderde leidingen of koppelingen

Incidentverloop

Op dinsdagochtend wordt gewerkt in de grond in een straat in Amsterdam-West om de riolering te vernieuwen en glasvezelkabels aan te leggen. Bij de graafwerkzaamheden wordt een gasleiding geraakt. Omdat de beschadiging beperkt lijkt, wordt er doorgewerkt. In een ander deel van de pijp onder een huis is de leiding echter gescheurd. Ongemerkt verspreidt het gas zich in een souterrain dat niet bewoond wordt.

Na enige tijd komt een van de bewoners thuis en merkt een gaslucht op. De brandweer wordt gebeld en is onderweg. De bewoner gaat op zoek naar de bron en opent de deur van het souterrain. De toevoeging van zuurstof en elektrostatische ontlading (schok/ vonk) zorgen voor een optimale mengverhouding van het gas en zuurstof en doen het opgehoopte gas exploderen.

Een enorme klap is het gevolg. De voor- en achterkant van het pand en een deel van het trappenhuis wordt weggeslagen. Er breekt brand uit. Bij de meldkamer komen meldingen van een explosie binnen van werklieden. De al aanrijdende brandweer schaalt direct op naar GRIP 1 en vraagt bouwconstructeurs ter plaatse. De reddingsacties worden bemoeilijkt door de bouwwerkzaamheden waardoor de straat open ligt.

Omliggende woningen en bedrijven, waaronder een kinderdagverblijf met 3 leidsters en 9 baby's worden ontruimd en in de buurt opgevangen. De constructie van het gebouw is ernstig aangetast waardoor de brandweer het object niet kan betreden. Van buitenaf wordt met een redvoertuig een bewoner van de 2e etage gered die lichtgewond is geraakt. De bewoner die de gaslucht heeft gemeld wordt vermist.

Na twee uur stort het complex in omdat de beschadigde constructie het gewicht van de bovenliggende etages niet langer kan houden. Omdat hiermee rekening mee wordt gehouden raken er geen mensen gewond. Hierna wordt begonnen met opruimwerkzaamheden. De straat zit nog enige tijd nog zonder gas omdat de leiding eerst gerepareerd moet worden.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Bij het incident raken twee mensen gewond omdat het overdag is en mensen aan het werk zijn. Eén persoon overlijdt. Bewoners kunnen langere tijd niet naar hun huis terug.

Instorting/ verzakking		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,002	Niet van toepassing
Doden	0,021	Aanzienlijk
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,029	Aanzienlijk
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,045	Ernstig
Kosten	0,045	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,002	Niet van toepassing
Verstoring van het dagelijks leven	0,01	Beperkt
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,012	Beperkt
Sociaal psychologische impact	0,014	Aanzienlijk
Aantasting cultureel erfgoed	0,012	Beperkt
Impact totaal	**0,019**	**Aanzienlijk**
Waarschijnlijkheid		**Mogelijk/waarschijnlijk**

De waarschijnlijkheid van dit incident scoort mogelijk. Oudere constructies hebben meerdere gebreken door het verstrijken van tijd. Dat dit niet allemaal meer te ondervangen is, is de afgelopen periode in onze regio gebleken. Ook de toename van bodemgebruik en werkzaamheden in de openbare ruimte maakt een explosie na werkzaamheden realistisch. De impactscore wordt met name veroorzaakt door het lichamelijk lijden en de kosten, van dit beschreven scenario. Het raakt een grote groep in de samenleving, het verstoort het dagelijks leven. Het vertrouwen in de overheid, vanwege de verantwoordelijkheid voor een veilige leefomgeving, kan geschaad worden.

7.10 Scenario 10 – Incident brandbare/ explosieve stoffen vervoer op water

Afbakening scenario
Omvang: Bij het verladen van benzine naar een tanker in de Jan van Riebeekhaven ontstaat een explosie. Hierdoor wordt een deel van de tanker vernielt en ontstaat grote brand met een grote rookontwikkeling.

Locatie: Jan van Riebeekhaven, Amsterdam Westpoort

Periode van het jaar/dag: September

Referentie worst case: In 2011 ontploft een tanker geladen met 900.00 liter benzine in de Duitse haven van Lingen. Het schip zonk en grote hoeveelheden benzine stroomde uit het vaartuig. Het duurde enige tijd voordat de brandweer de vlammenzee onder controle had. Aanvankelijk werden twee mensen vermist, maar die zijn later weer teruggevonden.

Referentie dagelijkse zorg: Gekantelde tankwagen, waarbij geen lekkage in de wand van de tankwagen ontstaat. Het incident zorgt wel voor hinder, omdat de weg afgesloten wordt.

Context

De haven van Amsterdam is de grootste benzinehaven ter wereld. De benzine wordt aangevoerd over het Noordzeekanaal via tankerschepen. Per jaar doen veel schepen geladen met benzine de haven van Amsterdam aan.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Menselijk handelen
- Technisch falen
- Moedwillige handelen (terrorisme)
- Aanvaring met overig scheepsverkeer

Incidentverloop

Een binnenvaartschip geladen met 8.000 ton benzine ligt in de Jan van Riebeekhaven aan de steiger bij een olieopslagbedrijf. Nadat het laden voltooid is, gaat er iets mis en ontstaat er op het dek van het vaartuig een zware explosie. Hierbij wordt leidingwerk gevuld met benzine op het dek vernield en komt een grote hoeveelheid benzine vrij die in brand vliegt.

De bemanning verlaat het schip en het bedrijf zet een eerste blussing in ter bescherming van de pier met behulp van de bedrijfsbrandweer. Gealarmeerde brandweer en Dienst Havenmeester van Port of Amsterdam schalen groot op om de brand te blussen. Hierbij wordt schuim en water gebruikt. Na enige tijd blussing begint het vaartuig lager te liggen omdat veel bluswater benedendeks terecht komt. Daarnaast stroomt brandende benzine de haven in, waardoor het schip moeilijk bereikbaar is vanaf de waterkant voor de hulpdiensten.

De brand leidt tot een grote hitte en een grote rookwolk, die als gevolg van de windrichting over het Noordzeekanaalgebied en de A10 drijft. Het scheepvaartverkeer over het Noordzeekanaal wordt stilgelegd, net als het verkeer over de snelweg. Hierdoor ontstaat een verkeersopstopping omdat al het autoverkeer in de spits over de oostelijke kant van de A10 wordt omgeleid. De brandweer laat bedrijven in de buurt ontruimen en zet het waarschuwingsmiddel NL Alert in om mensen in de buurt te waarschuwen en hen aan te sporen om naar binnen te gaan.

De brandstoftanks van het schip zijn echter niet betrokken, waardoor de brand relatief beperkt blijft. Als de resterende benzine in het leidingenstelsel en op het water zijn uitgebrand, wordt de brand snel minder en kan de brandweer de secundaire branden op het schip blussen. Het duurt nog de hele dag voordat de brand definitief geblust is en vaar- en autoverkeer weer hervat kan worden. De Jan van Riebeekhaven blijft nog enkele dagen beperkt bereikbaar als gevolg van opruimwerkzaamheden.

De spectaculaire beelden van het brandende schip en de grote rookwolk leiden tot veel media-aandacht.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld

Het slachtoffer beeld blijft beperkt. Enkele opvarenden van het vrachtschip raken lichtgewond omdat zij rook inademen. De economische schade is door het stremmen van het weg- en vaarverkeer echter aanzienlijk.

Incident brandbare/ explosieve stoffen vervoer op water		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,048	Ernstig
Doden	0,052	Ernstig
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,045	Ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,01	Beperkt
Kosten	0,117	Zeer ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,037	Aanzienlijk
Verstoring van het dagelijks leven	0,019	Aanzienlijk
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,015	Aanzienlijk
Sociaal psychologische impact	0,014	Aanzienlijk
Aantasting cultureel erfgoed	0,004	Beperkt
Impact totaal	**0,036**	**Aanzienlijk**
Waarschijnlijkheid		**Onwaarschijnlijk**

Het incident brandbare/ explosieve stoffen vervoer op water is een incident dat de kans onwaarschijnlijk heeft gekregen van de experts. Als het zich voor doet zijn voornamelijk de kosten, de gewonden, de doden de impactcriteria waardoor het een aanzienlijk incident wordt.

7.11 Scenario 11 – Incident brandbare/ explosieve stoffen, vervoer spoor

Afbakening scenario

Omvang: Als gevolg van een ontsporing van een tankwagon met LPG, ontstaat een lek in de wand van een tankwagon. Uit het lek stroomt LPG. De plas ontsteekt en zorgt voor meer hitte. Hierdoor wordt een andere tankwagon aangestraald. De tankwagon ontploft waardoor een groot gebied wordt geraakt.

Locatie: Nabij station Diemen-Zuid

Periode van het jaar/dag: Avond

Referentie worst case: Door een ontsporing ontploft een tankwagon gevuld met LPG, die net het station van Viareggio in Italië binnen rijdt. Hierbij komen meer dan dertig mensen om het leven en raken 17 personen gewond, van wie vier ernstig (juni 2009). In 2018 in Noord-Italië op een verkeersknooppunt in Bologna is een tankwagen gebotst op stilstaande vrachtwagen waarna de tankwagen met LPG ontploft. Dit leidt tot 2 doden en 70 gewonden.

Referentie dagelijkse zorg: Incident met een tankwagon, waarbij geen lekkage in de wand van de tankwagon optreedt

Context

In Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland vindt transport van brandbare/ explosieve stoffen over het spoor plaats. Het traject loopt vanaf Westpoort via Amsterdam CS, Amsterdam Amstel, Amsterdam Zuidoost en Diemen.

De mate van omwonenden en bedrijvigheid is belangrijk voor de impact van een dergelijk incident.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Verkeersincident op het spoor
- Technisch mankement
- Ten gevolge van corrosie treedt lekkage op (verminderde wanddikte, met name bij de lasnaden)

- Moedwillige verstoring (terreur)

Incidentverloop
Om onduidelijke redenen ontspoort een tankwagon met LPG, nabij station Diemen-Zuid. Door de ontsporing ontstaat een lek in de wand van de tankwagon. Uit het lek stroomt LPG, dat vanwege vonken in brand vliegt. Er ontstaat een flinke plasbrand.

Het treinverkeer wordt direct gestaakt. De brandweer is snel ter plaatse en probeert het vuur te doven. Doordat de wand van de trein beschadigd is, gaat dit niet snel genoeg en zet de brandweer in op een ontruiming. Hierdoor kan de brand zich aanwakkeren. Even later vindt een explosie (BLEVE) plaats. De explosie van de tankwagon veroorzaakt tot op 200 meter van de wagon doden en slachtoffers. De materiële schade als gevolg van de explosie bestaat uit instortingen (als gevolg van de druk) en secundaire branden (hittestraling).

De brandweer heeft ten behoeve van de ontruiming het waarschuwings- en alarmeringssysteem en NL Alert geactiveerd. Men adviseert de bewoners van de nabijgelegen woningen naar binnen te gaan, ramen te openen en gordijnen te sluiten. Het metroverkeer is gestremd. Omdat de ontruiming van het gebied al was ingezet, zijn veel mensen naar binnen gegaan. Zo was het station Diemen-Zuid al ontruimd.

De hulpverlening concentreert zich na de explosie op het redden van mensen en het blussen van de brand. Snel optreden leidt ertoe dat er geen verdere explosies van tankwagons volgen. Slachtoffers worden naar het ziekenhuis gebracht en niet gewonde omwonenden in de buurt opgevangen. Het incident zorgt in de dagen na het voorval voor maatschappelijke onrust in het gehele land. Bewoners langs een spoortraject, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt, voelen zich onveilig. In de lokale en regionale media is ook veel aandacht voor het incident. De weken na het incident staan in het teken van de wederopbouw van de omgeving en communicatie richting de samenleving. Het treinverkeer ondervindt nog veel last.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Er vallen 15 doden en 120 gewonden. Vanwege het incident en de locatie is het slachtofferbeeld groot, maar had veel groter kunnen zijn als de bevolking niet snel gealarmeerd was.

Incident brandbare/ explosieve stoffen, vervoer spoor		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,075	Ernstig
Doden	0,148	Zeer ernstig
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,181	Zeer ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,032	Aanzienlijk
Kosten	0,235	Zeer ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,07	Beperkt
Verstoring van het dagelijks leven	0,099	Ernstig
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,047	Ernstig
Sociaal psychologische impact	0,103	Ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,005	Beperkt
Impact totaal	**0,099**	**Ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Zeer onwaarschijnlijk / onwaarschijnlijk**

De kans op een incident op het spoor waarbij LPG vrijkomt wordt door de experts gescoord als zeer onwaarschijnlijk. Berekeningen uit het scenarioboek (www/scenarioboekev.nl; kaarten spoor-LPG, Bleve) geven de mogelijkheid om een waarde voor de waarschijnlijkheid uit te rekenen. Deze waarde komt overeen

met (zeer) onwaarschijnlijk. Als het incident zich voor doet zoals beschreven heeft het een hoog sociaal psychologische impact. Ook de gewonden, de doden en de kosten lopen hoog op. Dit incident scoort hoog in de categorie ernstig op de impact.

7.12 Scenario 12 – Incident brandbare/ explosieve stoffen, stationaire inrichting

Afbakening scenario

Omvang: Bij een grootschalige opslagtank met benzine komt het floatingroof scheef te hangen. De benzine ontsteekt, waardoor een full surface brand ontstaat.

Locatie: Westelijk Havengebied, Amsterdam

Periode van het jaar/dag: Najaar

Referentie worst case: Op 11 december 2005 vliegt in Buncefield (Engeland) 250.000 liter vrijgekomen petroleum in brand, waardoor een explosie ontstaat. De explosie met een kracht van 2.4 op de schaal van Richter, is de grootste explosie in vredestijd in Europa en wordt in België en Frankrijk gehoord. Er vallen 43 gewonden en 2.000 mensen moesten hun huizen verlaten. Alleen het feit dat de explosie op zondagochtend plaats vond verhinderde dat er meer doden en gewonden vallen. Op 4 augustus 2020 vond er een grote explosie plaats in de haven van Beiroet, de hoofdstad van Libanon. De explosie veroorzaakte een ramp die minstens 190 doden en ruim 6.500 gewonden eiste en grootschalige schade door de hele stad aanrichtte.

Referentie dagelijkse zorg: Lekkage van een brandbare/explosieve stof, zonder dat brand ontstaat.

Context

De Amsterdamse haven (Westpoort) is de vijfde haven van Europa en de grootste benzinehaven (opslag) ter wereld. In Westpoort bevinden zich veel opslagtanks (onder andere met brandbare vloeistoffen. Een deel van de tanks bevat licht ontvlambare vloeistoffen, zoals benzine. Een brandende tank kan grote gevolgen hebben voor de maatschappij en omgeving. De rookontwikkeling kan gevolgen hebben voor het vaarverkeer over het Noordzeekanaal, het wegverkeer over de A10, het treinverkeer bij Sloterdijk en zelfs het vliegverkeer van en naar Schiphol. Omliggende bedrijven ondervinden hinder van de brand en lijden economische schade.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Menselijke fout (bij laden of lossen)
- Moedwillig handelen (terrorisme)
- Mechanisch falen
- Weeromstandigheden met overvloedige regenval kunnen leiden tot het mogelijk scheef zakken van het dak. Bij een ongeval kunnen de weeromstandigheden (onweer) gevolgen hebben.

Incidentverloop

De opslagtank heeft een diameter van 60 m, een hoogte van 20 m en een inhoud van 45.500 m³. Op het moment van het incident is de tank gevuld met 35.000 m³ benzine. Een floatingroof constructie houdt in dat het dak met de vloeistofspiegel in de tank op een neer gaat. Het voorkomt dat, onder het dak een ruimte met (in dit geval) benzinedamp ontstaat.

Na melding van een incident bij het bedrijf rukt de brandweer uit. Ter plaatse blijkt dat het dak (floatingroof) van opslagtank scheef is komen te hangen. Op het dak van de tankput staat benzine. Vanuit de stad komen meldingen op de meldkamer brandweer binnen van mensen die klagen over een benzinelucht.

De brandweer vreest escalatie van het incident. Er zijn twee scenario's denkbaar:

- Full surface tankbrand (de tank brand aan de bovenkant)
- Tankput brand (de put rondom de tank staat in de brand)

Omliggende bedrijven worden gewaarschuwd. Het bedrijf besluit gecontroleerd de tank leeg te pompen. Risico hiervan is dat het dak gaat schuiven, waardoor de benzinedampen in de tank ontstoken zou kunnen worden

doordat het dak langs de tankwanden schuurt. Een ander risico voor ontsteking is inslag van onweer. Het weerbericht geeft aan dat onweer verwacht wordt. Een inslag nabij leidt tot ontsteking van de benzine in de tankput. Snel staat de hele tank in brand. De rookontwikkeling is enorm en in de wijde omgeving zichtbaar. Op de meldkamers komen Telefoontjes van bezorgde burgers binnen, die aan de horizon een dikke zwarte rookwolk zien. Ook in Zaanstreek-Waterland komen meldingen op de meldkamer binnen. Het incident trekt grote media aandacht van lokale en nationale media. Het vaarverkeer over het Noordzeekanaal wordt stil gelegd.

Via de publiek-private samenwerking AYMA (Amsterdam Ymond Mutual Aid) wordt voldoende schuimvormend middel geregeld, om de benzinebrand te bestrijden. Het duurt echter 4 uur voordat deze middelen inzetbaar zijn. De brandweer zet in op het zolang koelen van de andere opslagtanks, zodat de brand niet overslaat. De brandweer is uiteindelijk tot laat in de avond bezig met het bestrijden van de tankputbrand. Mede doordat de omliggende opslagtanks uitgerust zijn met koeling, weet de brandweer te voorkomen dat de brand overslaat naar andere tanks.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Aangezien het scenario niet tot een worst case scenario escaleert vallen geen gewonden. De economische schade is echter aanzienlijk.

Incident brandbare/ explosieve stoffen, stationaire inrichting		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,03	Aanzienlijk
Doden	0,019	Aanzienlijk
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,017	Aanzienlijk
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,005	Beperkt
Kosten	0,137	Zeer ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,069	Ernstig
Verstoring van het dagelijks leven	0,022	Aanzienlijk
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,012	Aanzienlijk
Sociaal psychologische impact	0,015	Aanzienlijk
Aantasting cultureel erfgoed	0,004	Niet van toepassing
Impact totaal	**0,033**	**Aanzienlijk**
Waarschijnlijkheid		**Mogelijk**

Het incident brandbare/ explosieve stoffen, stationaire inrichting wordt door de experts gescoord als mogelijk, met aanzienlijke impact. Deze impact wordt voornamelijk veroorzaakt door de kosten en de gewonden als gevolg van het incident.

7.13 Scenario 13 – Broei/ brand in bulkopslag

Afbakening scenario
Omvang: Langdurige broei, in twee dagen, in bulkopslag. Grote rookontwikkeling
Locatie: Opslaglocatie cacao Westelijk Havengebied Amsterdam
Periode van het jaar/dag: Voorjaar

Referentie worst case: Zeer grote brand, brandduur langer dan 9 dagen. In een convenant tussen Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en Zaanstreek Waterland is vastgelegd dat een brand niet langer mag duren dan 9 dagen.

Referentie dagelijkse zorg: Kleine brand, met binnen aanval (brandweer) en inzet van eigen bedrijfsmiddelen om te blussen en beheersen

Context

Zowel bij opslag van afvalstoffen bij verwerkers als in de opslag van bijvoorbeeld cacao komt broei en brand voor. Amsterdam is de grootste cacaohaven ter wereld. Jaarlijks wordt er zo'n 600 miljoen kilo cacaobonen per schip aangevoerd, ongeveer een zesde van de wereldwijde cacaoproductie. Cacaobroei en -brand is moeilijk te bestrijden. Veel broei en vervolgens brand, ontstaan door een combinatie van vocht, microbiologische activiteit en thermische isolatie. Het bestrijden van broei in een berg cacaobonen gebeurt vaak door het uitrijden van de bonen. Goed product wordt naar een andere plek in de loods verplaatst, aangetaste bonen worden in een duwbak gestort en afgeblust. Blussen met water wordt zo min mogelijk gedaan omdat de naastgelegen bonen dan onbruikbaar zijn geworden en vanwege het ontstaan van verontreinigd bluswater. Broei en eventueel brand komt in de regio Amsterdam-Amstelland ca. 1 tot 5 keer per jaar voor.

Mogelijke oorzaken/trigger

- Combinatie van vocht, microbiologische activiteit en thermische isolatie
- Opeengehoopte aluminiumfosfide tabletten waar vocht bij komt (bulk in schip)

Incidentverloop

's Morgens wordt broei geconstateerd in een loods in een lading cacaobonen van ongeveer 12.000 ton. Bovenop de berg van 15 meter hoogte is wat lichte rook te zien. In de loods is blauwzuur en koolmonoxide gemeten. Niemand mag zonder ademlucht naar binnen.

Het bestrijden van de broei in de berg cacaobonen gebeurt door het uitrijden van de bonen. Er gaat geruime tijd overheen voordat de shovel ter plaatste is. De broei breidt zich ondertussen uit. De rookontwikkeling is hevig geworden. Uit de omgeving zijn inmiddels al enige stankklachten binnengekomen.

De loods wordt langzaam geventileerd en wanneer de concentraties blauwzuur en koolmonoxide zijn gedaald tot veilige waarden, worden de cacaobonen uitgereden en in duwbakken gestort. De goede bonen in een grote duwbak en de aangetaste bonen in een kleinere duwbak met een laag water om eventueel brandend materiaal te doven. Het verontreinigde water wordt opgevangen voor zover dat mogelijk is.

De rookontwikkeling wordt in de loop van de dag steeds heviger. Inmiddels zijn bij de gemeente en meldkamer stankklachten binnengekomen. Omdat de verwachting is dat de broei nog lang zal aanhouden, en de enorme hoeveelheid rook voor hinder zorgt, wordt besloten de omliggende bedrijven op het industrieterrein te ontruimen. Het RIVM verricht metingen in de omgeving, en meet geen concentraties die gevaarlijk voor de volksgezondheid zijn.

De berg wordt instabiel. De bonen zakken niet meer netjes uit, maar blijven door samenklontering van het gruis (door vocht) als een 'rots' staan. 's Avonds, na instorten van een stuk van de berg, ontstaat er op verschillende plekken brand. Vlammen komen al gauw tot aan het dak. Tijdens de brand ontwikkelt zich behoorlijk wat rook. Er wordt voor gekozen om de loods gecontroleerd te laten uitbranden. Initiële bluspogingen leiden echter wel tot verontreinigd bluswater. Een gedeelte van de bonen is verbrand. Een ander gedeelte is aangetast en zal worden verkocht als mindere kwaliteit. Meer dan de helft is echter onaangetast. De volgende morgen kunnen de mensen weer terug naar de bedrijven op het industrieterrein.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld

Er vallen geen doden of gewonden. Wel zijn er veel stankklachten binnengekomen bij gemeente en meldkamer. Zo'n kleine honderd mensen hebben tijdelijk de omgeving moeten verlaten. De broei/brand veroorzaakt voornamelijk financiële schade.

Broei/ brand in bulkopslag		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,011	Beperkt
Doden	0,006	Beperkt
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,007	Beperkt
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,005	Beperkt
Kosten	0,054	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,022	Aanzienlijk
Verstoring van het dagelijks leven	0,014	Aanzienlijk
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,007	Beperkt
Sociaal psychologische impact	0,01	Beperkt
Aantasting cultureel erfgoed	0,002	Niet van toepassing
Impact totaal	**0,14**	**Aanzienlijk**
Waarschijnlijkheid		**Zeer waarschijnlijk**

Incident broei/ brand in bulkopslag komt steeds regelmatiger voor. Dit gebeurt ook in het opslaan van producten en grondstoffen die gerecycled worden. Het effect is aanzienlijk, vanwege de kosten en gevaar voor het milieu.

7.14 Scenario 14 – Incident giftige stoffen, vervoer weg

Afbakening scenario

Omvang: Bij een botsing met een tankwagen gevuld met acrylnitril ontstaat een lekkage in de wand van de tankwagen. Uit het lek stroomt acrylnitril.

Locatie: Op de A9, ter hoogte van afslag 5 (Amstelveen)

Periode van het jaar/dag: In de zomer, op een maandag in de ochtendspits.

Referentie worst case: In 1976 verongelukt een vrachtwagen met ammonia (ammoniak opgelost in water, 34 ton) in Houston, VS. De ammonia kwam deels vrij als nevel door het ongeluk. 7 personen kwamen om en 78 personen raakten gewond.

Referentie dagelijkse zorg: Gekantelde tankwagen waarbij geen lekkage in de wand van de tankwagen ontstaat. Het incident zorgt wel voor hinder, omdat de weg afgesloten wordt.

Context

In Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats over snelwegen, die door dichtbebouwde gebieden lopen. Giftige vloeistoffen worden uitsluitend over de A10 vervoerd. Het aantal tankwagen transporten per jaar met een giftige vloeistof is maximaal 400 per jaar.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Menselijk handelen
- Technisch falen
- Extreme weersomstandigheden
- Moedwillige (terreur)

Incidentverloop

Een tankwagen met acrylnitril raakt betrokken bij een ongeluk op de A9, ter hoogte van afslag 5 richting Amstelveen. Als gevolg van het ongeluk ontstaat een scheur in de wand van de tank. Een deel van de inhoud

van de tankwagen stroomt uit, en vormt een plas. De plas dampt uit, en de heersende windrichting voert de damp richting de nabijgelegen wijk ten noorden van de A9 (Goeman Borgesiuslaan, Keucheniuslaan en Meester F.A. van Hallweg). Binnen een straal van 100 meter ervaren mensen hinder en irritatie aan ogen en luchtwegen als gevolg van de damp. Op de meldkamer komen al snel meldingen binnen van buurtbewoners.

De brandweer is snel ter plaatse, en zet in op het dichten van het lek. Uit vrees voor escalatie besluit de brandweer direct het waarschuwings- en alarmeringssysteem te activeren en een NL-Alert te versturen, om mensen in de nabije omgeving te waarschuwen. Bestuurders van auto's nabij het ongeval moeten hun voertuig verlaten en worden tijdelijk opgevangen in de omgeving. Het risico bestaat dat de hele inhoud van de tankwagen wegstroomt. In een dergelijke situatie ontstaat een effectgebied tot 800 meter, waarbinnen doden en gewonden vallen. De hulpdiensten communiceren dat mensen naar binnen moeten gaan, en ramen en deuren moeten sluiten. De A9 wordt direct afgesloten en verkeer wordt omgeleid.

De brandweer stelt waterschermen op om de plas in te dammen. Vervolgens wordt de plas af gedekt. Na anderhalf uur heeft de brandweer het incident onder controle. Het lek is gedicht, en de brandweer is erin geslaagd om de plas in te dammen en af te dekken. Hierdoor is niet langer sprake van uitdamp van de giftige stof. Een bergingsbedrijf gaat vervolgens aan de slag met het leegpompen van de tank. Daarna wordt de tankwagen van de weg getakeld. Tegen het eind van de middag is de weg weer vrij voor verkeer.

Het incident veroorzaakt maatschappelijke onrust. Buurtbewoners voelen zich onveilig langs de A9, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. In de lokale en regionale media is ook veel aandacht voor het incident.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Doordat het scenario niet escaleert blijft de overlast door het vrijkomen van acrylnitril beperkt tot irritatie aan ogen en luchtwegen, waaronder enkele hulpverleners die zich zonder adembescherming in de buurt van de tankwagen begeven.

Incident giftige stoffen, vervoer weg		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,055	Ernstig
Doden	0,075	Ernstig
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,07	Ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,052	Ernstig
Kosten	0,067	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,06	Ernstig
Verstoring van het dagelijks leven	0,038	Ernstig
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,027	Aanzienlijk
Sociaal psychologische impact	0,08	Ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,005	Beperkt
Impact totaal	**0,053**	**Ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Onwaarschijnlijk**

De kans op een incident op de weg waarbij een giftige stof vrij komt wordt door de experts gescoord als onwaarschijnlijk. De kans is afhankelijk van de vorm waarin de stof vervoerd wordt (gasvormig, vloeibaar, onder druk, etc.) Berekeningen uit het scenarioboek (www/scenarioboekev.nl; kaarten weg-giftig) geven de mogelijkheid om een waarde voor de waarschijnlijkheid uit te rekenen. Deze waarde komt overeen met onwaarschijnlijk.

De impact van dit scenario is ernstig. Als het incident zich voordoet zoals beschreven heeft het een ernstige sociaal psychologische impact. Ook het aantal doden en gewonden scoort ernstig en de kosten lopen op.

7.15 Scenario 15 – Incident giftige stoffen, stationaire inrichting

Afbakening scenario

Omvang: Vrijkomen van een giftige wolk

Locatie: Industrieel complex in het Westelijk Havengebied

Periode van het jaar/dag: Voorjaar

Referentie worst case: Als gevolg van het vrijkomen van een giftige stof in de stad Bhopal (India) in 1984 komen 2.000 mensen om het leven. Later zullen als gevolg van de ramp nog eens 6.000 mensen overlijden. Naast de hoge slachtoffer aantallen zijn er grote economische en milieuschades.

Referentie dagelijkse zorg: Kleine brand in opslagloods waarbij giftige verbrandingsproducten vrijkomen.

Context

In Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland bevinden zich verschillende bedrijven waarbij na een ongeval een wolk van een giftige stof vrij kan komen. Een giftige wolk kan ontstaan doordat giftige stoffen die worden opgeslagen of gebruikt door een ongeluk vrijkomen of doordat bij een brand giftige stoffen ontstaan. Het merendeel van deze bedrijven bevindt zich in het Westelijk Havengebied. Albemarle en Sonneborn zijn voorbeelden van bedrijven waar grote hoeveelheden giftige stoffen worden opgeslagen en verwerkt. Een brand in een pakket lithiumbatterijen kan ook een giftige wolk veroorzaken en dit soort energieopslagsystemen worden steeds vaker toegepast.

Het vrijkomen van een giftige wolk kan tot op kilometers afstand van de bron slachtoffers maken, bij mensen die in contact komen met de giftige stof. Met name personen die zich buitenshuis bevinden kunnen slachtoffer worden. Gebouwen kunnen enige tijd bescherming bieden, de mate waarin is afhankelijk van de luchtdichtheid van het gebouw. De verspreiding van de giftige wolk is sterk afhankelijk van de weersomstandigheden. Het effect op slachtoffers is afhankelijk van de eigenschappen van de stof. Indien sprake is van het vrijkomen van een toxische wolk is al snel sprakevan een interregionaal incident.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Brand (in combinatie met defecte blusinstallatie)
- Menselijk falen
- Technisch falen
- Moedwillig handelen (terreur)

Incidentverloop

Bij een bedrijf in het havengebied op ongeveer 1 kilometer afstand van een woongebied ontsnapt na een ongeval een grote hoeveelheid zwaveltrioxide uit een tankwagen, opslag of een installatie. De zwaveltrioxide verspreidt zich en vormt een giftige wolk. De kans op een dergelijk scenario is recent verkleind doordat de productie-installatie is aangepast waardoor nagenoeg geen transport van vloeibare zwaveltrioxide meer nodig is. Het is vochtig neutraal weer met een gemiddelde windsnelheid richting het zuiden. De wolk verspreidt zich hierdoor snel met de wind mee en richting een woongebied. Het effectgebied is sterk afhankelijk van de (weers)omstandigheden maar kan onder bepaalde omstandigheden het woongebied bereiken. Zwaveltrioxide is een kleurloze, bijtende vloeistof met een prikkelende geur. Zwaveltrioxide-damp reageert met water uit de lucht en er ontstaat zwavelzuur. Zowel zwaveltrioxide als zwavelzuur hebben een bijtende werking op de ogen, huid en luchtwegen. Inademing van lage concentraties veroorzaakt blijvende longschade. Deze verschijnselen treden vaak pas na enkele uren tot dagen op.

De bedrijfsbrandweer zal snel optreden en de lokale brandweer waarschuwen. Gezien de ernst van de situatie besluit de brandweer het waarschuwings- en alarmeringssysteem te activeren. De hulpdiensten communiceren

dat mensen naar binnen moeten gaan, en deuren en ramen moeten sluiten. De mensen zitten de komende uren veilig binnen, en worden door de rampenzender op de hoogte gehouden. Nadat de brandweer metingen heeft verricht in het effectgebied, kan worden vastgesteld of het gevaar geweken is. In het rampbestrijdingsplan is opgenomen dat de levensbedreigende waarde (LBW) ruim 2 km kan zijn en de alarmeringsgrenswaarde (AGW) ruim 3 km. Het incident trekt grote media-aandacht en zorgt voor maatschappelijke onrust. Bewoners van woonwijken in de omgeving voelen zich onveilig.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Doordat de wolk zich snel verspreidt, worden personen buitenshuis blootgesteld aan de bijtende damp. Zij lopen letsel op en moeten worden behandeld. De wolk kan het woongebied dat op 1 km afstand ligt bereiken. De longschade die door de bijtende werking ontstaat is meestal blijvend. Na blootstelling aan lage concentraties kunnen pas na uren of dagen klachten ontstaan, waardoor ook na enkele dagen slachtoffers nog om medische hulp gaan vragen.

Incident giftige stoffen, stationaire inrichting		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,037	Aanzienlijk
Doden	0,075	Ernstig
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,169	Zeer ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,047	Ernstig
Kosten	0,11	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,056	Ernstig
Verstoring van het dagelijks leven	0,079	Ernstig
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,041	Ernstig
Sociaal psychologische impact	0,119	Zeer ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,006	Beperkt
Impact totaal	**0,074**	**Ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Onwaarschijnlijk**

Het incident met giftige stoffen in een stationaire inrichting wordt binnen de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland als onwaarschijnlijk gescoord door de experts. Mede door de minimale aanwezigheid van deze inrichtingen. Verder worden incidenten voorkomen door onder andere de aanwezigheid van preventieve voorzieningen. Als het incident zoals door de expert gescoord is zich echter voordoet, is de impact op aantal doden en gewonden, kosten en sociaal psychologisch hoog. Gemiddeld scoort het incident ernstig qua impact.

7.16 Scenario 16 – Uitval gasvoorziening

Afbakening scenario
Omvang: Grootschalige uitval gasleverantie

Locatie: Amsterdam Zuidoost, K-buurt

Periode van het jaar/dag: Januari, vrijdagavond

Referentie worst case: Op 15 januari 2015 raakten bij werkzaamheden in Velzen-Noord een gas- en waterleiding beschadigd. 1.227 woningen hadden tot de middag van 21 januari geen gas, centrale verwarming en warm water.

Referentie dagelijkse zorg: Kortstondige uitval gasleverantie na een gaslek.

Context
Warmte is één van de belangrijke pijlers van levensbestaan. Om die reden is een continue gasleverantie van groot belang. De uitval gasvoorziening kan dan ook tot grote maatschappelijke problemen leiden. Zeker omdat – in tegenstelling tot elektriciteitsvoorziening – de knop niet direct omgezet worden als het leveren van gas weer hervat kan worden. De komende jaren zal ook de transitie van het gas naar alternatieve warmtebronnen zoals stadswarmte worden meegenomen. De Veiligheidsregio heeft bij een dergelijk incident een belangrijke coördinerende rol als het gaat om veiligheid.

Mogelijke oorzaken/triggers
- Graafwerkzaamheden
- Falende apparatuur/mechaniek
- Lekkage van naastgelegen waterleiding
- Omvallende bomen door zware storm

Incidentverloop
Op een vrijdagavond in januari valt in een groot deel van de K-buurt in Amsterdam Zuidoost de gasvoorziening uit. Eerder die dag zijn graafwerkzaamheden uitgevoerd, waarbij een gas- en waterleiding zijn geraakt. Hierdoor is modder in het leidingnetwerk gekomen waardoor de gaslevering is uitgevallen. In de K-buurt zijn in ongeveer 4.400 mensen woonachtig in ongeveer 1750 woningen. De buurt is een smeltkroes van culturen. Verder is bekend dat er in de flats in deze buurt een aantal alleenstaande ouderen (80+) woonachtig is. Een aantal van hen beheerst de Nederlandse taal slechts beperkt.

Liander komt ter plaatse. Om het getroffen gebied in kaart te brengen, moeten gaten gegraven worden op diverse punten in de wijk. Zo kan worden bepaald tot hoe ver de modder in de gasleidingen is gestroomd. Dit betekent dat het gasnet drukloos gemaakt wordt door afsluiters in het net dicht te zetten. Hierdoor zullen waakvlammen van CV's en kookpitten van gasfornuizen uit gaan. Daardoor is er geen verwarming, geen warm water en kan er niet gekookt worden. Wanneer het getroffen gebied is vastgesteld, zullen bewoners worden gevraagd om de gashoofdkraan dicht te draaien. Zo wordt voorkomen dat bij het her-aansluiten onbedoeld gas de woning instroomt. Het schoonmaken van de leidingen duurt enkele dagen tot een week, afhankelijk van de omvang van het getroffen gebied. Om na reparatie van het lek de gastoevoer te herstellen moeten alle woningen eerst gecontroleerd worden, vóórdat de gastoevoer in fases weer kan worden hersteld. Hiervoor wordt een plan gemaakt waarbij sleutelmakers, politie en Liander langs gaan. De gemeente geeft een noodverordening af om de toegang van woningen mogelijk te maken.

Tijdens de gasstoring is het leveren van gas niet mogelijk waardoor er geen verwarming is. Veel mensen schakelen over naar elektrische apparaten. Liander geeft dan ook aan dat dit gevolgen heeft voor het elektriciteitsnetwerk in verband met overbelasting. Er wordt gecommuniceerd naar bewoners het energiegebruik zoveel mogelijk te beperken. Uiteindelijk duurt het drie dagen voordat het gas bij alle afnemers er weer op staat. Het herstel wordt gefaseerd uitgevoerd, waardoor sommige afnemers weer sneller gas hebben dan andere. Gedurende de tijd blijft een crisisorganisatie actief die zich vooral richt op communicatie en het welzijn van verminderd zelfredzame personen. Voor bewoners wordt geprobeerd noodverwarming te regelen, maar dat gaat niet eenvoudig. Geprobeerd wordt openbare douche- en kookvoorzieningen te regelen en dekens uit te delen. Mensen proberen op allerlei manieren om warm te blijven. Tijdens de periode ontstaan dan ook in de buurt diverse brandjes en raken een aantal mensen onwel door verhoogde concentraties CO, mede door binnenhuis barbecueën.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Het aantal gewonden bij dit incidentscenario is beperkt. Het blijft bij enkele gewonden die door een poging om warm te blijven een CO-vergiftiging oplopen of rook inademen. Wel is de overlast voor de bewoners en ondernemers groot. Vooral voor ouderen en jonge kinderen is de kou een probleem.

Uitval gasvoorzieningen		

Impact criterium	Gemiddeld Impact criterium Score	Vertaling
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,001	Niet van toepassing
Doden	0,005	Beperkt
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,008	Beperkt
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,051	Ernstig
Kosten	0,021	Aanzienlijk
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,007	Beperkt
Verstoring van het dagelijks leven	0,021	Aanzienlijk
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,008	Beperkt
Sociaal psychologische impact	0,026	Aanzienlijk
Aantasting cultureel erfgoed	0,004	Beperkt
Impact totaal	**0,015**	**Aanzienlijk**
Waarschijnlijkheid		**Mogelijk**

Gasuitval als gevolg van graafschade komt regelmatig voor in Nederland. Meestal is de schade en de gasvoorziening snel hersteld. In dit scenario duurt het herstel van de gasvoorziening drie dagen. De experts scoren de waarschijnlijkheid daarom als mogelijk.

De impact van het scenario is aanzienlijk. Het uitvallen van de verwarming heeft in de winterperiode een grotere impact op het lichamelijk lijden (ontbreken van primaire levensbehoefte) en zal het dagelijks leven verhinderen, maar niet verstoren.

Onderdeel van de energietransitie is het gasloos maken van woningen en het ontmantelen van gasleidingen. Hierdoor zullen waarschijnlijkheid en impact van dit scenario in de toekomst afnemen.

7.17 Scenario 17 – Uitval elektriciteitsvoorziening

Afbakening scenario

Omvang: Grootschalige uitval elektriciteit in meerdere regio's met het brongebied in Diemen.

Locatie: Meerder regio's in de provincie Noord-Holland

Periode van het jaar/dag: Januari, overdag

Referentie worst case: De storing veroorzaakt door een Apache-helikopter die een hoogspanningsmast raakte in de Bommelerwaard uit 2007 duurde drie dagen en raakte duizenden huishoudens zonder stroom. Hetzelfde gebeurt in 2017 in Culemborg, alleen duurde dat 1 avond. In september 2015 valt na wateroverlast de stroomvoorziening uit in een deel van het VUMC. Er wordt besloten om het VUMC te evacueren waardoor meer dan 200 patiënten verplaatst worden naar andere ziekenhuizen of ontslagen worden. In 2016 had een brand in een onderstation in Diemen als gevolg dat 23.000 huishoudens in Amsterdam Zuid-Oost, Diemen en de Ronde Veenen zonder stroom zaten. In 2017 vond een stroomstoring plaats in het 150kV hoogspanningsverdeelstation aan de Hemweg. 360.000 aansluitingen in Amsterdam, Landsmeer, Oostzaan en Zaandam kwamen zonder stroom te zitten en er ontstonden problemen met de bereikbaarheid van 112. Op 9 maart 2018 ontstaat er een explosie en steekvlam door graafwerkzaamheden waarbij een persoon gewond raakt en uiteindelijk 30.000 duizend huishoudens in het centrum en de Pijp zonder stroom komen te zitten.

Referentie dagelijkse zorg: Periodiek valt tijdelijk en in delen van een of meerder wijken de stroom uit, omdat bijvoorbeeld een kabel geraakt wordt bij graafwerkzaamheden.

Context
Volgens Liander gaat het bij storingen waarbij een wat groter gebied geen elektriciteit heeft, vaak om Midden spanningsstoringen. Deze storingen hebben een gemiddelde storingsduur van 2 uur. De oorzaak is vrij divers, maar ruim 30% van de storingen worden veroorzaakt door graafwerkzaamheden. Hoogspanningsstoringen komen minder vaak voor, maar hebben vaak een groter effect.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Component falen
- Slecht weer (bliksem, zwaarte van sneeuw)
- Graafwerkzaamheden
- Brand
- Moedwillig
- Door een van deze oorzaken of een combinatie daarvan, worden niet zelden vitale kabels geraakt of kan een schakelstation het tijdelijk begeven.

Incidentverloop
Op 10 januari om 16.30 uur treedt om onduidelijke redenen tijdens een vorstperiode een storing op bij het hoogspanningsstation in Diemen. Hierdoor valt in een noordelijk deel van de regio de stroom uit. Onder andere het Westelijk Havengebied en Amsterdam Centraal Station vallen onder het gebied wat uitvalt. Maar ook andere regio's in Noord-Holland en Schiphol ervaren last van de stroomstoring. Automatisch start de noodstroomvoorziening op van het BovenIJ ziekenhuis, maar deze hapert om onduidelijke reden. De hulpdiensten zijn snel gearriveerd, maar zijn tevens druk met de grote hulpvraag. Bij de hulpverleningsdiensten komen verschillende hulpvragen binnen zoals meldingen van ongelukken, als gevolg van verkeerslichten die uitgevallen zijn. Veel mensen stranden in de ochtendspits, omdat openbaar vervoer per spoor, tram en metro stilvalt. Daarnaast komen meldingen binnen over mensen die vastzitten in liften. De brand meld- en inbraakinstallaties werken niet meer bij de winkels in het getroffen gebied, en ook betaalautomaten werken niet meer. De politie zet extra in om te surveilleren bij de winkelcentra en de brandweer is extra alert in het betrokken gebied. Vaste en mobiele telefonie raken ontregeld, op kantoor maar ook thuis doen computers en internetverbindingen het niet meer. Ook valt de centrale verwarming uit. Hulpdiensten hebben moeite met prioriteren van incidenten en roepen op om alleen bij grote spoed de hulpdiensten te bellen.

Omdat lantaarnpalen, verkeerslichten en verkeersgeleidingssystemen niet meer werken ontstaan lange files. Deze lossen gedurende de avond langzaam op. Omdat de nacht intreedt neemt de druk op de hulpdiensten wat af. De (sociale) veiligheid komt verder onder druk te staan omdat de (openbare) verlichting en alarmsystemen ook in de avond en begin van de nacht nog niet werken. In het begin van de ochtend komt langzaam de stroom weer terug omdat het netwerk stap voor stap wordt aangeschakeld, het netwerk is echter nog kwetsbaar en kan in het verder herstel nogmaals uitvallen. De financiële schade is echter aanzienlijk.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Bij dit scenario vallen uiteindelijk geen doden en gewonden. Vooral de patiënten in getroffen ziekenhuizen, zorgcentra en thuiswonenden die afhankelijk zijn van medische apparatuur ervaren last van de stroomuitval. Wanneer de bereikbaarheid en beschikbaarheid van het noodnummer 112 in het geding komt, kan dit tot enkele dodelijke slachtoffers leiden. De uitval heeft vooral economische en maatschappelijke gevolgen doordat mobiliteit ernstig beperkt wordt, mensen geen licht en communicatiemiddelen tot de beschikking hebben en geen pinbetalingen kunnen doen.

Uitval elektriciteitsvoorziening		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,006	Beperkt
Doden	0,015	Aanzienlijk
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,021	Aanzienlijk
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,049	Ernstig
Kosten	0,109	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,015	Aanzienlijk
Verstoring van het dagelijks leven	0,101	Ernstig
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,044	Ernstig
Sociaal psychologische impact	0,063	Ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,005	Beperkt
Impact totaal	**0,043**	**Ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Waarschijnlijk**

De impact van het scenario uitval elektriciteitsvoorziening wordt als ernstig gescoord. Deze score is te verklaren door de doden, gewonden en het gevoel van onveiligheid die worden veroorzaakt door het niet beschikbaar hebben van de voorzieningen door het uitval van elektriciteit. Daarnaast zullen de kosten voor de hele samenleving, zowel burgers als bedrijven oplopen. Er is sprake van derving van inkomsten en het dagelijks leven wordt verstoord omdat bijvoorbeeld distributiebedrijven hun planning niet kunnen maken. Uitval van de verwarming is vanwege de energietransitie ook een effect dat meegenomen moet worden in de scoring. Daarnaast komt de aantasting van de positie van het lokale en regionale openbaar bestuur ook onder druk te staan vanwege de ziekenhuizen zonder adequate noodstroomvoorzieningen en de hulpdiensten die minder goed functioneren. De grootste impact wordt veroorzaakt door de opstapeling van keteneffecten. Stroomstoringen komen regelmatig voor. Meestal zijn die binnen enkele uren opgelost. In dit scenario duurt de stroomuitval ruim 12 uur. Daardoor wordt de waarschijnlijkheid van dit incident ingeschat als waarschijnlijk.

7.18 Scenario 18 – Verstoring drinkwatervoorziening

Afbakening scenario

Omvang: 180.000 huishoudens

Locatie: Productielocatie Weesperkarspel

Periode/tijd van het jaar: Eind juli

Referentie worst case: In november 2017 krijgen de ca. 72.000 inwoners van Vlaardingen een kookadvies van waterleidingbedrijf Evides vanwege een besmetting met een E.coli-bacterie. Er ontstond een run op water in flessen bij de supermarkten.

Op 5 juli 2023 geeft PWN een kookadvies af in Zwanenburg in verband met vervuild drinkwater. Storm Poly velde een boom waarvan de wortels een waterleiding meetrokken. Nadat de herstelwerkzaamheden werden bij tientallen huishoudens monsters genomen van het water uit de kraan. Het water bleek geïnfecteerd met onder meer E.coli (poepbacterie) en enterokokken. Het kookadvies heeft voor een aantal huishoudens 23 dagen geduurd.

Op 4 augustus 2023 geeft waterleidingbedrijf Vitens 4.100 huishoudens in Doorn het advies om hun drinkwater te koken voordat ze dit drinken. Het water is besmet door een bacteriologische verontreiniging.

Referentie dagelijkse zorg: Elk drinkwaterbedrijf heeft meerdere keren per jaar te maken met een bacterie in een klein deel van het leidingnet. Een beperkt aantal aansluitingen krijgt dan een kookadvies.

Context
Drinkwater is naast een primaire levensbehoefte voor mens en dier ook van groot belang voor andere doeleinden. Drinkwater wordt onder meer gebruikt voor industriële doeleinden, de productie van goederen, landbouw en als koel- of bluswater. Waternet is in het grootste deel van de regio Amsterdam-Amstelland verantwoordelijk voor de drinkwatervoorziening.

Verstoringen in de drinkwatervoorziening kunnen optreden als gevolg van problemen bij het winnen, zuiveren, opslaan, transporteren en distribueren van het drinkwater. Deze verstoringen kunnen leiden tot zowel kwaliteitsproblemen als leveringsproblemen.

De kans dat er een verstoring in de drinkwatervoorziening optreedt is aanzienlijk. Echter moeten drinkwaterbedrijven als gevolg van de Drinkwaterwet en het Drinkwaterbesluit aan hoge eisen voldoen. Hierdoor is het Nederlandse drinkwatersysteem in hoge mate redundant en is de kans dat een verstoring van de drinkwatervoorziening daadwerkelijk impact heeft op de samenleving bijzonder klein. In uitzonderlijke gevallen kan de impact echter wel degelijk groot zijn. Dit is pas het geval als de verstoring langere tijd duurt en/of een opzettelijke oorzaak heeft. De kosten kunnen dan oplopen, de sociaal-psychologische impact is dan groot en de impact op het dagelijks leven is aanzienlijk.

Actuele en toekomstige ontwikkelingen
De drinkwatervraag zal de komende jaren alleen maar toenemen door een groeiende bevolking en de bouw van vele woningen. Ook de bouw van datacenters en bedrijven die veel koelwater vragen neemt toe. Uitbreiding van de drinkwatervoorziening is dan ook noodzakelijk. Daarnaast hebben we te maken met de gevolgen van klimaatverandering. Storm, hevige regenval, overstromingen kunnen leiden tot het ontwortelen van bomen en het wegspoelen van grond met leidingbreuken tot gevolg. Hitte en droogte kan in extreme gevallen leiden tot kwaliteitsverslechtering of uitval van onze bronnen. De drukte in de ondergrond neemt toe met graafschade tot gevolg. De geopolitieke dreigingen nemen toe waardoor ook de kans op cyberdreigingen toeneemt. Er circuleert veel fake nieuws over het niet veilig zijn van het drinkwater (als gevolg van medicijnresten, pfas, microplastics etc.).

Incidentverloop
Op het laboratorium wordt een microbiologische overschrijding van de wettelijke norm voor het drinkwater geconstateerd op een regulier monster af pompstation Weesperkarspel (WPK). Het monster is 24 uur geleden genomen waardoor het verontreinigde drinkwater reeds gedistribueerd is naar circa 180.000 aansluitingen (huishoudens, organisaties en bedrijven) in het gebied ten oosten van de Amstel (Amsterdam Oost en Zuidoost, Diemen, Ouder-Amstel).

De omvang van de verontreiniging wordt direct onderzocht. De bacterie die in het water wordt aangetroffen blijkt de Escherichia colibacterie te zijn die kan leiden tot maag-darmklachten. Door middel van separatie van het overige drinkwaternet wordt verdere verspreiding van de verontreiniging tegengegaan. Het achterhalen van de bron en het separeren van het net zal enige tijd kosten, waardoor er zeker één tot enkele dagen verontreinigd drinkwater zal worden gedistribueerd. Kwetsbare klanten1 worden geïnformeerd en er wordt een kookadvies afgegeven aan de afnemers in het deel van het drinkwaternet waar het verontreinigd drinkwater is gedistribueerd (ca. 180.000 aansluitingen).

Het drinkwaterbedrijf neemt contact op met de GGD om een inschatting te krijgen van de mate waarin de bacterie ziekmakend is. De GGD meldt dat de Escherichia colibacterie koortsachtige klachten kan veroorzaken en kan leiden tot braken en diarree bij met name ouderen, jonge kinderen en mensen met een verminderde weerstand. Het advies van de GGD is daarom om het water eerst te koken. Escherichia coli heeft een incubatietijd van drie tot vier dagen, waardoor het lang kan duren voordat de klachten merkbaar worden. In overleg met de veiligheidsregio wordt via verschillende (sociale) mediakanalen de getroffen bevolking opgeroepen het water te koken voordat het gedronken wordt of gebruikt wordt om eten te bereiden. Deze oproep gebeurt op wijkniveau en waar mogelijk op straatniveau.

De berichtgeving leidt tot veel onrust en vragen in de maatschappij. Er treden neveneffecten op: mensen gaan water hamsteren in supermarkten, er komen veel vragen bij zorgverleners, mensen voelen zich collectief ziek (psychisch, psychogene groepsziekte). Veel mensen hebben het drinkwater al gebruikt en zijn bang ziek te worden. Ook vrezen ze voor de gezondheid van hun huisdieren. Daarnaast is er veel onduidelijkheid onder de bevolking over de veiligheid van het gebruik van water voor andere doeleinden, zoals douchen en het besproeien van (moes)tuinen. Het drinkwaterbedrijf, huisartsen en de GGD worden overladen met vragen van de bevolking en media. Bij huisartsen melden patiënten zich met klachten die passen bij het ziektebeeld van de aangetroffen bacterie. Het is niet altijd duidelijk of deze klachten daadwerkelijk door de bacterie zijn veroorzaakt of dat deze door een andere oorzaak zijn ontstaan.

Herstelfase

Het drinkwaterbedrijf neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de microbiologische waarden weer binnen de gestelde normen vallen. Nadat de verontreiniging gestopt is, blijft het kookadvies nog een week gelden: in het distributienet zit immers nog verontreinigd drinkwater en pas na verschillende spuiacties en controles door het laboratorium kan het water veilig worden verklaard en het kookadvies worden opgeheven. In uitzonderlijke gevallen kan noodchloor worden ingezet. Anderhalve week na constatering van de verontreiniging wordt het kookadvies opgeheven.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld

Ouderen, kinderen en personen met een kwetsbare gezondheid zijn vatbaarder voor het ziek te worden van bacteriën.

Verstoring drinkwatervoorziening		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,025	Aanzienlijk
Doden	0,014	Aanzienlijk
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,02	Aanzienlijk
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,027	Aanzienlijk
Kosten	0,075	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,007	Beperkt
Verstoring van het dagelijks leven	0,102	Ernstig
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,043	Ernstig
Sociaal psychologische impact	0,065	Ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,005	Beperkt
Impact totaal	**0,038**	**Ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Mogelijk / Waarschijnlijk**

De experts scoren de impact van het scenario verstoring drinkwatervoorziening als aanzienlijk. Dit komt met name door de criteria lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften) en verstoring van het dagelijks leven. In het scenario zijn geen dodelijke slachtoffers te betreuren; wel zal onrust ontstaan doordat veel mensen maag- en darmklachten krijgen en een basisbehoefte als drinkwater op zo'n grote schaal en voor langere duur aangetast is. Weliswaar wordt een handelingsperspectief gegeven, maar dit zal onvoldoende zijn om die onrust weg te nemen. De waarschijnlijkheid wordt ingeschat op de grens tussen mogelijk en waarschijnlijk.

7.19 Scenario 19 – (Opzettelijke) verstoring, uitval of misbruik van een gedigitaliseerd proces, (informatie)systeem of informatiedienst

Afbakening scenario

Omvang: Als gevolg van werkzaamheden of een cyberincident ontstaat een storing, waardoor gedigitaliseerde processen uitvallen. Ook communicatiesystemen van de overheid en hulpdiensten zijn (deels) niet beschikbaar.

Locatie: Veiligheidsregio's Amsterdam-Amstelland, Kennemerland en Zaanstreek-Waterland.

Periode van het jaar/dag: November, maandag om 03.00 uur

Referentie worst case: Op 24 juni 2019 ontstaat een storing bij KPN die als gevolg heeft dat het noodnummer 112 niet bereikbaar is. Het betreft een grootschalige landelijke storing. Verschillende overheidsorganisaties zijn slachtoffer geworden van cyberaanvallen, zoals de Veiligheidsregio Gelderland in september 2020. Of het Noorse parlement dat in september 2020 wordt gehackt. Of de poging tot het hacken van de Organisatie voor het Verbod op Chemische Wapens in Den Haag in 2018.

Referentie dagelijkse zorg: Kortstondige uitval telefonie, bijvoorbeeld door overbelasting van het netwerk. Voor minder dan 1 uur.

Context

Cyberincidenten kunnen onze maatschappij in het hart raken en gedurende een korte of langere tijd verlammen. Nederland is sterk afhankelijk van digitale diensten, processen en systemen. Die raken steeds nauwer verweven met fysieke processen, activiteiten, apparaten en ze maken deel uit van een groter geheel, de mondiale digitale ruimte. Naast de vele kansen die de digitale ruimte biedt, maakt die ons ook kwetsbaar voor menselijk en technisch falen én voor kwaadwillende mensen. Wereldwijd misbruiken allerlei actoren de digitale ruimte voor cyberaanvallen en het is potentieel een terrein voor conflicten tussen staten. Digitale weerbaarheid blijkt een kwetsbaarheid van velen. Als overheid en organisaties daarin tekortschieten, dan heeft dat ook gevolgen voor anderen. Organisaties die hun digitale weerbaarheid wel op peil hebben, kunnen alsnog in de problemen komen door cyberincidenten bij anderen.

De Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) stelt dat gehele of gedeeltelijke (langdurige) uitval van onderdelen van telecommunicatie en ICT grote economische en maatschappelijke gevolgen hebben. De sector telecom is een belangrijke factor in de Nederlandse vitale infrastructuur, omdat deze ook voor vele andere vitale sectoren van groot belang is waardoor aanzienlijke keteneffecten kunnen optreden. De duur van het incident is onvoorspelbaar en kan variëren van enkele uren tot (voor delen van het land) enkele dagen.

De telecomsector is een complexe omgeving met veel partijen. Er is een beheerder van de infrastructuur voor telecommunicatie, zowel voor het mobiele net als voor het vaste net. Tevens zijn er diverse providers die producten en dienstverlening aanbieden aan zakelijke partijen en particulieren. Wegvallen van het telecommunicatie- en ICT-netwerk heeft verstrekkende gevolgen voor het zakelijke en sociaal-maatschappelijke leven. De dreiging vanuit de hoek van cybercriminaliteit (al dan niet door een statelijke actor) maakt het incidenttype nog relevanter.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Technisch falen (digitale verstoring/stroomstoring)
- Natuurrampen
- Moedwillig handelen (digitale verstoring/terrorisme)

Incidentverloop

Door onbekende oorzaak valt het internet uit in een deel van de provincie Noord-Holland bij twee internetproviders. Ook spraakcommunicatie wordt verstoord. De Veiligheidsregio's Amsterdam-Amstelland, Kennemerland en Zaanstreek-Waterland ondervinden hinder van de storing, wat leidt tot een GRIP 4 situatie. De providers gaan aan de slag met het herstel, maar het is in eerste instantie onduidelijk hoe lang de storing gaat duren.

Door de uitval van het internet wordt reguliere communicatie bemoeilijkt. Doordat datacommunicatie niet mogelijk is, gaan mensen communiceren via spraakcommunicatie, wat de druk op de bestaande netwerken vergroot. Ook ondervinden veel bedrijven last omdat pinnen niet meer mogelijk is en voorraden niet meer gecontroleerd en aangevuld kunnen worden. Door de verstoring van het dataverkeer is het voor vitale infrastructuur moeilijker om locaties op afstand te bedienen. Bellen is voor sommige publieke en private instellingen ook niet meer mogelijk omdat zij gebruik maken van VoIP (Voice over Internet Protocol).

Ook de hulpdiensten ervaren problemen doordat de communicatiesystemen (P2000 en C2000) van de politie, brandweer en ambulances zijn verstoord in de drie veiligheidsregio's. Door de uitval van de communicatiesystemen verloopt de communicatie tussen de hulpverleners onderling, en met de meldkamer moeizaam. Ook zijn de meldkamers moeilijk bereikbaar voor burgers. Als mensen de meldkamers niet te pakken krijgen, adviseren de hulpdiensten nogmaals 112 te bellen bij de buren of de locaties van de hulpdiensten op te zoeken.

Tevens functioneren de automatische brandmeldsystemen niet door de storing, die onder andere in ziekenhuizen, verzorgingshuizen en gevangenissen hangen. Het personeel van deze instellingen wordt geadviseerd extra oplettend te zijn en bij noodsituaties via 112 de hulpdiensten zelf te bellen of de locaties van de hulpdiensten op te zoeken.

De hulpdiensten moeten improviseren. De brandweer heeft de vrijwillige kazernes in de regio permanent bemand, en de politie surveilleert extra om alle voorkomende incidenten tijdig te kunnen detecteren en neemt extra maatregelen in het kader van Bewaken en Beveiligen. In kritieke situaties duurt het veel langer voor de benodigde hulp ter plaatse kan zijn, omdat de communicatie moeizamer wordt en daarmee langzamer, onbetrouwbaar in termen van beschikbaarheid.

In de media gaan geruchten over de DDOS (Distributed Denial Of Service) aanvallen. Ruim vier uur na het ontstaan van de storing is de oorzaak duidelijk. Moedwillig handelen heeft de storing veroorzaakt. De beheerder van de infrastructuur schat in dat het nog enkele uren duurt voordat de storing verholpen is. Aan het eind van de ochtend zijn de voorzieningen hersteld en is de storing verholpen. De storing heeft alles bij elkaar zo'n acht uur geduurd. Acute veiligheidsproblemen hebben zich tijdens de storing niet voorgedaan, wel heeft het incident grote financiële gevolgen gehad. Met name voor overheidspartijen, inzet voor wat betreft het herstel, inhuur deskundigheid, maar ook personele kosten, inzet (particuliere) organisaties voor bijvoorbeeld toezicht.

De storing krijgt grote aandacht in de landelijke media. Ook in de (landelijke) politiek krijgt de storing aandacht. Men vindt dat hoewel de storing de veiligheid niet in het geding heeft gebracht, een dergelijke storing niet nogmaals mag voorkomen.

Groepen in een kwetsbare positie en slachtofferbeeld
De steeds grotere afhankelijkheid en verwevenheid van fysieke processen met digitale systemen maakt dat steeds meer personen en groepen getroffen worden bij een digitale verstoring. Hierbij worden ook steeds meer kwetsbare personen en groepen potentieel geraakt, denk bijvoorbeeld aan beademingsapparatuur en andere medische apparatuur in thuissituaties (Internet of Things). Daar waar personen of groepen direct afhankelijk zijn van het ongestoord functioneren van deze apparatuur bestaat het risico op slachtoffers.

(Opzettelijke) verstoring, uitval of misbruik van een gedigitaliseerd proces, (informatie)systeem of informatiedienst		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,025	Aanzienlijk
Doden	0,014	Aanzienlijk
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,02	Aanzienlijk
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,027	Aanzienlijk
Kosten	0,075	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,007	Beperkt
Verstoring van het dagelijks leven	0,102	Ernstig
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,043	Ernstig
Sociaal psychologische impact	0,065	Ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,005	Beperkt
Impact totaal	**0,038**	**Ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Waarschijnlijk**

Het scenario verstoring, uitval of misbruik van een gedigitaliseerd proces scoort voor wat betreft de impact hoog in de klasse aanzienlijk. Dit wordt veroorzaakt door de afhankelijkheid die de samenleving heeft. Bijvoorbeeld hulpdiensten of andere organisaties binnen de vitale infrastructuur waar bediening op afstand niet meer of verminderd mogelijk is. Maar ook bedrijven die niet meer toegankelijk zijn of hun diensten niet meer kunnen uitvoeren. Het verstoren van het dagelijks leven en de kosten zijn de hoogst scorende impactcriteria. Daarnaast zal de positie van het lokale en het regionale openbaar bestuur onder druk komen omdat het om een moedwillige verstoring gaat en de samenleving actie vanuit de overheid verwacht. Door het besef van kwetsbaarheid dat tot angst en woede onder de bevolking leidt, scoort ook de sociaal-psychologische impact aanzienlijk. De waarschijnlijkheid van het beschreven scenario is gescoord als waarschijnlijk.

7.20 Scenario 20 incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein

Afbakening scenario

Omvang: Vliegtuigcrash van een passagiersvliegtuig, vergelijkbaar met de crash van het vliegtuig van Turkish Airline op 25 februari 2009 in een akker nabij Schiphol.

Locatie: Amsterdamse Bos, gemeente Amstelveen

Periode van het jaar/dag: Zomer

Referentie worst case: Op 4 oktober 1992 stort een vrachtvliegtuig neer op de flats Groeneveen en Klein-Kruitberg in de Amsterdamse wijk Bijlmermeer. Bij het ongeval komen uiteindelijk 43 personen om het leven.

Referentie dagelijkse zorg: Geslaagde noodlanding van een vliegtuig op luchthaven Schiphol

Context

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland grenst aan de luchthaven Schiphol gelegen in de Veiligheidsregio Kennemerland. 80% van de luchtvaartongevallen gebeurt binnen een straal van 10 km binnen het luchtvaartterrein. De directe omgeving van Schiphol is dichtbevolkt (ruim 500 duizend inwoners geconcentreerd in een aantal kernen). Schiphol is één van de belangrijkste luchthavens van Europa:

- 43 à 44 miljoen passagiers per jaar, met een stijgende trend de afgelopen jaren. De coronacrisis zorgt voor een doorbreking van deze stijgende trend. Maar het aantal trekt weer aan.

- 1 miljoen dagelijkse reizigers extra per jaar (gemiddeld 30.000 dagelijkse reizigers per dag).
- 460.000 vliegbewegingen (starts en landingen) per jaar.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Menselijk falen (bijv. van piloten en de luchtverkeersleiding, is de meest voorkomende oorzaak)
- Technisch falen
- Externe factoren, die niet te herleiden zijn tot menselijk handelen (bijvoorbeeld weersomstandigheden, of een bird strike)
- Moedwillige verstoring (terreur/kaping).

De ervaring leert dat incidenten vaak ontstaan waar sprake is van een combinatie van bovengenoemde oorzaken.

Incidentverloop

Het is slecht weer. Een vliegtuig met 250 inzittenden vliegt vanaf de bestemming Spanje naar Nederland. Het gaat om een vliegtuig vol met Nederlandse jongeren, die onderweg terug zijn van hun zomervakantie uit Spanje. Vlakbij Schiphol valt één van de motoren uit. Het vliegtuig met inzittenden crasht tijdens het dalen voor de landing op de Buitenveldertbaan, in het Amsterdamse Bos in de gemeente Amstelveen. Het toestel breekt bij de crash in drie stukken, en de twee motoren breken af.

Direct na de crash komen veel meldingen binnen op de meldkamers van de hulpdiensten. De meldingen geven de hulpdiensten een goed eerste beeld van de situatie. Het vliegtuig is neergestort in het Amsterdamse Bos, er is geen sprake van brand, delen van het vliegtuig liggen verspreid door het Amsterdamse Bos en overlevenden komen uit het vliegtuig. De mensen uit de directe omgeving van het plaats incident helpen de passagiers, met het verlenen van eerste hulp en met het opvangen van mensen in shock. Hulpdiensten uit het hele land zijn snel ter plaatse, en gaan direct over tot het redden van passagiers. Aan boord bevinden zich beknelde, gewonde en overleden passagiers. Ongedeerde en lichtgewonde slachtoffers worden nabij de incidentlocatie opgevangen. Overige gewonden worden naar ziekenhuizen in de hele Randstad overgebracht. Direct na het ongeluk wordt het luchtverkeer rondom Schiphol stilgelegd. De veiligheidsregio Kennemerland schaalt op naar GRIP 2 omdat de luchthaven en veiligheidsregio effecten ondervinden die om maatregelenvragen zoals media-aandacht, mobiliteit, slachtoffers en passagierslijsten, opvang en verzorging verwanten, informatievoorziening en OOV. Om de economische schade echter zoveel mogelijk te beperken wordt het vliegverkeer van en naar de andere start- en landingsbanen snel hervat. Na een week wordt ook het vliegverkeer op de Buitenveldertbaan hervat. In de nationale en internationale media is direct grote aandacht voor de crash. Zowel bij de luchthaven, als bij de gemeente Amstelveen komen veel telefoontjes binnen van verontruste mensen. De informatievoorziening verloopt in eerste instantie traag, verwanten komen daarom naar Amstelveen en Schiphol om informatie te halen.

Terwijl de hulpdiensten nog druk bezig zijn met het redden en bergen van passagiers, starten onderzoeken naar de oorzaak van de ramp en de schuldvraag. Instanties als het Openbaar Ministerie, de Onderzoeksraad voor de Veiligheid en andere betrokken instanties en inspecties zijn snel met onderzoekers ter plaatse. Het duurt tot de volgende dag voordat alle slachtoffers uit het vliegtuig geborgen zijn. Na enige tijd wordt gestart met de berging van de wrakstukken. In de tussentijdse periode heeft gemeente Amstelveen een herdenkingsbijeenkomst georganiseerd voor de passagiers die overleden zijn bij het vliegtuigongeluk.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld

Het aantal doden en gewonden van een vliegtuigcrash is erg afhankelijk van de locatie van de crash. Bij een vliegtuigongeval waarbij het vliegtuig direct tot stilstand komt bestaan de verwondingen veelal uit hoogenergetisch letsel. Bij een vliegtuigongeval waarbij er brand uitbreekt treden er veel brandwonden op.

De sociaal psychologische impact van het incident is groot, zowel bij overlevenden als nabestaanden. Maar ook mensen, die onder de aanvliegroutes van Schiphol wonen maken zich zorgen over hun veiligheid.

Incident bij start of landing op of om een luchtvaartterrein		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,07	Ernstig
Doden	0,28	Zeer ernstig
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,284	Zeer ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,009	Aanzienlijk
Kosten	0,119	Zeer ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,002	Niet van toepassing
Verstoring van het dagelijks leven	0,015	Beperkt
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,037	Aanzienlijk
Sociaal psychologische impact	0,193	Zeer ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,003	Niet van toepassing
Impact totaal	**0,101**	**Ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Mogelijk**

Ondanks het ontbreken van een luchthaven in Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland is een incident bij het starten of landen van een luchtvaartuig een mogelijkheid, mede vanwege de aanvliegroutes over VrAA van de luchthaven in de direct aangrenzende regio. Het incident is ook als mogelijk gescoord door de experts. De afhankelijkheid van verschillende organisaties maakt een incident ondanks de controlemaatregelen mogelijk. De impact is groot door de gewonden, doden, kosten en de sociaal psychologische impact.

7.21 Scenario 21 incident met middelgrote (passagiers) vaart

Afbakening scenario

Omvang: Als gevolg van een brand aan een riviercruiseschip raakt het schip stuurloos en komt in aanvaring met een binnenvaartschip. Hierdoor raken enkele passagiers overboord.

Locatie: Achter het IJ, ter hoogte van Centraal Station.

Periode van het jaar/dag: Najaar, begin van de avond

Referentie worst case: Op 29 mei 2019 komt een rondvaartboot (Hableany, 27 meter) in botsing met een riviercruiser (Viking Sigyn, 135 meter) op de Donau, Boedapest. De rondvaartboot kapseist en zinkt meteen met aan boord 33 toeristen en twee bemanningsleden. Onder de opvarenden zouden ook kinderen zijn geweest. Na de ramp proberen hulpdiensten de opvarenden van de Hableany te redden uit het water, dat zo'n 10 tot 15 graden koud is. Een sterke stroming bemoeilijkt de redding. De zeven die levend uit het water worden gehaald, zijn onderkoeld en in shock. Van zeven anderen is hun overlijden bevestigd. Officieel worden de overige 21 opvarenden vermist.

Referentie dagelijkse zorg: Aanvaring waarbij geen slachtoffers vallen en beperkte schade optreedt aan de schepen.

Context

Over het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, de Amstel en de grote plassen (zoals de Westeinderplassen) in de regio vindt veel personenvervoer plaats, zowel beroepsmatig als recreatief. Hierbij kan gedacht worden aan zee-, rivier- en partycruiseschepen, pleziervaartuigen en ponten. Het scenario 'Incident met een riviercruiseschip' kan vele vormen aannemen: man overboord of vermist, schip in nood, watersporter in problemen, gewond of bekneld persoon, ziekte aan boord, problemen met ijs, of anderszins noodzaak tot directe medische hulp. In alle gevallen gaat het erom de slachtoffers van het schip naar de wal

(ziekenhuis) te brengen. Feitelijk is eenieder bij een dergelijk incident, vanwege het open water en stroming etc., als verminderd zelfredzaam aan te merken.

Bepalende factoren bij de hulpverlening zijn: communicatie, uitgestrekt open water, stroming, overig verkeer, langsvarende vaart, bereikbaarheid voor de hulpdiensten en de temperatuur van het water.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Menselijke fouten (bij het beoordelen van de verkeerssituatie of snelheid, roekeloosheid of snelheid)
- Technische mankementen (bijv. als gevolg van brand)
- Moedwillig

Incidentverloop

Op het IJ van Amsterdam breekt brand uit op een riviercruiseschip met ongeveer 180 personen (bijvoorbeeld MS Edelweiss, 11,54 meter breed en 110 meter lang). Door de brand in de machinekamer van het riviercruiseschip loopt het schip 'uit het roer' en komt in aanvaring met een binnenvaartschip met graan. Drie passagiers raken door de aanvaring overboord. Het binnenvaartschip heeft slechts beperkte schade als gevolg van de aanvaring. Wel ontstaat door de aanvaring een lek in het riviercruiseschip. Het riviercruiseschip maakt water. Een betrekkelijk kleine scheur levert flinke problemen op, één van de compartimenten vult zich met water. Hierdoor krijgt het schip slagzij, wat voor redding een complicerende factor is. Het lek verhoogt de urgentie om te evacueren.

De politie te water, de patrouilleboten van Divisie Havenmeester van de Port of Amsterdam en de hulpdiensten komen ter plaatse. De vaarweg wordt hierdoor tijdelijk gestremd. Er wordt direct ingezet op evacuatie van de opvarenden. Tevens wordt gestart met de zoektocht naar de drie passagiers die overboord zijn geslagen. Twee van de drie passagiers zijn door de bemanning van het binnenvaartschip uit het water geholpen. De zoektocht naar de derde drenkeling wordt bemoeilijkt doordat de schemering intreedt. Na ruim een uur wordt de onderkoelde passagier uit het water gehaald en direct afgevoerd naar het ziekenhuis.

In eerste instantie lukt het niet om de brand onder controle te krijgen. Het duurt enige tijd voordat de blusboten ter plaatse zijn, snel daarna is de brand geblust. Nadat de brand geblust is brengen de hulpdiensten het schip naar de kade. Inmiddels hebben alle passagiers het schip verlaten. Veel van de passagiers zijn erg overstuur door het incident en worden ter plaatse opgevangen. Het incident trekt grote media-aandacht.

Groepen in kwetsbare positie en slachtofferbeeld

Enkele van de passagiers lopen als gevolg van de brand inhalatietrauma op, zij worden afgevoerd naar het ziekenhuis. Tevens zijn de drie passagiers die te water geraakt zijn afgevoerd naar het ziekenhuis. Eén van de drenkelingen overlijdt later alsnog.

Incident met middelgrote (passagiers) vaart		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,015	Aanzienlijk
Doden	0,017	Aanzienlijk
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,042	Ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,007	Beperkt
Kosten	0,037	Aanzienlijk
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,077	Ernstig
Verstoring van het dagelijks leven	0,015	Aanzienlijk
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,017	Aanzienlijk
Sociaal psychologische impact	0,015	Aanzienlijk

Aantasting cultureel erfgoed	0,005	Beperkt
Impact totaal	**0,025**	**Aanzienlijk**
Waarschijnlijkheid		**Mogelijk**

De gewonden en de doden zorgen voor een impact in de klasse aanzienlijk. Met name het te verwachten aantal gewonden onder de vele opvarenden zorgt voor een hoge impact in dit scenario. Het aantal vaarbewegingen ten opzichte van het incident zorgt voor een waarschijnlijkheid van mogelijk.

7.22 Scenario 22 incident treinverkeer

Afbakening scenario

Omvang: Zwaar spoorongeval Bijlmer ArenA

Locatie: Station Bijlmer ArenA

Periode van het jaar/dag: December op een zondag

Referentie worst case: In 2012 raken 190 mensen gewond en 1 overleden bij een botsing tussen twee passagierstreinen in de buurt van het Westerpark. Bij een ontsporing van een hogesnelheidstrein in Spanje in 2013 komen 79 personen om het leven. De trein heeft te hard gereden en vliegt uit de bocht. In 2016 komt 1 persoon om het leven en raakte 2 inzittenden lichtgewond bij een botsing tussen een trein en een hoogwerker in Dalfsen. Op 4 april 2023 vond er een treinongeval in Voorschoten plaats, waarbij op het traject Leiden – Den Haag, een goederentrein, een intercity van NS en een spoorkraan betrokken waren. De kraanbestuurder kwam om het leven. Van de circa 50 personen in de intercity raakten rond de 30 gewond, waarvan 19 in het ziekenhuis werden opgenomen. Op 10 april is bergingsbedrijf Mammoet gestart met het bergen van de intercity. Tussen 12 april en 19 april werden het spoor, de bovenleiding en bekabeling vernieuwd, waarna op 20 april, ruim twee weken na het ongeval, de treindienst tussen Leiden en Den Haag weer volgens dienstregeling kon worden uitgevoerd.

Referentie dagelijkse zorg: Aanrijding met een auto of persoon en een trein, tram of metro, waarbij afhankelijk van de snelheid licht of zeer ernstige persoonlijke verwonding ontstaan.

Context

In de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland verplaatsen veel mensen zich per spoor. Metro's, 120 trams en treinen vervoeren een groot deel van de mensen binnen de stad, maar ook forenzen die buiten de regio wonen maar in de regio werken. De drukte op het spoor, gecombineerd met de hub-functie van Amsterdam Centraal Station zorgt ervoor dat een ongeval altijd mogelijk is. In de afgelopen 10 jaar heeft de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland diverse malen een (grootschalig) incident gehad met treinen, metro's of trams, met de treinbotsing met twee passagierstreinen bij het Westerpark in 2012 de meest in het oog springende is.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Falen van preventieve systemen
- Menselijke fout
- Kapotgaan of het begeven van materieel

Incidentverloop

Op een zondag in december om 21:30 loopt ter hoogte van station Bijlmer ArenA door een mechanisch probleem een goederentrein uit de rails. De goederentrein, die grind en steen vervoert, raakt hierbij een stilstaande metro in de richting van Gein. Het metrostel wordt ongeveer 20 meter voortgeduwd door de zware trein en komt tot stilstand. In de metro bevinden zich rond de 120 mensen. De hulpdiensten worden direct gealarmeerd.

Op het moment dat het ongeval plaats vindt zijn in het Arenagebied diverse evenementen gaande. Om 22:30 uur zal in de Amsterdam ArenA de vriendschappelijke wedstrijd Nederland – Duitsland eindigen. De wedstrijd was uitverkocht met een maximale capaciteit van 53.052 mensen. Daarnaast is in de Ziggo Dome een concert

gaande van zangeres Ariana Grande. Ook dit concert is uitverkocht met 15.000 verkochte kaarten. Met de horecagelegenheden in de omgeving zullen er naar schatting ongeveer 78.000 mensen verblijven in het gebied, die voor een deel met het spoorvervoer via Bijlmer ArenA zijn gekomen. Daarnaast is er geen treinverkeer mogelijk tussen de belangrijke spoorader Schiphol-Utrecht Centraal. Het treinverkeer is stilgelegd en de GHOR meldt een eerste slachtofferbeeld van ongeveer 50 gewonden, waarvan 10 ernstig, allen inzittenden van de metro. 1 persoon zit nog bekneld in de metro. Deze wordt door de brandweer bevrijd. Prorail en GVB zijn ter plaatse en geven aan dat zowel de trein als metrospoor ernstig is beschadigd. Vervoer over de rails in zuidelijke richting zal enige tijd niet mogelijk zijn. De slachtoffers worden in panden in de omgeving opgevangen, alvorens ze hun weg kunnen vervolgen.

Terwijl de hulpverlening nog bezig is, komt de uitstroom van de evenementenlocaties op gang. Voor de mensen die met de trein en metro zijn gekomen worden door de NS-bussen geregeld, maar dit zijn er niet afdoende. Een deel van de mensen regelt eigen vervoer en er komen veel taxi's beschikbaar. Desondanks moeten duizenden mensen wachten in de kou tot vervoer beschikbaar komt. De volgende dagen staan er op de A2 en A9 meer files, omdat het spoorverkeer belemmerd wordt in verband met de spoorvernieuwing.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Bij het ongeval raken ongeveer 60 mensen gewond, waarvan een tiental ernstig. Het aantal valt relatief mee omdat het een metro betreft op een tijdstip buiten de spits. Daarnaast worden vele duizenden mensen getroffen omdat zij niet langer naar huis kunnen omdat het spoorvervoer weg is gevallen. Zij moeten in de kou wachten op andere mogelijkheden.

Incident treinverkeer		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,021	Aanzienlijk
Doden	0,01	Beperkt
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,041	Ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,027	Aanzienlijk
Kosten	0,07	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,014	Aanzienlijk
Verstoring van het dagelijks leven	0,07	Ernstig
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,023	Aanzienlijk
Sociaal psychologische impact	0,037	Aanzienlijk
Aantasting cultureel erfgoed	0,004	Beperkt
Impact totaal	**0,032**	**Aanzienlijk**
Waarschijnlijkheid		**Onwaarschijnlijk**

De preventieve maatregelen die getroffen worden in het treinverkeer zijn dusdanig goed dat incidenten minimaal voorkomen. De combinatie van factoren (incident met trein, locatie, drukte) in het scenario maakt dat de waarschijnlijkheid wordt ingeschat op onwaarschijnlijk.

Het is wel zo dat indien een dergelijk groot scenario zich afspeelt het aantal gewonden, de kosten en verstoring van het dagelijks leven hoog is. Hierdoor is de impact gescoord als aanzienlijk.

7.23 Scenario 23 incident in tram- en metrotunnels en ondergrondse stations

Afbakening scenario

Omvang: Brand in metro in ondergronds station

Locatie: Station Waterlooplein

Periode van het jaar/dag: Tijdens de ochtendspits

Referentie worst case: In Baku 1995 komen ten gevolge van een storing in het tractie systeem van een metro stel 300 personen om het leven en raken 270 personen gewond. Daegu 2003. Door brandstichting (aanslag?) komen 192 personen om het leven en raken 151 personen gewond Op 7 juli 2005 worden in Londen drie metro's getroffen door terroristische aanslagen. In de metro's worden bommen tot ontploffing gebracht. Bij de aanslagen op de metro's komen 39 mensen om het leven en raken honderden mensen gewond. In maart 2010 wordt een terroristische aanslag gepleegd op de metro in Moskou. Tijdens de ochtendspits worden twee bommen tot ontploffing gebracht. Bij de aanslagen 39 mensen om.

Referentie dagelijkse zorg: Automatische brand of rookmeldingen. Geen directe kans op letsel voor personen.

Context

Momenteel zijn er binnen VrAA vijf metrolijnen:

- 50 - Gein – Isolatorweg
- 51 - Centraal Station - Westwijk (Amstelveen)
- 52 - Noord – Zuid
- 53 - Centraal Station - Gaasperplas (Amsterdam Zuidoost)
- 54 - Centraal Station - Gein (Amsterdam Zuidoost)

De Noord/Zuidlijn loopt grotendeels ondergronds. Van de andere metrolijnen lopen lijn 51, lijn 53 en lijn 54 deels ondergronds, namelijk tussen Amsterdam CS en Amsterdam Amstel.

Specifiek aan een brand in (metro)tunnels is dat de effecten van de brand sterk vergroot worden door de hittetoename en de sterke rookontwikkeling. Daardoor is het voor passagiers moeilijk gebruik te maken van de beperkt beschikbare vluchtwegen.

Mogelijke oorzaken/triggers

De verschillende oorzaken van brand zijn:

- Een ontsporing of een botsing
- Een technisch defect in de wagon
- Verwarming en ventilatie
- Reminstallatie
- Elektrisch circuit
- Technisch defect in de tunnel
- Tunnelinstallaties
- Elektrisch systeem
- Rail-infracomponenten
- Moedwillig (brandstichting)
- Wateroverlast

Gelet op de historische gegevens zijn warmgelopen remmen, elektrabranden en zwerfvuil de meest voorkomende oorzaken van brand in het ondergrondse metrosysteem.

Incidentverloop

In de middelste wagon van een metrotrein bestaande uit drie gekoppelde metrostellen, ruiken reizigers een brandlucht. Een bestuurder van een tegemoetkomende metro ziet tussen station Nieuwmarkt en station Waterlooplein vlammen uit één van de ventilatiesystemen in de metro zien slaan. Hierop informeert hij de

verkeersleiding die de bestuurder van het getroffen metrostel informeert. De bestuurder van de metro rijdt conform de safe haven procedure door naar het volgende station, station Waterlooplein. Op het moment van aankomst op station Waterlooplein is de trein bezet met circa 600 personen. Als de metro stopt op station Waterlooplein en de deuren openen heeft de brand zich al verspreid binnen de wagon, en slaat de brand uit de geopende deuren. Op station Waterlooplein staan veel mensen op de metro te wachten, en is net een metro uit tegengestelde richting (richting Amsterdam Centraal) komen aan rijden. In deze metrotrein bevinden zich circa 500 personen. Op het eilandperron – tussen de metrosporen – bevinden zich, vanwege het uitvallen van de vorige metro veel personen; circa 450 personen.

Zodra de brand gesignaleerd is wordt het metroverkeer in het tunneltraject stilgezet. Door de rook- en warmteontwikkeling worden de Rook- en Warmteafvoersystemen (RWA) geactiveerd. RWA zorgen voor een gecontroleerde afvoer van rook en hitte, waardoor het grootste gevaar beheerst wordt. Tevens wordt de ontruiming van het station geactiveerd. Het station wordt door de bestuurders van de twee metro's en het aanwezig stations personeel ontruimd. De capaciteit van de vluchtwegen is normaal gesproken voldoende.

Door adequaat optreden van de hulpverleningsdiensten blijft de schade beperkt tot de metrotrein en een aantal installaties op het perron. De rest van de dag blijft het metroverkeer tussen Amsterdam Centraal en Waterlooplein gestremd. De GVB zet op dit traject vervangend busvervoer in. Het metroverkeer kan de volgende dag alweer hervat worden, en na een week wordt station Waterlooplein ook weer in gebruik genomen.

In eerste instantie is de oorzaak van de brand onduidelijk. In de media worden parallellen getrokken met de terroristische aanslagen op de metro's in Londen en Moskou. Uit onderzoek blijkt echter dat de brand veroorzaakt is door een technisch defect in het elektrisch circuit.

Groepen in kwetsbare posities en slachtofferbeeld
Het slachtofferbeeld is groot en bestaat voornamelijk uit brandwonden en inhalatietrauma. Ook lopen mensen kneuzingen en botbreuken op als gevolg van de paniek die ontstaat bij de trappen om het perron te ontvluchten.

Incident in tram- en metrotunnels en ondergrondse stations		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,004	Niet van toepassing
Doden	0,051	Ernstig
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,076	Ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,009	Beperkt
Kosten	0,055	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,007	Beperkt
Verstoring van het dagelijks leven	0,03	Aanzienlijk
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,012	Beperkt
Sociaal psychologische impact	0,034	Aanzienlijk
Aantasting cultureel erfgoed	0,004	Niet van toepassing
Impact totaal	**0,028**	**Aanzienlijk**
Waarschijnlijkheid		**Onwaarschijnlijk**

De experts scoren dit incident als onwaarschijnlijk. Een incident kan zich voordoen, maar de organisatie, de railveiligheidsystemen en de getroffen maatregelen zijn allemaal zo ingericht dat het intensieve gebruik van

metro's en trams veilig is. Wanneer het mis gaat bij een incident scoort het hoog op de criteria doden en gewonden. Daarnaast is het een aantasting van een primaire behoefte van velen en dus een verstoring van het dagelijks leven. Gemiddeld is de impact van dit scenario als aanzienlijk gescoord.

7.24 Scenario 24 ziektegolf met besmettelijke ziekte

Afbakening scenario

In de huidige systematiek voor het opstellen van Regionaal Risicoprofiel van de Veiligheidsregio worden onder het maatschappelijk thema Gezondheid de crisistypen benoemd die een impact hebben op de lichamelijke gezondheid van de burgers in de regio. Het beperkt zich echter tot risico's naar aanleiding van virussen, infecties en bacteriën.

Van belang is om rekening te houden met een (nog) hoger aantal aandeel kwetsbare in de Veiligheidsregio als gevolg van de stijging van de gezondheidsrisico's. De gezondheidsrisico's lopen op door klimaatsverandering, vergrijzing, complexerezorg in thuissituaties, teruglopende vaccinatiegraad en de arbeidskrapte in het zorgdomein. Het groter aandeel kwetsbare is van invloed op het veiligheidsproblematiek en daarmee op andere incidenttypen en scenario's.

Het COVID-19 virus laat zien dat een wereldwijde pandemie een geloofwaardig scenario is geworden.

Omvang: Een substantieel deel van de bevolking raakt besmet met een virus en wordt ziek. Een deel komt te overlijden. Landelijke coördinatie is noodzakelijk.

Locatie: Wereldwijd/landelijk.

Periode van het jaar/ dag: Gehele jaar.

Referentie worst case: Meer dan de helft van de bevolking raakt besmet met de infectieziekte (een virus, bacterie, parasiet of schimmel), en wordt ziek. De infectieziekte heeft een hoge virulentie en mortaliteit (bijvoorbeeld een gemuteerd virus).

Referentie dagelijkse zorg: Mogelijke verstoring van zorgcontinuïteit in de gehele witte keten (acute zorg, verpleeg- en verzorgingshuizen en thuiszorg, gehandicaptenzorg etc.), mogelijk ernstige verstoring reguliere Zorg.

Context

Het scenario ziektegolf met besmettelijke ziekte is door de pandemie door het COVID-19 virus bijzonder actueel geworden. Wereldwijd startte deze situatie in 2019 en in februari 2020 werd het eerste geval in Nederland vastgesteld. Tot en met 2023 heeft dit een grote impact gehad op de samenleving en de uitvoering van de werkzaamheden van de GGD en de Veiligheidsregio. Ook in de toekomst zal het reëel blijven dat er zich opnieuw een grote uitbraak van een infectieziekte zal voordoen. De huidige wereld heeft een forse globalisering ondergaan. Mensen reizen meer dan ooit tevoren waardoor een infectieziekte zich met grote snelheid kan verplaatsen over de wereld. Aandacht voor infectieziekten die van dier op mens overgedragen kunnen worden (zoönosen) is toegenomen. Daarnaast speelt klimaatverandering een rol waardoor we veranderingen zien in temperatuur en weersomstandigheden. Deze hebben invloed op het gedrag van de mens die bijvoorbeeld vaker het water opzoekt in warme perioden. Aan de andere kant zien we ook wijzingen in het voorkomen van vectoren zoals bijvoorbeeld muggen die in het verleden vooral in de tropen voorkwamen en nu steeds vaker zich in noordelijker gelegen gebieden vestigen. Tevens zien we dat de vaccinatiebereidheid in de samenleving voor vaccinaties via het Rijksvaccinatieprogramma terug blijft lopen en er regio's zijn waar er zorgelijke situaties lijken te ontstaan. Deze combinatie van factoren maakt dat een nieuwe grote uitbraak van een infectieziekte mogelijk niet eens heel ver weg hoeft te zijn. Binnen het verzorgingsgebied van de Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland is dat er ook grote doelgroepen zijn met sterk eigen netwerken. Dit is duidelijk naar voren gekomen bij de mpox uitbraak in 2022.

Mogelijke oorzaken/triggers
Een infectieziekte bereikt Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland vanuit het buitenland of andere regio's. De infectieziekte kan zich snel verspreiden binnen de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland door de hoge bevolkingsdichtheid, een groot aantal (dagelijkse) bezoekers en via luchthaven Schiphol, Haven Amsterdam en met de trein, auto of fiets reizende mensen.

Incidentverloop
Een virus of andere besmettelijk ziekte bereikt Nederland en daarmee Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Het aantal geïnfecteerde personen is eerst nog beperkt, maar loopt op tot sprake is van een explosieve stijging. Vaccins zijn (nog) niet beschikbaar. Vanaf het hoogtepunt van de epidemie daalt het aantal geïnfecteerde personen, totdat er geen nieuwe gevallen meer bijkomen. De duur van de pandemie is onvoorspelbaar.

Landelijke coördinatie voor de aanpak van bestrijding van de infectieziekte (van patiëntenzorg en –spreiding, communicatie tot aankopen van vaccins etc.) is al snel nodig. Een groot aantal partners en (netwerk)organisaties (veiligheidsketen, rode kruis, defensie etc.) is betrokken en werkt samen. De overheid is genoodzaakt om beperkende maatregelen op te leggen, waardoor het dagelijkse leven op onderdelen stil komt te liggen. Bedrijven gericht op eerste levensbehoeften blijven draaien (zoals supermarkten, tandarts), anderen draaien op beperkte kracht (zoals bouwmarkten) of zijn helemaal gesloten, zoals horeca, restaurants, kinderdagverblijven. Ook scholen en andere onderwijsinstellingen zijn op last van de overheid tijdelijk gesloten. Het grote aantal huisartsconsulten en ziekenhuisopnames tegenover minimale bezetting in de zorginstellingen leidt tot schaarste in de zorgverlening. Reguliere ingrepen komen onder druk te staan en er is schaarste in persoonlijke beschermingsmiddelen. Naast het grote aantal mensen dat uitvalt door ziekte, blijven ook veel mensen thuis om voor zieke familieleden te zorgen, uit angst voor besmetting of omdat zij in quarantaine moeten. Creëren van draagvlak voor de beperkende maatregelen en handhaving van de maatregelen zijn belangrijke (bijkomende) aandachtspunten.

Groepen in kwetsbare positie en slachtofferbeeld
De meest kwetsbare groepen zullen over het algemeen ouderen en mensen met onderliggend lijden zijn. Ook mensen met psychische klachten en mensen in een niet veilige thuissituatie zijn kwetsbaar. Deze laatste groep omdat maatregelen bij hen indirect een grotere impact kunnen hebben.

Ziektegolf met besmettelijke ziekte		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,046	Ernstig
Doden	0,267	Zeer ernstig
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,265	Zeer ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,161	Zeer ernstig
Kosten	0,265	Zeer ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,011	Beperkt
Verstoring van het dagelijks leven	0,323	Zeer ernstig
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,178	Zeer ernstig
Sociaal psychologische impact	0,296	Zeer ernstig
Aantasting cultureel erfgoed	0,037	Ernstig
Impact totaal	**0,185**	**Zeer ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Mogelijk**

Het COVID-19 virus laat zien dat een grootschalige ziektegolf (pandemie) een ingrijpend scenario is en het qua impact met name hoog zal scoren op doden en chronisch zieken, voornamelijk onder de kwetsbaren in de samenleving. Daarnaast is er sprake van hoge kosten en verstoring van het dagelijks leven. De impact van het scenario wordt gescoord op zeer ernstig. De waarschijnlijkheid als mogelijk.

7.25 Scenario 25 incident tijdens grote festiviteiten, concerten en demonstraties

Afbakening scenario

Omvang: Tijdens een nationale feestdag bevinden zich in de stad Amsterdam vele honderdduizenden personen voor een veelheid aan activiteiten. Op veel uitgaanspleinen en -gebieden vinden optredens plaats. Er wordt op grote schaal drank en drugs gebruikt in de openbare ruimte.

Locatie: Amsterdam tijdens een feestdag of grootschalig evenement

Periode van het jaar/dag: Voorjaar/zomer

Referentie worst case: Tijdens de Dodenherdenking (2010) op de Dam ontstaat paniek, nadat een man tijdens de twee minuten stilte schreeuwt. Door de schreeuw ontstaat er chaos, veel beweging en raken tientallen mensen gewond. Het gaat vooral om botbreuken en schaafwonden.
Ook in 2010 gebeurt er in Duitsland een incident bij het festival Love Parade in Duisburg. 21 mensen overlijden door verdrukking in de tunnel die toegang geeft tot het festivalterrein en circa 625 mensen raken gewond.

Referentie dagelijkse zorg: Grootschalige evenementen (nationale feestdagen bijvoorbeeld Koningsdag, Sail, Pride, jaarwisseling, ADE), toenemend aantal grootschalige sportevenementen, voetbalwedstrijden, concerten, festivals, huldigingen. Daarnaast het gehele jaar door demonstraties.

Context

Amsterdam is een grote trekpleister en de stad trekt vele honderdduizenden bezoekers, met name bij de grote nationale feestdagen, evenementen en gelijktijdigheid van meerdere evenementen.

Om de toestroom van deze grote aantallen bezoekers goed te laten verlopen is sinds enkele jaren sprake van interregionaal spreidingsbeleid. Beleid waarbij wordt ingezet op spreiding van evenementen wat betreft tijd, locatie en grootte. (Liefst) minder gelijktijdig, meerdere locaties en kleinere omvang. Dit betekent dus niet altijd minder evenementen op bijvoorbeeld een nationale feestdag maar meer kleinschaligere evenementen op meerdere locaties die liefst ook verschillende doelgroepen aanspreken (scheiding van doelgroepen).

Ondanks dit beleid blijven de grotere nationale evenementen vele (inter)nationale bezoekers trekken. Een incident tijdens, op of in de nabijheid van een evenement heeft een directe impact op het evenement en haar bezoekers maar ook eventueel een uitstraling op andere evenementen of zelfs de stad als geheel.

Op een nationale feestdag verwacht Amsterdam enkele honderdduizenden bezoekers. Dit zijn extra bezoekers naast de reguliere toestroom en aanwezigheid van toeristen en natuurlijk de inwoners van Amsterdam zelf. Hiermee zit de stad aan haar maximum. Elk jaar is het in alle opzichten passen en meten om iedereen goed en rustig in en uit de stad te krijgen. Ook de NS zit aan de top van zijn vervoerscapaciteit. De NS kan, als alles voorspoedig verloopt, via Amsterdam CS zo'n 40.000 reizigers per uur verwerken. Veel van de activiteiten concentreren zich rond de toeristische trekpleisters in het centrum van Amsterdam. Verder zijn er evenementen in de grote evenementenlocaties als de Arenaboulevard, de RAI en het Westerpark/de Westergasfabriek.

De bezoekers van een nationale feestdag bestaan uit bezoekers uit Amsterdam en heel Nederland en vallen binnen vele leeftijdscategorieën. Gezien de spreiding en het aanbod zoeken de verschillende doelgroepen wel meer het evenement en de locatie die bij hun behoeften past. Verder zijn er zoals altijd vele (inter)nationale toeristen in de stad die niet specifiek voor een nationale feestdag komen maar hiermee wel geconfronteerd worden.

Mogelijke oorzaken/triggers

- Reguliere incidenten
- Menselijk gedrag
- De mensenmassa zelf
- Weersomstandigheden
- Organisatie van het evenement in de openbare ruimte met vaak tijdelijke objecten
- Terrorisme

Incidentverloop

Op een van de uitgaanspleinen is het feest in volle gang. Het gehele plein is vol met bezoekers en menig bezoeker heeft naast het reguliere alcoholgebruik ook drugs genomen. Doordat er geen echt evenement georganiseerd wordt is er ook geen verantwoordelijk evenementenorganisator die maatregelen neemt. Wel heeft de gemeente maatregelen getroffen voor crowd-management: er zijn hekken geplaatst en er zijn verkeersregelaars aanwezig. Een klein brandje bij een foodtruck leidt tot een ontploffing van een gasfles. De twee eigenaren raken (zwaar)gewond evenals een aantal omstanders van de foodtruck. Mensen in de omgeving schrikken en deinzen achteruit. Hierdoor ontstaat wat paniek onder de mensen in de buurt van het incident. Een deel van de mensen probeert de omgeving van het incident te verlaten een ander deel gaat juist aan de gang met eerste hulp.

De brandweer, GHOR en politie proberen de locatie van de foodtruck en de gewonden te bereiken. Dit gaat moeizaam, het plein is drukbezet en ook de toegangswegen naar het evenement zijn vol met bezoekers en toeristen. Het duurt meer dan een uur voordat de GHOR alle gewonden kan helpen. De meest voorkomende verwondingen zijn brandwonden, ademhalingsproblemen, botbreuken, kneuzingen en schaafwonden. De festiviteiten in de rest van de stad gaan gewoon door. Achteraf blijken er 78 gewonden te zijn.

Groepen in een kwetsbare positie en slachtofferbeeld

Het publiek bij het evenement is divers van samenstelling. Jongeren, ouderen, inwoners van Amsterdam en toeristen. Een deel van het publiek is onder invloed van alcohol en/of drugs. De directe omstanders van de foodtruck hebben brandwonden en een aantal personen wordt onder de voet gelopen en heeft vooral botbreuken, kneuzingen en schaafwonden.

Incident tijdens grote festiviteiten, concerten en demonstraties		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,006	Beperkt
Doden	0,014	Aanzienlijk
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,041	Ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,005	Beperkt
Kosten	0,016	Aanzienlijk
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,001	Niet van toepassing
Verstoring van het dagelijks leven	0,012	Beperkt
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,01	Beperkt
Sociaal psychologische impact	0,018	Aanzienlijk
Aantasting cultureel erfgoed	0,002	Niet van toepassing
Impact totaal	**0,012**	**Beperkt**
Waarschijnlijkheid		**Mogelijk**

De impact van dit incident zal beperkt zijn. Hierbij dient opgemerkt te worden dat binnen het vergunningstelsel van evenementen en festiviteiten aandacht is voor veiligheid, met bijpassende toezicht en handhavingsinstrumenten. De mogelijk bestaat dat er festiviteiten plaatsvinden waar ongelukken gebeuren, ook tijdens Amsterdam 750 jaar. Echter, de vergunningverlening in Amsterdam is goed geregeld om daarmee een voorspoedig verloop te waarborgen. Daarnaast zal een soortgelijke casus in de overige gemeentes van de Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland naar alle waarschijnlijkheid een grotere sociaal psychologische impact hebben.

7.26 Scenario 26 terroristische aanslag

Afbakening scenario

Omvang: Op een van de uitgaanspleinen in Amsterdam vindt een schietpartij met automatische wapens plaats gevolgd door zware explosies.

Locatie: Amsterdam

Periode van het jaar/dag: Voorjaar/zomer, op een drukke vrijdagavond

Referentie worst case: De aanslagen in Parijs in 2015 omvatten een zestal terroristische aanslagen met zowel bomgordels as aanvalsgeweren in de avond en nacht van vrijdag 13 november 2015. In Frankrijk werd de noodtoestand en drie dagen van nationale rouw afgekondigd. Tijdens de aanslagen vielen 129 doden en meer dan 350 gewonden van wie er daags na de aanslagen nog veel in kritieke toestand verkeerden. Er waren acht aanslagplegers. In 2016 vielen er 32 doden en 340 gewonden bij de aanslag op het vliegveld en in de metro in Brussel.

In november 2020 werd in Wenen door een schutter op 6 verschillende locaties mensen onder vuur genomen. Er vielen in ieder geval 4 doden en waren 22 gewonden.

Bij de aanslag van de 37-jarige Gökmen T. in een tram in Utrecht op 18 maart 2019 vielen 4 doden en 2 zwaargewonden. Het terroristische motief blijkt uit het gebruik van geweld, het doelwit en de slachtoffers – willekeurig gekozen Nederlandse burgers.

Bij een aanslag in Brussel op 16 oktober 2023 beschoot een 45-jarige Tunesische man uit Brussel meerdere mensen. Twee Zweedse voetbalsupporters werden daarbij gedood.

Referentie dagelijkse zorg: High Impact Crimes, liquidaties zonder terroristisch motief

Context

In december 2023 verhoogde de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) het dreigingsniveau terrorisme van 3 (aanzienlijk) naar 4 (substantieel). Dit betekent dat een terroristische aanslag in Nederland voorstelbaar is. In Europese landen hebben de aflopen jaren diverse aanslagen plaats gevonden en op korte termijn kunnen nieuwe aanslagen plaatsvinden, mogelijk ook in Nederland. De aanslag in Utrecht van 18 maart 2019 met 4 doden en 6 gewonden en de steekpartij met terroristisch motief op Amsterdam CS van 31 augustus 2018 met 2 gewonden zijn daar voorbeelden van.

De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en met name de stad Amsterdam is een mogelijk doelwit van terrorisme in verband met de (inter)nationale uitstraling, allure van de (hoofd)stad en het grote aantal dagelijkse bezoekers uit binnen- en buitenland. De toegankelijkheid en gebruik van de publieke ruimte door inwoners en bezoekers geeft de stad een open karakter. Zij voelen zich vrij om hun mening te uiten en het leven te leiden zoals zij dat willen.

Sommige mensen of groepen schuwen het gebruik van geweld in de openbare ruimte niet om hun doelen te bereiken. Aanslagen op mensenmassa’s, gebouwen of knooppunten in het openbaar vervoer zijn methoden om mensen te intimideren en de maatschappij te ontwrichten. De regio Amsterdam-Amstelland is een dichtbevolkt gebied (ruim 1 miljoen inwoners). Met name in Amsterdam worden grote evenementen georganiseerd die veel mensen op de been brengen. Jaarlijks bezoeken veel toeristen de regio.

Het doel van terroristen is mede gericht op het creëren van angst. Het kan gaan om kleinschalige acties met grote impact maar ook om verwoestende aanslagen. Het kan direct duidelijk zijn dat het gaat om terrorisme of het kan op een later moment blijken. Dit vergt hulpverlening aan de slachtoffers en tegelijkertijd het achterhalen wie achter de aanslag zit. Het vergt ook het omgaan met emoties als angst en woede. Na een aanslag bestaat het risico van een volgend incident door bijvoorbeeld door een nieuwe aanslag of copycat-gedrag (kopieergedrag). Ook blijvend gevaar door bijvoorbeeld ontsnapte verdachten of een langdurige gijzeling is een risico.

Inwoners, bezoekers, bedrijven en maatschappelijke groeperingen zullen een beroep doen op bescherming van de overheid. Van de overheid wordt eenheid in optreden verwacht om gevoelens van angst en mogelijke woede of juist uitingen van solidariteit te kanaliseren. Het is mogelijk dat een aanslag een polariserende werking heeft, waardoor de verhoudingen tussen bevolkingsgroepen op scherp komen te staan. Echter, een aanslag kan ook leiden tot saamhorigheid in de samenleving. (Overheids)communicatie en het maken van verbinding met wat er op straat en in de wijken gebeurt, is van belang.

Mogelijke oorzaken/triggers

- (Inter)nationale ontwikkelingen
- Maatschappelijke spanningen
- Moedwilligheid Menselijk gedrag
- Terrorisme

Incidentverloop

Op een van de uitgaanspleinen is het op vrijdagavond druk met bezoekers. De bezoekers komen voor de vele horecagelegenheden en terrassen aan het plein. Hierbij gaan bezoekers van gelegenheid naar gelegenheid en staan bij sommige locaties ook voor de ingang om toegelaten te worden. Daarnaast is het plein een centraal punt in de stad waarbij bezoekers het plein passeren op weg naar andere locaties en ook verscheidene tramlijnen passeren het plein.

Twee daders schieten vanaf twee posities op het plein op de aanwezige bezoekers met automatische vuurwapens. Direct ontstaat grote paniek onder de aanwezigen op het plein en iedereen probeert een veilige plek te vinden. Een deel van de bezoekers vlucht de horecagelegenheden in, een ander deel probeert het plein te ontvluchten via de toegangswegen en weer anderen zoeken dekking achter objecten zoals tramhaltes, bomen en terrastafeltjes. Onduidelijk is waar de aanvallers zich bevinden, iedereen vlucht alle kanten op en diverse personen lopen ook recht op de daders af.

De daders maken direct tientallen dodelijke en zwaargewonde slachtoffers. Na enkele minuten stopt het schieten en zijn de daders verdwenen. Onduidelijk is waar de daders heen gevlucht zijn.

Korte tijd later volgen er twee explosies achter elkaar in één van de horecagelegenheden aan het plein. De serre van de gelegenheid wordt hierbij naar buiten geblazen en glas vliegt in het rond. Ook hierbij vallen slachtoffers zowel op het plein als in de horecagelegenheid. De politie is inmiddels ter plaatse en de hulpverlening komt op gang.

Onduidelijk is of de daders een terroristisch motief hebben, hoeveel slachtoffers er zijn, wie de daders zijn en waar de daders zijn. Dit bemoeilijkt de hulpverlening omdat het gevaar ter plekke en/of elders nog kan voortduren.

De aanslag zorgt voor angst onder de bevolking en leidt tot een toename van spanningen in de samenleving. Naast de burgerinitiatieven voor rouwverwerking en samenhorigheid zijn ook polariserende meningen te vinden op sociale media. Beelden van de beschieting en de explosies worden gedeeld op social media. Van de overheid wordt duidelijkheid en actie verwacht, ook omdat de daders nog niet beeld zijn. De maatschappelijke onrust duurt na het incident nog lang voort. De aanslag wordt niet direct opgeëist, maar verschillende terroristische partijen worden in de media genoemd.

De twee daders worden binnen een week geïdentificeerd en opgepakt, waarna een lang juridisch traject volgt.

Groepen in een kwetsbare positie en slachtofferbeeld
Het publiek op het uitgaansplein is divers van samenstelling. In het gebied waren met name jongeren tot jongvolwassenen aanwezig, van verschillende afkomst en zowel lokale bezoekers als nationale en internationale toeristen. Onder de slachtoffers bevinden zich tientallen doden en een even groot aantal personen met zware verwondingen, zowel als gevolg van de beschieting of van de twee ontploffingen in de uitgaansgelegenheid. Door de explosie hebben ook nog eens tientallen personen snijwonden van het rondvliegend glas. Als gevolg van de polarisatie in de samenleving voelt de bevolkingsgroep met eenzelfde achtergrond als de terroristen (bijv. geloof, etniciteit, levensovertuiging of achternaam) zich kwetsbaar voor uitsluiting, discriminatie en vergeldingsacties.

Het incident kent ook internationaal zijn weerslag op de toeristenstroom en de reputatie van Amsterdam.

Terroristische aanslag		
Impact criterium	**Gemiddeld Impact criterium Score**	**Vertaling**
Aantasting van de integriteit van het grondgebied	0,118	Zeer ernstig
Doden	0,222	Zeer ernstig
Ernstig gewonden en chronisch zieken	0,243	Zeer ernstig
Lichamelijk lijden (gebrek aan primaire levensbehoeften)	0,05	Ernstig
Kosten	0,086	Ernstig
Langdurige aantasting van milieu en natuur	0,016	Aanzienlijk
Verstoring van het dagelijks leven	0,462	Catastrofaal
Aantasting van positie van het lokale en regionale openbaar bestuur	0,358	Catastrofaal
Sociaal psychologische impact	0,75	Catastrofaal
Aantasting cultureel erfgoed	0,039	Ernstig
Impact totaal	**0,234**	**Zeer ernstig**
Waarschijnlijkheid		**Waarschijnlijk**

De impact van een terroristische aanslag wordt geduid op zeer ernstig tot catastrofaal. De verstoring van het dagelijks leven, de aantasting van de positie van het lokale, regionale en nationale bestuur, naast de sociaal psychologische impact en het zeer hoog aantal doden en gewonden bij dit scenario maakt dat een terroristische aanslag grote gevolgen heeft. Het dreigingsniveau in Nederland is momenteel door de Nationaal Coördinator Terrorisme en Veiligheid (NCTV) ingeschaald op 4 (van de 5). Dat betekent dat de kans reëel is dat er een aanslag plaatsvindt. Ook wordt het waarschijnlijk geacht dat een terroristische aanslag in Amsterdam als hoofdstad van Nederland kan plaatsvinden, met verstrekkende gevolgen. De afgelopen jaren zijn de voorbereidingen op een aanslag toegenomen. Gezien de verhoging van dreigingsniveau in 2023 van 3 naar 4 en de catastrofale impact die een grootschalige terroristische aanslag kan hebben op de maatschappij dient dit incidenttype zo hoog mogelijk op de agenda te blijven staan. Als hoofdstad en regio is het van belang om voorbereid te zijn en te blijven. De kans op een terroristische aanslag buiten het stedelijk gebied is aanzienlijk kleiner, gezien de beperkte politieke en sociaal maatschappelijke waarde van een aanslag in de periferie.

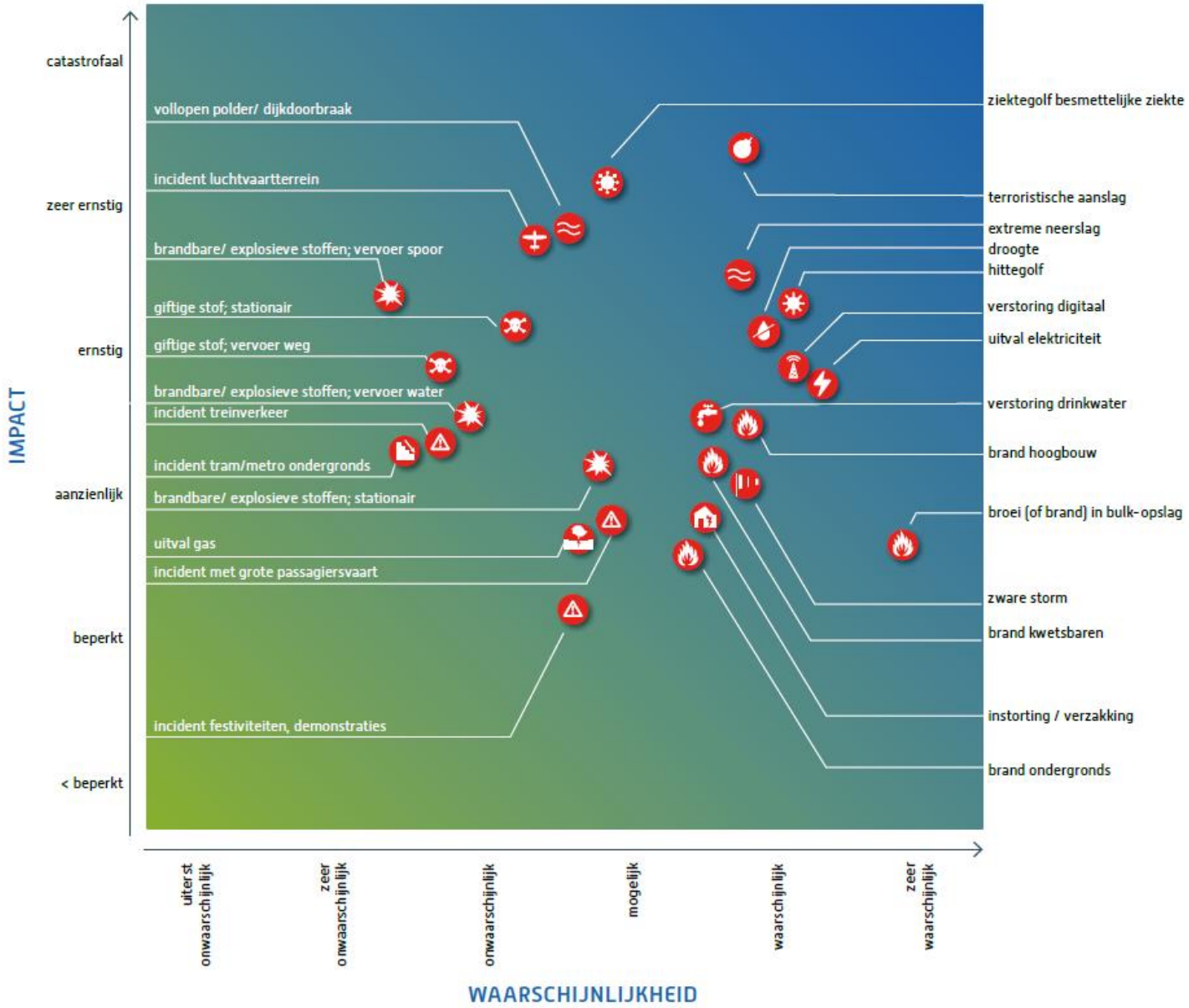
8. Risicodiagram en conclusies risicoanalyse

8.1 Risicodiagram

In de risicoanalyse hebben de experts de incidentscenario's eerst onafhankelijk van elkaar gescoord op impact en waarschijnlijkheid. De uitkomsten van deze digitale exercitie vormden het startpunt voor expertsessies waarin experts op verschillende domeinen met elkaar in gesprek gingen over de argumenten en overwegingen die hierbij van belang zijn. Resultaat van de sessies is voor elk van de 26 incidentscenario's een score op waarschijnlijkheid en impact.

In het risicodiagram zijn de uitkomsten van de risicoanalyse weergegeven. Op de verticale as van het risicodiagram is de impact van een scenario weergegeven. De maximale waarde van deze as is gelijk aan een scenario dat op alle criteria hoog scoort en dus een totale impactscore heeft die als catastrofaal kan worden aangemerkt. Op de horizontale as van het diagram is de waarschijnlijkheid uitgezet en is de maximale waarde: zeer waarschijnlijk.

Figuur 3 – Risicodiagram



8.2 Conclusies risicoanalyse

Per thema wordt de analyse van de scenario's beschreven.

Risico's in de natuurlijke omgeving
Voor het thema natuurlijke omgeving zijn vijf incidenttypen geselecteerd en gescoord: vollopen van een polder/dijkdoorbraak, overlast als gevolg van droogte, wateroverlast als gevolg extreme neerslag, zware storm en hittegolf. Het laatste incidenttype, hittegolf, is als nieuw incidenttype toegevoegd. Alle incidenttypen uit dit thema scoren relatief hoog, zowel op impact als op waarschijnlijkheid. De ervaringen van de afgelopen jaren met diverse incidenten als gevolg van extreem weer hebben verduidelijkt wat de impact kan zijn. De nieuwe inzichten van het KNMI over de ontwikkeling van het klimaat onderbouwen de inschatting van de waarschijnlijkheden. Nieuwe data, wetenschappelijke inzichten en recente ervaringen zorgen ervoor dat de scenario's beter worden ingeschat door de experts en de impact minder abstract is in vergelijking tot eerdere regionaal risicoprofielen. Dit leidt niet tot grote verschuivingen ten opzichte van de vorige risicoanalyse.

Risico's in de gebouwde omgeving
De incidenten in het thema bebouwde omgeving scoren gemiddeld aanzienlijk op de impactcriteria. Dit komt voornamelijk vanwege de ontwikkeling van meer hoogbouw, steeds meer verminderd zelfredzamen die zelfstandig blijven wonen en meer complexe ondergrondse bebouwing. De waarschijnlijkheid van de incidenttypen in het cluster bebouwde omgeving wordt iets lager ingeschat dan in het vorige risicoprofiel, maar is nog steeds redelijk hoog. Volgens de experts is dit onder andere te verklaren doordat branden nog steeds regelmatig voorkomen. De impact is vergelijkbaar met de vorige risicoanalyse.

Risico's in de technologische omgeving
De meeste incidenttypen die vallen onder het thema 'gevaarlijke stoffen' bij de industriële technologische omgeving scoren relatief hoog op de impact. Dit is uit te leggen door de grote gevolgen als het mis gaat. Hoewel er mogelijk nauwelijks doden en gewonden vallen, scoren de scenario's hoog op economische veiligheid (kosten) en sociale en politieke stabiliteit. De waarschijnlijkheid wordt echter niet hoog ingeschat, behalve bij het incident broei of brand. Dit komt bij afval- en recyclingbedrijven steeds vaker voor, maar heeft weinig tot minimaal effect. De scores zijn vergelijkbaar met die in het vorige risicoprofiel.

Risico's met betrekking tot vitale infrastructuur
Onder het thema vitale infrastructuur hebben de experts scenario's op de incidenttypen uitval elektriciteit en gas, digitale verstoring en verstoring drinkwater gescoord.

Het valt op dat de waarschijnlijkheid van bijna alle incidentscenario's binnen dit thema (uitval gasvoorziening uitgezonderd) als waarschijnlijk wordt beoordeeld. De impact wordt ingeschat op aanzienlijk tot ernstig. Dat heeft te maken met de relatief grote omvang en lange duur van de verstoring in de scenario's. In de praktijk is er vaker sprake van verstoringen in elektriciteit-, gas- en drinkwatervoorziening en telecom/ict, maar die zijn in een minder groot gebied en van kortere duur.

Experts geven aan dat bij de meeste incidenttypen in dit thema de keteneffecten de voornaamste reden zijn van de inschatting van de impact. Dit uit zich in een relatief hoge score op de impactcriteria verstoring van het dagelijks leven en kosten.

De scores voor de incidenttypen die ook onderdeel waren van de risicoanalyse in het vorige risicoprofiel zijn vergelijkbaar met die van het vorige risicoprofiel.

Risico's met betrekking tot verkeer en vervoer
Het verkeer op land (weg en spoor), water en lucht wordt over het algemeen drukker. Veiligheidssystemen en organisaties passen zich hierop aan. Tevens wordt van ongevallen geleerd en worden maatregelen doorgevoerd om herhaling te voorkomen. De sector verkeer en vervoer is zich bewust van zijn verantwoordelijkheden en treft zodoende de nodige voorzieningen. De impact van het incidenttype metro-tramstation ondergronds is lager beoordeeld dan in 2020. De waarschijnlijkheid van de incidentscenario's met

betrekking tot het thema verkeer en vervoer blijft gemiddeld laag. De impact van een luchtvaartongeval is hoog in vergelijking met de andere incidentscenario's in dit thema. In 2023 heeft de crisisorganisatie van VrAA extra aandacht besteed aan dit scenario en aan het scenario incident in metro- / tramstations ondergronds. De contacten en samenwerking tussen de VrAA en de vervoerders zijn goed. Het thema behoeft geen extra aandacht.

Risico's met betrekking tot gezondheid
Binnen het crisistype Ziektegolf hebben zich in de sinds 1918 hebben zich vijf grieppandemieën voorgedaan. In 1918 zijn wereldwijd miljoenen mensen overleden aan de Spaanse griep. In 1957 zijn tienduizenden mensen aan de gevolgen van de Aziatische griep overleden. De Hongkonggriep van 1968 maakt ook tienduizenden slachtoffers. In 2009 maakte de Mexicaanse griep meer dan 10.000 dodelijke slachtoffers, waarvan 54 in Nederland en vanaf begin 2020 kreeg de samenleving te maken met de Corona crisis (COVID-19) welke tot in 2023 grote impact op de samenleving heeft gehad.

Het COVID-19 virus laat zien dat een grootschalige ziektegolf (pandemie) en ingrijpend scenario is en het qua impact met name hoog scoort op doden en ernstig zieken, voornamelijk onder de kwetsbaren in de samenleving. Daarnaast is er sprake van hoge kosten en verstoring van het dagelijks leven. De dreiging van een grootschalige ziektegolf (pandemie) leidt tot grote politieke, bestuurlijke en maatschappelijke aandacht.

De impact van een ziektegolf is vergelijkbaar gescoord als in het vorige risicoprofiel. De waarschijnlijkheid wordt iets lager ingeschat en ligt op het gemiddelde van de afgelopen eeuw.

Risico's met betrekking tot sociaal-maatschappelijke gevolgen
De twee incidenttypen binnen het thema sociaal-maatschappelijke omgeving zijn wat impact en waarschijnlijkheid betreft terug te vinden op verschillende plekken in het risicodiagram. Het incidenttype terroristische aanval scoort hoog op impact en wordt als waarschijnlijk aangemerkt. In 2023 is extra aandacht aan dit incidenttype besteed met actualisering van afspraken en planvorming en een uitgebreid traject van opleiden, trainen en oefenen. Hierdoor zijn hulpdiensten beter voorbereid op dit incidenttype. Het scenario gaat echter uit van een geslaagde aanslag. De waarschijnlijkheid wordt met name bepaald door geopolitieke ontwikkelingen die voor VrAA niet te beïnvloeden zijn. Dit incidenttype is het hoogst gescoorde incidenttype als het gaat om impact. De positie in het risicodiagram is vergelijkbaar met die van het vorige risicoprofiel.

Het incident tijdens grote festiviteiten of evenementen wordt op basis van historische data minder waarschijnlijk geacht dan in het vorige risicoprofiel. Ook de impact is beperkt. Met het oog op de viering van 750 jaar Amsterdam en SAIL 2025 blijft aandacht voor dit incidenttype van belang.

8.3 Uitkomsten risicoanalyse

Op basis van de expertsessies en de beschouwing van het risicodiagram kunnen een aantal conclusies getrokken worden. Onderstaande prioritaire risico's zijn daarbij benoemd voor Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland en worden in het nieuwe beleidsplan van de Veiligheidsregio opgenomen.

Incidenten in vitale infrastructuur met keteneffecten.
Deze incidenttypen zijn uitval van elektriciteit, gas en uitval van data- en ICT-voorzieningen en, in mindere mate, uitval van drinkwater. De oorsprong van het incident kan soms minimaal zijn, maar grote gevolgen en effecten hebben. Dit zijn incidenttypen die relatief hoog scoren op impact, niet door veel slachtoffers, maar door de keteneffecten. Die keteneffecten kunnen weer andere incidenten op andere thema's veroorzaken. De hoge impact komt vooral terug in de criteria sociaalpsychologische impact, kosten en aantasting van het dagelijks leven. Door de toenemende verbondenheid van systemen en sectoren zal de impact van dergelijke incidenten in de komende jaren alleen maar toenemen. Door de impact van klimaatverandering op de vitale infrastructuur en van toenemende geopolitieke spanningen kunnen deze incidenten zich frequenter voordoen.

Klimaatverandering en extreem weer (overstromingen/ droogte/ neerslag/ storm/ hitte)
Onder dit risico vallen de incidenttypen met een hoge impact door de keteneffecten van bijvoorbeeld overstroming, extreme weersomstandigheden en droogte. Ook hier geldt gelet op de beschreven trend van de klimaatverandering dat de impact en de waarschijnlijkheid van dergelijke incidenten in de komende jaren alleen maar zullen toenemen. De ervaringen van de afgelopen jaren en nieuwe wetenschappelijke data maken de gevolgen van de incidenttypen op de regio duidelijker en onderbouwen de forse impact die de experts koppelen aan de scenario's. Voor sommige incidenttypen is de impact mogelijk nog hoger op het moment dat het zich daadwerkelijk voordoet. De keteneffecten van langdurige hittegolven of extreme neerslag zoals in Limburg 2021, maar dan in de regio Amsterdam-Amstelland, zijn nog onvoldoende te overzien.

Ziektegolf
Het COVID-19 virus laat zien dat een grootschalige ziektegolf (pandemie) en ingrijpend scenario is en het qua impact met name hoog zal scoren op doden en ernstig zieken, voornamelijk onder de kwetsbaren in de samenleving. Daarnaast is er sprake van hoge kosten en verstoring van het dagelijks leven.

Terrorisme
De impact en waarschijnlijkheid van een terroristische aanslag komt uit de analyse duidelijk naar voren. De experts geven aan dat dit zit in de impactcriteria in het aantal te verwachten doden en gewonden, maar ook met name in de sociaalpsychologisch gevolgen die dit incidenttype heeft. De recente incidenten en de beoordeling van de waarschijnlijkheid door Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) als substantieel, maken duidelijk dat voorbereiding op dit incidenttype van belang blijft.

Grote en complexe branden
De omgeving verdicht; zowel boven- als ondergronds. Vanwege klimaatadaptatie worden nieuwe bouwtechnieken en -materialen, net nieuwe brandrisico's. Wanneer een groep kwetsbare inwoners wordt getroffen door brand, kan maatschappelijke onrust ontstaan. Daarom blijft het zaak om aandacht te besteden aan grote en complexe branden.

Militaire en statelijke dreiging

De territoriale veiligheid van de EU en de NAVO en daarmee ook van Nederland staat onder druk. De oorlog in Oekraïne heeft de verhoudingen tussen Rusland en het westen onder hoge spanning gezet. Daarnaast is Nederland doelwit van digitale aanvallen van andere landen. Digitale en fysieke spionage is een omvangrijk probleem. Andere landen proberen opinies en besluitvorming in Nederland te beïnvloeden en zetten daarmee de sociale cohesie onder druk. Deze spionage en beïnvloeding is niet alleen op de politiek gericht, maar ook op verstoring van de economie en op het buit maken van technologie.[22]

Bovengenoemde dreigingen hangen nauw met elkaar samen. Ze kunnen als middel ook worden gebruikt in een oorlog tegen Nederland of bondgenoten in NAVO- of EU-verband. Ze kunnen leiden tot grootschalige ontwrichting van de samenleving. Hierbij komen verstoringen samen die ook bij andere incidenttypen bestaan. Maar dan op een grotere schaal en voor een langere duur. Bijvoorbeeld opvang van vluchtelingen, medische zorg voor gewonde militairen, verstoring van mobiliteit (door Host Nation Support), uitval van vitale infrastructuur door fysieke of cyber-aanvallen.

De rijksoverheid en veiligheidsregio's werken aan een Landelijk Crisisplan Militaire Dreigingen. Daarin worden verschillende scenario's uitgewerkt en worden de rollen en taken van rijk en veiligheidsregio's beschreven.

[22] Dreigingsbeeld Statelijke Actoren, AIVD, MIVD, NCTV, november 2022

9. Projectgroep en deelnemers expertsessies

Projectgroep

- Brandweer Amsterdam-Amstelland: Ron Hendriks | Kevin Kruiswijk | Ron Galesloot
- Brandweer Amsterdam-Amstelland energietransitie: Johan de Vries
- Brandweer Amsterdam-Amstelland klimaatadaptatie: Lana Garrels
- Crisisbeheersing VrAA: Timo Harland
- Liander: Maaike Bok / Wesley Putker
- GHOR: Jan van Asperen
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied: Hans Winnubst
- OOV Amstelland gemeenten: Bas Meskers
- OOV Amsterdam: Bart Kaasbergen / Rosalie van Gelder
- Openbaar Ministerie: Jeroen de Rijke
- Politie: Martin Klootsema / Michel de Rond da Silva Futre
- Port of Amsterdam: Ferry El Aaidi / Sjors Oenen
- Waternet: Yvonne Nijdam
- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland: Jos Ketelaars (projectleider) | Marieke Geerlings | Larice van der Harst

Deelnemende organisaties tijdens de expertsessies van januari 2024

- Ambulance Amsterdam
- Amsterdam UMC, Mobiel Medisch Team (MMT)
- Brandweer Amsterdam-Amstelland (BAA)
- Climate Adaptation Services (CAS)
- Connexxion
- Defensie
- EBS
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Aalsmeer/Amstelveen
- Gemeente Diemen
- Gemeente Uithoorn
- Geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de regio (GHOR)
- GGD
- GVB
- Hoogheemraadschap van Rijnland
- NS
- Odido
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG)
- Onze Lieve Vrouwe Gasthuis (OLVG)
- Politie
- Port of Amsterdam
- Prorail
- PWN
- Rijksmuseum
- Rijkswaterstaat
- Stedin
- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA)
- Veiligheidsregio Hollands Midden (VRHM)
- Vervoerregio Amsterdam
- VodafoneZiggo
- Waternet

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Bezoekadres:
Ringdijk 98, 1097 AH Amsterdam

Postadres:
Postbus 92171, 1090 AD Amsterdam

Telefoon:
020 555 6550

Website:
veiligheidsregioaa.nl

Buiten Gewoon Veilig 2025-2028 Beleidsplan

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Auteur(s):	C. Westra
Datum:	17 december 2024
Versienummer:	1.6. Niet gevalideerde werkversie

Revisiehistorie

Versie	Datum	Omschrijving
0.3	06-02-2024	Initiële versie
0.4	15-02-2024	Werkversie t.b.v. consultatie regiogemeenten
0.5	21-02-2024	Input OOV'ers verwerkt
0.6	27-03-2024	Werkversie voor input BWZ
0.7	17-04-2024	Input BWZ en GHOR verwerkt
0.8	18-04-2024	Werkversie voor input sectoren
0.9	02-05-2024	Input sectoren verwerkt
1.0	08-05-2024	Werkversie voor input MT VrAA
1.1	30-05-2024	Versie voor ter vaststelling in MT VrAA d.d. 4 juni 2024
1.2	04-06-2024	Input MT VrAA verwerkt
1.3	20-06-2024	Versie voor vaststelling concept door bestuur d.d. 3 juli 2024
1.4	28-08-2024	Versie na input OOV en GHOR d.d. 22 juli en 22 augustus 2024
1.5	31-10-2024	Versie na aanpassing hoofdstuk Crisisbeheersing
1.6	17-12-2024	Versie voor aanbieding aan gemeenteraden

CONCEPT

Inhoudsopgave

Voorwoord **4**

1. Introductie **5**

2. Veilige leefomgeving **7**

2.1 Wat zien we om ons heen? 7
2.2 Wat is onze ambitie? 7
2.3 Wat gaan we doen? 8

3. Verbrede en veilige inzet **11**

3.1 Wat zien we om ons heen? 11
3.2 Wat is onze ambitie? 12
3.3 Wat gaan we doen? 12

4. Paraatheid en slagkracht **14**

4.1 Wat zien we om ons heen? 14
4.2 Wat is onze ambitie? 15
4.3 Wat gaan we doen? 15

5. Crisisbeheersing **17**

5.1 Wat zien we om ons heen? 17
5.2 Wat is onze ambitie? 18
5.3 Wat gaan we doen? 18

6. Vakmanschap en leiderschap **21**

6.1 Wat zien we om ons heen? 21
6.2 Wat is onze ambitie? 21
6.3 Wat gaan we doen? 22

7. Informatiegestuurde veiligheid **25**

7.1 Wat zien we om ons heen? 25
7.2 Wat is onze ambitie? 25
7.3 Wat gaan we doen? 26

8. Diverse en inclusieve organisatie **27**

8.1 Wat zien we om ons heen? 27
8.2 Wat is onze ambitie? 27
8.3 Wat gaan we doen? 28

9. Bedrijfsvoering **29**

9.1 Wat zien we om ons heen? 29
9.2 Wat is onze ambitie? 29
9.3 Wat gaan we doen? 30

10. Woeste doelen **32**

Bijlage 1: Wettelijk kader beleidsplan **33**

CONCEPT

Voorwoord

Dit is het beleidsplan van Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA): Buiten Gewoon Veilig 2025-2028.

"Wij gaan voor Buiten Gewoon Veilig. Dat is onze missie. We gaan naar buiten; zijn zichtbaar en herkenbaar op straat. Inwoners en partners weten ons te vinden en wij zoeken hen actief op. We doen ons werk gewoon goed en nemen verantwoordelijkheid voor ons werk en gedrag; we zijn erop aanspreekbaar. We werken met onze partners aan een veilige leefomgeving in onze regio én aan een sociaal- en arbeidsveilige organisatie. We bouwen samen aan een buitengewoon mooie, vakkundige en effectieve organisatie waar iedereen trots op is".

Onze organisatie is een sterke hulpverleningsorganisatie die met álle medewerkers 24/7 klaar staat wanneer het nodig is. Bij gevaar brengen we mens en dier in veiligheid. Onze taken komen voort uit de Wet veiligheidsregio's: branden voorkomen en bestrijden, voorbereiden op risico's, rampen en crises én coördinatie, beheersing en bestrijding van rampen en crises. Wij betrekken onze partners actief, samenwerking is de sleutel tot succes.

De afgelopen jaren hebben diverse grote en landelijke crises opnieuw de meerwaarde van de veiligheidsregio's laten zien. Zowel de COVID-19-crisis als de vluchtelingencrisis en de opvang van ontheemden hebben het belang aangetoond van een goede multidisciplinaire samenwerking. Ook binnen onze regio hebben deze crises veel effect gehad. Daarnaast hebben we bij de 'kleinere' lokale crises of evenementen laten zien waar we voor staan. De veiligheidsregio's zijn bij een breder publiek bekend geworden.

Mede door de grote landelijke crises in de afgelopen periode konden wij onze ambities uit het vorige beleidsplan niet allemaal realiseren. Een aantal ambities in dit beleidsplan hebben we daarom niet gewijzigd ten opzichte van het vorige beleidsplan. Gelukkig hebben we vanaf 2024 extra financiële middelen gekregen vanuit onze zes gemeenten en extra landelijke middelen voor crisisbeheersing en informatievoorziening. Dat maakt dat we nu verder aan de slag kunnen met deze ambities.

We gaan voort op de weg die we in het vorige beleidsplan hebben ingezet. De titel van het beleidsplan blijft dezelfde: 'Buiten Gewoon Veilig'. Daar is in 2021 namelijk niet zomaar voor gekozen; de titel staat voor de ontwikkeling van de organisatie en onze missie. We maken ons klaar voor de periode die voor ons ligt. De komende tijd heeft een aantal grote veranderingen impact op onze organisatie, bijvoorbeeld op het gebied van brandweerzorg. Ook bereiden we ons voor op veranderingen in de samenleving, wetgeving en op nu nog onbekende crises. Daarnaast volgen we vanzelfsprekend landelijke ontwikkelingen; of het nu gaat om de ontwikkeling van een Operationeel Centrum of ontwikkelingen richting een adaptieve brandweer. We denken actief mee en lopen waar nodig voorop.

We staan dag en nacht klaar om hulp te verlenen en te werken aan de veiligheid in onze regio. Elke dag een beetje beter. Dat doen we in samenwerking met al onze partners.

Tijs van Lieshout

Directeur Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland/
Commandant Brandweer Amsterdam-Amstelland

CONCEPT

1. Introductie

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (VrAA) is een van de 25 veiligheidsregio's van Nederland. In elke veiligheidsregio werken gemeenten, brandweer, geneeskundige diensten, politie, Openbaar Ministerie en andere partners samen aan het beheersen van risico's, brandweerzorg, hulpverlening en voorbereiding op crises.

De sector Brandweerzorg is de grootste sector binnen VrAA. Bij deze sector horen onder andere de primaire processen Risicobeheersing en Incidentbestrijding. Ons derde primaire proces Crisisbeheersing valt onder sector Crisisbeheersing. Sinds 1 januari 2024 is dit samen met bevolkingszorg en crisiscommunicatie. De Geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de regio (GHOR) maakt onderdeel uit van onze veiligheidsregio en wordt conform de wet gefinancierd door VrAA.

GHOR heeft een eigen meerjarenbeleidsplan; GGD Amsterdam voert dat plan uit.
Bedrijfsvoering, Informatie & Innovatie en Directie & Communicatie zijn de ondersteunende organisatieonderdelen voor zowel de sector Brandweerzorg als de sector Crisisbeheersing.

Aan de hand van acht programma's schetsen we in dit beleidsplan de ambitie en kaders van de ontwikkeling van onze organisatie voor de komende jaren. Dit zijn ambities op hoofdlijnen. Op basis van dit beleidsplan worden de meer concrete jaarplannen gemaakt.

Belangrijkste risico's
In het Regionaal Risicoprofiel 2025-2028 hebben we samen met onze crisispartners de belangrijkste risico's voor onze regio in kaart gebracht. Dit heeft geleid tot de aanwijzing van 26 risico's die specifiek zijn voor onze regio. We onderscheiden zes belangrijke regionale risico's waarbij VrAA een rol speelt. Dit zijn:

- Uitval van vitale voorzieningen zoals gas, elektra, drinkwater, gedigitaliseerde processen, informatiediensten
- Klimaatverandering, wat kan leiden tot overstromingen, extreme droogte of hitte, grote hoeveelheden neerslag of stormen
- Ziektegolf
- Terrorisme
- Grote en complexe branden
- Militaire dreiging

CONCEPT

Opbouw van 'Buiten Gewoon Veilig'

Vier inhoudelijke en vier ondersteunende programma's vormen samen nog steeds de koers van Buiten Gewoon Veilig. Per programma beschrijven we de ambities en wat we gaan doen om die ambities te realiseren.



De 'woeste doelen' (hoofdstuk 10) zijn onze doelen voor de lange termijn. In 2028, het eind van deze beleidsplancyclus, hebben we de eerste stappen gezet om deze doelen te realiseren.

De wettelijke kaders voor dit beleidsplan staan in bijlage 1.

CONCEPT

2. Veilige leefomgeving

De samenleving verandert en de risico's op het gebied van fysieke veiligheid veranderen mee. Dat heeft invloed op onze veiligheid. Met het programma Veilige leefomgeving werkt VrAA mee aan een fysieke leefomgeving waarin mensen veilig kunnen wonen, werken en recreëren.

2.1 Wat zien we om ons heen?

VrAA doet haar werk in een dynamische omgeving. Nieuwe technologieën doen hun intrede, de infrastructuur wordt complexer, de regio wordt meer en meer bebouwd en de verwachting van de samenleving verandert. We zien dat wetgeving soms achterblijft bij deze razendsnelle veranderingen en uitgaat van minimumvoorschriften die niet altijd toereikend zijn. Willen we de brandveiligheid waarborgen, dan vraagt dat in een verstedelijkte omgeving -met soms bijzondere gebouwen- om maatwerk. Schadebeperking is geen doelstelling van de wetgever, maar is wel van grote waarde voor de samenleving.

De Omgevingswet brengt een nieuwe manier van werken met zich mee als het gaat over de inrichting van de fysieke leefomgeving. De wet gaat uit van vertrouwen in plaats van controle. Bewoners en bedrijven krijgen daardoor meer ruimte voor het realiseren van activiteiten in de fysieke leefomgeving. Dit vraagt om een proactieve samenwerking tussen VrAA, gemeenten, ontwikkelaars, bewoners en organisaties. Het is van groot belang dat gemeenten, VrAA betrekken bij hun omgevingsplannen. Bijvoorbeeld bij de herontwikkeling van gebieden, zeker als die raken aan onze veiligheidsthema's (zie kader op pagina 10). Om advies op maat te geven is deze informatie cruciaal. Ook om ons als organisatie te kunnen voorbereiden op de toekomst. We werken en adviseren hierbij 'risicogericht' en 'integraal', in lijn met de Wet veiligheidsregio's (Wvr). En we gebruiken aanbevelingen uit onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV).

Daarnaast zien we de impact van klimaatverandering. Dit brengt een nieuw type risico's met zich mee, zoals langdurige hittegolven en extreme wateroverlast. Om de samenleving en de leefomgeving zoveel mogelijk voor te bereiden op deze veranderingen en daarmee de veerkracht te vergroten, neemt de samenleving nu al maatregelen. Daarbij kun je denken aan de overgang van fossiele naar hernieuwbare energiebronnen (energietransitie) en meer ruimte voor vergroening en waterberging in de gebouwde omgeving (klimaatadaptatie). Ontwikkelingen op het gebied van veilige energietransitie zijn er volop, bij nieuwe ontwikkelingen worden de risico's in kaart gebracht en risicobeheersingsmaateregelen voorgesteld. Al deze inspanningen op het gebied van energietransitie en klimaatadaptatie brengen risico's met zich mee op de veiligheid van de fysieke leefomgeving. Zo kunnen het gebruik van warmtepompen, thuisaccu's of zonnepanelen invloed hebben op de brandveiligheid.

2.2 Wat is onze ambitie?

Onze ambities voor een Veilige leefomgeving zijn:

- Fysieke veiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van bewoners, bedrijven en overheid. Alle partijen die betrokken zijn bij de beheersing van risico's in het fysieke domein stellen samen veiligheidsadviezen op. Ons doel is dat we kennis en expertise inbrengen in het netwerk en de samenhang in de gehele veiligheidsketen borgen.

- Wij zijn door onze specifieke kennis van de veiligheidsketen in de fysieke leefomgeving en van mogelijkheden voor repressie een onmisbare partner in het netwerk. Wij adviseren integraal en risicogericht. Partners schakelen onze expertise in omdat wij kunnen bijdragen aan het nemen van een verantwoord besluit. En niet alleen omdat de wet of een procedure dat voorschrijft.
- VrAA heeft de ambitie om de grootste risico's op het gebied van fysieke veiligheid in de regio in kaart te brengen. Daarvoor hebben we samenwerkingspartners nodig die ons tijdig informeren en betrekken en digitale systemen die ons daarin ondersteunen.
- VrAA zet haar expertise in waar de meeste veiligheidswinst te behalen is. We werken risicogericht en maken afgewogen keuzes in de inzet die we plegen en de producten en diensten die we leveren.
- VrAA zet in op preventie door kinderen van jongs af bewust te maken van risico's op brand en ze te leren wat ze in geval van brand moeten doen.
- We streven ernaar dat bewoners, bezoekers en bedrijven in onze regio zelfredzaam en veerkrachtig zijn. Ze zijn bekend met fysieke veiligheidsrisico's, weten wat te doen om de kans op een incident te verkleinen en hoe te handelen als er toch iets misgaat.
- VrAA heeft de ambitie om haar kennis op het gebied van 'Klimaatveiligheid' en 'Veilige Energietransitie' verder te ontwikkelen, in lijn met de Strategische Agenda Veiligheidsberaad 2024 – 2027.

2.3 Wat gaan we doen?

Om onze ambities waar te maken, zetten we ons in op de volgende onderdelen:

- Invulling adviesfunctie:
  - We ontwikkelen onze adviserende rol naar een integrale, proactieve dienstverlening. Voorop staat samenwerking met de gemeenten en diverse netwerkpartners. Zo is het de taak van VrAA om fysieke veiligheid in een vroeg stadium voor het voetlicht te brengen bij de gemeentelijke instrumenten, zoals de omgevingsvisie en omgevingsvergunning.
  - We ontwikkelen en vergaren kennis van incidentscenario's die de fysieke veiligheid in onze regio kunnen bedreigen. Hierdoor kunnen we bij onze advisering inzicht geven in de gevaren en risico's.
  - We adviseren risicogericht en oplossingsgericht, zodat we in omgevingsoverleggen een bijdrage leveren aan het principe uit de Omgevingswet 'ja, mits'.
  - We baseren onze advisering op drie pijlers:
    1. Veilige inrichting en veilig gebruik van de fysieke leefomgeving, infrastructuur en bouwwerken.
    2. Zelfredzaamheid van bewoners, bezoekers en bedrijven in onze regio.
    3. Effectief en veilig optreden van de hulpdiensten.
- Toekomst toezichthoudende rol VrAA:
  - Samen met het bevoegd gezag onderzoeken en definiëren we voor welke complexe bouwwerken deskundigheid van VrAA gewenst is, bijvoorbeeld hoogbouw of ondergrondse bouwwerken. Uitgangspunt daarbij is het belang van veiligheid én het veilig repressief optreden. Hierin nemen we ook mee de mogelijk veranderende werkwijze als gevolg van de nieuwe Wet kwaliteitsborging voor het bouwen.
  - Op verzoek adviseren en ondersteunen we het bevoegd gezag in hun toezichthoudende taken.
  - We continueren het integraal, risicogericht en programmatisch toezicht bij bedrijven waar gevaarlijke stoffen in grote hoeveelheden aanwezig zijn en om die reden onder de Seveso-

CONCEPT

regelgeving vallen. We onderzoeken of we deze rol samen met de Omgevingsdienst ook kunnen invullen voor andere risicorelevante bedrijven.
  - We houden toezicht op de door VrAA aangewezen bedrijfsbrandweren en doen dat in een meerjareninspectieprogramma.
- Stimuleren veiligheidsbewustzijn en veiliger gebruik van de fysieke leefomgeving bij bewoners, ondernemers en instellingen:
  - Met (Brand)Veilig Leven zetten we in op het geven van voorlichting aan bedrijven, stichtingen en inwoners, met behulp van onze netwerkpartners. We zijn zichtbaar op straat en gebruiken diverse communicatiemiddelen voor campagnes. We stimuleren gedragsverandering bij die doelgroepen waar de kans op incidenten zoals brand het grootst is. Om zo het bewustzijn, de veerkracht en de zelfredzaamheid te vergroten.
  - BAA bezoekt groepen 7 van basisscholen in onze regio om de kinderen bewust te maken van risico's, ze te leren hoe brand te voorkomen en hoe te handelen bij brand. Doel is het bewerkstelligen van een brandveilige generatie.
  - BAA geeft voorlichting na impactvolle incidenten als brand. Wij zijn na het incident zichtbaar in de straat en buurt, leggen contact met buurtbewoners, verstrekken informatie en beantwoorden vragen.
  - In aandachtsgebieden en bij aandachtsobjecten zoals genoemd in het dekkingsplan VrAA 2025-2028, waar de opkomsttijd hoog is, zet BAA zich in om samen met gebouweigenaren en bewoners de kans op brand te verkleinen. Dit doen wij door ons hard te maken voor brandveilige gebouwen, door rookmelders te plaatsen en door voorlichting te geven over wat te doen bij brand.
  - Met de intentieovereenkomst Brandveilig Wonen continueren we een meerjarige samenwerking met woningcorporaties om samen in te zetten op brandveilige woongebouwen en woningen.
  - Met het convenant ‘Brandveiligheid in de zorg’ continueren we een meerjarige samenwerking met zorginstellingen, de gemeente Amsterdam en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied om zo de brandveiligheid naar een hoger niveau te brengen.
- Versterken van de informatiepositie van VrAA in het netwerk:
  - We streven ernaar met behulp van data onze kennis over risico’s op het gebied van fysieke veiligheid te vergroten en we houden deze actueel. Onze kennis over de hele veiligheidsketen delen we met onze partners en verwerken we in onze adviezen.
  - We leren steeds beter hoe we in het netwerk effectief en efficiënt kunnen samenwerken en wat dit van ons vraagt in houding en gedrag.
  - We dragen bij aan een goede informatiepositie van onze uitrukdienst, zodat ze veilig en effectief kunnen optreden bij incidenten.

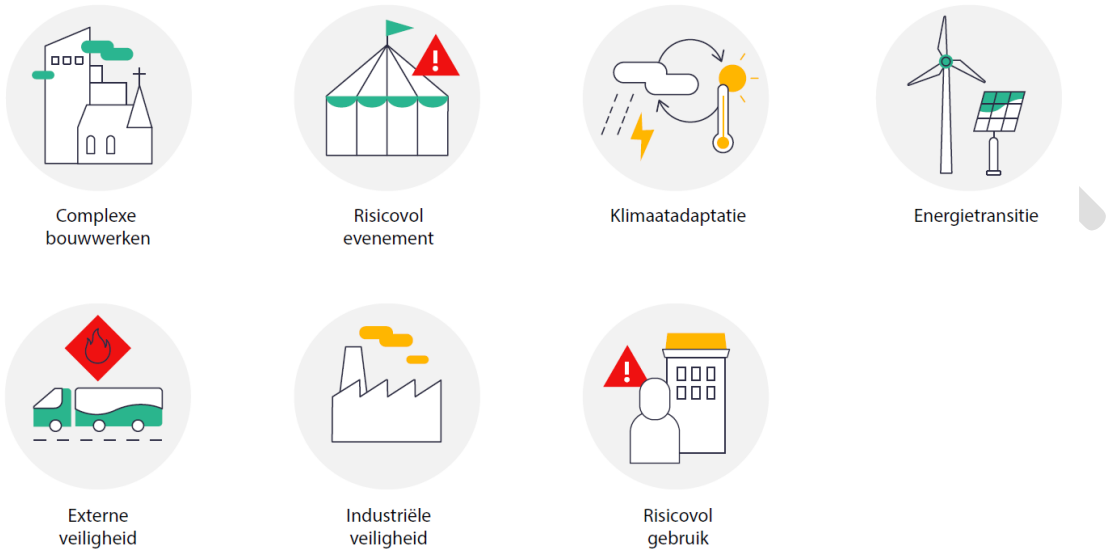
Risicogericht werken

VrAA heeft kennis van fysieke veiligheid in alle fasen van ruimtelijke ontwikkeling, bouw en gebruik. En ook bij diverse soorten risicovolle activiteiten, zoals complexe woongebouwen, industrie, evenementen en tunnels. VrAA zet deze kennis in op díe thema’s waar de meeste veiligheidswinst te boeken is. Samen met gemeenten bespreken we op welk moment in het proces we het beste kunnen aansluiten. De beoordeling en beïnvloeding van risico’s gebeurt in dialoog met diverse partijen, zoals planvormers, ontwikkelaars en gebouwbeheerders. Daarbij gebruiken we een risicomatrix waarin de impact van een incidentscenario en de waarschijnlijkheid ervan tegen elkaar

wordt afgezet. Onze meerwaarde zit erin dat wij niet alleen weten wát er mis kan gaan en wat onze repressieve mogelijkheden zijn, maar bovenal dat we ook weten welke maatregelen genomen kunnen worden om de gevolgen te voorkomen of beperken.

Veiligheidsthema's

Op onderstaande thema's zien wij de grootste risico's. Hierbij is het van belang om te begrijpen dat 'klimaatadaptatie' en 'energietransitie' overkoepelende thema's zijn die zowel elkaar áls de andere thema's doorkruisen. Enerzijds levert dit verminderde risico's door hun remmende werking op een verder veranderend klimaat, maar anderzijds kunnen de snelle ontwikkelingen binnen deze thema's ook nieuwe risico's voor de fysieke leefomgeving met zich meebrengen. Met de kennis die VrAA in huis heeft, kunnen we ook in dat laatste geval risico- én oplossingsgericht adviseren, met oog voor het Omgevingswetprincipe 'ja, mits'.



[De afbeeldingen voor *Externe Veiligheid* en *Industriële Veiligheid* worden nog samengevoegd tot één afbeelding met de nieuwe naam "Industriële en externe veiligheid".]

3. Verbrede en veilige inzet

Om toekomstbestendige en veilige brandweerzorg te blijven leveren, is het van belang om doorlopend te anticiperen op de ontwikkelingen in de samenleving. Met het programma Verbrede en veilige inzet, gekoppeld aan het Regionaal Risicoprofiel, bereiden we ons voor op de toekomst.

3.1 Wat zien we om ons heen?

Onder meer de toename van het aantal inwoners, de bouw van nieuw woningen, tijdelijke afsluitingen van kades en bruggen en snelheidsverlaging hebben invloed op de taken van brandweerzorg. Technologische mogelijkheden hebben eveneens impact op onze hulpverlening. Er zijn grenzen aan wat mensen aankunnen om te komen tot goede besluitvorming. Informatiesystemen kunnen hun hierbij ondersteunen. Daarnaast kan de inzet van robotica de risico's voor brandweermensen verminderen.

Wat betekent de veranderende samenleving voor de inzet van de brandweer van de toekomst? De noodzaak ontstaat om te kijken naar aanpassingen in de taken van de brandweer. Tegelijkertijd biedt dit kansen. Omdat deze aanpassingen niet beperkt blijven tot de regio, werken we ook landelijk samen aan de strategische thema's uit de toekomstverkenning Brandweer 2022-2030[1].

De arbeidsmarkt is krap. Het kost steeds meer moeite om voldoende nieuwe beroepscollega's te werven. Daarnaast voorzien wij de komende jaren een uitstroom van een groot aantal beroepscollega's. Deze uitstroom is grotendeels te wijten aan het functioneel leeftijdsontslag (FLO). De landelijke ontwikkelingen rond de tweede loopbaan zijn van belang voor de ontwikkelingen rond de instroom en uitstroom. Verder kent de beroepsuitrukdienst van Amsterdam-Amstelland al jaren een te hoog ziekteverzuim. Dat zorgt voor grote druk op de paraatheid. De oorzaak van het hoge verzuim lijkt vooral mentaal te zijn. Posttraumatische stressstoornis komt bijvoorbeeld regelmatig voor. Dit verzuim duurzaam verlagen is cruciaal voor het realiseren van een verbrede en veilige inzet.

Voor onze vrijwillige collega's en voor de hele organisatie zullen de landelijke ontwikkelingen rondom vrijwilligers en de bijpassende aanstelling impact hebben. Met name als het gaat om de wijze waarop zij voor de Brandweerorganisatie hun werk kunnen blijven doen. Wij volgen deze ontwikkelingen op de voet. Binnen onze regio zijn zeven kazernes, de blusboot en de Brandweer Ondersteuning afhankelijk van vrijwilligers. Ook bij deze organisatieonderdelen is het een grote uitdaging om voldoende vrijwilligers te werven en te houden.

Arbeidsveiligheid, fysieke- en mentale gezondheid van onze medewerkers zijn buitengewoon belangrijk als je kijkt naar de dynamische ontwikkeling van ons vak, organisatie en samenleving. Brandweermedewerkers ervaren een toenemende mentale belasting. Het is van groot belang om een goede werkgever te zijn en te blijven, met oprechte aandacht voor de mens. Agressie en geweld tegen hulpverleners nemen helaas nog steeds toe. Om situaties met agressie en geweld te verminderen, heeft de VNG de Taskforce Onze hulpverleners in het leven geroepen. De gemeente Amsterdam heeft daarnaast het programma Veilige Publieke Taak opgesteld. Wij zijn hierbij aangesloten. Dit biedt de organisatie en haar medewerkers handvatten voor wanneer zij te maken krijgen met agressie en geweld.

[1] Onderzoek Toekomstverkenning brandweer (nipv.nl)

3.2 Wat is onze ambitie?

- Het woeste doel ‘Onbegrensde brandweer’ is ons vergezicht. Dit doel omvat verbreding van taken en loopbaanmogelijkheden, verdergaande samenwerking met andere hulpdiensten en partners en het gebruik van innovatieve mogelijkheden. Zo kan Brandweer Amsterdam-Amstelland (BAA) zich toekomstgericht ontwikkelen.
- We willen toe naar een meer en betere informatiegestuurde incidentbestrijding.
- We werken nauw samen met andere regio’s en samenwerkingsverbanden in het land, onder meer aan de strategische doelstellingen uit de toekomstverkenning.
- Veilig werken (fysiek en mentaal) is binnen BAA een intrinsieke motivatie die we stimuleren en monitoren. We voorkomen zo veel mogelijk arbeid gerelateerd verzuim en onveilige situaties door beheersing van risico’s en borgen van arbeidsveiligheid. We leren van ongevallen en bijna-ongevallen.
- We zijn actief om agressie en geweld tegen hulpverleners te verminderen en onze medewerkers hiertegen te beschermen.
- De inzet van onze brandweervrijwilligers is gegarandeerd, waarbij er ruimte moet zijn voor maatwerk.
- We richten ons op de solide en flexibele organisatie van de taakgebieden: Brandbestrijding, Hulpverlening, levensreddend optreden en assistentie aan de ambulancedienst, Incidentbestrijding gevaarlijke stoffen, Waterongevallen beheersing en Grootschalig en bijzonder optreden. Dit realiseren we met zogenaamde kernplatforms.

3.3 Wat gaan we doen?

- Wij zorgen ervoor dat onze medewerkers duurzaam inzetbaar zijn. We hebben een moderne en flexibele bedrijfsvoering met ruimte voor maatwerk en oog voor de maatschappelijke opgaven. We realiseren een breed aanbod aan loopbaanmogelijkheden binnen onze organisatie en daarbuiten door samenwerkingsverbanden met onze partners in de regio. Het instroom-, doorstroom- en uitstroomproces is een belangrijk onderdeel van onze organisatie.
- Samen met onze veiligheidspartners maken we het concept ‘Onbegrensde brandweer’ concreet. We benutten moderne en innovatieve mogelijkheden.
- We dragen actief bij aan en lopen voor op de ontwikkelingen op het gebied van adaptieve brandweerzorg.
- We borgen fysieke en mentale arbeidsveiligheid in de lijnorganisatie en de organisatieprocessen. We passen het principe van voortdurend leren en verbeteren toe, waaronder het leren over de toename van de mentale belasting van ons vak. We stimuleren proactief persoonlijk leiderschap met ondersteuning van de preventiemedewerkers en veiligheidskundige.
- We dragen zorg voor adequate ondersteunende informatiesystemen voor de incidentbestrijding en kijken naar de mogelijkheden voor de inzet van robotica en digitale verkenningen met bijvoorbeeld drones.
- Bij gebiedsontwikkeling en aanpassingen in infrastructuur anticiperen we op de effecten op de hulpdiensten.
- Bij bluswater- en bereikbaarheidsvraagstukken adviseert VrAA het bevoegd gezag. We doen dit zoals afgesproken conform de landelijke Handreiking Bluswatervoorziening & Bereikbaarheid[2].

[2] Bluswatervoorziening - Brandweer

- We dragen bij aan de landelijke Taskforce Onze hulpverleners en nemen deel aan het programma Veilige Publieke Taak. We stimuleren onze medewerkers om voorvallen van agressie en geweld te melden, we registreren elk voorval, verlenen nazorg en trainen onze medewerkers in het voorkomen van en omgaan met agressie en geweld.
- We volgen de landelijke ontwikkelingen rondom het implementatieplan “Bouwsteen Verplichtend Karakter voor Vrijwilligers” (kazernerings- en consignatiemodel).
- In 2025 zal het eerste kernplatform bemenst zijn en gaan functioneren. Doelstelling van het platform is het reageren en omarmen van (landelijke) ontwikkelingen en het herijken en toetsen van reeds aanwezige procedures, materieel en evaluaties.

CONCEPT

4. Paraatheid en slagkracht

Met het programma Paraatheid en slagkracht verwijzen we naar het Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028. In dit plan staan de operationele prestaties van de brandweerzorg en maatregelen ter verbetering van die prestaties.

4.1 Wat zien we om ons heen?

We zien dat ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid, stadsverdichting en stadsuitbreiding in onze regio impact hebben op de dekking en de kwaliteit van de brandweerzorg. IJburg krijgt er nieuwe eilanden bij, in de stad komt meer hoogbouw. Denk daarbij aan de ontwikkeling in de Sluisbuurt en strandeiland. Gebiedsontwikkeling leidt tot nieuwe woonwijken zoals de Nieuwe kern in de gemeente Ouder-Amstel en de Bloemendalerpolder in stadsgebied Weesp.

De regio heeft grote duurzaamheids- en leefbaarheidsambities. Dit heeft invloed op de bereikbaarheid, toegankelijkheid en organisatie van de hulpverlening. Door het gebruik van nieuwe bouwmaterialen en de bouw van complexe, innovatieve gebouwen, gedragen branden zich niet meer altijd volgens het standaard brandverloop. Preventieve maatregelen worden steeds belangrijker om de dekking en de kwaliteit van de brandweerzorg hoog te houden en te verbeteren.

Veranderingen in de omgeving, risico's die samenhangen met bijvoorbeeld de energietransitie, hoogbouw en ondergrondse bouwwerken vragen om een wendbare hulpverleningsorganisatie. Veranderingen in de samenstelling van buurten door onder meer vergrijzing, andere zorgvragen en de daarmee gepaard gaande veranderingen in het type hulpverlening zorgen voor een accentverschuiving binnen de taken van hulpdiensten. De huidige wettelijke taken van de brandweer veranderen weliswaar niet, maar de verwachte afname in de zelfredzaamheid en mobiliteit van mensen zal impact hebben op de dienstverlening van de brandweer. We verwachten een toename van het aandeel hulpverleningen, assistentie van de ambulance en incidenten waarbij levensreddend handelend noodzakelijk is. Daarnaast heeft de toename van de hulpvraag ook gevolgen voor de benodigde capaciteit bij ontruiming in het geval van brand.

We zien dat we veel aandacht moeten hebben voor het behoud van onze cruciale vrijwilligers en de werving van nieuwe vrijwilligers. Uit recent onderzoek van de traineepoule van de metropoolregio Amsterdam blijkt onder andere dat de jeugdbrandweer een goede manier is om jongeren te betrekken en enthousiasmeren voor de brandweer. Daarnaast blijkt uit onderzoeken van het NIPV dat het nodig is om anders naar de vrijwillige brandweer te kijken; op drie terreinen liggen nieuwe mogelijkheden:

1. Maatwerk: hoe stuurt de brandweer op pluriformiteit in plaats van op uniformiteit?
2. Aandacht en steun: hoe geeft de brandweer aandacht aan brandweervrijwilligers en de cruciale rol van postcommandanten?
3. Beeldvorming: hoe creëert de brandweer juiste verwachtingen bij potentiële brandweervrijwilligers en werkgevers?

Daarnaast hebben landelijke ontwikkelingen impact op de regionale brandweerzorg. Zo kiest het NIPV de aankomende beleidsperiode bijvoorbeeld voor de verdere ontwikkeling van het landelijke grootschalig brandweeroptreden en het specialistisch optreden.

CONCEPT

Dit bepaalt de taakinvulling van brandweerorganisaties en kan op termijn aanvullende eisen stellen aan de capaciteit en slagkracht van de (regionale) brandweer.

4.2 Wat is onze ambitie?

- We continueren de ingezette koers om de dekking binnen onze regio te verbeteren.
- We bereiden ons voor op toekomstige ontwikkelingen.
- We zetten de flexibele brandweerzorg voort.
- De inzetbaarheid van eerstelijns eenheden en specialismen staat onder druk, optimale vormen van duurzame en gezonde inzetbaarheid van brandweermensen behoeft continu aandacht.
- We houden blijvende aandacht voor instroom en behoud van vrijwilligers.

4.3 Wat gaan we doen?

- We voeren de maatregelen uit ter verbetering van de kwaliteit van de brandweerzorg uit het dekkingsplan.
- We versterken de samenwerking met gemeenten op het gebied van bereikbaarheidsvraagstukken, door te anticiperen op stedelijke in- en uitbreiding en toekomstige bereikbaarheidsvraagstukken. We sturen aan op borging in de omgevingsplannen.
- We zetten in op extra preventieve en voorbereidende activiteiten zoals voorlichting, oriëntatie en oefenen voor de aandachtsgebieden en aandachtsobjecten uit het dekkingsplan. We versterken de verbindingen binnen de Veiligheidsketen.
- We passen de evaluatiecyclus uit de handreiking ‘Uniforme systematiek voor dekkingsplannen’ toe om de impact van de genomen maatregelen uit het dekkingsplan te monitoren en bij te sturen.
- We richten ons op de solide en flexibele organisatie van de taakgebieden: Brandbestrijding, Hulpverlening, levensreddend optreden en assistentie aan de ambulancedienst, Incidentbestrijding gevaarlijke stoffen, Waterongevallen beheersing en Grootschalig en bijzonder optreden.
- We investeren in ons netwerk om ons bewust te zijn van onze omgeving en partners die hierin actief zijn. Zodat we een relevante en wendbare hulpverleningsorganisatie blijven.
- We continueren en versterken bestaande innovaties en samenwerkingsverbanden. Dit zijn onder meer Uitruk Op Maat, de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA), vroegtijdige betrokkenheid bij gebiedsontwikkeling en -verdichting, interregionale operationele grenzen en het vormgeven van een veiligheidscentrum annex brandweerkazerne op het toekomstige Strandeiland van IJburg.
- We zetten in op veilige, duurzame en gezonde inzetbaarheid van onze mensen.
- Verdere implementatie van slimme ‘pagers’. Met behulp van slimme pagers kan de meldkamer eerder vaststellen of een eenheid wel of niet kan uitrukken. Vrijwilligers kunnen hun opkomst naar de kazerne direct bevestigen of afwijzen. We monitoren het gebruik en effect van de pagers en voeren zo nodig verbeteringen door.
- Werving en selectie is een uitdaging in een concurrerende en krappe arbeidsmarkt. Met de werving en opleiding van beroepspersoneel (blikkies) en aanvullende maatregelen ondervangt de brandweer de verminderde beschikbaarheid, maar dit blijft kwetsbaar.
- Ingegeven door Europese jurisprudentie heeft het Ministerie van Justitie en Veiligheid besloten dat het onderscheid tussen beroeps- en vrijwillige brandweerinzet het zogenaamde ‘verplichtend karakter’ is. In de regio zijn organisatievormen waarin deelname van vrijwilligers een verplichtend karakter heeft, zoals het kazernerings- en consignatiemodel. Deze zijn in de

CONCEPT

toekomst niet langer mogelijk op basis van een vrijwillige aanstelling. VrAA volgt deze ontwikkelingen nauwgezet en anticipeert hierop met mogelijke alternatieven.

- De brandweer onderzoekt maatregelen om de beschikbaarheid van vrijwillige eenheden te versterken.
- We zetten verder in op onze arbeidsmarktcommunicatie en wervingsstrategie voor beroepscollega's en vrijwilligers.
- We zetten in op het binden en blijven boeien van vrijwilligers.
- We blijven investeren in de tweede loopbaan voor beroepsbrandweermensen.

CONCEPT

5. Crisisbeheersing

Met het programma Crisisbeheersing werken we de komende jaren in onze regio aan de verdere ontwikkeling van een flexibele en robuuste crisisorganisatie.

5.1 Wat zien we om ons heen?

De afgelopen jaren is de samenleving geconfronteerd met de COVID-19-pandemie en de toestroom van grote aantallen vluchtelingen uit Oekraïne. Deze ongekende crises vragen om een andere aanpak van de crisisorganisatie van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Dit soort crises houden zich niet aan klassieke verantwoordelijkheidsverdelingen, geografische afbakeningen of een voorspelbaar verloop. De keteneffecten die bij een verstoring van één van de vitale processen kunnen optreden, zorgen snel voor instabiliteit van de samenleving. Dit heeft grote gevolgen voor onze inwoners. Onze voorbereidingen moeten ons in staat stellen om flexibel te reageren op de crises van de toekomst. Een noodzakelijk onderdeel daarvan is het vergroten van de weerbaarheid van de samenleving.

Ons Regionaal Risicoprofiel laat ook een verschuiving zien van kortdurende flitsrampen naar langdurige en complexe crises. De zes belangrijkste risico's zijn:

- Uitval van vitale voorzieningen zoals gas, elektra, drinkwater, gedigitaliseerde processen, informatiediensten
- Klimaatverandering, wat kan leiden tot overstromingen, extreme droogte of hitte, grote hoeveelheden neerslag of stormen
- Ziektegolf
- Terrorisme
- Grote en complexe branden
- Militaire dreiging

Om ons als veiligheidsregio goed voor te bereiden op langdurige crisisbeheersing, heeft het Rijk in de Brede Doeluitkering Rampenbestrijding (BDuR) extra middelen beschikbaar gesteld. Met de andere veiligheidsregio's hebben we gezamenlijke ambities geformuleerd. Deze richten zich op de versterking van de crisisbeheersing, versterking van de informatiepositie door het inrichten van Veiligheidsinformatie Knooppunten (VIK) en het inrichten van het Knooppunt Coördinatie Regio's-Rijk (KCR2). Onze ambities hebben we vervolgens vertaald naar concrete werkzaamheden van het Rijk en de veiligheidsregio's. Deze zijn opgenomen in de landelijke agenda crisisbeheersing. De drie ambities uit de landelijke agenda crisisbeheersing zijn:

1. Het versterken van voorbereiding en paraatheid.
2. Het versterken van een weerbare samenleving.
3. Het bevorderen van kwaliteit en professionaliteit.

Aangezien de ambities uit de landelijke agenda crisisbeheersing in regionaal beleid moeten worden vertaald, nemen we deze ambities als vertrekpunt voor onze eigen beleidsambities.

5.2 Wat is onze ambitie?

1. **Versterken voorbereiding en paraatheid**:
   - Wij bereiden ons voor op 'klassieke' flitsrampen én ongekende crises. We weten welke rol of inzet een crisis van ons vraagt en zijn in staat deze rol goed in te vullen.
   - Onze crisisorganisatie is flexibel en vormt zich naar de opgave. Het Regionaal Crisisplan biedt daarvoor de basis. Door te investeren in de processen Leiding & Coördinatie, Informatiemanagement, Bevolkingszorg en Crisiscommunicatie zetten we een robuuste infrastructuur neer die bij elk type crisis professioneel kan functioneren.
   - In het Veiligheidsinformatieknooppunt (VIK) wordt informatie samengebracht en vormen we een zo compleet en actueel mogelijk veiligheidsbeeld (zie hoofdstuk 7) in een landelijk netwerk van vijfentwintig veiligheidsregio's, departementen en landelijke partners. We benutten ons veiligheidsbeeld om samen met onze partners te bezien wat er aan de hand is en of dat om inzet van de crisisorganisatie vraagt.

2. **Versterken weerbare samenleving**
   - De veiligheidsregio is *het* samenwerkingsplatform van de regio op het gebied van Crisisbeheersing. We kennen ons netwerk van samenwerkingspartners en weten van onze belangrijkste partners wat hun beweegt en wat er bij hen speelt. Zij gebruiken onze expertise op het gebied van crisisbeheersing en weten ons naadloos te bereiken bij verstoringen, crises en dreigende crises. Samen met onze partners werken wij aan een weerbare en veilige regio Amsterdam-Amstelland.
   - We beschikken over een robuuste, uniforme, professionele en efficiënte Bevolkingszorgcrisisorganisatie. De sterke pijlers Risicocommunicatie en Crisiscommunicatie dragen bij aan het weerbaarder maken van de inwoners van onze regio en het versterken van de zelfredzaamheid.

3. **Inzet op kwaliteit en professionaliteit**
   - We zorgen voor een impuls van de vakbekwaamheid. Ons opleidingsprogramma, trainingsprogramma en oefenprogramma past bij de ontwikkelbehoefte van de crisisorganisatie en de crisisfunctionarissen. We formuleren kwaliteitseisen en zorgen dat functionarissen zichzelf optimaal kunnen ontwikkelen op het gebied van crisisbeheersing.
   - We zijn een lerende organisatie. Wij willen continu leren van ervaringen bij oefeningen en incidenten, om daarmee de crisisorganisatie te verbeteren.

5.3 Wat gaan we doen?

- **Stevige basis**
  We bouwen verder op het bestaande fundament van een flexibele en robuuste crisisorganisatie. Dat doen we themagericht op basis van de belangrijkste risico's uit ons Regionaal Risicoprofiel. Zo krijgen onderwerpen als militaire dreiging, vitale infrastructuur (waaronder cybergevolgbestrijding) en terrorismegevolgbestrijding een plaats in de voorbereiding van de crisisorganisatie.

CONCEPT



Per thema verstevigen we het netwerk, actualiseren we plannen en ontwikkelen we scenario's voor oefeningen. We investeren in de ontwikkeling van onze crisisfunctionarissen, bieden op maat gemaakte werkwijzen aan en benutten de geleerde lessen uit eerdere oefeningen en incidenten.

- **Inzet crisisorganisatie**
  Op basis van ons veiligheidsbeeld kunnen we de crisisorganisatie activeren. Dat kan een opschaling in GRIP betekenen, maar ook het activeren van een deel van de crisisorganisatie of het activeren van een crisisteam in een kernbezetting om ontwikkelingen te monitoren of scenario's te ontwikkelen. We kunnen op deze manier eerder de samenwerking met betrokken partijen opstarten of bijvoorbeeld de inwoners van onze regio informeren over wat ze kunnen doen als de crisis zich verder ontwikkelt. Dit doen we altijd in samenspraak met onze partners, zoals politie, brandweer, GHOR en gemeenten. Op het terrein van openbare orde in de gemeenten binnen de veiligheidsregio (bijvoorbeeld demonstraties) heeft de crisisorganisatie alleen een rol als daar een expliciet verzoek van de driehoekspartners aan ten grondslag ligt of wanneer gecoördineerde inzet van de hulpdiensten ter plaatse noodzakelijk is (bij brand of gewonden).

- **Platform voor samenwerking**
  Volgens onze strategie voor netwerkmanagement brengen we het netwerk van traditionele en nieuwe crisispartners nader in beeld en geven we samen de voorbereiding op crises een impuls. We beperken ons niet tot de grenzen van onze Veiligheidsregio en zoeken actief de samenwerking op. Zowel op landelijk als op bovenregionaal niveau.

- **Invoering kwaliteitscyclus**
  We willen leren en ons blijven ontwikkelen. We investeren in de verbetering van kwaliteit en de kennis van crisisfunctionarissen, waarbij Leiding & Coördinatie, Informatiemanagement, Bevolkingszorg en Crisiscommunicatie centraal staan. We bieden een uitdagend, afwisselend en op maat gesneden opleidings-, trainings- en oefenprogramma aan. We zetten in op het voeren van periodieke gesprekken met crisisfunctionarissen over hun individuele ontwikkelbehoefte.

- **Regie, coördinatie en beheer op Bevolkingszorg & Risico- en Crisiscommunicatie**
  Onze werkzaamheden staan in het teken van het ontwikkelen tot een robuuste, uniforme, efficiënte en veerkrachtige crisisorganisatie voor bevolkingszorg, het voldoen aan landelijke richtlijnen en kwaliteitseisen en de uitvoering van activiteiten op het gebied van het opleiden en trainen van functionarissen. Ook dragen we bij aan de landelijke ontwikkelingen Bevolkingszorg en sluiten we aan bij interregionale en landelijke netwerken. We leggen de basis voor

Risicocommunicatie en zetten in op duidelijke en aansprekende campagnes om onze inwoners te informeren over wat zij kunnen doen bij een crisis. Zo dragen we bij aan het weerbaar maken van de samenleving.

Regionaal Risicoprofiel 2025-2028
Het Risicoprofiel geeft inzicht in de risicovolle situaties in de veiligheidsregio die tot een ramp of crisis kunnen leiden. Voor VrAA zijn de volgende prioritaire risico's onderkend: Uitval vitale voorzieningen, Klimaatverandering, Ziektegolf, Terrorisme, Grote en complexe branden en Militaire dreiging. Met het Regionaal Risicoprofiel 2025-2028 voldoen we aan de verplichting die de Wet veiligheidsregio's aan het risicoprofiel stelt.

Regionaal Crisisplan 2025-2028
In het Crisisplan beschrijven we conform de Wet veiligheidsregio's de organisatie, verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden in het kader van rampenbestrijding en crisisbeheersing. Met het Regionaal Crisisplan 2025-2028 voldoen we aan de opdracht om vanuit een heldere basisstructuur flexibel op te treden bij crises met verschillende omvang, impact en snelheid, nu en in de toekomst.

Bevolkingszorg, Risico- en Crisiscommunicatie
Op 1 januari 2024 heeft VrAA het beheer, de regie en coördinatie van Bevolkingszorg overgenomen van de gemeenten met het nieuw opgerichte team Bevolkingszorg & Risico- en Crisiscommunicatie. Voor Crisiscommunicatie geldt een gedeelde regie met de gemeente Amsterdam; optreden naar buiten toe gebeurt altijd vanuit VrAA. Ook Risicocommunicatie valt onder de sector Crisisbeheersing.

CONCEPT

6. Vakmanschap en leiderschap

Met het programma Vakmanschap en leiderschap werken we aan de belangrijkste pijlers voor de uitoefening van onze operationele werkzaamheden en het persoonlijk leiderschap van alle medewerkers in onze organisatie. In dit hoofdstuk ligt de focus op het vakmanschap en persoonlijk leiderschap binnen de (brandweer)organisatie. De ontwikkeling van het vakmanschap binnen de crisisorganisatie staat in hoofdstuk 5.

6.1 Wat zien we om ons heen?

Vakbekwaam worden en blijven door opleidingen te volgen en te oefenen is de basis voor een hulpverleningsorganisatie die 24/7 paraat staat. De omgeving van de veiligheidsregio ontwikkelt zich snel en staat voor talloze nieuwe uitdagingen. We zien dat onze samenleving verandert op het gebied van brandveiligheid, risico's en verwachtingen. Ook hebben we steeds vaker te maken met ongekende crises. De medewerkers en hun vakmanschap zijn cruciaal voor het oplossen van crisissituaties. Dit geldt zowel voor onze beroepskrachten en vrijwilligers als voor crisisfunctionarissen en kantoormedewerkers.

De (brandweer)organisatie heeft een grote behoefte aan nieuw personeel door grote uitstroom die de komende jaren worden verwacht, onder andere door het functioneel leeftijdsontslag. Dit verwachte verloop zal veel vragen van de opleidingscapaciteit van de brandweer.

Daarnaast is het aantal soorten situaties dat geoefend moet worden toegenomen en is het aantal beschikbare oefenmomenten de afgelopen jaren juist afgenomen, onder andere door druk op het rooster. Tegelijkertijd zijn er grenzen aan wat een mens als parate kennis kan hebben; daarom is het digitaal kunnen ontsluiten en toepassen van informatie van groot belang. Er staat druk op de beschikbare vakbekwaamheidsuren als gevolg van paraatheidsknelpunten door ziekteverzuim. De komende jaren moeten we een nieuwe kijk op vakbekwaamheid ontwikkelen, met onder andere een uitbreiding van verschillende oefenvormen.

We zien dat de ontwikkeling van ons persoonlijk leiderschap van groot belang is voor een veilige inzet en inclusieve werkomgeving. Daarnaast moet in opleidingen, oefeningen en trainingen ook aandacht zijn voor de zware fysieke en mentale belasting.

6.2 Wat is onze ambitie?

Ambities op het gebied van vakmanschap in de (brandweer)organisatie:

- We zijn een vitale en lerende organisatie waar leren vanzelfsprekend, nuttig, veilig en leuk is en waarin we de mogelijkheid bieden om voor alle functies te blijven leren.
- We voeren regie op vakbekwaamheid gerelateerde producten, diensten, processen en procedures. We adviseren en denken proactief mee en organiseren en ondersteunen waar nodig.
- We staan continu in verbinding met onze doelgroepen; de afdeling Vakbekwaamheid is zichtbaar en benaderbaar.
- P&O biedt ondersteuning voor de niet-repressieve werkzaamheden zoals trainingen en opleidingen gericht op persoonlijke ontwikkeling.
- Kennisregie: we weten wat het kennisniveau is van al onze medewerkers en spelen daarop in.
- De vakbekwaamheid van de repressieve medewerkers is aantoonbaar.

- We werken behoefte- en competentiegericht met het aanbod van opleidingen, bijscholingen en oefeningen op maat. We houden daarbij rekening met de actualiteit en eerder verworven competenties.
- We maken gebruik van moderne onderwijsmethodes en -systemen.
- We doen onderzoek naar praktijkoptredens en gebruiken de resultaten om onze advisering en producten te verbeteren.

Ambities op het gebied van leiderschap

- Leidinggevenden geven adequaat leiding tijdens het repressief optreden. De operationele leiding geeft met aandacht leiding aan het operationeel optreden. Hierbij is de operationele leiding, nabij, betrokken en herkenbaar. De operationele leiding heeft de bevoegdheden en vaardigheden die hiervoor nodig zijn.
- Ook buiten het repressief optreden om geven leidinggevenden leiding op een wijze die aansluit bij onze visie op leiderschap.
- Leidinggevenden tonen voorbeeldgedrag, hebben oog voor hun medewerkers, spreken waardering uit en begrenzen als dat nodig is.
- Leidinggevenden hebben het vermogen om hun omgeving te beïnvloeden om gemeenschappelijke doelen te bereiken. Zij stimuleren hun medewerkers om met eigen groei en ontwikkeling bezig te zijn. Waarbij eigenaarschap, zelfmanagement en motiverend bezig zijn centraal staat.

6.3 Wat gaan we doen?

We werken aan de ontwikkeling van vakbekwaamheid en leiderschap op de volgende onderdelen.

Visie en strategie vakbekwaamheid

- Ontwikkeling van een visie en strategie op vakbekwaamheid die geënt is op de toekomstverkenning Brandweer 2022-2030 en onze woeste doelen: hoe ziet het opleiden, trainen en oefenen tot 2028 eruit en wat is ervoor nodig om dat te kunnen realiseren?
- Met de nieuwe visie als basis bepalen we hoe de toekomst van het opleidingscentrum BOCAS eruit gaat zien. We kijken in hoeverre technologische ontwikkelingen het opleiden, bijscholen en oefenen beïnvloeden, zoals virtuele technieken en het huidige realistisch oefenen.
- Verdere ontwikkeling van het meerjarig vakbekwaamheidsprogramma met een financiële meerjarige borging.
- We faciliteren een meerjarig opleidings-, bijscholings- en oefenprogramma, zodat repressieve medewerkers zelf verantwoordelijk zijn om vakbekwaam te blijven.
- Waar mogelijk en gewenst versterken we de interne samenwerking tussen multidisciplinair oefenen (MOTO), Vakbekwaamheid Brandweer en GHOR.

Versterking vakbekwaamheid

- Versterking van onze vakbekwaamheid door in te zetten op een leven lang leren en aantoonbare vakbekwaamheid, vastgelegd in een portfolio. In de vakbekwaamheidscyclus gaan opleiden, bijscholen en oefenen hand in hand; medewerkers worden gefaciliteerd en gestimuleerd om hun gehele loopbaan te blijven leren.
- Ontwikkeling van een systeem van leermiddelen dat zorgt voor een vastgesteld kwalitatieve en kwantitatieve norm per takenpakket voor het vakbekwaam blijven. Daarnaast biedt dit systeem ruimte om te specialiseren en thematisch op te leiden voor zowel brandweerpersoneel als

multidisciplinaire functionarissen. Alle repressieve takenpakketten worden in dit systeem getoetst. We maken de repressieve medewerkers zoveel mogelijk verantwoordelijk voor het eigen leerproces, waardoor ze inzicht krijgen in hun eigen vakbekwaamheid.

- Personen die een rol vervullen in het vakbekwaamheidssysteem zijn gekwalificeerd en worden gefaciliteerd om hun taak goed uit te kunnen oefenen.
- De samenleving wordt complexer en dynamischer en vraagt om een blijvende investering in kennis en vaardigheden van alle betrokkenen, zowel repressieve medewerkers als vakbekwaamheidsmedewerkers.
- Uitvoering geven aan structureel realistisch oefenen op een externe oefenlocatie als aanvulling op de mogelijkheden van BOCAS.
- Vergroting vakmanschap van het repressief personeel door te leren van brandonderzoek, incidentevaluaties en landelijke ontwikkelingen. Hierbij leggen we ook de koppeling met risicobeheersing om preventief te kunnen acteren op geleerde lessen.

Visie en strategie leiderschap

- Meerjarig leiderschapsprogramma voor bevelvoerders, officieren, clustermanagers, personeelsadviseurs, adviseurs vakbekwaamheid en managementteam;
- Ontwikkelen en implementeren van een visie en strategie op leiderschap in de toekomst.
- Versterking van ons persoonlijk leiderschap door in te zetten op leven lang leren, evalueren en bijstellen. Wij sluiten hierbij aan op de landelijke ontwikkelingen.

Verantwoordelijkheid en samenwerking

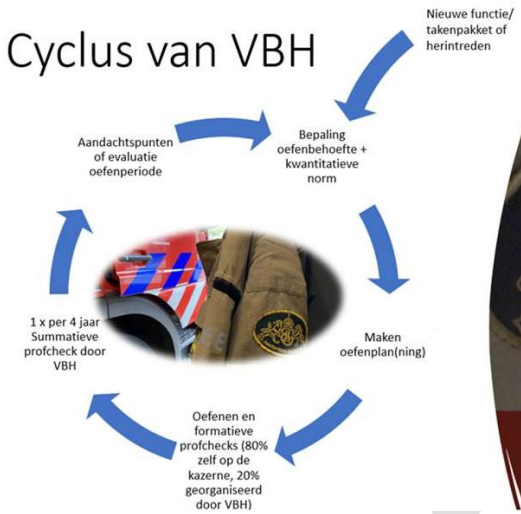
- Definiëren en vastleggen van de taken en verantwoordelijkheden van iedereen die werkzaam is in het werkveld van vakbekwaamheid met als doel te komen tot een gezamenlijke en duidelijke verantwoordelijkheid.
- Actief de interne samenwerking opzoeken én versterken met alle disciplines binnen VrAA. Hierin bepalen we gezamenlijk de impact en de uitvoering voor vakbekwaamheid.
- Samenwerking op het gebied van Vakbekwaamheid met andere veiligheidsregio’s, zowel in Noord West 4-verband als in landelijk verband. We bepalen gezamenlijk de thema’s en nemen deel aan verbetertrajecten.

Informatisering en digitalisering vakbekwaamheid

- Op termijn heeft elke medewerker een overzichtelijk en betrouwbaar portfolio. Zodat we meer informatiegestuurd kunnen werken en medewerkers meer controle hebben over hun eigen vakbekwaamheid.
- Om goed aan te sluiten op de leerbehoefte en leerdoelen van de organisatie wordt er meer ingezet op digitalisering van vakbekwaamheidsproducten.

Leven lang leren

VrAA wil haar (repressieve) medewerkers stimuleren om een leven lang te leren. Het maakt medewerkers flexibeler om aan de veranderende vraag (aan de brandweer) te voldoen. De medewerker is verantwoordelijk voor zijn of haar eigen vakbekwaamheid en de ontwikkeling van zijn of haar loopbaan. De vakbekwaamheidsorganisatie en P&O faciliteert en stimuleert.





CONCEPT

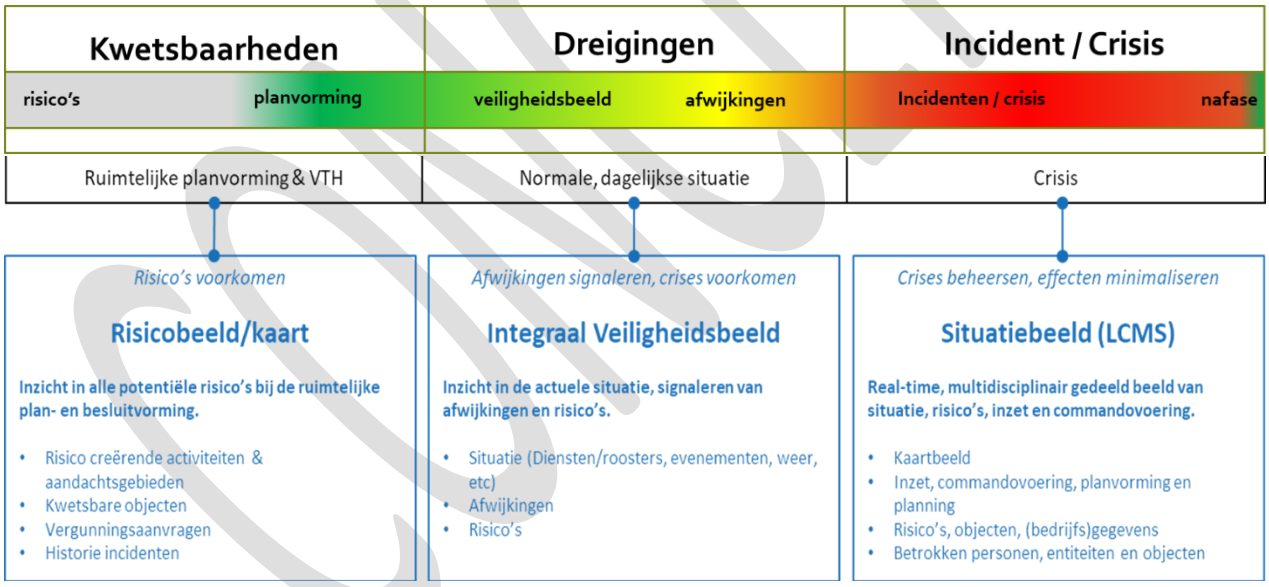
7. Informatiegestuurde veiligheid

Met het programma Informatiegestuurde veiligheid werken we de komende jaren aan de informatievoorziening gericht op de primaire processen: risicobeheersing, incidentbestrijding en crisisbeheersing. De komende jaren ontwikkelt informatiegestuurde veiligheid zich verder.

7.1 Wat zien we om ons heen?

We hebben steeds meer data en informatie, die steeds sneller en op steeds meer verschillende plekken beschikbaar is. Met informatiegestuurde veiligheid zorgt VrAA ervoor dat de relevante informatie op het goede moment voor de juiste partijen inzichtelijk is. Zowel in de koude, lauwe en warme fase als in de nafase van een incident of crisis. Dit helpt bij het nemen van besluiten, bij het samenwerken met partners en bij de informatievoorziening richting inwoners.

We zien dat samenwerking cruciaal is voor informatiegestuurde veiligheid. De evaluatie van de Wet veiligheidsregio's benadrukt dit. Elke partij heeft een deel van de informatie en samengevoegd krijgt het waarde. In het hele land investeren partijen in Veiligheidsknooppunten (VIK; zie kader bij paragraaf 7.3), waarvan een eerste versie binnen VrAA operationeel is. Binnen het VIK komt informatie samen en wordt een zo compleet mogelijk actueel veiligheidsbeeld gemaakt. Alle veiligheidspartners kunnen vervolgens vanuit hun eigen perspectief bepalen wat er aan de hand is en wat dat betekent voor hen en voor het gezamenlijk optreden.



7.2 Wat is onze ambitie?

- De informatiepositie van VrAA en onze partners wordt steeds meer compleet en continu actueel. Door samenwerking, kennisdeling en aansluiting op de digitale samenleving wordt het informatiebeeld op basis waarvan besluiten genomen steeds relevanter.
- Het Veiligheidsinformatieknooppunt (VIK) voor onze regio is operationeel in alle fasen van de veiligheidsketen, inclusief inzicht in risico's én het beperken van deze risico's. Groeipad is de uitwisseling van informatie met steeds meer partners binnen én buiten onze regio, met niet in de laatste plaats de samenwerking in Noord West 4 verband.
- We sluiten aan op het landelijke Knooppunt Coördinatie Regio's en Rijk (KCR2).

- We dragen op de meldkamer bij aan informatiegestuurde crisisbeheersing en repressie tijdens de warme fase van een incident.
- De ontsloten informatie is relevant en beschikbaar op operationeel, tactisch en strategisch niveau. Er is aandacht voor de menselijke factoren.

7.3 Wat gaan we doen?

- Voor het verder ontwikkelen van onze gehele informatievoorziening richten we een proces in, waarmee we op gestructureerde wijze data verzamelen, registreren, beheren en analyseren.
- Op basis van inzichten bij andere regio's, onze eigen inzichten en de ervaringen tijdens de COVID-19-crisis, de vluchtelingencrisis en de opvang van ontheemden richten we het VIK voor onze regio verder in.
- We zorgen dat de planvorming voor grote evenementen zoals Sail en Amsterdam 750 nadrukkelijk een plek krijgen in het VIK. De informatie moet eenvoudig te gebruiken zijn voor de operationele diensten tijdens het evenement; de voorbereiding moet nadrukkelijk ten goede komen aan de uitvoering op het moment dat dat nodig is.
- We starten een Fieldlab rond Sail 2025 om nieuwe systemen en processen samen met onze partners in de praktijk te testen.
- De rol van de calamiteitencoördinator (CaCo) vullen we verder in, zowel in de multidisciplinaire samenwerking binnen de meldkamer als in het 'veld' en in het informatiegestuurde veiligheidsdomein.
- We richten een kwaliteitssysteem in om de veiligheid, kwaliteit en privacy van informatie continu te waarborgen.
- Onze werkwijze gericht op samenwerken, kennisdelen en gebruik maken van wat er al is, bouwen we verder uit.

Informatiegestuurde veiligheid met een Veiligheids Informatie Knooppunt (VIK)
Het VIK is een verzameling van mensen, middelen en techniek. Met behulp van datasystemen, slimme applicaties en data uit verschillende bronnen, zoals gemeenten, veiligheidsregio's, omgevingsdiensten, GGD'en en politie, verzamelt het VIK informatie, voegt deze samen en analyseert, onderzoekt en publiceert deze informatie.

Een van de resultaten is een zo compleet mogelijk actueel veiligheidsbeeld van een situatie, dat direct in één portal te zien is. Gebruikers van het VIK, onder wie bestuurders, directeuren, medewerkers van VrAA en haar partners, kunnen op basis van dit veiligheidsbeeld besluiten nemen om de veiligheid in de samenleving te verbeteren.

Het VIK brengt niet alleen data samen, maar zet deze ook om in informatie. Het VIK biedt een platform om met elkaar in gesprek te gaan over de risico's en kwetsbaarheden in de regio en samen na te denken over mogelijke maatregelen.

8. Diverse en inclusieve organisatie

Met dit programma werken we aan een meer diverse en inclusieve organisatie.

8.1 Wat zien we om ons heen?

In de organisatie streven we naar een werkklimaat waar iedereen zich thuis voelt. Niemand valt buiten de boot en iedereen wordt bij de groep betrokken, ongeacht gender, leeftijd, culturele achtergrond, seksuele geaardheid of beperking. Wij willen een organisatie zijn zonder discriminatie, racisme, seksisme, pestgedrag en uitsluiting. Voor iedereen zijn we een veilige werkomgeving.

Een diverse en inclusieve organisatie is een streven waar we continu aan moeten werken. Het is niet vanzelfsprekend. Zeker niet in een organisatie waar vanuit de historie lang een homogene cultuur heeft bestaan. De laatste jaren is ons personeelsbestand meer divers geworden in alle lagen van de organisatie. De gesprekken die we voeren en de resultaten die we de afgelopen jaren bereikt hebben, laten een verandering zien. Dat is hoopvol, het geeft energie en ook een andere kijk op ons werk, bijvoorbeeld bij beleidsontwikkeling of de start of uitvoering van projecten of programma's.

Het gaat echter niet alleen over onszelf en de interne organisatie. Het is onze overtuiging dat diversiteit aan competenties en een diverse uitstraling noodzakelijk is in onze regio om verbinding te maken met onze inwoners en bezoekers van onze regio die allen heel divers zijn. En bij de samenwerking met onze diverse partners als politie, ambulancedienst, de gemeenten en maatschappelijke organisaties, waarmee we steeds nauwer samenwerken. Inclusiviteit en diversiteit helpen ons om ons werk goed te doen. En het helpt ook op de arbeidsmarkt. Wij willen uitstralen dat als je de juiste competenties hebt, of wilt ontwikkelen, je bij ons kunt werken. En dat geldt voor iedereen.

8.2 Wat is onze ambitie?

Werken bij VrAA betekent werken in een organisatie waar verschillen gezien en gewaardeerd worden en pesten, uitsluiting en discriminatie onacceptabel is.

- Mocht het toch niet goed gaan, dan hebben wij binnen de organisatie een netwerk aan hulp, zoals vertrouwenspersonen, bedrijfsmaatschappelijk werk en een meldpunt integriteit.
- De samenstelling van de medewerkers van VrAA is meer divers op alle niveaus en sluit daarbij beter aan bij de diversiteit van onze regio.
- Tegenstellingen en botsende meningen onderzoeken we met elkaar op respectvolle wijze, in dialoog en in discussie.
- Bij elke vacature bereiken wij een zo groot mogelijk groep en doen we wat extra's als dat nodig is voor de samenstelling van een team, afdeling of de totale organisatie.
- Voor de werving van de beroepsbrandweerprofessionals blijven we extra inzetten om meer vrouwen en mensen met een bi-culturele achtergrond te bereiken en te selecteren. Elk nieuw blikje (=beroepsbrandweermensen) is divers.
- Voor alle vacatures binnen onze organisatie geldt de ambitie dat we streven naar het aannemen van minimaal 1/3 vrouwen en minimaal 1/3 mensen met een bi-culturele achtergrond.

CONCEPT

8.3 Wat gaan we doen?

- We blijven leren over inclusie en diversiteit; over onbewuste vooroordelen, de rol van leidinggevenden, voorbeeldgedrag en persoonlijk leiderschap van iedereen.
- We spreken elkaar aan op gedrag en ontoelaatbaar gedrag pakken we aan. Onze gedragscode, ambtseed en regeling Integriteit ondersteunen dit.
- Via arbeidsmarktcommunicatie zetten we in op diverse doelgroepen. Ook andere diversiteitsaspecten krijgen aandacht in werving en selectie, zoals competenties, vaardigheden en kwaliteiten.
- We hebben extra aandacht voor de doorstroom naar leidinggevende functies, zowel in de kazernes als op kantoor.
- Onze besluitvorming vindt plaats met aandacht en waardering voor andere opvattingen. We zoeken bewust andersdenkende en tegendenkers op binnen onze organisatie.

CONCEPT

9. Bedrijfsvoering

Bij Bedrijfsvoering zetten wij de komende jaren in op een optimale ondersteuning van onze primaire processen en alle medewerkers van VrAA. Deze ondersteuning past bij de behoeften en mogelijkheden van de organisatie.

9.1 Wat zien we om ons heen?

De continu veranderende samenleving en de manier waarop onze organisatie zich daaraan moet aanpassen vraagt het nodige van de ondersteuning vanuit Bedrijfsvoering. We hebben steeds meer en sneller informatie beschikbaar. Informatiegestuurd werken zowel voor onze primaire processen – via informatiegestuurde veiligheid – als voor de ondersteunende processen is de norm geworden om prestaties van organisaties te verbeteren. Dat vraagt om processen en systemen die hierop zijn ingericht en die flexibel en gebruiksvriendelijk zijn. Dat vraagt om medewerkers en leidinggevenden die zich blijven ontwikkelen om de verantwoordelijkheid van continue beweging en verbetering te kunnen oppakken en om goede samenwerking binnen onze diverse organisatie. We zien dat onze organisatie behoefte heeft aan relevante sturingsinformatie om de koers van de organisatie beter te kunnen bepalen en bijsturen. Ons bestuur en onze stakeholders moeten we tijdig en van adequate verantwoordingsinformatie voorzien.

De financiële ontwikkelingen binnen gemeenten en de rijksoverheid laten voor de komende jaren veranderingen zien. Dat versterkt de noodzaak om onze middelen doelmatig aan te wenden. Om onze keuzes nog beter te legitimeren en transparant te maken. De extra financiële middelen die we van onze gemeenten hebben gekregen, zorgen voor de noodzakelijk impuls om onze taken goed te kunnen uitvoeren en ons aan alle wettelijke verplichtingen te houden.
De situatie op de arbeidsmarkt vraagt om een adequaat beleid om onze positie als aantrekkelijke werkgever te versterken. We moeten kiezen voor een brede doelgroepbenadering die zich richt op de inclusieve samenleving. Ook ons aanbod zal onderscheidend en aantrekkelijk moeten zijn om de instroom van medewerkers te waarborgen. Wij moeten ons anders gaan verhouden tot de potentieel nieuwe collega's op de arbeidsmarkt.

9.2 Wat is onze ambitie?

Om onze primaire processen, medewerkers en managers optimaal te ondersteunen, is onze ambitie voor de komende jaren:

- De verantwoordelijkheid voor de te maken keuzes moet daar liggen waar die keuzes het best gemaakt kunnen worden, dus zo dicht mogelijk bij de uitvoering. Processen en systemen moeten op basis daarvan ingericht worden. Maar ook het aspect ‘lerende organisatie’ vraagt om een gesloten PDCA-cyclus (Plan, Do, Check, Act) waarbij continu verbeteren het doel is. De interne planning en control-cyclus zullen we opnieuw onder de loep nemen.
- Een ‘efficiënte bedrijfsvoering’ is een doorlopend proces. Vermindering van de regeldruk en procesoptimalisatie zijn aandachtspunten voor de komende periode. Sleutelbegrippen hierbij zijn ‘van controle naar vertrouwen’ en ‘herinrichting van het applicatie-landschap’. Een Lean-geïnspireerde benadering vormt hierbij de basis.
- ‘Informatiegestuurd werken’: onze werkprocessen en -systemen zijn up-to-date, veilig en betrouwbaar en voldoen aan wet- en regelgeving. Komende jaren werken we verder aan de beveiliging van onze systemen en de voorbereiding op dreigingen van buiten. Bedrijfscontinuïteit op de meest kritische processen is daarbij het uitgangspunt.

CONCEPT

- ‘Maatschappelijke meerwaarde als uitgangspunt’: voor de uitvoering van onze wettelijke taken opereren wij op een complex maatschappelijk speelveld. Transparantie en dialoog met onze stakeholders is hierbij voorwaardelijk om de legitimiteit van de te maken keuzes te onderbouwen.
- ‘Duurzaamheid’: De maatschappelijke opgave op het gebied van duurzaamheid raakt de komende jaren ons brede beleid op het gebied van bedrijfsvoering. Niet alleen de consequenties voor onze gebouwen of materieel zijn hierbij in beeld, maar ook de wijze waarop we bij de uitvoering van onze taken op een bewuste manier met onze omgeving omgaan.

Gezondheid
De mentale en fysieke gezondheid en weerbaarheid van onze medewerkers is een belangrijk speerpunt voor de komende jaren. We zetten niet alleen in op een daling van het ziekteverzuim, maar ook op het versterken van de mentale zorg en weerbaarheid. Het gezondheidsprogramma voor onze medewerkers heeft de komende jaren een grote impact op onze organisatie. Versterking van de gezondheid van onze medewerkers draagt op termijn bij aan de paraatheid en slagkracht van de organisatie én naar verwachting ook aan het geluk en werkplezier van onze medewerkers.

Onze mensen zijn ons kapitaal
Wij beschouwen onze mensen als het allerbelangrijkste als het gaat om het waarmaken van onze missie en visie. In een lastige arbeidsmarkt is het een opgave om voldoende gekwalificeerde mensen binnen te halen en te houden. Wij willen en moeten een aantrekkelijke werkgever zijn waar mensen graag werken en blijven werken.

9.3 Wat gaan we doen?

- We stimuleren en faciliteren persoonlijke ontwikkeling van medewerkers en leidinggevenden op alle niveaus.
- We creëren een uitnodigend kennisplatform, waarop het voor iedereen mogelijk is om webinars, workshops en trainingen te volgen.
- Met aandacht hebben voor elkaar stimuleren we samenwerking en collegiaal gedrag.
- We voeren proces-, project- en programmamanagement structureel in waarbij de focus ligt op doel- en resultaatgericht samenwerken.
- Stap voor stap beschrijven, actualiseren en digitaliseren we onze processen.
- We werken aan een stevige, flexibele informatievoorziening om op basis daarvan informatiegestuurd werken breed in de organisatie toe te passen en het gewenste niveau van informatievoorziening stapsgewijs te bereiken.
- Voor het beheer van informatie ontwikkelen we een functionele en toekomstbestendige werkwijze volgens de wettelijk gestelde verplichtingen en aansluitend op landelijke kaders.
- We zetten een dashboardsysteem op met daarin doelstellingen, indicatoren, onderlinge verbanden en prestaties, waarmee de resultaten van de organisatie moeiteloos zichtbaar en meetbaar zijn. Onderdeel is een instrument voor het vertalen van strategisch doelen naar prioritering in de uitvoering van activiteiten.

CONCEPT

Planning en Control
We vernieuwen de interne Planning en Control-cyclus, waarbij de gesprekkencyclus breed wordt geïmplementeerd. Naast de interne verantwoordings- en stollingsmomenten, hoe we er voorstaan en we hierover rapporteren, passen we de externe P&C-cyclus aan. Dit doen we op basis van de behoefte van onze bestuurlijke omgeving; hierbij zoeken we naar nieuwe vormen passend bij die behoefte.

Procesoptimalisatie
De interne processen houden we tegen het licht. Daar waar procesoptimalisatie mogelijk is, voeren wij die door. Het begrotingsproces richten we op basis van de bijgestelde stuurprincipes opnieuw in. Ook komt er een actualisatie van ons meerjarig materieel investeringsplan en vastgoedplan. Dit leggen we voor aan het bestuur en verwerken we in de begroting.

Digitale optimalisatie en informatiebeveiliging
De bestaande applicaties beoordelen we op hun functionaliteit. Vanuit het adagium ‘One fits All’ beoordelen we opnieuw de digitale architectuur en nemen we afscheid van overbodige applicaties waar mogelijk.

De implementatie van de maatregelen om te voldoen aan de Baseline Informatiebeveiliging Overheid en de verdere implementatie van een Security Operations Center krijgen verder gestalte. We stellen een Business Continuïteitsplan op en stellen dit plan vast. Daarnaast optimaliseren we de komende jaren onze processen door deze stap voor stap te beschrijven, te actualiseren, te digitaliseren en/of te optimaliseren.
We zetten een dashboardsysteem op met daarin doelstellingen, indicatoren, onderlinge verbanden en prestaties, waarmee de resultaten van de organisatie moeiteloos zichtbaar en meetbaar zijn. Onderdeel is een instrument voor het vertalen van strategische doelen naar prioritering in de uitvoering van activiteiten.

Onze duurzaamheidsinspanning maken we zichtbaar op basis van de nog te implementeren CO2-ladder.

Onze mensen zijn ons kapitaal
Onze organisatie draait op onze mensen. Op straat, in de garage, op kantoor of bij hun werkgever met een pieper in de buurt: onze mensen zorgen er 24/7 voor dat wij onze taken kunnen vervullen. Voor die mensen moeten we goed zorgen en we moeten continu nieuwe talenten aantrekken. Om de juiste talenten aan te trekken, zet de organisatie een recruiter in. Deze helpt ons ook met de arbeidsmarktpropositie, zodat wij goed aansluiten bij de wensen en verwachtingen van toekomstige collega’s.

10. Woeste doelen

We kijken ook naar de toekomst, voorbij ons vier jaren beleidsplan. Dat doen we met de ‘woeste doelen’ als ons vergezicht. Deze doelen inspireren en enthousiasmeren de ontwikkeling van onze organisatie.

Smart veiligheid
Veilig leven met smart-technologie: de technologie in en om het huis ontwikkelt zich in een razend tempo. Rookmelders gekoppeld aan je mobiel en slimme apparaten die met elkaar communiceren dragen bij aan de veiligheid in huis. Hoe ziet onze smart-woning er nu en in de toekomst uit? En rijden we straks allemaal elektrisch in zelfrijdende auto's? Een veilige samenleving blijft ons streven.

Veilige generatie
We richten ons op de jeugd, op de nieuwe generaties die in een continu veranderende samenleving veilig willen leven. Elke levensfase kent een andere focus als het om (brand)veilig gedrag gaat. Dat gaat je leven lang door. Van kindertijd naar als student op kamers. Van jonge ouders tot een nieuw huis. En natuurlijk op je oude dag. Bij elke nieuwe fase sta je open voor advies om een (brand)veilig leven goed te regelen.

Onbegrensde brandweer
Onbegrensde (loopbaan)mogelijkheden. Onze medewerkers zijn duurzaam inzetbaar door een breed aanbod aan (nieuwe) loopbaanmogelijkheden binnen onze organisatie en daarbuiten; door partnerverbanden met onze veiligheidspartners en innovatieve kansen. Het stimuleert onze fysieke en mentale gezondheid, onze motivatie en productiviteit. Het werk verandert en wij veranderen mee. Onze medewerkers zijn klaar voor de toekomst.

100.000 hulpverleners
Altijd een hulpverlener dichtbij, Buiten Gewoon Veilig. 100.000 betrokken inwoners die zich inzetten voor veiligheid in onze regio. Niet omdat het hun werk is, maar omdat ze er willen zijn voor anderen. Bij kleine of grote incidenten en ter voorkoming van incidenten. Als elke seconde telt of in minder chaotische situaties. Zij kunnen ook de samenredzaamheid in hun omgeving helpen versterken. Altijd samenwerkend met ons, de veiligheidsprofessionals en met aandacht voor nazorg.

Emissievrije brandweer
Onze organisatie sluit zich aan bij de duurzaamheidsdoelstellingen van onze regio. In 2030 is BAA emissievrij. In 2030 stoten onze voertuigen geen CO_2 en stikstof uit en zo min mogelijk fijnstof, onze gebouwen zijn waar mogelijk energieneutraal en aardgasvrij en onze bedrijfsvoering is waar mogelijk circulair, klimaatneutraal en maatschappelijk verantwoord.

CONCEPT

Bijlage 1: Wettelijk kader beleidsplan

Wet veiligheidsregio's, artikel 14

a. Een beschrijving van de beoogde operationele prestaties van de diensten en organisaties van de veiligheidsregio, en van de politie, alsmede van de gemeenten in het kader van de rampenbestrijding en de crisisbeheersing.
   - Voor de crisisbeheersing wordt de inrichting, verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden van de crisisorganisatie vastgelegd in het Regionaal Crisisplan VrAA 2025-2028.
   - Voor de incidentbestrijding worden de operationele prestaties van BAA vastgelegd in het Dekkingsplan BAA 2025-2028.

b. Een uitwerking, met inachtneming van de omstandigheden in de betrokken veiligheidsregio's, van door onze minister vastgestelde landelijke doelstellingen als bedoeld in artikel 37.
   - De dossiers van de strategische agenda Veiligheidsberaad zijn integraal in de programma's van dit beleidsplan opgenomen: taak- en rolopvatting veiligheidsregio's in relatie tot evaluatie Wet veiligheidsregio's (Crisisbeheersing), kansen en bedreigingen van de informatie- en data-gestuurde maatschappij (Informatie gestuurde veiligheid), gezamenlijke aanpak bij ongekende crises (Crisisbeheersing), vrijwilligheid (Verbrede en veilige inzet).
   - In elk van de vakraden van de Raad van Commandanten en Directeuren Veiligheidsregio (RCDV), Incidentbestrijding, Brandveiligheid, Leren en ontwikkelen, Risico- en crisisbeheersing, Bedrijfsvoering, is een lid van ons Managementteam vertegenwoordigd. De vakraden besluiten over de aanpak van landelijke samenwerking op vraagstukken die het vakgebied raken en sturen landelijke projecten en programma's aan. Onze directeur/commandant is voorzitter van de RCDV.

c. Een informatieparagraaf waarin een beschrijving wordt gegeven van de informatievoorziening binnen en tussen de onder a bedoelde diensten en organisaties.
   - De ontwikkeling van de informatiepositie van VrAA en de informatievoorziening maakt integraal onderdeel uit van dit beleidsplan (programma informatie gestuurde veiligheid). De ontwikkeling is gebaseerd op de gedachte van informatieknooppunten, het delen van kennis en ervaring en daarop verder bouwen.

d. Een oefenbeleidsplan
   - Het oefenbeleidsplan maakt integraal onderdeel uit van het programma Crisisbeheersing.

e. Een beschrijving van de niet-wettelijke adviesfunctie, bedoeld in artikel 10, onder b, waaronder de adviesfunctie met betrekking tot omgevingsplannen, en van de wijze waarop de gemeenten het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid stellen zijn adviesfunctie uit te oefenen met betrekking tot omgevingsplannen.
   - Zie Hoofdstuk 3 (Beleidsplan) onder "Wat gaan we doen?" voor nadere uitwerking.

CONCEPT

f. De voor de brandweer geldende opkomsttijden en een beschrijving van de aanwezigheid van brandweerposten in de gemeenten, alsmede de overige voorzieningen en maatregelen, noodzakelijk voor de brandweer om daaraan te voldoen.
   - De operationele prestaties van BAA, waaronder de opkomsttijden, een beschrijving van de kazernes en maatregelen ter verbetering van de prestaties, worden vastgelegd in het Dekkingsplan BAA 2025-2028.

CONCEPT

CONCEPT

Veiligheidsregio/ brandweer
Amsterdam-Amstelland

Bezoekadres:
Ringdijk 98, 1097 AH Amsterdam

Postadres:
Postbus 92171, 1090 AD Amsterdam
Telefoon:
020 555 6550

Website:
veiligheidsregioaa.nl
brandweer.nl/amsterdam-amstelland

BRANDWEER
Amsterdam-Amstelland



Dekkingsplan 2025-2028

Auteur:	Brandweer Amsterdam-Amstelland
Datum:	29 april 2024
Versie:	1.0 CONCEPT

Revisiehistorie

Versie	Datum	Omschrijving
0.1	29-02-2024	Initiële versie concept
0.2	19-03-2024	Concept besproken projectgroep
0.3	25-03-2024	Concept besproken stuurgroep
0.3	12-04-2024	Concept voorgelegd aan opdrachtgever en stuurgroep
0.4	16-04-2024	Concept besproken met Commandant en opdrachtgever. Aanpassing in aanbevelingen.
0.5	29-04-2024	Besluitvorming MTBrandweerzorg
1.0	21-05-2024	Besluitvorming MTVrAA
1.0	16-12-2024	Voorlopige vaststelling regionaal bestuur VrAA
1.0	Voorjaar 2025	Zienswijze gemeenteraden

CONCEPT

Inhoudsopgave

Revisiehistorie 2
Inhoudsopgave 3
Voorwoord 4
1. Inleiding 5
1.1 Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland 6
1.2 Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen 6
1.3 Brandrisicoprofiel 6
1.4 Leeswijzer 7
2. Processtap 1 – Dekking bijstellen 8
2.1 Interne ontwikkelingen 8
2.1.1 Repressieve inrichting Brandweer Amsterdam-Amstelland 8
2.1.2 Organisatievorm 9
2.2 Externe ontwikkelingen 10
2.2.1 Geografische en infrastructurele ontwikkelingen 10
2.2.2 Demografische ontwikkelingen 11
2.3 Risico's in de regio 11
3. Processtap 2 – Dekking beschrijven 14
3.1 Doel 14
3.2 Beschrijving onderdelen snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk 14
3.2.1 Snelheid 14
3.2.2 Capaciteit 17
3.2.3 Paraatheid 20
3.2.4 Werkdruk 21
4. Processtap 3 – Dekking beoordelen 23
4.1 Doel 23
4.2 Beoordeling operationele prestaties basisbrandweerzorg 23
4.2.1 Beoordeling op snelheid 24
4.2.2 Beoordeling op capaciteit 25
4.2.3 Beoordeling op paraatheid 25
4.2.4 Beoordeling op werkdruk 26
4.2.5 Beoordeling grootschalig brandweeroptreden 26
4.3 Aandachtspuntenlijst 26
4.3.1 Vergelijking aandachtsgebieden vorige dekkingsplan 26
4.3.2 Aandachtsobjecten 27
4.4 Regionale conclusies en aanbevelingen 27
5. Dekkingsplan vaststellen (Processtap 4) 29
6. Uitvoering bijstellen (Processtap 5) 29
7. Dekking uitvoeren en beoordelen (Processtap 6 en 7) 29

CONCEPT

Voorwoord

Voorwoord directeur veiligheidsregio/Regionaal Commandant opnemen in definitieve versie.

CONCEPT

Managementsamenvatting: Dekkingsplan 2025-2028 Brandweer Amsterdam-Amstelland

Samenvatting opnemen in definitieve versie.

CONCEPT

1. Inleiding

Conform de Wet veiligheidsregio's beschrijft Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland elke vier jaar hoe de operationele prestaties van de brandweer zich verhouden tot de wettelijke eisen.[1]

1.1 Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn vormen samen Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. In 2022 is de Gemeente Weesp gefuseerd met de Gemeente Amsterdam. De regio heeft een relatief klein oppervlak van 379 km². Daarentegen is het aantal inwoners ruim 1 miljoen.

Geografie

De regio kent dichte bebouwing en complexe infrastructuur van (spoor)wegen, tunnels, luchtverkeer en dataverbindingen. Er zijn zeven autosnelwegen. Er is passagiers- en goederenvervoer over diverse sporen, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de wateren worden gebruikt voor mobiliteit, bijvoorbeeld over het Noordzeekanaal, het IJ, en het Amsterdam-Rijnkanaal. Recreatiewater zoals de Westeinderplassen, Gaasperplas, strand IJburg, Grachtengordel, Vecht en Sloterplas trekken veel publiek.

Er is veel en diverse bedrijvigheid. Waaronder een haven, Seveso-inrichtingen[2], afvalverwerking, internationaal toonaangevende musea, financiële en zakelijke dienstverlening, een knooppunt van internationale sierteeltsector en massatoerisme. Verder is de nabijheid van Schiphol relevant. Amsterdam-Amstelland ligt onder de aan- en uitvliegroutes van Schiphol.

Demografie

De bevolkingssamenstelling is divers. Veel inwoners hebben een migratieachtergrond. Door vergrijzing groeit het aantal verminderd zelfredzame inwoners. Ook verblijven jaarlijks miljoenen forenzen en toeristen korte of langere tijd binnen de regio.

1.2 Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen

Het Dekkingsplan 2025-2028 is opgesteld conform de Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen.[3] Middels acht procestappen geeft de Handreiking een landelijke standaard voor het opstellen van dekkingsplannen.[4] De processtappen vormen een cyclus, waarin de brandweer vaker dan de wettelijke vierjaarlijkse termijn kan analyseren of het wenselijk is om conclusies en maatregelen bij te stellen. Onderdeel van dit proces is dat de brandweer de prestaties continue monitort. Als interne of externe ontwikkelingen effect hebben op de prestaties worden maatregelen voorbereid en waar nodig voorgelegd aan het bestuur. De integratie tussen preventie en repressie is expliciet onderdeel van de systematiek. Een samenvatting van de Handreiking is opgenomen in Bijlage 1.

1.3 Brandrisicoprofiel

De Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen gaat (nog) niet in op het opstellen en gebruik van een brandrisicoprofiel. De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft een

[1] Wet veiligheidsregio's, artikel 14.
[2] Seveso-inrichtingen: Bedrijven waar aantallen gevaarlijke stoffen boven een bepaalde drempelwaarde aanwezig zijn.
[3] Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen. Brandweer Nederland, ongedateerd.
[4] De Minister van Justitie heeft op 19 december 2022 aangegeven dat de opkomstnormen uit de Handreiking de opkomstnormen uit het Besluit veiligheidsregio's gaan vervangen.

eigen methode ontwikkeld. Het brandrisicoprofiel is gebruikt als verrijking voor dit dekkingsplan en opgenomen in Bijlage 2.

1.4 Leeswijzer

In dit dekkingsplan zijn de processtappen uit de Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen doorlopen. Hierbij is gebruik gemaakt van twee beoordelingskaders. De nieuwe methode voor het doorrekenen van Gebiedsgerichte Opkomsttijden uit de Handreiking en het beoordelingskader voor Grootschalig Brandweeroptreden, dat is overeengekomen in de Raad van Commandanten en Directeuren veiligheidsregio's. Hoofdstuk 2 beschrijft wijzigingen in de geografische en maatschappelijke context van het dekkingsplan. Hoofdstuk 3 beschrijft de operationele prestaties van de brandweer aan de hand van de factoren snelheid, capaciteit, slagkracht en werkdruk. Hoofdstuk 4 beschrijft de indeling van de regio in gebieden, de daarvoor geldende opkomsttijden, de mate waarin Brandweer Amsterdam-Amstelland aan deze tijdsnormen kan voldoen en of er maatregelen noodzakelijk zijn. Hoofdstuk 5 tot en met 7 hebben betrekking op bestuurlijke vaststelling, implementatie en monitoring. Bijlage 1 geeft een samenvatting van de Handreiking. In Bijlage 2 zijn de risicoprofielen voor de taakgebieden van de brandweer opgenomen. Bijlage 3 geeft een overzicht van de brandweereenheden in de regio. De (technische) uitgangspunten van de berekeningen in opgenomen in Bijlage 4 opgenomen. Bijlage 5,6 en 7 bevatten aanvullende visualisaties ter ondersteuning van hoofdstuk 3 en 4. Bijlage 8 bespreekt de repressieve dekking voor de taakgebieden hulpververlening, waterongevallen en bestrijding van gevaarlijke stoffen. Bijlage 9 bevat de aandachtsobjecten in de regio.

CONCEPT

2. Processtap 1 – Dekking bijstellen

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige repressieve inrichting en interne en externe ontwikkelingen die invloed hebben op de dekking.

2.1 Interne ontwikkelingen

Veranderingen in organisatie en werkveld maken dat de brandweer genoodzaakt is zich flexibel te organiseren. Hieronder is een overzicht van alle relevante interne ontwikkelingen opgenomen.

2.1.1 Repressieve inrichting Brandweer Amsterdam-Amstelland

De repressieve organisatie van Brandweer Amsterdam-Amstelland bestaat uit zes vrijwillige, één gecombineerde-, elf beroepsbrandweerkazernes en een brandweerboothuis. Er is een Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA) in het Westelijk Havengebied van Amsterdam. Voor ondersteuning en logistiek bij grote incidenten rekent de brandweer op de vrijwilligers van de Brandweer Ondersteuning (BrOn). In Bijlage 3 is een overzicht opgenomen van alle brandweereenheden van Brandweer Amsterdam-Amstelland.

Verminderde beschikbaarheid brandweermensen

In heel Nederland kampt de brandweer met een afnemende beschikbaarheid van vrijwillige brandweermensen[5]. Het hoge ziekteverzuim onder met name beroepspersoneel, vaak veroorzaakt door mentale overbelasting, leidt tot verminderde beschikbaarheid. Deze verminderde beschikbaarheid kan leiden tot buitendienststelling en hindert de doorstroom van personeel naar specialistische taken. Werving en selectie is een uitdaging in een concurrerende en krappe arbeidsmarkt. Met de werving en opleiding van extra beroepspersoneel (blikkies) en aanvullende maatregelen ondervangt de brandweer de verminderde beschikbaarheid, maar dit blijft kwetsbaar. Voorbeelden hiervan zijn inzet van vrijwilligers en stafpersoneel op (beroeps)kazernes, inzet van overwerk en inhuur van externen.

Vrijwilligers

Naar aanleiding van Europese jurisprudentie heeft het Ministerie van Justitie & Veiligheid besloten dat het onderscheid tussen beroeps- en vrijwillige brandweerinzet nadrukkelijker gemaakt moet worden, het zogenaamde *verplichtend karakter* is. Daardoor is het mogelijk dat paraatheidsmaatregelen, zoals dagdiensten met vrijwilligers, vrijwillige geconsigneerde diensten en vrijwillige piketregelingen, in de toekomst niet meer zijn toegestaan. Eventuele gevolgen voor de organisatie kunnen ingrijpend zijn. De brandweer volgt deze ontwikkelingen nauwgezet.



Afbeelding 1 – Geografisch overzicht van kazernes van Brandweer Amsterdam-Amstelland.

[5] Vrijwilligheid bij de brandweer in Nederland - Een onderzoek naar het werven en behouden van brandweervrijwilligers. Brandweeracademie, 2021.

2.1.2 Ontwikkelingen organisatievorm

Brandweer Amsterdam-Amstelland beschikt over 485 beroeps- en 224 vrijwillige brandweermensen. Zij worden bij een inzet ondersteund door 47 niet-repressieve vrijwilligers van de Brandweer Ondersteuning.[6] Intern en extern zoekt de brandweer continu naar organisatorische verbetering.

Uitruk op Maat

Om de verminderde beschikbaarheid van vrijwilligers op te vangen werken de kazernes Aalsmeer, Uithoorn en Weesp met Uitruk op Maat. In dit systeem kan een tankautospuit met een kleinere bezetting toch uitrukken en de hulpverlening eerder starten. De brandweer implementeert deze werkvorm in 2024 ook op de andere vrijwillige kazernes.

Slimme pagers

Doordat vrijwilligers slimme pagers gebruiken kan de meldkamer eerder vaststellen of een eenheid wel of niet kan uitrukken. Vrijwilligers kunnen hun opkomst naar de kazerne direct bevestigen of afwijzen. De meldkamer kan dan al sneller een opvolgende eenheid alarmeren als de opkomst onvoldoende is. In 2024 hebben alle vrijwilligers een slimme pager.

Dagdienstkazernes

Op een dagdienstkazerne zijn op werkdagen gedurende de dag repressief inzetbare stafmedewerkers werkzaam. Hierdoor zijn minder opkomende vrijwilligers nodig om uit te rukken met een eenheid. De brandweer past dit toe op vrijwillige kazernes met een cruciale rol in de dekking (Aalsmeer, Diemen en Uithoorn). De inzet van stafmedewerkers is geregeld middels een Repressieve Ondersteuningspoule (ROP).

Springbezettingen

Op een aantal beroepskazernes wordt ‘gesprongen’. Dit betekent dat eenzelfde bezetting uit kan rukken met verschillende soorten brandweervoertuigen. Hierdoor kan met minder personeel meer materieel paraat zijn. Het gevolg hiervan is dat er gelijktijdig een beroep gedaan wordt op beide voertuigen, waarvan er dan een beschikbaar is.

Verplaatsing Quick Respons Team-Brandweer

Het QRT-B kan brandweertaken uitvoeren onder verhoogde dreiging van geweld. Bij terrorisme gevolgbestrijding (TGB) en grof en extreem geweld (GEG). Om deze taken ook op hoogte uit te kunnen voeren wordt de eenheid verplaatst naar een kazerne met een redvoertuig.

Strategisch Huisvestingsplan en spreidingsplan

In het Strategisch Huisvestingsplan anticipeert de brandweer op strategische spreiding van brandweerlocaties en de benodigde financiële armslag. Zo kan de brandweer goed omgaan met stedelijke uitbreiding, onderhoud en renovatie. De komende jaren is renovatie of nieuwbouw noodzakelijk voor zes kazernes. In het Regionale Spreidingsplan beschrijft de brandweer de positionering van ondersteunings- en specialistisch materieel.

Dynamisch Alarmeren en nieuwe navigatiesystemen

De brandweer realiseert met Dynamisch Alarmeren snellere opkomsttijden en krijgt meer regie op de beschikbaarheid van specialismen, de actuele voertuigspreiding en restdekking. Door nieuwe navigatiesystemen kunnen operationele eenheden bovendien beter inspelen op actuele verkeerssituaties en snellere rijtijden realiseren.

Specialistische samenwerking

Het Regionaal Risicoprofiel wijst uit dat de brandweer zich moet voorbereiden op (zeer) specialistisch optreden. Hierbij is continu aandacht nodig voor opleiding, training en materiaal. Voorbeelden zijn de

[6] VrAA Jaaroverzicht 2023.

samenwerking met brandstofopslagbedrijven in Amsterdam Ymond Mutual Aid (AYMA) en deelname als Steunpuntregio in de interregionale en landelijke voorbereiding op incidentbestrijding gevaarlijke stoffen. Binnen de eigen regio worden kazernes verder gespecialiseerd in scheepsbrandbestrijding, ondergrondse bouw en hoogbouw.

Interregionale samenwerking en convenanten

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft met alle aangrenzende regio's convenanten waarin is afgesproken dat regiogrenzen geen belemmering meer vormen bij het bieden van (spoedeisende) hulp aan de burger. De interregionale samenwerking laat vanzelfsprekend het gezag, zoals vastgelegd in de Wet veiligheidsregio's, onveranderd. Met de veiligheidsregio's Noord-Holland Noord, Kennemerland en Zaanstreek-Waterland wordt samengewerkt onder de noemer district Noordwest 4.

Samenwerking partners veiligheidsdomein

De hulpdiensten gaan nauwer samenwerken. Er is een Quick Response Team opgericht voor ondersteunende brandweerzorg bij incidenten met grof- en extreem geweld. De publiek-private Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA) is opgericht in het Westelijk Havengebied van Amsterdam. De brandweer deelt locaties met Ambulance Amsterdam.

Preventie

De brandweer werkt met de Veiligheidsketen[7]. Hierin zijn pro-actie, preventie, preparatie en repressie circulair verbonden. Voorbeelden zijn (wijk)preventieprojecten, deelname in het Expertiseteam Ruimtelijke Ordening (Gemeente Amsterdam) en het recent hernieuwd afgesloten convenant brandveiligheid in de zorg. De brandweerkazernes organiseren oriëntaties, brandkraancontroles en oefeningen in de wijken.

Landelijke Meldkamer Samenwerking

Door standaardisatie binnen de Landelijke Meldkamer Samenwerking (LMS) verbetert de interregionale samenwerking en *fallback* bij (zeer zeldzame) uitval van een meldkamer. Lokaal maatwerk, de informatiepositie van de brandweer en de mogelijkheid voor regionale innovaties blijven aandachtspunten.

Landelijke ontwikkeling brandweerzorg

De regionale risico's, omgeving en hulpvraag veranderen. De brandweer moet in staat zijn zich continu aan te passen. Brandweer Nederland werkt aan een adaptieve organisatie die wendbaar kan inspelen op maatschappelijke behoeften en waarvan de organisatie volledig is ingespeeld op aanpassing aan snel veranderende omstandigheden. Zo blijft zij een relevante en wendbare hulpverleningsorganisatie.

2.2 Externe ontwikkelingen

Brandweer Amsterdam-Amstelland streeft naar een nauwe verbondenheid met de maatschappij die zij dient. De maatschappij verandert en daarmee ook de eventuele hulpvraag van inwoners en bezoekers van de regio. In het Regionaal Risicoprofiel van Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland wordt elke vier jaar een overzicht gegeven van de regionale geografie, demografie, risico's in de regio en de aanwezige kwetsbare objecten. De volgende paragrafen geven een kort overzicht.

2.2.1 Geografische en infrastructurele ontwikkelingen

Groei van de regio

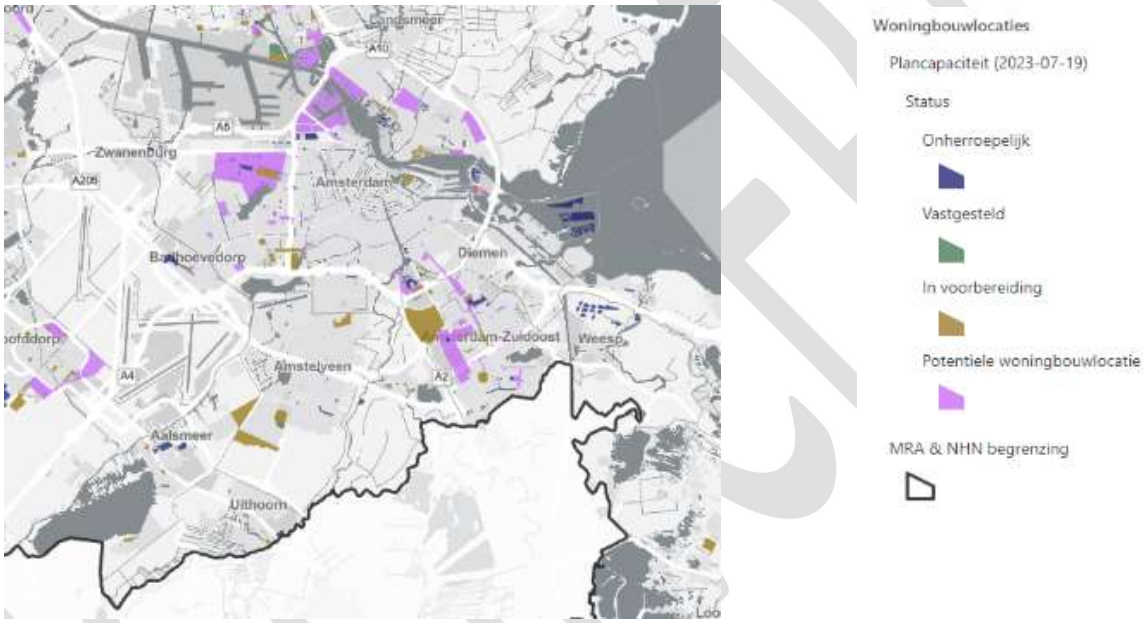
De verwachting is dat het inwoneraantal van de regio groeit naar 1,4 miljoen inwoners in 2040. De gemeenten anticiperen hierop door het ontwikkelen van nieuwe wijken, verdichting binnen reeds

[7] De veiligheidsketen is een operationalisatie van het veiligheids- beleid, bestaande uit de ketens proactie, preventie, preparatie, repressie en nazorg.

bebouwde gebieden en hoogbouw. Deze groei gaat samen met nieuwe bouwmethoden en materialen en de herbestemming van bestaande bouw. Gepaard met meer en dichtere bewoning leidt dit tot nieuwe en andersoortige (brand)risico's en in combinatie met de toenemende vergijzing mogelijk verdere taakverschuiving van de brandweer in onder andere hulpverleningen en reanimaties.

Bereikbaarheid in de regio

Om de stedelijke gebieden leefbaar en toegankelijk te houden investeren veel gemeenten in maatregelen die het auto- en vrachtverkeer over de weg ontmoedigen. Dit kan ook gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van incidentlocaties en snelheid van hulpverlening. Tegelijkertijd vragen de openbare ruimte en de infrastructuur meer grootschalig onderhoud. Een voorbeeld hiervan is de aanpak van de Amsterdamse kademuren en bruggen. Komende jaren vragen investeringen in infrastructuur zoals de verbreding van de A10 zuid, verdieping van de A9 en werkzaamheden aan diverse tunnels. De brandweer is zich bewust van de uitdagingen en ambities in de regio. En streeft naar en vraagt aandacht voor een goede vereniging van deze ambities met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. Risico's voor een goede bereikbaarheid zitten met name in het stapeleffect van werkzaamheden en verkeersmaatregelen.



Afbeelding 2 -In voorbereiding zijnde woningbouwlocaties VrAA en omstreken tot 2030 (bron: [Woningbouwlocaties (noord-holland.nl)]) (geraadpleegd 10-4-2024)

2.2.2 Demografische ontwikkelingen

De verwachting is dat door de vergrijzing het aantal verminderd zelfredzamen en kwetsbare groepen verder zal toenemen. De vergrijzing en het opheffen van bejaardenhuizen leidt ertoe dat meer verminderd zelfredzamen zelfstandig wonen. In geval van een incident en ontruiming vraagt dit een grotere en complexere inzet van de brandweer.

2.3 Risico's in de regio

Brandweer Amsterdam-Amstelland is ingericht voor een efficiënte bestrijding van uiteenlopende incidenten. De brandweerorganisatie is bij voorkeur georganiseerd met inachtneming van de meest actuele trends en risico's. Deze zijn o.a. beschreven in het Regionaal Risicoprofiel en het Brandrisicoprofiel.

Trends uit Regionaal Risicoprofiel

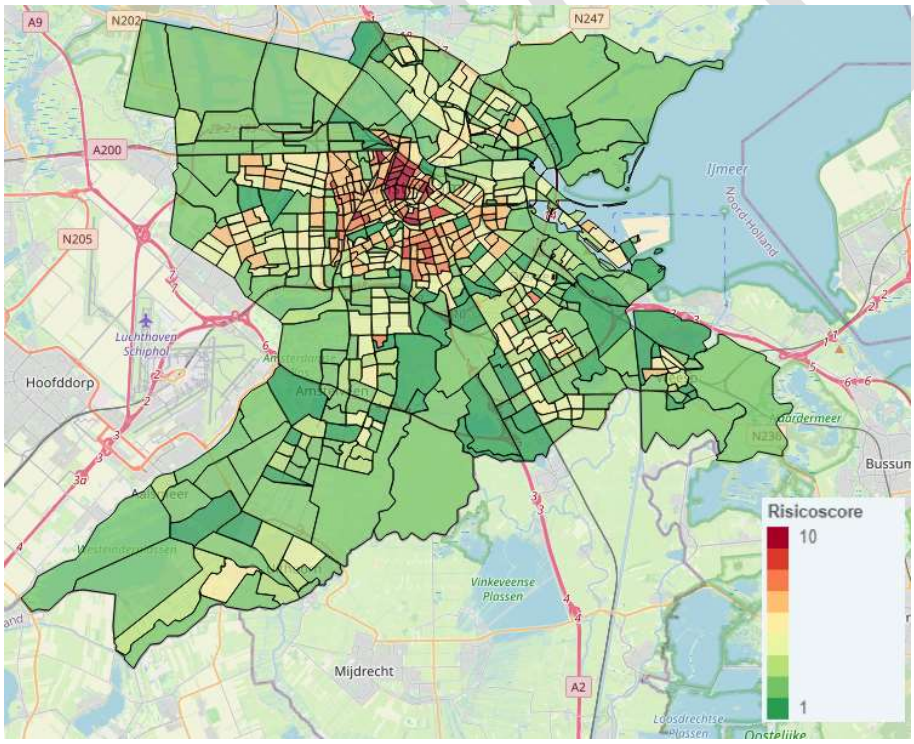
In het Regionaal Risicoprofiel beschrijft Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland de trends die invloed hebben op het regionale risicobeeld, alsmede de rampen en crises waarop de veiligheidsregio zich voorbereidt. Deze trends zijn:

- Klimaatverandering
- Energietransitie
- Digitalisering en cybercriminaliteit
- Verstedelijking en verdichting
- Complexe branden
- Geopolitieke ontwikkelingen en destabilisatie

Deze trends hebben invloed op de brandweerzorg zowel voor de bestrijding als de voorbereiding op deze nieuwe risico's. Zo leidt klimaatverandering tot extremer weer zoals langere natte perioden of droogte en meer stormen. De energietransitie gaat gepaard met het gebruik van andere (brandbare) bouwmaterialen en energiebronnen. Dit vraagt om meer specialistische kennis en andere wijze van incidentbestrijding. Digitalisering en cybercriminaliteit vergroten de kans op verstoringen in digitale infrastructuur en communicatie- en alarmeringssystemen. De kans op een terroristische aanslag in de regio is substantieel.[8]

Brandrisicoprofiel Amsterdam-Amstelland

De Landelijke Handreiking Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen neemt als maatgevend incident Brand Gebouw. Kans en effect van brand zijn uitgewerkt in het regionale Brandrisicoprofiel. Dit profiel is op onderstaande afbeelding geografisch weergegeven. Voor de risicokaarten van incidenten hulpverlening, incidentbestrijding gevaarlijke stoffen en waterongevallen wordt verwezen naar Bijlage 2.



Afbeelding 3 - Brandrisicoprofiel op buurt niveau VrAA.

[8] Dreigingsbeeld Terrorisme Nederland. Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding, 13 december 2024.

Complexe branden

Het Regionaal Risicoprofiel 2025-2028 beschrijft de regionale trends en risico's. Eén van de prioritaire risico's in de VrAA is complexe branden. Gebouwen met een bijzondere functie en gebouwen waarin zich verminderd zelfredzame personen bevinden zijn kwetsbaar. Onder het risico complexe branden wordt verstaan en zijn in de VrAA mogelijk:

- Grote brand in gebouwen met niet of verminderd zelfredzame personen
- Grote brand in bijzonder hoge gebouwen
- Grote brand in ondergrondse bebouwing

Brandweer Amsterdam-Amstelland bereidt zich voor op deze impactvolle en bijzondere incidenttypen in preventie, preparatie en incidentbestrijding. Deze incidenten zijn niet alleen impactvol voor de omgeving en getroffenen, maar ook op het brandweerpersoneel en blootstelling aan risico's. Hierbij wordt ingezet op specialisatie, uitbreiding van planvorming- en informatieproducten en robotisering. Zodat de brandweer over voldoende capaciteit en kennis beschikt om deze impactvolle incidenten te kunnen bestrijden.

CONCEPT

3. Processtap 2 – Dekking beschrijven

3.1 Doel

Dit hoofdstuk beschrijft de verwachte dekking in het verzorgingsgebied van Brandweer Amsterdam-Amstelland. Hiermee maakt de brandweer inzichtelijk waar zij, onder de gegeven omstandigheden, repressief toe in staat is.[9]

3.2 Beschrijving onderdelen snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk

De kwaliteit van de brandweerzorg wordt inzichtelijk gemaakt aan de hand van de factoren snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk. In onderstaand overzicht is aangegeven welke aspecten hiervan onderzocht zijn.

Factor	Onderzoeksaspecten
Snelheid	• Maatgevend scenario gebouwbrand • Eerste tankautospuit ter plaatse
Capaciteit	• Slagkracht • Grootschalige en langdurige inzetten
Paraatheid	• Beschikbaarheid • Gelijktijdigheid en restdekking
Werkdruk	• Alarmeringsfrequentie

Tabel 1 – Beoordelingsfactoren uit de Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen.

3.2.1 Snelheid

Een snelle reactie kan levens redden en schade voorkomen. In Bijlage 4 is een overzicht opgenomen van de technische uitgangspunten van de berekeningen. Interregionale eenheden zijn conform de afspraken met de omliggende regio's meegenomen in de berekeningen.

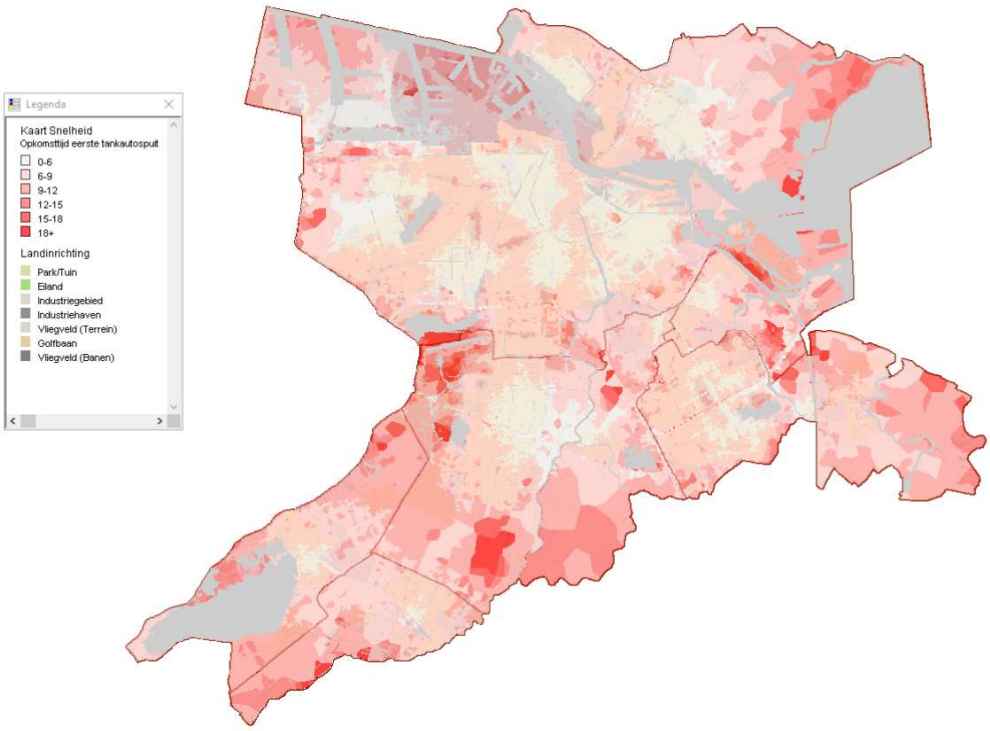
Maatgevend scenario gebouwbrand

De brandweer beschikt over diverse soorten eenheden met verschillende opkomsttijden. Voor het beschrijven van de factor snelheid is het maatgevend scenario gebouwbrand. Het gaat hier bijvoorbeeld om woningbranden of industriebranden.

Eerste tankautospuit ter plaatse

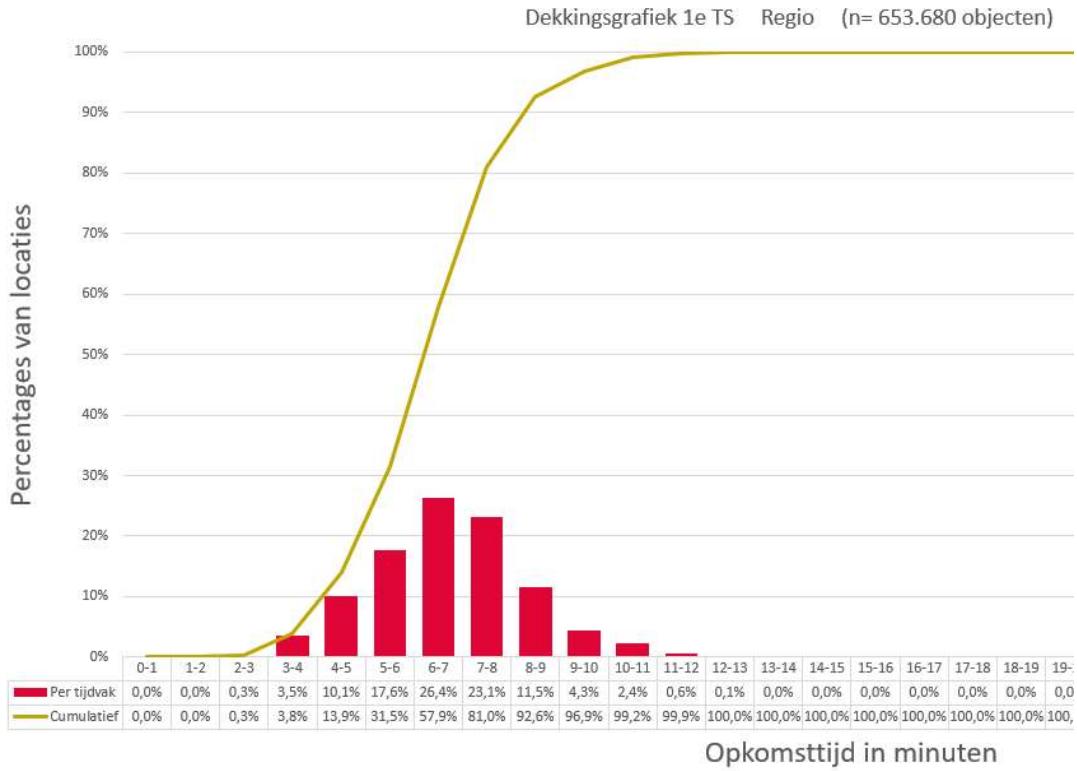
Bij melding van gebouwbrand stuurt de brandweer altijd als eerste een tankautospuit (basisbrandweereenheid).[10] Daarom is Snelheid gedefinieerd als de tijd waarmee de eerste tankautospuit ter plaatse kan zijn.

[9] Er zijn berekeningen gemaakt voor de dagsituatie (werkdagen van 07:30 tot 17:00 en de avond-, nacht- en weekendsituatie (werkdagen van 17:00 tot 07:30 en weekenddagen). De weergegeven afbeeldingen tonen de ANW-situatie. Deze is wat betreft uitruktijden, rijtijden en risico's voor het dekkingsplan het meest representatief. De dagsituatie is weergegeven in Bijlage 5.
[10] Brandweer Amsterdam-Amstelland maakt gebruik van de wettelijk toegestane basisbrandweereenheden TS6 enTS4 (Uitruk op Maat).



Afbeelding 4 – Opkomsttijden van de eerste tankautospuiten. De lichtste kleur geeft de kortste opkomsttijd weer en de donkerste kleur de hoogste.

Het percentage van de locaties in de regio, dat binnen een bepaalde tijd wordt bereikt, kan ook worden weergegeven in een s-curve. In een staafdiagram is verder gespecifieerd in welke tijdvakken de locaties bereikt worden.



	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-
Per tijdvak	0,0%	0,0%	0,3%	3,5%	10,1%	17,6%	26,4%	23,1%	11,5%	4,3%	2,4%	0,6%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0
Cumulatief	0,0%	0,0%	0,3%	3,8%	13,9%	31,5%	57,9%	81,0%	92,6%	96,9%	99,2%	99,9%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,

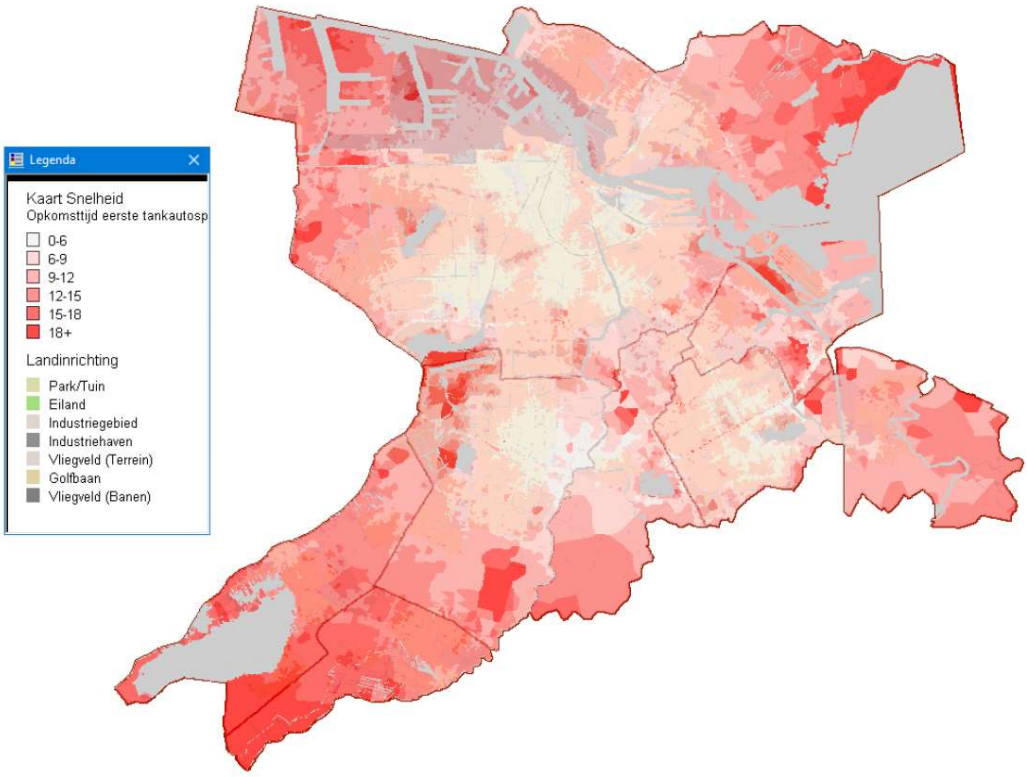
Afbeelding 5 – Percentage van de locaties in de regio dat binnen een bepaalde tijd door de eerste tankautospuit bereikt wordt, aangevuld met tijdvakken waarin ze bereikt worden.

Analyse snelheid autospuit

Over het algemeen wordt 26% van de objecten in de regio tussen de 6-7 minuten bereikt en ruim 90% binnen 10 minuten. De opkomsttijd binnen de ring van Amsterdam is het snelst. Dit komt door de hoge dichtheid van beroepskazernes. De opkomsttijd in de buitengebieden van de regio is langer door een lagere kazernedichtheid en een hogere uitruktijd van de vrijwillige eenheden. De donkerrode gebieden (hoge opkomsttijd) in afbeelding 4 (snelheid) zijn buitengebieden, weilanden en bosschages. In deze gebieden staan geen objecten. De brandweer kan alle objecten in de regio binnen 14 minuten bereiken.

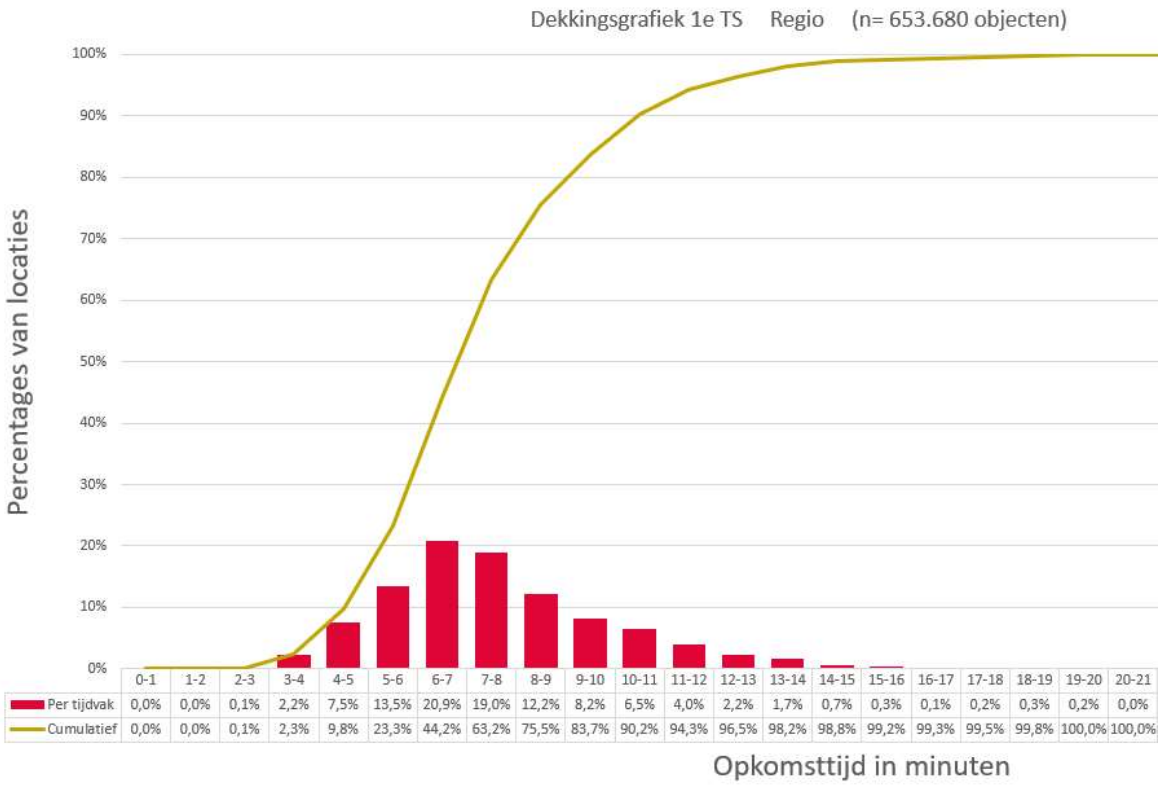
Analyse snelheid redvoertuig

Het redvoertuig van de brandweer wordt ingezet voor redding en blussing op hoogte. De opkomsttijd voor het redvoertuig is voor ondersteuning bij brandbestrijding gekoppeld aan categorie I buurten en is daarmee vastgesteld op 7 minuten. Dit is ingegeven door de kans op snelle branduitbreiding buiten het brandcompartiment en verminderde aanwezigheid van een tweede vluchtweg. Afbeelding 6 toont de snelheid van het redvoertuig in de regio. In Bijlage 4 is een overzicht opgenomen van de technische uitgangspunten van de berekeningen. Interregionale eenheden zijn conform de afspraken met de omliggende regio's meegenomen in de berekeningen.



Afbeelding 6– Opkomsttijden van het eerste redvoertuig. De lichtste kleur geeft de kortste opkomsttijd weer en de donkerste kleur de hoogste.

Het percentage van de locaties in de regio, dat binnen een bepaalde tijd wordt bereikt door het redvoertuig, kan ook worden weergegeven in een s-curve. In een staafdiagram is verder gespecifieerd in welke tijdvakken de locaties bereikt worden.



	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21
Per tijdvak	0,0%	0,0%	0,1%	2,2%	7,5%	13,5%	20,9%	19,0%	12,2%	8,2%	6,5%	4,0%	2,2%	1,7%	0,7%	0,3%	0,1%	0,2%	0,3%	0,2%	0,0%
Cumulatief	0,0%	0,0%	0,1%	2,3%	9,8%	23,3%	44,2%	63,2%	75,5%	83,7%	90,2%	94,3%	96,5%	98,2%	98,8%	99,2%	99,3%	99,5%	99,8%	100,0%	100,0%

Afbeelding 7 – Percentage van de locaties in de regio dat binnen een bepaalde tijd door de eerste tankautospuit bereikt wordt, aangevuld met tijdvakken waarin ze bereikt worden.

Analyse snelheid redvoertuig

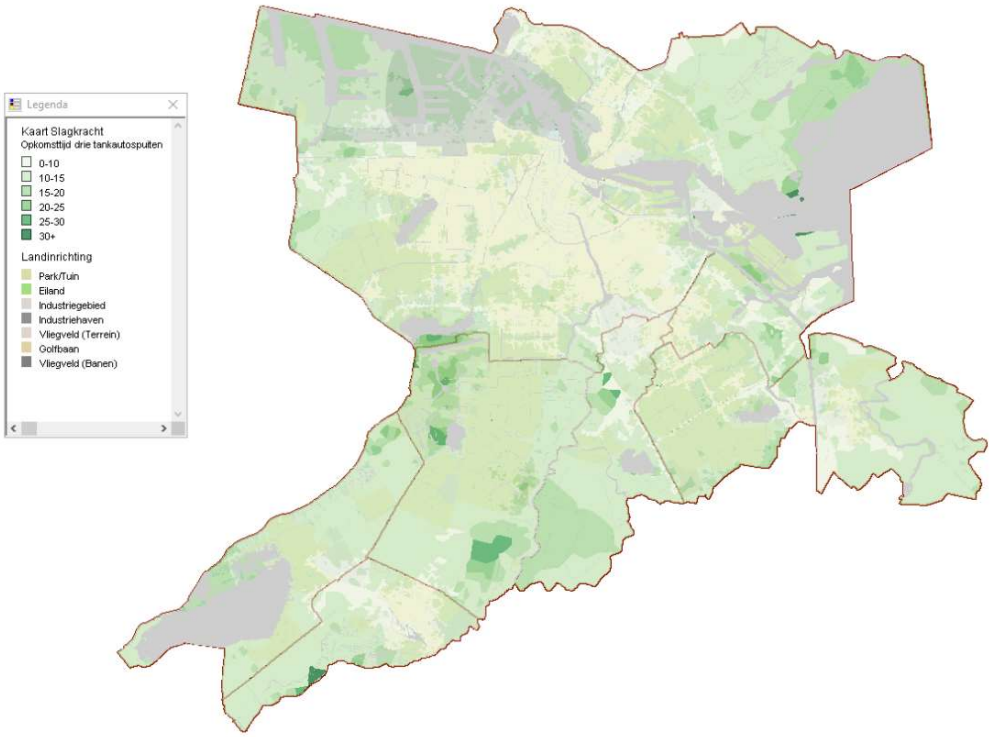
Van de objecten in de regio kan 90% worden bereikt binnen 11 minuten door een redvoertuig. De ladderspreiding (redvoertuig) concentreert zich rond en binnen de ring van Amsterdam. Daar zijn de opkomsttijden het snelst. De opkomsttijd in de flanken en buitengebieden van de regio zijn hoger door een grotere spreiding van de redvoertuigen en daardoor langere rijafstanden. De donkerrode gebieden (hoge opkomsttijd) in afbeelding 6 (snelheid) zijn de zuidflank, Westpoort, Weesp en de buitengebieden. De brandweer kan alle objecten in de regio binnen 20 minuten bereiken met een redvoertuig. In Bijlage 8 is een overzicht opgenomen van de operationele prestaties van het redvoertuig.

3.2.2 Capaciteit

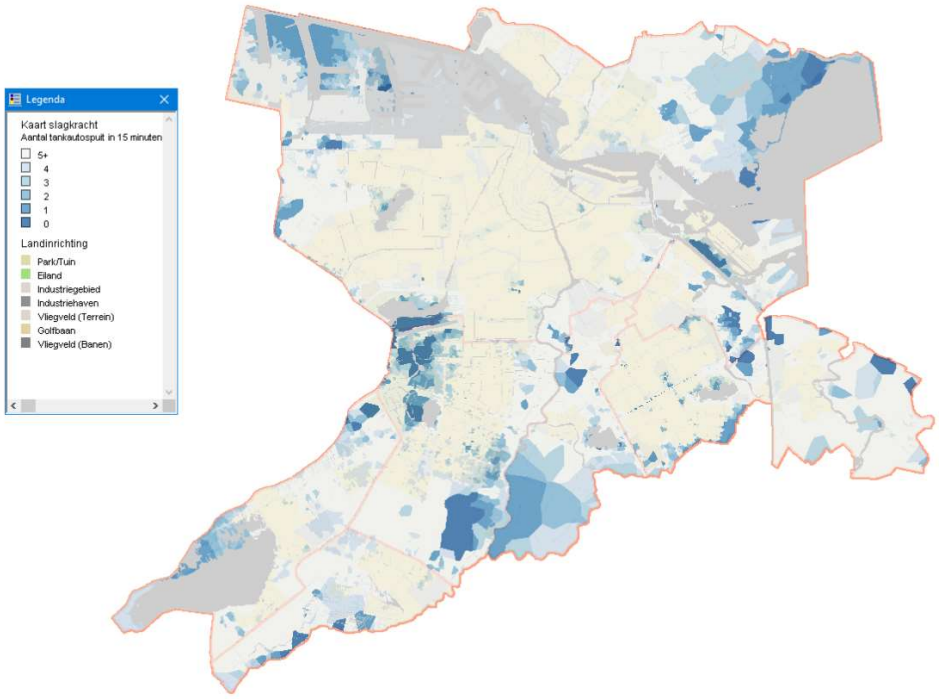
Als de brandweer ter plaatse is begint de bestrijding van een incident. Hiervoor zijn mensen en materieel nodig, soms voor langere tijd. De factor capaciteit is onderzocht aan de hand van de aspecten slagkracht en grootschalige en langdurige inzetten. De prestaties op het gebied van slagkracht zijn berekend onder het principe van basisbrandweerzorg. De prestaties op het gebied van grootschalige en langdurige inzetten zijn geanalyseerd onder het principe van Grootschalig Brandweeroptreden (GBO). In Bijlage 4 is een overzicht opgenomen van de technische uitgangspunten van de berekeningen.

Slagkracht

Voor het beschrijven van het aspect slagkracht zijn twee uitgangspunten gebruikt. De maximale opkomsttijd van drie tankautospuiten en het totale aantal tankautospuiten dat binnen 15 minuten ter plaatse kan zijn.

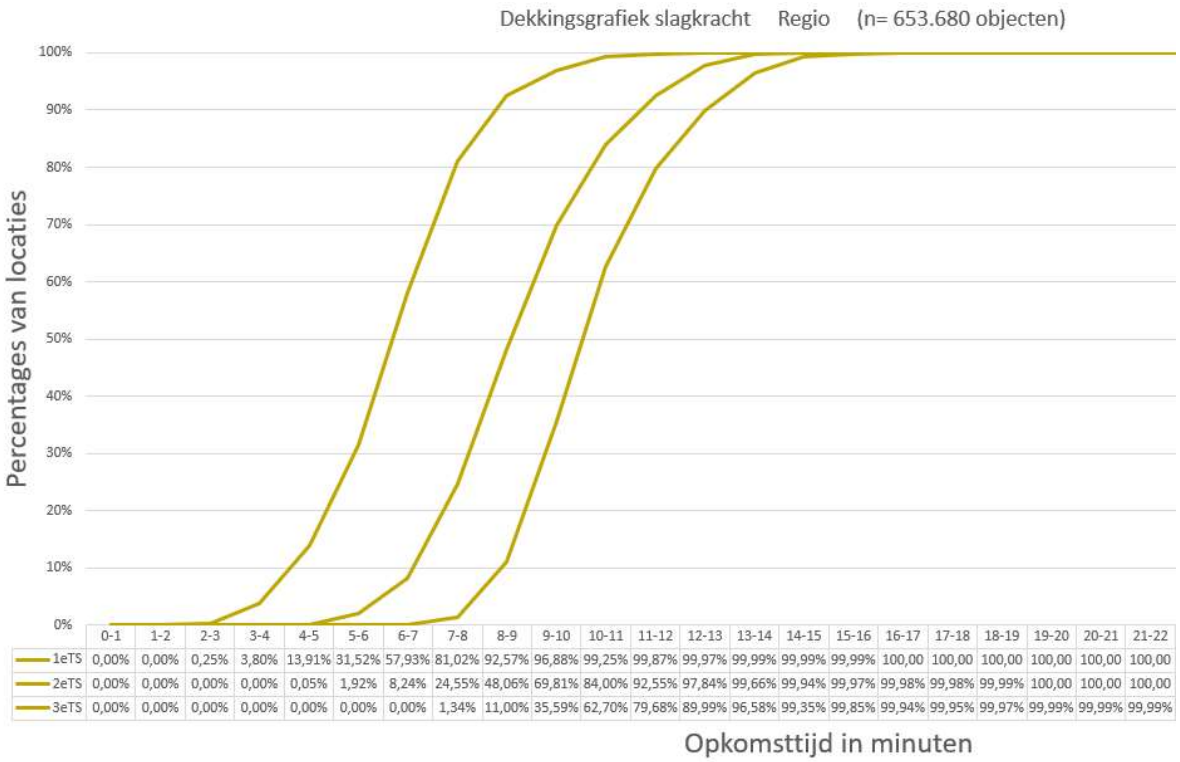


Afbeelding 8 - Opkomsttijden van drie tankautospuiten. De lichtste kleur geeft het kortste tijdbestek weer en de donkerste kleur het hoogste.



Afbeelding 9– Geografische weergave van het aantal tankautospuiten dat binnen 15 minuten ter plaatse kan zijn. De lichtste kleur geeft het hoogste aantal tankautospuiten weer.

Het percentage van de locaties in de regio dat binnen een bepaalde tijd door één, twee of drie tankautospuiten kan worden bereikt kan ook worden weergegeven in een S-curve.



	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22
1eTS	0,00%	0,00%	0,25%	3,80%	13,91%	31,52%	57,93%	81,02%	92,57%	96,88%	99,25%	99,87%	99,97%	99,99%	99,99%	99,99%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
2eTS	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,05%	1,92%	8,24%	24,55%	48,06%	69,81%	84,00%	92,55%	97,84%	99,66%	99,94%	99,97%	99,98%	99,98%	99,99%	100,00	100,00	100,00
3eTS	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,34%	11,00%	35,59%	62,70%	79,68%	89,99%	96,58%	99,35%	99,85%	99,94%	99,95%	99,97%	99,99%	99,99%	99,99%

Afbeelding 10 – Het percentage van de locaties in de regio dat binnen een bepaalde tijd door één, twee of drie (interregionale) tankautospuiten kan worden bereikt.

Analyse slagkracht

De brandweer beschikt over 19 eerstelijns en 5 tweedelijns tankautospuiten. Regionaal kunnen bijna overal binnen korte tijd (16 minuten of minder) drie tankautospuiten ter plaatse zijn. Dit geldt niet voor het Westelijk Havengebied en een aantal buitengebieden. De kazernes liggen hier verder uiteen. In het Westelijk Havengebied versterkt de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam de slagkracht. Bij grote incidenten kan Brandweer Amsterdam-Amstelland een beroep doen op interregionale eenheden en landelijke bijstand.

Capaciteit voor grootschalige en langdurige inzetten

Voor de aspecten grootschalige en langdurige inzetten is gekeken naar de regionale organisatie van eenheden voor grootschalig brandweeroptreden. Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft voor inzet binnen en buiten de regio drie basispelotons geformeerd om restdekking binnen de regio te kunnen garanderen (zogenoemd Noord, Zuid en Slagkracht). Een basispeloton levert extra capaciteit bij brandbestrijding, redding, basis-IBGS[11] en waterongevallen. In de eigen regio zijn deze drie pelotons respectievelijk binnen 30, 45 en 60 minuten aanwezig op een toegewezen Uitgangsstelling. In Bijlage 6 is de opbouw van basispelotons weergegeven.

Analyse grootschalige en langdurige inzetten

Brandweer Amsterdam-Amstelland kan voor grootschalige en langdurige inzet in de eigen regio twee basispelotons, een peloton Grootschalige Watervoorziening (GWV), een peloton Redding & Technische Hulpverlening (THV) en Specialistische Blussing leveren.

Vanzelfsprekend zijn de pelotons ook beschikbaar voor interregionale bijstand. In aanvulling hierop is er regionaal ook een slagkrachtpeloton beschikbaar. De samenstelling van de pelotons en regionale inzetvoorstellen garanderen dat er restdekking blijft. De regio beschikt over totaal 24 tankautospuiten, het gelijktijdig leveren van deze capaciteit is niet mogelijk omdat dit ten koste gaat van de restdekking

[11] Incident Bestrijding Gevaarlijke Stoffen

in de regio. Voor zeer specialistische inzetten kan teruggevallen worden nationale specialistische teams vanuit Brandweer Nederland op de gebieden van technische hulpverlening, IBGS, Logistiek & Ondersteuning en Natuurbrandbeheersing. Brandweer Amsterdam-Amstelland is goed in staat om snel voldoende capaciteit te organiseren en op de incidentlocatie te krijgen. Het langdurig leveren van veel brandweer capaciteit is kwetsbaar. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van interregionale bijstand.

3.2.3 Paraatheid

Paraatheid gaat over de mate waarin de brandweer volgens plan gereed is om uit te rukken. De factor paraatheid is onderzocht aan de hand van de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel en materieel, de kans op gelijktijdige incidenten en regionale restdekking. In Bijlage 4 is een overzicht opgenomen van de technische uitgangspunten van de berekeningen.

Beschikbaarheid

Wanneer er voor een brandweereenheid voldoende gekwalificeerd personeel en materieel is, dan staat deze eenheid ‘in dienst’. In 2023 waren eerstelijns tankautospuiten (basisbrandweereenheden) gemiddeld 93% van de tijd beschikbaar. Bij tweedelijns tankautospuiten was dit 87%. Brandweer Amsterdam-Amstelland streeft naar een beschikbaarheid van 95% voor eerstelijns autospuiten. In Bijlage 6 is een overzicht opgenomen van de beschikbaarheid per eenheid. Personeelstekort, ziekteverzuim, oefeningen en defecten zijn redenen waarom voertuigen niet altijd beschikbaar zijn om uit te rukken.

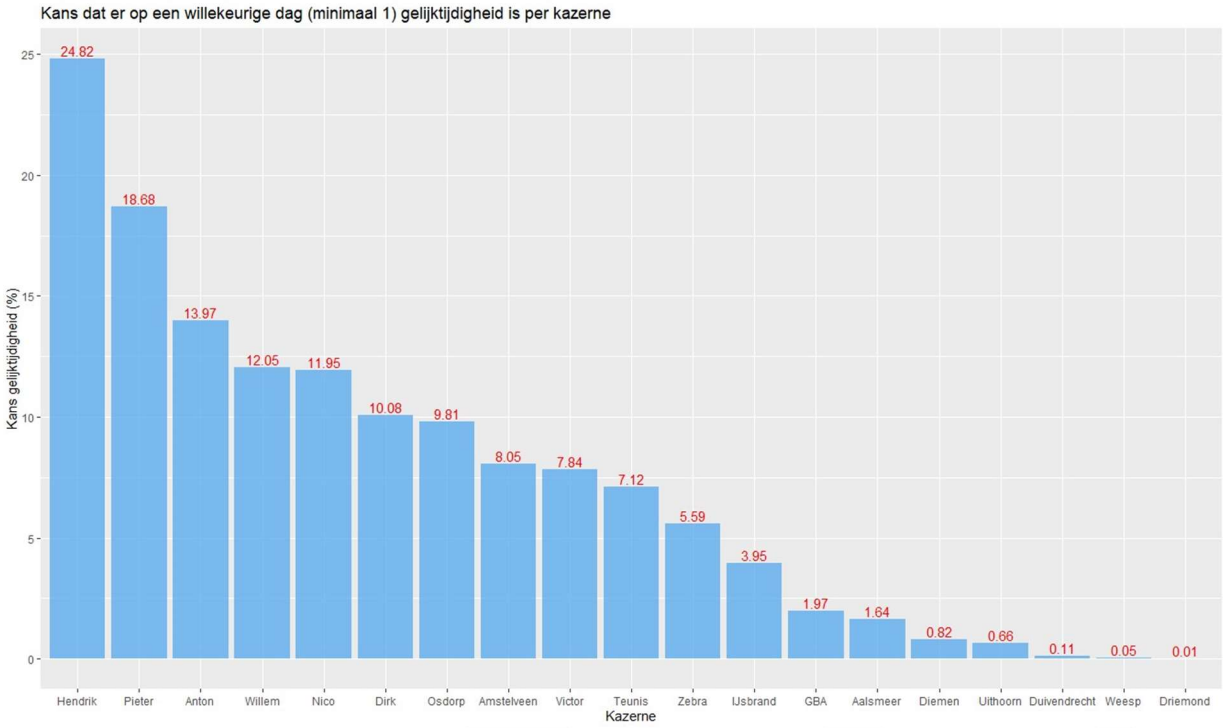
Analyse beschikbaarheid

De beschikbaarheid van tankautospuiten loopt terug. Vanzelfsprekend komen er bij een alarmering opvolgende eenheden ter plaatse, maar wel na een langere rijtijd. Er worden maatregelen getroffen om voldoende personeel beschikbaar te hebben en te behouden. Door onder andere de inzet van overwerk, inhuur van externen en inzet van vrijwilligers en stafpersoneel.

Gelijktijdigheid

Gelijktijdige incidenten beïnvloeden de (rest)dekking. De snelste eenheid is al ingezet en er moet voor een gelijktijdig incident een opvolgende eenheid met een langere rijtijd ter plaatse komen. In onderstaande grafiek is op basis van historische incidentgegevens de procentuele kans op een gelijktijdig incident in het verzorgingsgebied van een kazerne weergegeven.

CONCEPT



Afbeelding 11 – *De procentuele kans op een gelijktijdig incident in het verzorgingsgebieden van een kazerne (2023)*

Analyse gelijktijdigheid

Gelijktijdigheid is voor de dekking met name relevant in het drukke centrum van Amsterdam (kazernes Hendrik, Nico, Willem en Dirk), Amsterdam Zuidoost (kazerne Anton) en West (kazernes Pieter en Osdorp). Dit komt door de combinatie van incidentaanbod, aanwezige risico's en omvang van een verzorgingsgebied. Door de hoge dichtheid van (beroeps)kazernes is de restdekking voldoende geborgd en levert dit over het algemeen geen problemen op.

Restdekking

Bij grootschalige en langdurige inzetten worden veel eenheden ingezet. Daardoor kan de beschikbaarheid van eenheden voor de rest van de regio teruglopen, zowel bij inzet in eigen regio als in het geval van interregionale bijstand.

Analyse restdekking

Bij grootschalige incidenten is het behoud van restdekking onderdeel van de besluitvorming op de meldkamer, eventueel ondersteund door de Tactisch Officier Alarmcentrale (TOA). Als hulpmiddel is hiervoor een Paraatheidsmatrix beschikbaar en zijn de inzetmogelijkheden van de tweedelijnseenheden verruimd.

In samenspraak met de meldkamer kan de brandweer bij grote drukte zoals storm overgaan tot Decentrale Uitgifte (DCU) van Prio 2 meldingen. Hierdoor wordt de meldkamer ontlast en blijft deze beschikbaar voor spoedmeldingen (Prio 1). Hierdoor kan er beter gestuurd worden op de capaciteit van de brandweer bij grote drukte.

3.2.4 Werkdruk

Werkdruk is gedefinieerd als het gemiddeld aantal alarmeringen (voor alle incidenttypen) van een brandweereenheid per jaar. De factor werkdruk is onderzocht aan de hand van de jaarlijkse alarmeringsfrequentie van de tankautospuiten (basisbrandweereenheden). Incidenten zijn niet gelijk over de regio verdeeld. Het gemiddelde loopt uiteen van 1376 alarmeringen (beroepskazerne

Hendrik) tot 62 alarmeringen (vrijwillige tankautospuit Driemond).[12] In Bijlage 6 is een overzicht opgenomen van de werkdruk per tankautospuit. Bijlage 4 bevat de technische uitgangspunten van de berekeningen.

Analyse werkdruk

De gemiddelde werkdruk voor een tankautospuit met een beroepsbezetting is 916 alarmeringen per jaar. Bij een tankautospuit met dagbezetting is dat gemiddeld 305 alarmeringen per jaar en bij een volledig vrijwillige bezetting van een tankautospuit is dat gemiddeld 81 alarmeringen per jaar.

CONCEPT

[12] Het begrip 'Werkdruk' is in de handreiking smal benaderd en geeft alleen inzage in het aantal keer dat een eenheid is opgeroepen voor een incident. Zo telt een alarmering voor een loze melding even zwaar als een reanimatie of langdurige inzet bij een grote industriebrand. Ook worden preventieve en preparatieve activiteiten, zoals het geven van voorlichting, oefenen en oriënteren, niet meegewogen. Werkdruk zoals hier gehanteerd is dan ook geen graadmeter voor (psychologisch) belasting en/of inspanning van het personeel.

4. Processtap 3 – Dekking beoordelen

4.1 Doel

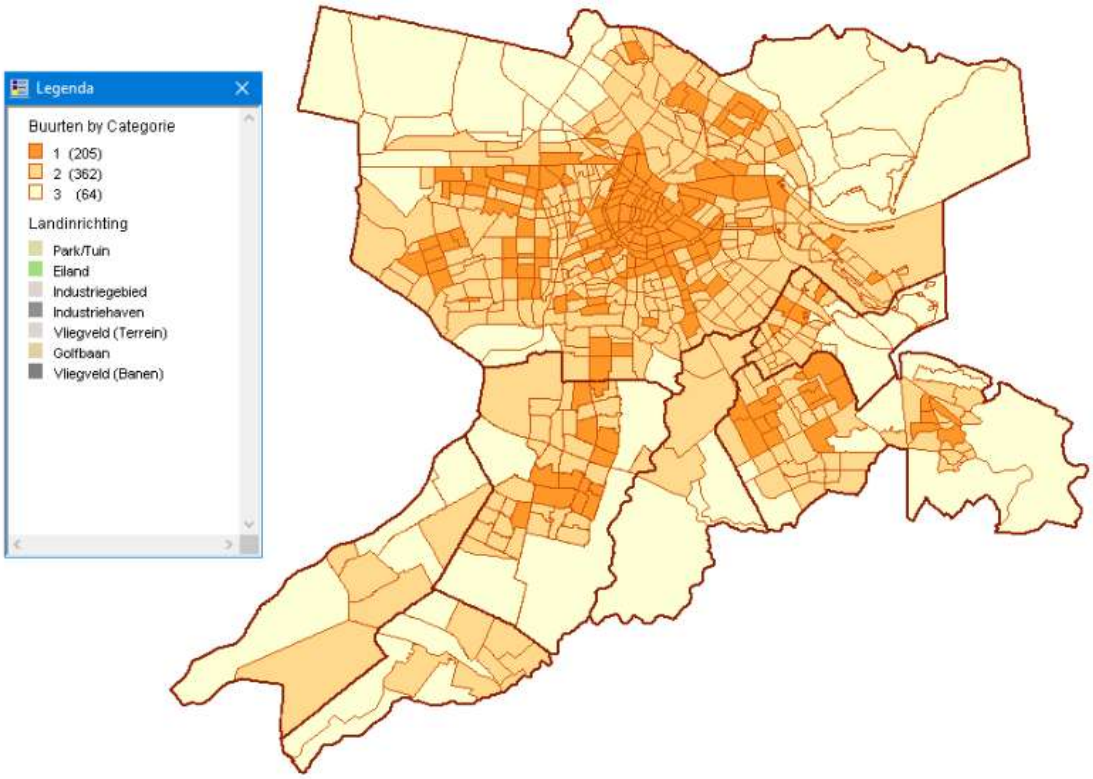
Bij processtap 2 zijn de operationele prestaties inzichtelijk gemaakt aan de hand van de factoren snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk. Processtap 3 beoordeelt of deze prestaties aansluiten bij de basisbrandweerzorg die nodig is in de gebieden van Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. De beoordeling is opgedeeld in basisbrandweerzorg en grootschalig brandweeroptreden.

4.2 Beoordeling operationele prestaties basisbrandweerzorg

Onder basisbrandweerzorg rekent Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland de inzet van de tankautospuiten en redvoertuigen. Aanvullend worden de prestaties van de hulpverleningsvoertuigen, waterongevallenwagens en de eenheid voor incidentbestrijding gevaarlijke stoffen beoordeeld. De beoordeling van de tankautospuiten en redvoertuigen is opgenomen in dit document. De beoordeling van de andere genoemde eenheden is opgenomen in Bijlage 8.

Normering opkomsttijd tankautospuit en redvoertuig

Conform de methode Gebiedsgerichte Opkomsttijden is het verzorgingsgebied van de brandweer ingedeeld in gebieden. Voor elk gebied is bepaald wat de passende opkomsttijd van de tankautospuit is (basisbrandweereenheid). Deze opkomsttijd is – afhankelijk van de gebiedskenmerken – 7, 10 of 15 minuten. De methode hanteert een overschrijdingsmarge van 3 minuten, met een bovengrens van 18 minuten. De opkomsttijd van het redvoertuig is gekoppeld aan de opkomsttijd voor de autospuit bij categorie I gebieden.[13] Een gedetailleerde beschrijving van de gebiedscategorisering is opgenomen in Bijlage 7 tabel 6.



Afbeelding 12 – Gebiedscategorisering met de gebiedsgerichte opkomsttijden van 7 minuten (donker), 10 minuten (middel) en 15 minuten (licht).

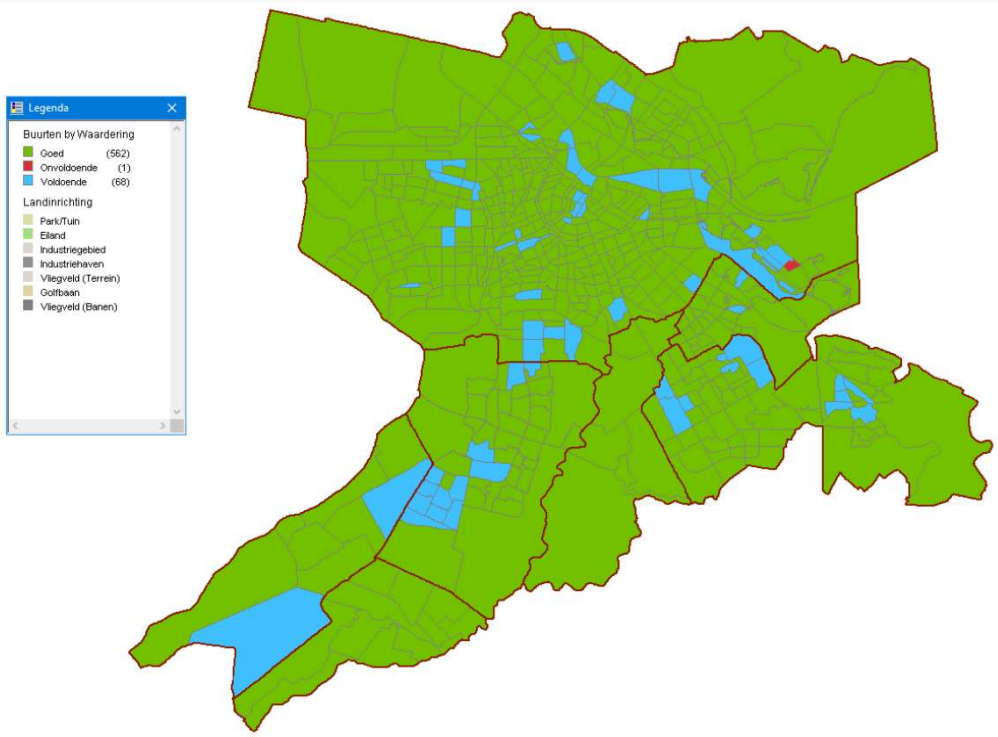
[13] Handreiking Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen en Besluit veiligheidsregio's (art. 3.2.1).

De meeste bebouwde gebieden in de regio vallen in gebiedscategorie 2 met een opkomsttijd van maximaal 10 minuten. Oude stadkernen en gebieden met veel portiekwoningen en hoogbouw vallen in gebiedscategorie 1 met een opkomsttijd van 7 minuten en de buitengebieden en Westpoort vallen na toepassing van de methode in gebiedscategorie 3 met een opkomsttijd van 15 minuten. De in- en uitbreiding van bebouwing tijdens de planperiode (2025-2028) leidt ertoe dat het type bebouwing veranderd met ander risico tot gevolg. In dit plan is geanticipeerd op deze wijzigingen. Een overzicht van de aanpassingen in verband met huidige en/ of toekomstige bebouwing is opgenomen in Bijlage 7 tabel 8.

4.2.1 Beoordeling op snelheid

Tankautospuit

Voor elk gebied is gekeken of de opkomsttijd goed, voldoende of onvoldoende is. De eerste tankautospuit (basisbrandweereenheid) kan na een melding van gebouwbrand over het algemeen op tijd ter plaatse zijn. Wanneer de berekende prognose van de opkomsttijden naast de gewenste (gebiedsgerichte) opkomsttijden gelegd wordt sluiten deze op elkaar aan. Dat betekent dat de spreiding van kazernes en eenheden goed is.



Afbeelding 13 – Beoordeling tankautospuit op de factor snelheid.

Score	Omschrijving in methode Gebiedsgerichte Opkomsttijden
Goed	De opkomsttijd is in dit gebied gemiddeld sneller dan voorgeschreven.
Voldoende	De opkomsttijd is in dit gebied gemiddeld langzamer dan voorgeschreven, maar valt nog wel binnen de acceptabele bandbreedte.
Onvoldoende	De opkomsttijd is in dit gebied gemiddeld langzamer dan voorgeschreven, en valt ook niet binnen de acceptabele bandbreedte.

Legenda gebiedsbeoordeling tankautospuit op de factor snelheid.

Wel is er overschrijding van de opkomstnormen op een deel van IJburg. De maximale overschrijding van de norm in dit deel van IJburg is maximaal twee minuten. Overigens wordt nergens in de regio de wettelijke uiterste opkomsttijd van 18 minuten overschreden. Toekomstige ontwikkelingen op het

gebied van bereikbaarheid, stadsverdichting en -uitbreiding kunnen impact hebben op de gerealiseerde opkomsttijden.

Redvoertuig

De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft bepaald dat in gebieden met categorie I het redvoertuig dezelfde opkomstnorm (7 minuten) heeft als de tankautospuit. Het risico van snelle branduitbreiding en -verspreiding in combinatie met slechts één vluchtweg is in oude binnensteden het grootst.

Het eerste redvoertuig kan na een melding van gebouwbrand over het algemeen snel ter plaatse zijn. Wanneer de berekende prognose van de opkomsttijden naast de gewenste (gebiedsgerichte) opkomsttijden gelegd wordt, sluiten deze in een aantal delen van de regio niet geheel op elkaar aan. Er zijn overschrijdingen op IJburg, in Diemen, Weesp en Amsterdam Nieuw-West. De overschrijding van de norm is met 2,5 minuten in de buurten Steigereiland-Noord (IJburg) en Dichtersbuurt (Weesp) het hoogst. In Bijlage 9 tabel 19 is een overzicht van de overschrijding per buurt opgenomen.

De opkomstnorm voor het redvoertuig wordt in enkele delen van de regio overschreden. De beschikbare personele en materiele capaciteit is in de regio geplaatst op basis van de risico's. De huidige spreiding van redvoertuigen en uitrukvoorstellen zijn gericht op de grootste risico's en typebebouwing. En richt zich op de belangrijke rol van het redvoertuig bij het creëren van een extra vluchtweg bij branden in portiekwoningen met een enkele vluchtweg. Veranderingen in bereikbaarheid en inzetbaarheid kunnen aanleiding geven om de spreiding en inzet van het redvoertuig in de regio te heroverwegen.

4.2.2 Beoordeling op capaciteit

De capaciteit (slagkracht) is voor de hele regio op orde. De brandweer heeft genoeg mensen en materieel om snel voldoende eenheden ter plaatse te krijgen. Zeker in de binnenstad van Amsterdam, waar de kans op snelle branduitbreiding groot is, kunnen in korte tijd veel tankautospuiten ter plaatse zijn. Regionaal alarmeert de meldkamer standaard twee tankautospuiten na een melding van gebouwbrand.

4.2.3 Beoordeling op paraatheid

Brandweer Amsterdam-Amstelland streeft naar een minimum beschikbaarheid van 95%.[14] Het organiseren van voldoende personeel is kwetsbaar en vraagt veel inspanning. Bij personeelstekort is de brandweer genoodzaakt voertuigen buiten dienst te stellen. De beschikbaarheid van de eerstelijnseenheden neemt de laatste jaren af. De afname kan deels verklaard worden door een hoog ziekte verzuim, verminderde beschikbaarheid van vrijwilligers en extra inzet op vakbekwaamheid. Door te oefenen op externe oefenlocaties zijn autospuiten minder beschikbaar. Ook het uitbreiden van specialismen (zoals bijvoorbeeld het QRT-B) vraagt om aanvullende training en geoefendheid. De specialismen worden ingevuld door het zogenaamde springen tussen voertuigen. Extra oefenen en trainen voor deze specialismen legt druk op de beschikbaarheid. De inzet van extra personele capaciteit is effectief gebleken en heeft een dempend effect op de afname van de beschikbaarheid. Het hoge verzuim en uitstroom legt een grote druk op de kazernebezettingen en vrijwilligers om met steeds minder (beschikbare) mensen toch de benodigde personele capaciteit te kunnen leveren.

De beschikbaarheid en instroom van vrijwilligers behoeft continue aandacht. De brandweer onderzoekt maatregelen om de beschikbaarheid van vrijwillige eenheden te versterken. In de toekomst krijgt de brandweer mogelijk te maken met effecten van de bouwsteen verplichtend karakter tussen beroeps- en vrijwillige brandweermensen.

Brandweer Amsterdam-Amstelland ondervindt geen nadelige effecten van gelijktijdigheid. Het fijnmazige netwerk van kazernes is zodanig ingericht dat tankautospuiten elkaar snel kunnen

[14] Normering Dekkingsplan 2022-2025.

vervangen. Daardoor is er regulier voldoende restdekking. Bij grote incidenten in de regio kan de restdekking onder druk komen te staan.

4.2.4 Beoordeling op werkdruk

De werkdruk sluit aan bij de huidige regionale organisatievorm van vrijwillige, dagdienst- en beroepskazernes. Dat wil zeggen dat er in gebieden met een hoge incidentfrequentie – stedelijke gebieden – beroepskazernes staan. In gebieden met een middelhoge of lagere incidentfrequentie beschikt de brandweer over dagdienstkazernes of volledig vrijwillige kazernes. De brandweer onderzoekt of het uitbreiden van dagdienstbezettingen op kazernes noodzakelijk en mogelijk is om zo een robuuste paraatheid te kunnen garanderen.

4.2.5 Beoordeling grootschalig brandweeroptreden

De regionale capaciteit voor grootschalige en langdurige inzetten voldoet aan de landelijke afspraken over Grootschalig Brandweeroptreden (GBO) en het landelijke slagkrachtprofiel.[15] In de samenstelling van de GBO-eenheden (pelotons) is ook rekening gehouden met een logische spreiding van mensen en materieel, zodat er voldoende restdekking gewaarborgd blijft. Door de verminderde beschikbaarheid van vrijwilligers is de redundantie en de continuïteit van de vrijwillig bemenste specialismen bij dit soort inzetten kwetsbaar dit geldt met name tijdens kantooruren en in de vakantieperioden.

4.3 Aandachtspuntenlijst

De Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen hanteert een lijst waarop aandachtsgebieden en -objecten staan. Hier zijn opkomsttijd, capaciteit, paraatheid of werkdruk niet optimaal. In de regio Amsterdam-Amstelland staan op deze lijst één aandachtsgebied en 34 aandachtsobjecten.

4.3.1 Aandachtsgebied IJburg

IJburg ligt ongunstig ten opzichte van de huidige kazerneconfiguratie. De opkomsttijd is daardoor (maximaal) twee minuten hoger dan het geadviseerde maximum van 10 minuten. De brandweer is betrokken bij de uitbreiding van IJburg (Strandeiland). Kwetsbare objecten zijn opgenomen op de lijst met aandachtsobjecten.

Vergelijking aandachtsgebieden vorige dekkingsplan

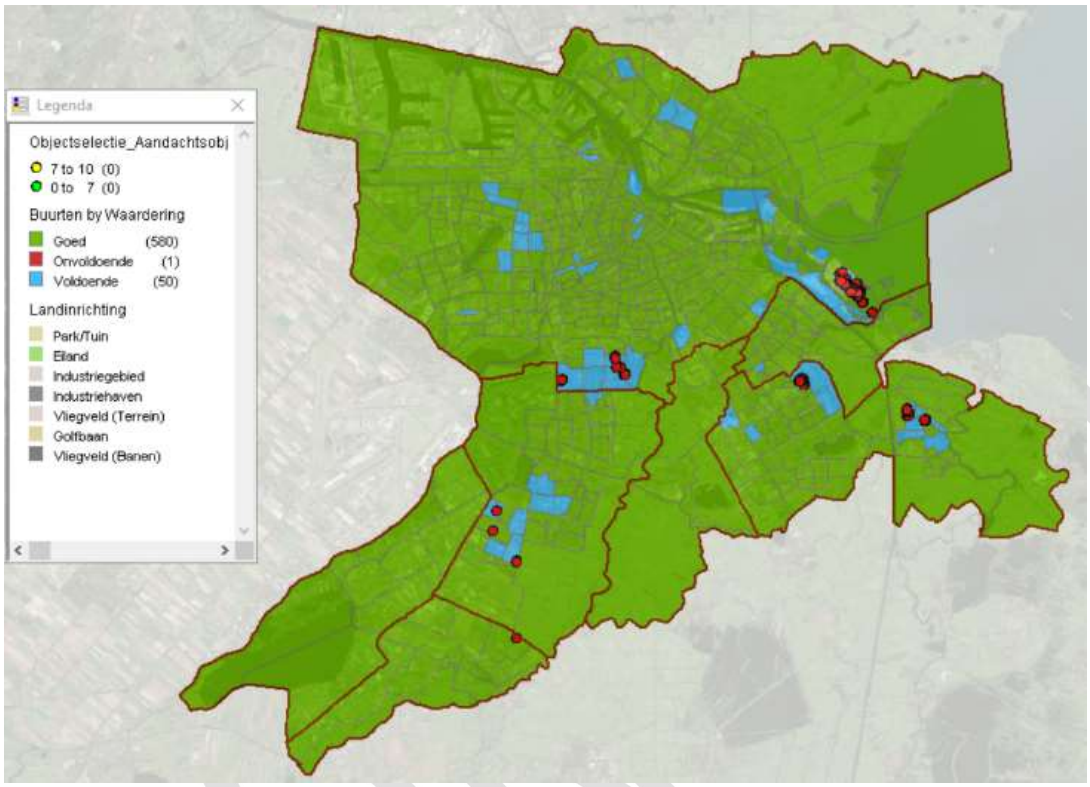
In het vorige dekkingsplan (2022-2025) was, naast IJburg, ook Zeeburgereiland een aandachtsgebied. Binnenstad Weesp en de Zuidflank als aandachtsgebied genoemd. Door snellere uitruktijden en verbetering van het rekenmodel is de prognose van de opkomsttijden hier (licht) verbeterd. De brandweer blijft betrokken bij gebiedsontwikkeling en verkent alternatieve inzetmethoden en kazernelocaties, zoals bijvoorbeeld bij de gebiedsontwikkeling van De Nieuwe Kern.

[15] Doorontwikkeling Grootschalig Brandweeroptreden Visie 2.0. Brandweer Nederland, 2018.

4.3.2 Aandachtsobjecten

In Bijlage 9 is een lijst met aandachtsobjecten opgenomen, alsmede een toelichting op de (risicogerichte) benadering. Onderdelen hiervan zijn:

- Extra oriëntaties door de operationele eenheden om de lokale bekendheid te verbeteren.
- Extra voorlichting en advies door kazernebezettingen op locatie.
- Extra aandacht bij brandweeradviezen op vergunningsaanvragen in aandachtsobjecten.
- Plaatsing van rookmelders.[16]



Afbeelding 14 – Aandachtsobjecten in de regio Amsterdam-Amstelland. Het gaat om twee locaties voor gezondheidzorg, zevenentwintig woongebouwen >20 meter en vijf portiekwoningen.

4.4 Regionale conclusies en aanbevelingen

De eerste tankautospuit (basisbrandweereenheid) kan na een melding van gebouwbrand over het algemeen op tijd ter plaatse zijn. De slagkracht is op orde en de regionale capaciteit voor grootschalige en langdurige inzetten voldoet aan het landelijke slagkrachtprofiel. Brandweer Amsterdam-Amstelland kan met de huidige kazerneconfiguratie, het aantal eenheden en de organisatievorm passende brandweerzorg leveren. Er zijn op dit moment geen ingrijpende maatregelen nodig.

Wel is blijvend aandacht nodig voor de paraatheid en het meegroeien met veranderingen in de regio. De beschikbaarheid van de eerstelijns tankautospuiten behoeft continu aandacht. Het langdurig volhouden van grote inzetten is kwetsbaar. De gemeenten bouwen bij, bereikbaarheid van incidentlocaties staan onder druk, risico's en incidenttypen veranderen. Dit alles vraagt om een flexibele brandweerorganisatie. De operationele prestaties van de brandweer worden continue gemonitord. Om maatregelen te kunnen treffen als interne of externe ontwikkelingen daartoe

[16] Rookmelders zijn sinds juli 2022 verplicht in de bouwregelgeving. Er zal niet actief op het plaatsen van rookmelders worden ingezet, maar als er geen rookmelder aanwezig is of de aanwezig rookmelder is defect, dan wordt een rookmelder geplaatst of vervangen.

aanleiding geven. Waar nodig worden deze voorgelegd aan het bestuur. De brandweer doet de volgende aanbevelingen:

Robuuste paraatheid

De paraatheid behoeft continu aandacht. De inzetbaarheid van eerstelijns eenheden en specialismen staat onder druk. De uitstroom van beroepsmedewerkers is de komende jaren hoog en de huidige arbeidsmarkt maakt werving uitdagend. Dit geldt ook voor het aantrekken van nieuwe vrijwilligers. De mogelijke veranderende wet- en regelgeving werken door in de beschikbaarheid en inzetbaarheid van personeel. De brandweer streeft naar veilige, duurzame en gezonde inzetbaarheid van personeel.

Integratie van preventie en repressie

De brandweer blijft de Veiligheidsketen[17] gebruiken om preventie en repressie te verbinden. Voorlichting, oriëntaties en gerichte oefeningen zijn hiervan een belangrijk onderdeel. We leren incidenten te voorkomen en maken onze inzet veiliger en efficiënter. Een instrument dat hiervoor gebruikt wordt is de COGO-app[18], de verbinding vindt o.a. plaats in wijkgerichte projecten op kazernes en de aandachtsobjecten uit paragraat 4.3.2.

Verbreding en verdieping van de brandweerzorg

De regionale risico's, omgeving en hulpvraag veranderen. Dit maakt dat de hulpverlening complexer wordt en vraagt meer specialisatie. Voorbeelden hiervan zijn branden in hoogbouw en ondergrondse gebouwen, gebruik van andere bouwmaterialen en -methoden en toename van medische assistentie door de brandweer (reanimaties). Ook neemt het aantal kwetsbare bewoners van de regio toe. De brandweer moet in staat zijn zich continu aan te passen en in te spelen op maatschappelijke behoeften en veranderende omstandigheden. De brandweer investeert in netwerken en versterkt haar omgevingssensitiviteit. Dit vraagt om een flexibele organisatie. De brandweer verbreedt en verdiept haar capaciteit voor de volgende taakgebieden:

- Complexe brandbestrijding
- Hulpverlening (inclusief het Quick Respons Team Brandweer).
- Incidentbestrijding gevaarlijke stoffen.
- Waterongevallen beheersing.
- Grootschalig en bijzonder optreden.

Slagkracht

Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft voldoende slagkracht voor grootschalige incidenten. Aandachtspunten blijven langdurige inzet en het behoud van restdekking. Tegelijkertijd neemt de vraag naar (grootschalig) specialistisch optreden toe. De brandweer kan gebruik maken van bijstand uit omliggende regio's, is deelnemer aan het Amsterdam Mutual Aid System (AMAS) in het Westelijk Havengebied van Amsterdam en participeert in de ontwikkeling van de landelijke Steunpunten voor grootschalig en specialistisch brandweeroptreden.

Continuering van bestaande verbetertrajecten

Bestaande innovaties en samenwerkingsverbanden worden voortgezet en versterkt. Voorbeelden hiervan zijn Uitruk Op Maat[19], de Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA), vroegtijdige

[17] De veiligheidsketen is een operationalisatie van het veiligheids- beleid, bestaande uit de ketens proactie, preventie, preparatie, repressie en nazorg.
[18] Informatiesysteem waarmee de brandweer objectinformatie verzamelden beschikbaar kan stellen tijdens incidenten.
[19] Wanneer het verantwoord kan, mag een veiligheidsregio afwijken van de standaard personele bezetting van zes personen op een tankautospuit (TS6). De tankautospuit rukt dan uit met een bevelvoerder, chauffeur en twee manschappen (TS4).

betrokkenheid bij gebiedsontwikkeling en -verdichting, interregionale operationele grenzen en het vormgeven van een Veiligheidscentrum op het Strandeiland in Amsterdam.

5. Dekkingsplan vaststellen (Processtap 4)

Op dit moment wijken de opkomsttijden uit de Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen (nog) af van de opkomsttijden uit het Besluit veiligheidsregio's. De toepassing van de handreiking is getoetst in een landelijke pilot, de VrAA was één van de deelnemende regio's. Het Veiligheidsberaad heeft op 1 juli 2022 namens de 25 voorzitters van de veiligheidsregio's de herziene Handreiking "Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen" vastgesteld. De Minister van Justitie en Veiligheid heeft bepaald dat toekomstige Dekkingsplannen worden opgesteld conform de handreiking.[20] Het Dekkingsplan 2025-2028 is op 16 december 2024 vastgesteld in de regionale bestuursvergadering van veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

6. Uitvoering bijstellen (Processtap 5)

Voor de (verdere) implementatie van maatregelen worden uitvoeringsplannen opgesteld. Waar deze maatregelen bestuurlijke keuzes vragen zullen deze als zodanig worden voorgelegd aan het bestuur van de veiligheidsregio. Hierin volgt de brandweer de Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen.

7. Dekking uitvoeren en beoordelen (Processtap 6 en 7)

De doelstellingen en aanbevelingen uit het Dekkingsplan 2025-2028 houden samenhang met de planvormingsproducten van Brandweer Amsterdam-Amstelland en de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Dit Dekkingsplan heeft nadrukkelijke samenhang met het Beleidsplan 2025-2028 en de gestelde doelstellingen waarover in de (bestuurlijke) managementrapportages van Brandweer Amsterdam-Amstelland en het Jaarverslag en de jaarrekening van de veiligheidsregio wordt gerapporteerd. Deze maken deel uit van de regionale Planning &Control-cyclus.

Brandweer Amsterdam-Amstelland kent een actieve registratie van incidentgegevens. Conform de Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen[21] zijn van deze monitoring minimaal onderdeel:

- Statustijden
- Type incident
- Prioriteit en wijzigingen van prioriteit tijdens het incident
- Adres of locatie van het incident
- Beschikbaarheid (paraatheid en gelijktijdigheid)
- Bezetting
- Duiding van bijzondere omstandigheden

De regionaal commandant van Brandweer Amsterdam-Amstelland is gemandateerd om binnen de gestelde financiële kaders het Dekkingsplan uit te voeren en eventueel tussentijds maatregelen te nemen.

[20] V001-2023 Brief Minister JenV, Handreiking gebiedsgerichte opkomsttijden, kenmerk 4367735.
[21] Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen. Bijlage 3: Technische instructies bij processtap 6.

BRANDWEER
Amsterdam-Amstelland



Bijlagen Concept Dekkingsplan 2025-2028

Auteur:	Brandweer Amsterdam-Amstelland
Datum:	29 april 2024
Versie:	1.0 CONCEPT

Revisiehistorie

Versie	Datum	Omschrijving
0.1	29-02-2024	Initiële versie concept
0.2	19-03-2024	Concept besproken projectgroep
0.3	25-03-2024	Concept besproken stuurgroep
0.3	12-04-2024	Concept voorgelegd aan opdrachtgever en stuurgroep
0.4	16-04-2024	Concept besproken met Commandant en opdrachtgever. Aanpassing in aanbevelingen.
0.5	29-04-2024	Besluitvorming MTBrandweerzorg
1.0	21-05-2024	Besluitvorming MTVrAA
1.0	16-12-2024	Voorlopige vaststelling regionaal bestuur VrAA
1.0	Voorjaar 2025	Zienswijze gemeenteraden

CONCEPT

Inhoudsopgave

Revisiehistorie 2
Inhoudsopgave 3
Bijlage 1 - Samenvatting Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen 4
Bijlage 2 – Risicoprofielen 6
Berekeningen Effect 6
Berekeningen Kans 7
Berekeningen Risico 7
Visualisaties risicoprofiel 8
Bijlage 3 - Overzichten brandweer eenheden BAA 10
Bijlage 4 – Technische uitgangspunten berekeningen 12
Bijlage 5 – Visualisatie opkomstprestaties dagsituatie 18
Bijlage 6 - Overzichten operationele prestaties 21
Basispelotons voor Grootschalig Brandweeroptreden 21
Overzicht beschikbaarheid per tankautospuit 22
Overzicht werkdruk per tankautospuit 23
Bijlage 7 – Gebiedscategorisering (Gebiedsgerichte Opkomsttijden) 24
Indeling gebieden in categorieën (Gebiedsgerichte Opkomsttijden) 24
Legenda beoordeling operationele prestaties op snelheid 24
Verrijking buurtcategorisering 24
Bijlage 8 - Repressieve dekking van de overige taakgebieden 26
Beoordeling operationele prestatie van het redvoertuig 26
Beoordeling operationele prestatie bij hulpverlening 30
Beoordeling operationele prestaties bij waterongevallen 32
Beoordeling operationele prestaties bij incidentbestrijding gevaarlijke stoffen 34
Bijlage 9 - Aandachtsobjecten VrAA 36
Gezondheidzorg 36
Cel functie/ Gesloten instelling 36
Woningen 36
Aandachtsbuurten redvoertuig 37

CONCEPT

Bijlage 1 - Samenvatting Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen

De landelijk uniforme systematiek voor dekkingsplannen beoogt een landelijk uniform werkwijze voor de brandweer. De systematiek is vastgelegd in een handreiking. Door dit toe te passen, kan de brandweer met het dekkingsplanproces meer recht doen aan de huidige praktijk. Dat doet zij door niet alleen inzicht te geven in de factor snelheid, maar ook in factoren als capaciteit, paraatheid en werkdruk. Naast een beschrijving van de systematiek in zeven processtappen, biedt de handreiking ook rekenvoorschriften waardoor regionale dekkingsplanen vergelijkbaar worden. Deze samenvatting is opgesteld door het landelijke projectteam n.a.v. de pilot.

Beoordelingskader

De landelijk uniforme systematiek bevat ook het Beoordelingskader Gebiedsgerichte Opkomsttijden. Samen bieden zij een betrouwbaar instrument dat de brandweer inzicht geeft in prognose en realisatie van de repressieve dekking, inclusief de motivatie van afwijkingen en flankerend beleid. Het kader wordt toegepast bij de beoordeling van de dekking. Hierin ligt de nadruk op de opkomsttijd van de eerste basisbrandweereenheid (TS6).

Toelichting op het proces

Zowel de totstandkoming van het dekkingsplan als de uitvoering en de rapportage verloopt via de landelijk uniforme systematiek voor dekkingsplannen. Deze bestaat uit zeven stappen. Het opstellen van het dekkingsplan en de besluitvorming hierover is het schakelpunt tussen de twee cycli van inrichten en uitvoeren.

Dekkingsplanproces in zeven processtappen

Iedere veiligheidsregio is wettelijk verplicht om een dekkingsplan vast te stellen als onderdeel van de totale beleidscyclus (art. 14 WVr). De landelijk uniforme systematiek voor dekkingsplannen helpt de brandweer met behulp van de volgende zeven processtappen om een dekkingsplan in te richten, door het algemeen bestuur te laten vaststellen en uit te voeren:

Processtap 1 - Dekking bijstellen

De brandweer maakt inzichtelijk of ontstane veranderingen of voorgenomen ontwikkelingen invloed hebben op de regionale dekking en zo ja, in welke mate. Het vorige bestuurlijk vastgestelde dekkingsplan geldt hierbij als referentiekader. Dit levert een set van kaders, randvoorwaarden en uitgangspunten op die nodig zijn bij de beschrijving van de dekking in de volgende processtap.

Processtap 2 - Dekking beschrijven

Met behulp van de landelijk uniforme systematiek voor dekkingsplannen beschrijft de brandweer de verwachte dekking in het verzorgingsgebied. Hiermee maakt de brandweer inzichtelijk waar zij repressief toe in staat is onder de gegeven omstandigheden. De beschrijving bevat minimaal de twee verplichte factoren snelheid en capaciteit. Daarnaast kan de brandweer de beschrijving aanvullen met de factoren paraatheid en werkdruk. Die laatste twee zijn niet verplicht, maar geven wel meer inzicht.

Processtap 3 - Dekking beoordelen

De brandweer toetst de verwachte repressieve dekking minimaal aan het Beoordelingskader Gebiedsgerichte opkomsttijden en het kader Grootschalig Brandweeroptreden en beoordeelt deze aan de hand van de factoren snelheid en capaciteit, eventueel aangevuld met paraatheid en werkdruk. Het resultaat is een beoordeling van de verwachte repressieve dekking. Op basis hiervan bepaalt de brandweer in hoeverre de dekking past binnen het wettelijk kader en de bestuurlijke wensen. De beoordeling wordt opgenomen in een concept-dekkingsplan, dat ook een voorstel voor aanvullende maatregelen kan bevatten.

Processtap 4 - Dekkingsplan vaststellen

CONCEPT

Soms is het noodzakelijk de inrichtingsstappen een of meerdere keren te doorlopen om tot een dekkingsplan te komen dat optimaal binnen de wettelijke en regionale verwachtingen past. In het uiteindelijke dekkingsplan is helder geformuleerd welke onderwerpen met betrekking tot de repressieve brandweerzorg wel zijn opgenomen en welke onderwerpen niet. De brandweer legt het uiteindelijke dekkingsplan ter besluitvorming voor aan het algemeen bestuur, vraagt het dekkingsplan vast te stellen en daarmee opdracht te verlenen tot uitvoering. Het resultaat is een bestuurlijk vastgesteld dekkingsplan, inclusief de opdracht tot uitvoering door de brandweer.

Processtap 5 - Uitvoering bijstellen

Het vastgestelde dekkingsplan vormt het vertrekpunt voor de uitvoering. De implementatie bestaat onder meer uit de aanpassing van het meldkamersysteem, (her)positionering van de voertuigen en aanpassing van de bezetting en de roosters. Het resultaat is een repressieve brandweerorganisatie die volgens de afspraken in het dekkingsplan is ingericht.

Processtap 6 - Dekking uitvoeren

De brandweer richt zich op de realisatie van de gemaakte prestatieafspraken en de uitvoering van de dekking. Dit gaat over alarmeren, uitrukken, ter plaatse komen en hulpverlenen aan mens en dier. Tijdens de uitvoering registreert de brandweer de gerealiseerde dekking volgens de rekenvoorschriften van de landelijk uniforme systematiek. Het resultaat is hulpverlening en de registratie daarvan.

Processtap 7 - Uitvoering beoordelen

De brandweer beoordeelt de dekkingsprestatie bij inmiddels bestreden incidenten met als doel de uitvoering te beoordelen. De beoordeling wordt gebruikt om te leren, cyclisch te verbeteren en verantwoording af te leggen aan het bestuur. Zo nodig stelt de brandweer op basis van de inzichten de uitvoering en/of inrichting van de dekking bij. Hiermee start een nieuwe dekkingsplancyclus.



Afbeelding 1 – De processtappen uit de Handreiking circulair weergegeven.

Bijlage 2 – Risicoprofielen

Het huidige model van het risicoprofiel is ontworpen om voor de vier taakgebieden (Brand, Hulpverlening, Waterongevallen en Incident Bestrijding Gevaarlijke Stoffen) van de brandweer risico-scores toe te delen. Deze risico-scores worden op buurt of wijkniveau bepaald wat gezamenlijk voor elk taakgebied een risicoprofiel maakt voor de hele regio.

De risicoprofielen zijn een relatieve analyse van de kans en effecten van brand, hulpverlening, waterongevallen en ongevallen met gevaarlijke stoffen. Het risico wordt berekend als **kans** maal **effect**. Zowel de kans, het effect en het risico worden gescoord op een schaal van 1-10. De score is op een relatieve basis; een gebied met een risicofactor van 4 is niet vier keer zo gevaarlijk als een gebied met een risicofactor 1.

De incidenten in de taakgebieden zijn als volgt onderverdeeld:

Brand: Binnenbrand, Buitenbrand
Hulpverlening: Assistentie Ambulance, Assistentie Politie, Buitensluiting, Hulpverlening Algemeen, Hulpverlening Dieren, Liftopsluiting, Reanimeren
Incident Bestrijding Gevaarlijke Stoffen: Meten/ Overlast / Verontreiniging
Waterongevallen: Dier te water, Hulpverlening Water Algemeen, Persoon te water, Voertuig te water

Berekeningen Effect

Effect wordt berekend als een totaalscore op basis van een reeks subonderdelen die die zich in een wijk of buurt bevinden. Deze subonderdelen zijn:
- Mediaan WOZ
- SIE inzettijd
- TS inzettijd
- RV inzettijd
- AGS inzettijd
- WO inzettijd
- Mediaan bouwjaar
- Aantal culturele/monumentale objecten
- Aantal gewonden
- Aantal doden
- Aantal BRZO bedrijven

Afhankelijk van het taakgebied worden de relevante subonderdelen gekozen om mee te rekenen.

- **Brand**: Alle subonderdelen
- **Hulpverlening**: SIE inzettijd, TS inzettijd, RV inzettijd, Aantal gewonden, Aantal doden
- **Incident Bestrijding Gevaarlijks Stoffen**: SIE inzettijd, AGS inzettijd, TS inzettijd, Aantal gewonden, Aantal doden, Aantal BRZO bedrijven
- **Waterongevallen**: SIE inzettijd, TS inzettijd, RV inzettijd, WO inzettijd, Aantal gewonden, Aantal doden

Hoe wordt effect berekend?

Er wordt met de relevante subonderdelen een overzicht gemaakt van alle wijken of buurten. Vervolgens wordt bepaald (middels Z-scores) in hoeverre de wijk of buurt afwijkt van de gemiddelde over alle wijken of buurten. De gehele effectscore voor een enkele wijk of buurt wordt berekend door de gestandaardiseerde subonderdelen (Z-scores) op te tellen. Wanneer dit voor elke wijk of buurt is gedaan worden alle individuele effectscores gerangschikt en opnieuw geschaald naar een bereik tussen 1 en 10.

CONCEPT

Berekeningen Kans

Kans wordt berekend op basis van een combinatie van incidentgegevens en kenmerken van wijken of buurten. Er wordt een telling gemaakt van het aantal incidenten per wijk of buurt en enkele belangrijke kenmerken van wijken of buurten worden verzameld:
- Omgevingsadressendichtheid (OAD)
- Mate van stedelijkheid
- Aantal inwoners
- Aantal objecten en openbare faciliteiten
- Oppervlak grond
- Oppervlak water

Hoe wordt kans berekend?

Voor elk taakgebied wordt de beste voorspellende variabele geïdentificeerd met behulp van correlatieberekeningen tussen de incidenten en de kenmerken. Deze variabele wordt "Rp" genoemd.

Ook wordt per wijk of buurt een gewogen ‘locatie factor’ (LocFac) berekend, die afhankelijk is van het aantal incidenten die er in het verleden zijn gebeurd. Dit wordt geschaald naar een bereik tussen 1 en 2. Hoe meer incidenten op een locatie zijn geweest, hoe hoger het getal.

De uiteindelijke kansindicator wordt berekend door een breuk te nemen tussen twee uitdrukkingen. De ene uitdrukking omvat het aantal incidenten vermenigvuldigd met de LocFac per oppervlakte en de andere uitdrukking omvat het aantal incidenten vermenigvuldigd met de Rp per objecten.

$$\text{Kansindictor} = \frac{\text{Incidenten} * \text{LocFac}}{\text{Oppervlakte}} * \frac{\text{Incidenten} * \text{Rp}}{\text{Aantal objecten}}$$

De berekende eindscore voor kansen worden afgerond op twee decimalen en opnieuw geschaald naar een bereik tussen 1 en 10.

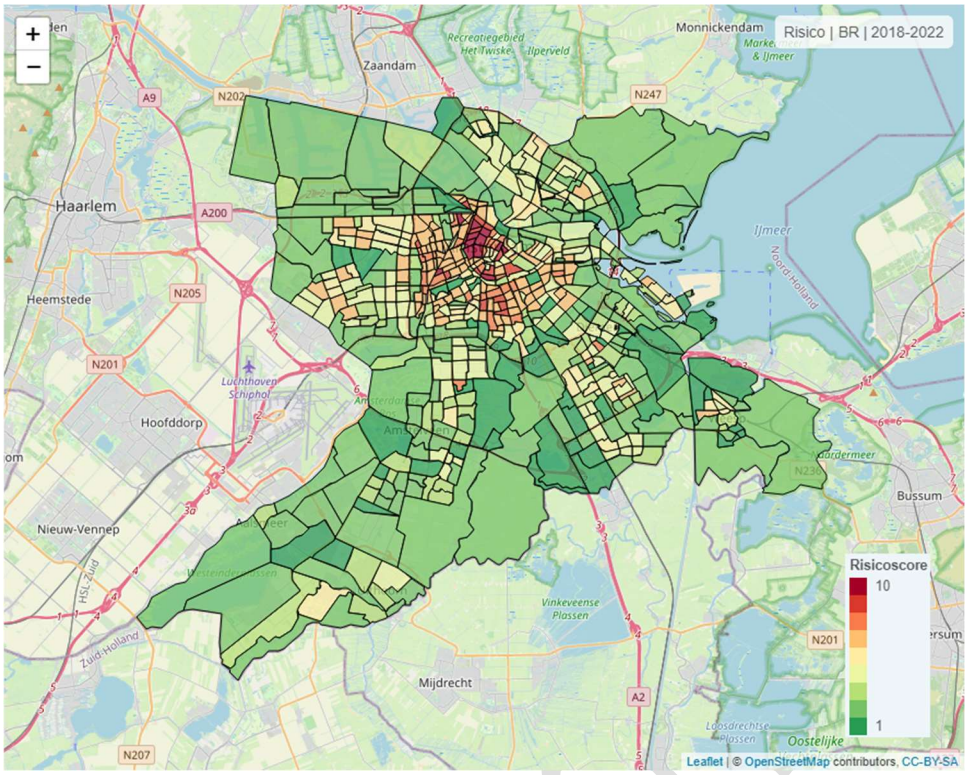
Berekeningen Risico

Om de uiteindelijke risicoscore te berekenen wordt de score van effect vermenigvuldigt met de score van kans. Omdat beide waarde een bereik hebben van 1 tot 10, word na het vermenigvuldigen de score door 10 gedeeld om eveneens een bereik te hebben tussen 1 en 10.

CONCEPT

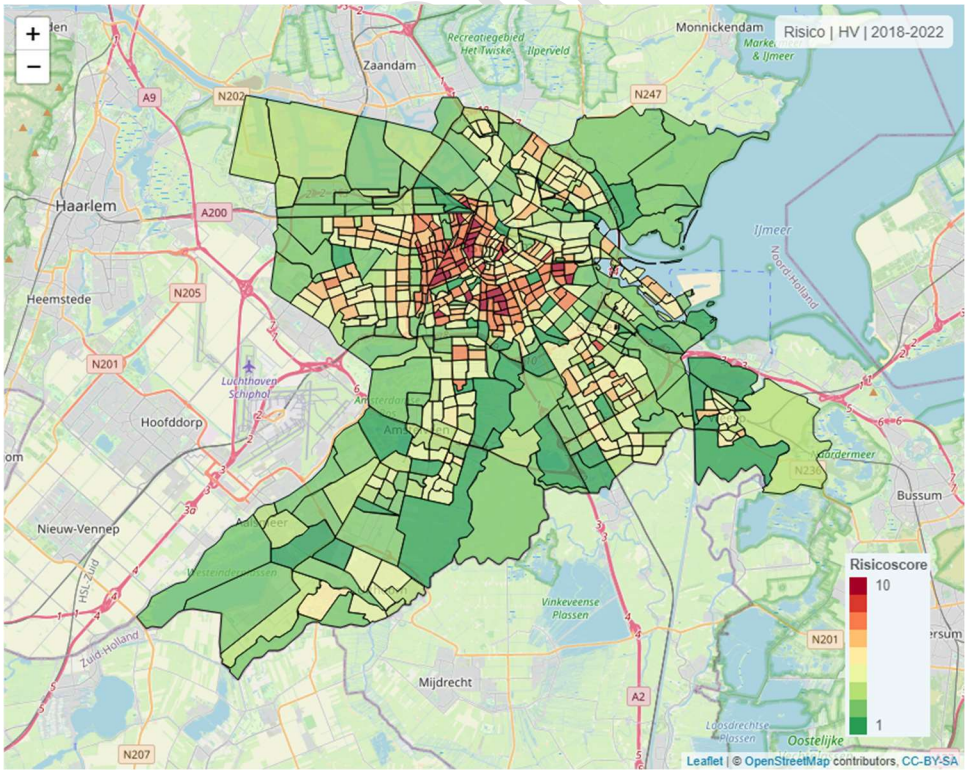
Visualisaties risicoprofiel

Taakgebied Brand



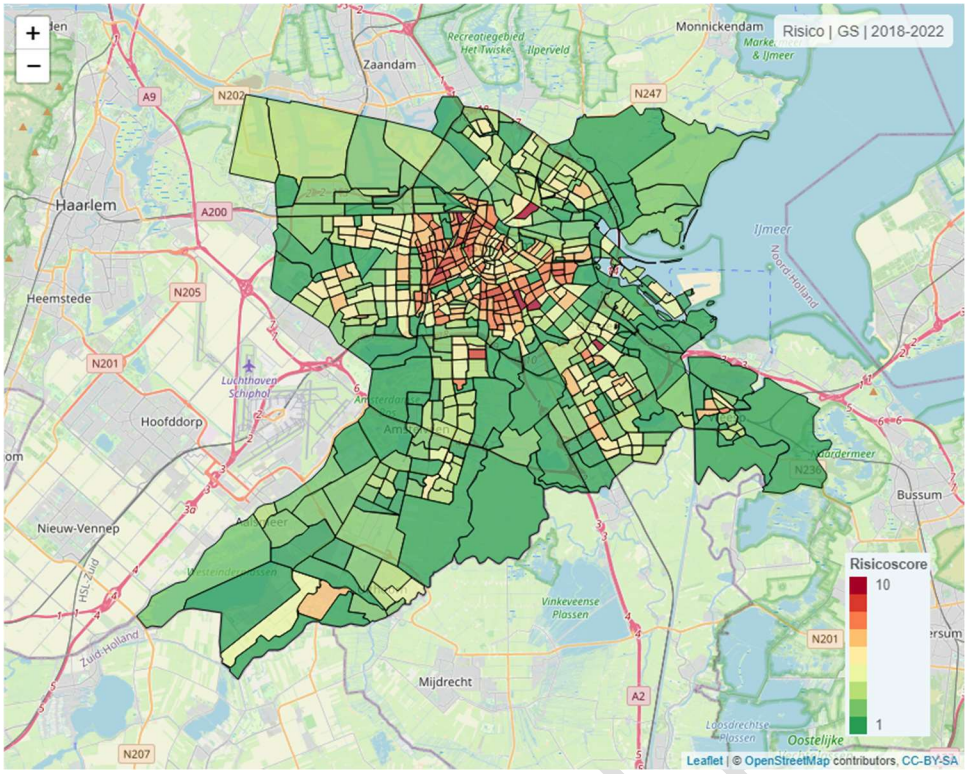
Afbeelding 2 – Risicoweergave taakgebied Brand op buurtniveau.

Taakgebied Hulpverlening



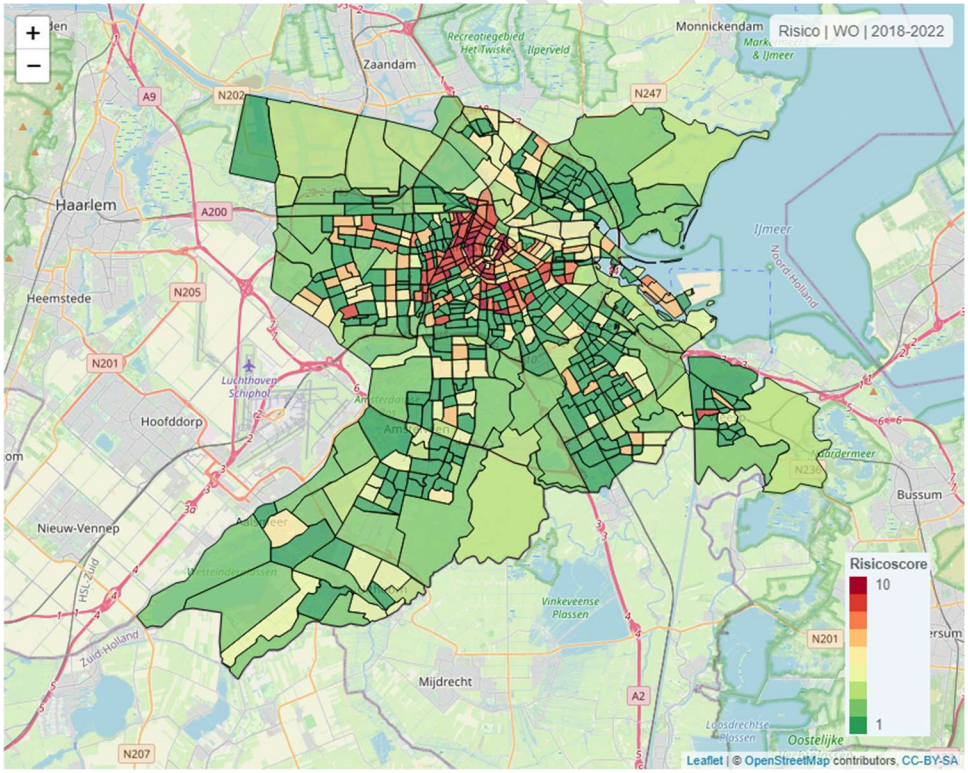
Afbeelding 3 – Risicoweergave taakgebied Hulpverlening op buurtniveau.

Taakgebied Incident Bestrijding Gevaarlijks Stoffen



Afbeelding 4 – Risicoweergave taakgebied Incident Bestrijding Gevaarlijke Stoffen op buurtniveau.

Taakgebied Waterongevallen



Afbeelding 5 – Risicoweergave taakgebied Waterongevallen op buurtniveau.

Bijlage 3 - Overzichten brandweer eenheden BAA

Kazerne	Bezetting	Voertuig	Nummer	24u bezetting	TS4/ UoM
IJsbrand	28	TS	13ASY 2131	ja	
Dirk	37	TS	13ASD 3231	ja	
		RV	13ALD 3251		
Osdorp	30	TS	13ASO 2531	ja	
Teunis	40	TS	13AST 2431	ja	
		RV	13ALT 2451		
		HV	13HVT 2471		
Willem	40	TS	13ASW 3531	ja	
		RV	13ALW 3551		
Victor	36	TS	13ASV 3431	nee	
		RV	13ALV 3451		
Nico	37	TS	13ASN 3131	ja	
		RV	13ALN 3151		
		WO	13WO 3111		
Hendrik	36	TS	13ASH 3331	ja	
		RV	13ALH 3351		
Amstelveen	38	TS	13ASV1 5131	ja	
		RV	13ALASV 5151		
		HV	13HVASV 5171		
		WO	13WOASV 5111		
Anton	37	TS	13ASA 4131	ja	
		RV	13ALA 4151		
Zebra	30	TS	13ASZ 2231	ja	
		QRT	13QRT 2281		
Pieter	40	TS	13ASP 2631	ja	
		RV	13ALP 2651		
		SIE	13SIEP 2621		
GBA	28	TS	13-8831		
		IB	13-8861		
Aalsmeer	36	TS1	13ASM1 5231		ja
		TS2	13ASM2 5232		
		PM	13PMASM 5281		
		Boot	13BVAM 5201		
		GOE	13NBCOC 9923		
		DPU	13DPASM 9962		
Amstelveen vw	38	TS	13ASV2 5132		nee
		SB	13SB 9061		

		AB	13ABASV 9381		
		BBC	13BBC 9966		
		SLC	13SLC 9963		
		COH	13COH 9098		
Diemen	33	TS	13DMN1 4231		nee
		TS	13DMN2 4232		
		HV	13HVDMN 4271		
Driemond	23	TS	13DRM 4331		nee
		AB	13ABDRM 9382		
Duivendrecht	16	TS	13DVD 4431		nee
		DPU	13DPDVD 9961		
Jan v/d Heyde	12	Boot	13-jan-61		nee
Uithoorn	30	TS1	13UTH1 5332		ja
		TS2	13UTH2 5331		
		ROBOT	13ROBOT 9062		
		IBGS	13ONBRB 5302		
		IBGS	13OGSOC 9921		
Weesp	22	TS1	13WSP1 4531		ja
		TS2	13WSP2 4532		
		MCU	13MCU 9090		

Tabel 1 – Overzicht brandweereenheden Amsterdam-Amstelland.

Bijlage 4 – Technische uitgangspunten berekeningen

Het dekkingsplan komt tot stand door per buurt in de regio de opkomsttijd te berekenen door een rekensysteem. In deze bijlage van het Dekkingsplan wordt een uitleg gegeven over de werking van het rekensysteem en de uitgangspunten bij de berekeningen.

Het belangrijkste rekensysteem

Brandweer Amsterdam-Amstelland gebruikt het rekenprogramma CARE (CArtografische REkenmodule) voor de berekeningen die de basis vormen van het dekkingsplan. Op basis van het gebouwbestand, de infrastructuur en de theoretische rijsnelheden worden Kazerne Volgorde Tabellen gemaakt. Per object wordt berekend welk voertuig het snelst ter plaatse kan zijn. Hierdoor worden prognoses op regionaal, gemeentelijk of verzorgingsgebied schaal gemaakt over de opkomsttijden. Om het systeem te kunnen laten rekenen, kiest de regio uitgangspunten, die vaak gebaseerd zijn op praktijkmetingen. De uitkomsten blijven echter theoretische berekeningen en prognoses.

De uitgangspunten bij de berekeningen

Voor de berekeningen voor het Dekkingsplan zijn een aantal uitgangspunten bepaald, op basis waarvan het rekensysteem gevuld is. De volgende uitgangspunten zijn gekozen.

Uitgangspunten berekeningen		
Rekenmodule		
	Waarde	**Toelichting**
Rekenmethode	Care-software	Programma voor dekkingsprognoses. Ontwikkeld door SafetyCT.
Objecten	BAG (Basisadministratie Adressen en Gebouwen) en KRO (Kern Registratie Objecten)	De kaartlaag KRO is een verzameling van objecten uit diverse landelijke registraties in één kaartbeeld. De kaart laag bevat gegevens van registraties zoals BAG, BRT, WOZ, Handelsregister, RRGS en LRKP. De KRO is te vinden in GEO4OOV, een landelijke geodata-voorziening van het NIPV waar alle VR's en SafetyCT op aangesloten zijn.
Normtijden	Zoals vastgesteld in Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen 3.0	
Rijtijden	Berekend met een wegenbestand van de Roadtool	Aangepast voor hulpdiensten met speed-profiles van TomTom. Wegenbestand bepaald aan de hand van de Roadtool van SafetyCT.[1]
Methode Gebiedsgerichte Opkomsttijden		
	Waarde	**Toelichting**
Objecten	Basisadministratie Adressen en Gebouwen. Versie december 2023	Dubbele adressen met een andere functie worden samengevoegd tot de functie met het hoogste risico: 1. Celfunctie 2. Gezondheidszorgfunctie

[1] Het effect van de invoering van 30km/h in de bebouwde kom van Amsterdam per 8-12-2023 is nog niet zichtbaar, maar kan in de toekomst wel effect hebben op de rijtijden. Deze worden gemonitord in samenwerking met de gemeente Amsterdam.

		3. Logiesfunctie 4. Onderwijsfunctie 5. Woonfunctie 6. Winkelfunctie 7. Bijeenkomstfunctie 8. Sportfunctie 9. Kantoorfunctie 10. Overige gebruiksfunctie Update maandelijks, VR geeft aan welke maand gebruikt wordt.
Buurten	CBS-buurten Versie sep '23	Voor de buurtbepaling wordt gebruik gemaakt van de CBS-buurt indeling en de stedelijkheidsclassificaties 1 t/m 5. Update jaarlijks
Risicocategorie 1	Streefwaarde 7 minuten Bandbreedte 4 – 10 minuten	CBS-buurten met een stedelijkheid van een, twee of drie waarvan minimaal een derde van de objecten tot type A tot E behoort. A. Oude binnenstad B. Gezondheidszorgfunctie C. Celfunctie D. Woongebouwen > 20 meter E. Portiekwoningen
Risicocategorie 2	Streefwaarde 10 minuten Bandbreedte 7 – 13 minuten	Woningen algemeen en gebouwen voor zelfredzame personen. CBS-buurten met een stedelijkheid van een, twee, of drie en met minder dan een derde objecten uit categorie 1.
Risicocategorie 3	Streefwaarde 15 minuten Bandbreedte 12 – 18 minuten	Verspreid liggende woningen en gebouwen CBS buurten met een stedelijkheid van 4, 5 of geen waarde
Rekenregels		
	Waarde	**Toelichting**
Portiekwoningen	Portiekwoningen bepaald op basis van BAG-gegevens.	Onderscheid tussen portiekwoningen en portiekflats.
Normtijden RV	Streefwaarde 7 minuten Bandbreedte 4-10 minuten bij categorie I buurten.	Zoals gesteld conform GGO.
Richtlijnen	WO: 15 minuten HV: 15 minuten IBGS: 15 minuten (TS bij IBGS-incidenten) SIE: 30 minuten	De veiligheidsregio heeft in 2013 (conform een richtlijn) maximale opkomsttijden bepaald voor de taakgebieden: waterongevallen, hulpverlening en incidentbestrijding gevaarlijke stoffen.
Basisbrandweer-eenheid	TS6, zoals vastgelegd in het Besluit Veiligheidsregio's.	Op de kazernes Aalsmeer en Uithoorn wordt uitgerukt met TS4 en TS6. De uitruktijden worden bepaald over het totaal aantal inzetten.
DAG/ ANW	Uitruktijd per tijdvenster	In verband met verkeersdruk en beschikbaarheid van vrijwilligers wordt onderscheid gemaakt naar Dag en Avond, Nacht en Weekend situatie.

		- Dag: Werkdagen van 07:30 tot 17:00. - ANW: Werkdagen van 17:00 tot 07:30 en weekenddagen
DAG-situatie Victor	7:00 tot 23:00	
NACHT-situatie Victor	23:00 tot 7:00	Voor kazerne Victor geldt dat deze 's nachts gesloten is en het verzorgingsgebied wordt overgenomen door de omliggende kazernes
Beleid		
	Waarde	**Toelichting**
Operationele grenzen	Het snelste voertuig is weergegeven in de prognose.	Brandweer Amsterdam-Amstelland hanteert operationele grenzen voor prio1 en 2 meldingen.
Interregionale voertuigen	Geen grensbeperkingen voor gelijksoortige voertuigen van buurregio's.	Zoals vastgelegd in interregionale convenanten. Deze voertuigen kunnen door de GMK direct worden gealarmeerd. De uitruktijden van deze voertuigen worden periodiek door de regio's uitgewisseld.
Opkomsttijd	- Maatgevend scenario: TS6 - Snelste hulp ter plaatse.	De tijdselementen meldkamer-, uitruk- en rijtijd gezamenlijk vormen de opkomsttijd.
Meldkamertijd		
	Waarde	**Toelichting**
De meldkamertijd is de tijd die een meldkamer nodig heeft om een incidentmelding aan te nemen, triage te plegen en passende eenheden te alarmeren.	Mediaan verwerkingstijd: 71 seconden.	Op basis van daadwerkelijk waarnemingen over twee jaar (2022 en 2023). De puntwaarde wordt bepaald door de mediaan van de waarnemingen. Waarnemingen worden gefilterd op: - Telefonische meldingen. - Meldingsclassificatie gebouwbrand - Volledige prio-1-ritten. - Test/oef/info niet meegenomen. Resultaat: een getal/tijd (in minuten of seconden) wat geldt voor de gehele regio. VRAA = 1 : Meldingsclassificatie = Brand Gebouw
Uitruktijden		
	Waarde	**Toelichting**
De uitruktijd is de tijd tussen alarmering van een eenheid en de uitruk naar een incident (status uitruk).	Puntwaarde per kazerne in DAG- en ANW-situatie.	Op basis van waarnemingen over vier jaar (2020 en 2023). Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen op basis van twee jaar (2022 en 2023). De puntwaarde wordt bepaald door de mediaan van de waarnemingen. Met volgend filter: - Prio-1-alarmeringen. - Alleen alarmeringen binnen 20 minuten vanaf start incident. - Incidenten afgesloten met afsluitcode "Inzet".

			- Alarmeringen voor incidenten met de meldingsclassificaties Brand Gebouw. Onderscheid naar tijdstip van de dag: - Dag/ ANW
Uitruktijden eerstelijns autospuit			
	DAG	**ANW**	
Aalsmeer 1	01:40	03:38	Dagdienst/ Vrijwilligers
Uithoorn 1	04:10	04:02	Dagdienst/ Vrijwilligers
Diemen 1	01:33	03:26	Dagdienst/ Vrijwilligers
Duivendrecht	BD/ 03:04	03:57	Vrijwilligers
Driemond	BD/ 02:51	02:45	Vrijwilligers
Weesp 1	05:33	04:45	Vrijwilligers
GBA	01:12	01:28	24-uur beroepsbezetting[2]
Amstelveen	01: 40	01:50	24-uur beroepsbezetting
IJsbrand	01:30	01:57	24-uur Beroepsbezetting
Zebra	01:21	01:22	24-uur beroepsbezetting
Osdorp	01:23	01:42	24-uur beroepsbezetting
Teunis	01:16	01:38	24-uur beroepsbezetting
Hendrik	01:20	01:38	24-uur beroepsbezetting
Nico	01:27	01:45	24-uur beroepsbezetting
Victor	01:16	01:15	Gesloten in nachtvenster 23:00-7:00.
Pieter	01:24	01:44	24-uur beroepsbezetting
Dirk	01:37	01:45	24-uur beroepsbezetting
Willem	01:43	01:55	24-uur beroepsbezetting
Anton	01:41	01:49	24-uur beroepsbezetting
Uitruktijden HV, RV, WO en IBGS-SIE			
	DAG	**ANW**	
HV Diemen	04:12	03:58	Vrijwilligers
HV Amstelveen	02:13	02:25	24-uur beroepsbezetting[1]
HV Teunis	01:51	02:11	24-uur beroepsbezetting
RV Teunis	01:16	01:38	24-uur beroepsbezetting
RV Pieter	01:24	01:44	24-uur beroepsbezetting
RV Amstelveen	01:40	01:50	24-uur beroepsbezetting
RV Nico	01:27	01:45	24-uur beroepsbezetting
RV Victor	01:16	01:15	Buiten dienst in nachtvenster
RV Anton	01:41	01:49	24-uur beroepsbezetting
RV Dirk	01:37	01:45	24-uur beroepsbezetting

[2] Uitrukgebied is Westpoort. De GBA rukt gecombineerd uit met AS en IB. Uitruktijd AS is toegepast.

RV Willem	01:43	01:55	24-uur beroepsbezetting
WO Amstelveen	01:19	01:43	24-uur beroepsbezetting
WO Nico	01:02	01:26	24-uur beroepsbezetting
OGS SIE	01:40	01:55	24-uur beroepsbezetting[3]
Uitruktijden 2e tankautospuiten[4]			
	DAG	**ANW**	.
Aalsmeer 2	05:29	05:35	Vrijwilligers
Amstelveen 2	09:15	07:03	Vrijwilligers
Diemen 2	Slagkracht	Slagkracht	Vrijwilligers
Uithoorn 2	05:50	06:17	Vrijwilligers
Weesp 2	Slagkracht		Vrijwilligers

Uitgangspunten bij de factor Capaciteit		
	Periode	**Toelichting**
Slagkracht	Periode 2 jaar: 2022, 2023	Berekend op basis van uitruktijden. Bestaat uit de elementen: - Aantal TS'en in 15 minuten - Opkomsttijd 3e TS
GBO		Peloton basisbrandweerzorg Peloton grootschalig watertransport Peloton redding & technische hulpverlening

Uitgangspunten bij de factor Paraatheid		
	Periode	**Toelichting**
Beschikbaarheid	Periode: 2023	De beschikbaarheid uitgedrukt in het beschikbaarheidspercentage per jaar dat de brandweerpost inzetbaar is om incidenten te bestrijden. Norm 95% per jaar
Gelijktijdigheid	Periode vanaf 2020 Peildatum: 01-03-2024	Kans, uitgedrukt in een percentage, dat er sprake is van gelijktijdigheid. Gelijktijdigheid wordt als volgt gedefinieerd: 1. Wanneer tijdens Inzet A voor incident A, een tweede inzet B wordt opgeroepen 2. Voor een nieuw/ ander incident B 3. Binnen hetzelfde verzorgingsgebied 4. Waarbij een andere kazernegroep betrokken is Volgens deze definitie is 1 gelijktijdigheid dus altijd tussen 2 incidenten. Filters: - Nieuwjaarsnacht en

[3] Door beperkt aantal waarnemingen worden de uitruktijden van de AS Pieter gehanteerd.

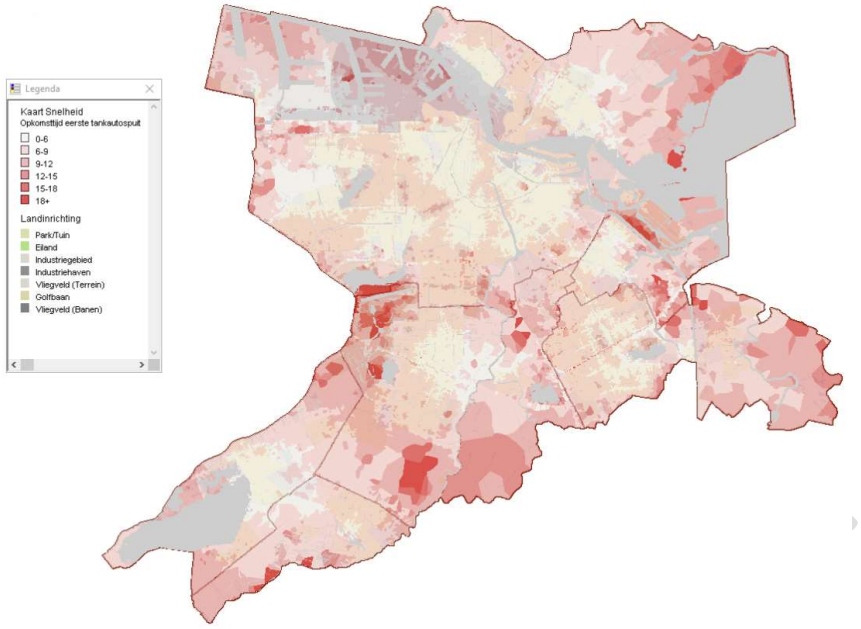
		- Extreem weer buiten beschouwing gelaten.
Uitgangspunten bij de factor Werkdruk		
	Periode	**Toelichting**
Werkdruk	Periode van vier jaar: 2020, 2021, 2022, 2023	Gemiddelde aantal alarmeringen per jaar, gerekend over 4 jaren, van iedere brandweereenheid voor een eenheid vanaf de eigen kazerne. • Alle incidenten met afsluitcode “Eindrapport’, “Inzet” en “Afgebroken Inzet”. • TS, RV, WO en HV • Incidenten binnen en buiten de regio

Tabel 2 – Technische uitgangspunten..

CONCEPT

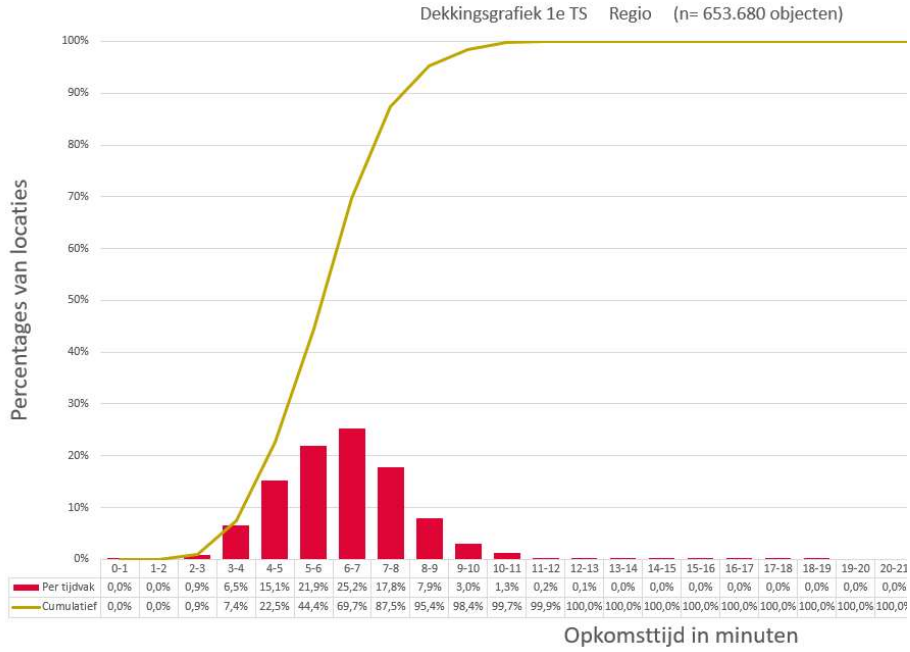
Bijlage 5 – Visualisatie opkomstprestaties dagsituatie

In deze bijlage zijn ondersteunende visualisaties opgenomen van de opkomstprestaties in de regio gedurende het dag-venster. In Bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de technische uitgangspunten van de berekeningen. In deze bijlage zijn de visualisatie van de dagsituatie die horen bij processtap 2 en 3 van de Handreiking Landelijk Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen opgenomen.

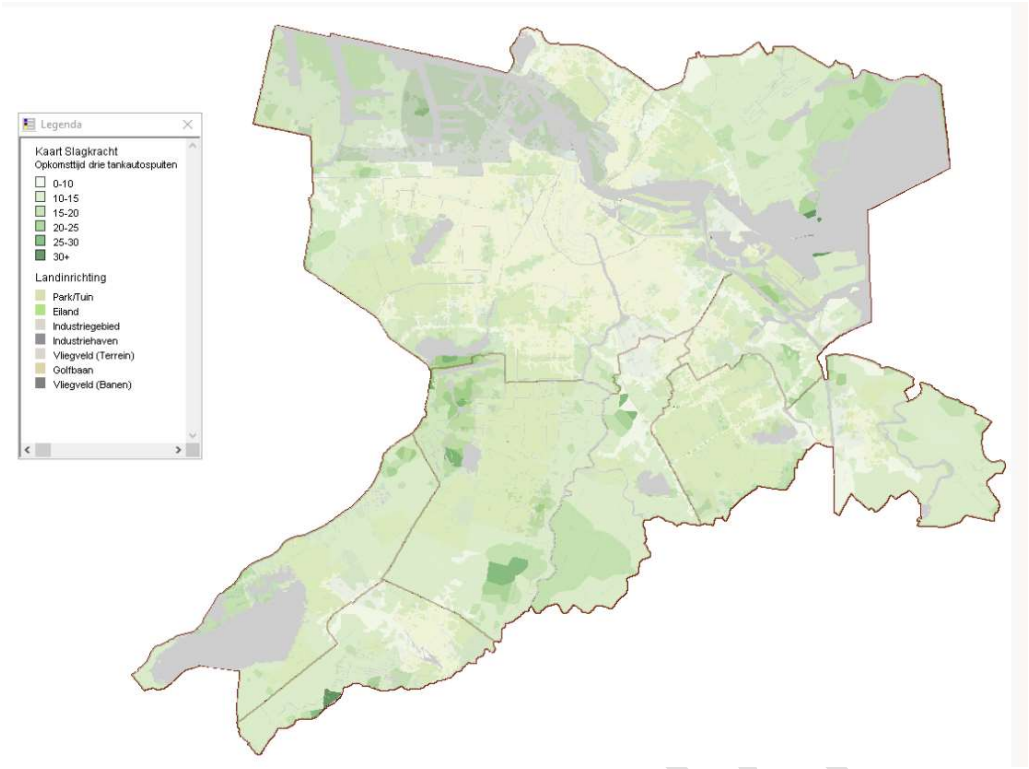


Afbeelding 6 – Opkomsttijden van de eerste tankautospuiten in de dagsituatie. De lichtste kleur geeft de kortste opkomsttijd weer en de donkerste kleur de hoogste.

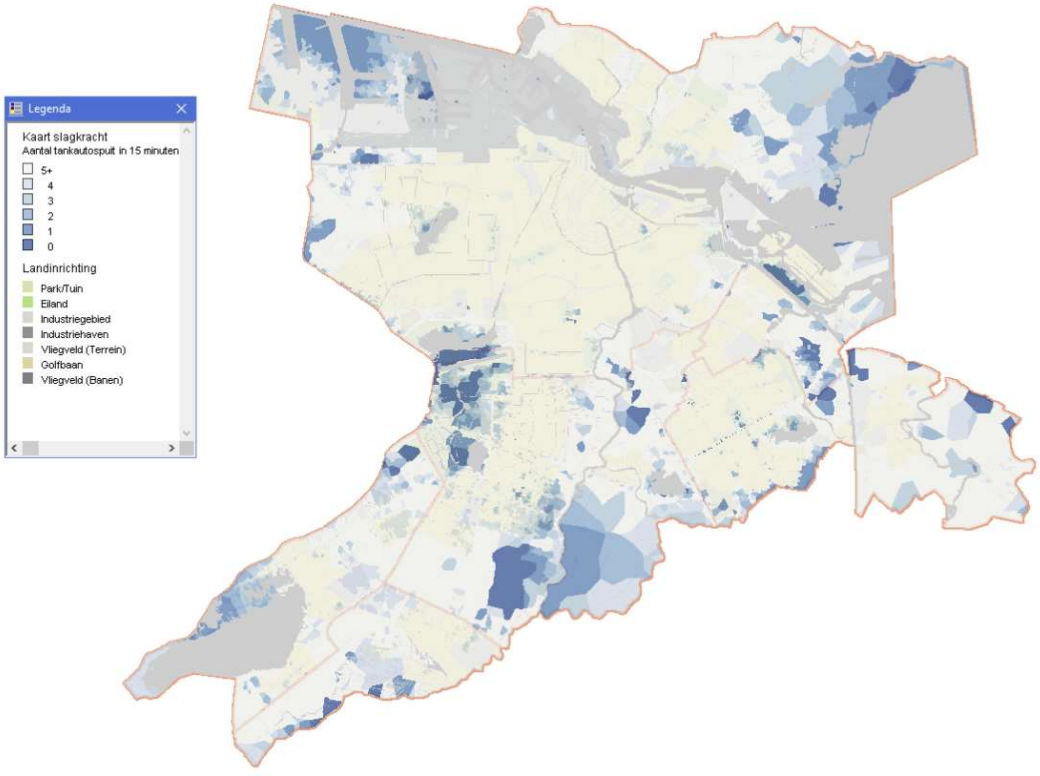
Het percentage van de locaties in de regio dat binnen een bepaalde tijd wordt bereikt kan ook worden weergegeven in een s-curve. In een staafdiagram is verder gespecifieerd in welke tijdvakken de locaties bereikt worden.



Afbeelding 7 – Percentage van de locaties in de regio dat in de dagsituatie binnen een bepaalde tijd door de eerste tankautospuit bereikt wordt, aangevuld met tijdvakken waarin ze bereikt worden.

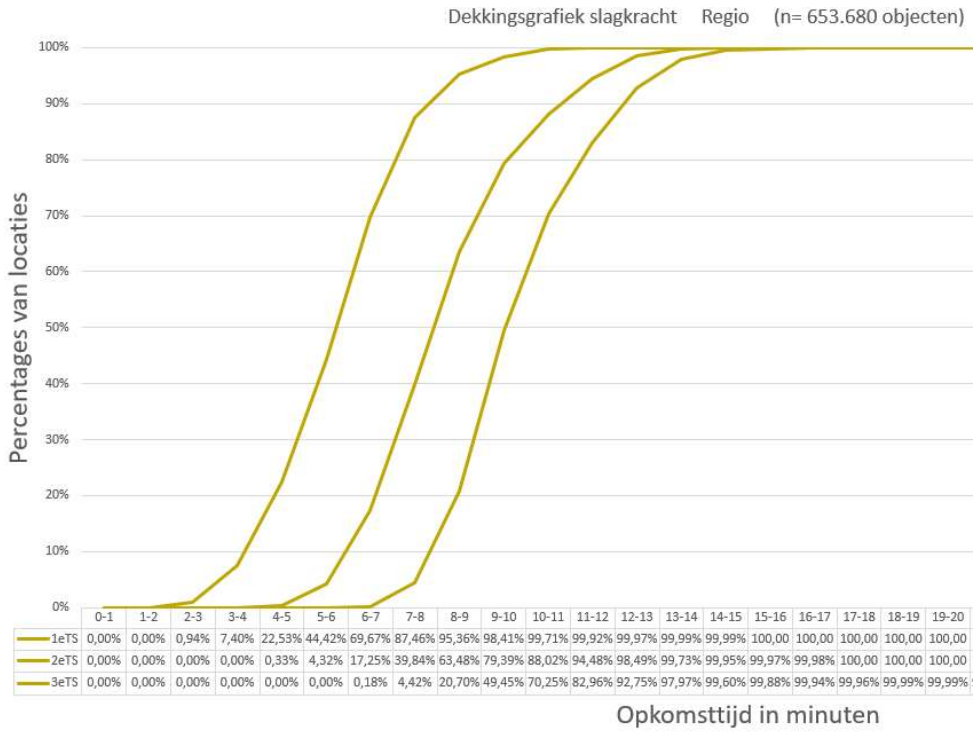


Afbeelding 8 - Opkomsttijden van drie tankautospuiten in de dagsituatie. De lichtste kleur geeft het kortste tijdbestek weer en de donkerste kleur het hoogste.



Afbeelding 9 – Geografische weergave van het aantal tankautospuiten dat in de dagsituatie binnen 15 minuten ter plaatse kan zijn. In respectievelijk de dag-situatie. De lichtste kleur geeft het hoogste aantal tankautospuiten weer.

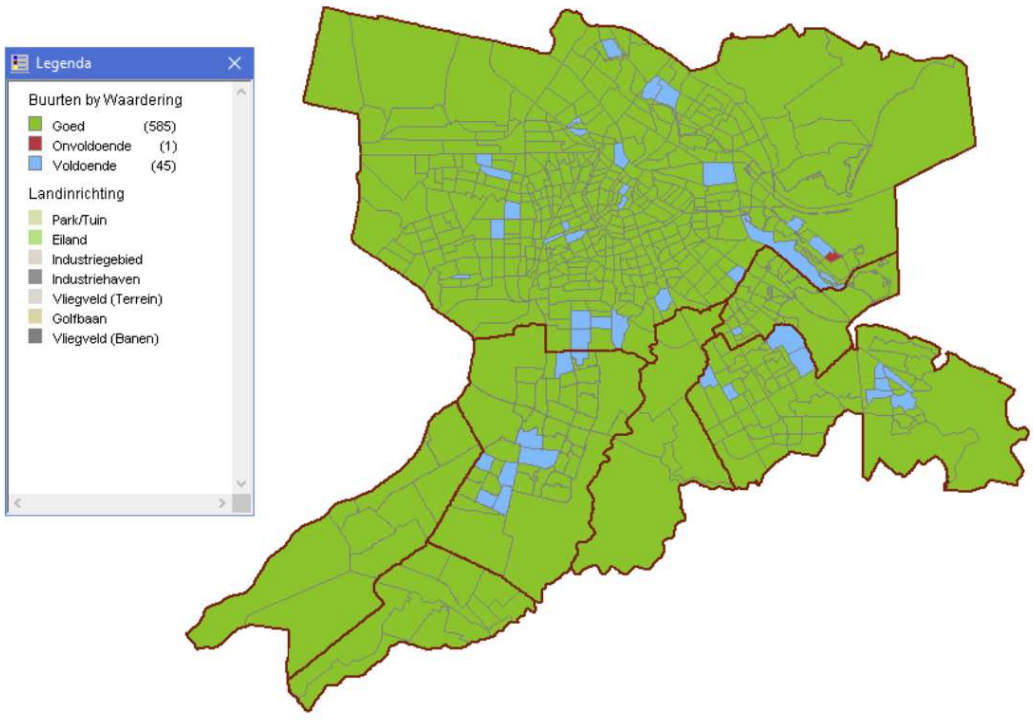
Het percentage van de locaties in de regio dat binnen een bepaalde tijd door één, twee of drie tankautospuiten kan worden bereikt kan ook worden weergegeven in een s-curve.



	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20
1eTS	0,00%	0,00%	0,94%	7,40%	22,53%	44,42%	69,67%	87,46%	95,36%	98,41%	99,71%	99,92%	99,97%	99,99%	99,99%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
2eTS	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,33%	4,32%	17,25%	39,84%	63,48%	79,39%	88,02%	94,48%	98,49%	99,73%	99,95%	99,97%	99,98%	100,00	100,00	100,00
3eTS	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,18%	4,42%	20,70%	49,45%	70,25%	82,96%	92,75%	97,97%	99,60%	99,88%	99,94%	99,96%	99,99%	99,99%

Afbeelding 10 – Het percentage van de locaties in de regio dat in de dagsituatie binnen een bepaalde tijd door één, twee of drie (interregionale) tankautospuiten kan worden bereikt.

In Hoofdstuk 3 (processtap 2) zijn de operationele prestaties voor de basisbrandweerzorg inzichtelijk gemaakt aan de hand van de factoren snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk. Om te beoordelen of deze prestaties afdoende zijn gebruikt de Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen de methode Gebiedsgerichte Opkomsttijden.



Afbeelding 11 – Beoordeling gebieden op de factor snelheid in de dagsituatie.

Bijlage 6 - Overzichten operationele prestaties

Basispelotons voor Grootschalig Brandweeroptreden

Drie regionale Basispelotons voor Grootschalig Brandweeroptreden		
Noord (100)	**Zuid (200)**	**Slagkracht (300)** [5]
Tankautospuiten		
Pieter	Aalsmeer 1	Weesp 2
Teunis	Uithoorn 1	Duivendrecht
Zebra	Driemond	Duivendrecht
Victor[6]	Diemen 1	Diemen 2
Willem	Pieter	Driemond
Dirk	Zebra	Aalsmeer 2
IJsbrand	Duivendrecht	Amstelveen 2
		Uithoorn 2
Commando-eenheden		
OvD Noord	OvD Zuid	OvD Regio
OvD Regio	OvD Regio	OvD Noord
OvD Zuid	OvD Noord	OvD Zuid

Tabel 3 – Overzicht basispelotons Brandweer Amsterdam-Amstelland.

CONCEPT

[5] Eenheden uit het slagkrachtpeloton kunnen ook afzonderlijk ingezet worden voor aflossing binnen de regio.

[6] Kazerne Victor is 's nachts gesloten. Er is dan een opvolgende eenheid beschikbaar.

Overzicht beschikbaarheid per tankautospuit

De beschikbaarheid over de periode 2020-2023 vergeleken met de periode 2017-2020.

Beschikbaarheid					
Eerstelijns tankautospuiten			**Tweedelijns tankautospuiten**		
	2023	**2020**		**2023**	**2020**
Anton	98%	99%	Aalsmeer 2	86%	95%
Dirk	94%	99%	Amstelveen 2	97%	97%
GBA	99%	98%	Diemen 2	74%	62%
Hendrik	98%	99%	Uithoorn 2	89%	82%
Aalsmeer 1	99%	99%	Weesp 2	94%	-
Nico	89% [7]	97%			
Osdorp	98%	99%			
Pieter	96%	99%			
Teunis	98 %	99%			
Victor	98 %	99%			
Amstelveen 1	89 %[8]	99%			
Willem	94%	99%			
IJsbrand	99%	99%			
Zebra	81%[9]	99%			
Diemen 1	98%	97%			
Driemond	99%	76%			
Duivendrecht	54%	71%			
Uithoorn 1	98%	99%			
Weesp 1	95%	-			

Tabel 4 – Beschikbaarheid per Tankautospuit

CONCEPT

[7] Bezetting springt tussen TS en WO. De WO oefent wekelijks twee dagdelen waardoor TS buitendienst gaat
[8] Bezetting springt tussen TS en WO. De WO oefent twee wekelijks waardoor TS buitendienst gaat
[9] Bezetting springt tussen TS en QRT-B voertuig. Afgelopen jaar is er veel geoefend op externe locaties.

Overzicht werkdruk per tankautospuit

Het gemiddelde aantal alarmeringen van een tankautospuit over de periode 2020-2023 vergeleken met de periode 2017-2020.

Gemiddeld aantal alarmeringen per jaar					
Eerstelijns tankautospuiten					
Beroepsbezetting			Vrijwillig met dagdienstbezetting		
	2023	2020		2023	2020
Amstelveen 1	939	1060	Aalsmeer 1	300	282
Anton	1235	1218	Diemen 1	355	322
Nico	888	1025	Uithoorn 1	259	251
Osdorp	1024	1116	Vrijwillige bezetting		
Pieter	1143	1209	Driemond	62	53
Teunis	964	929	Duivendrecht	80	82
Dirk	1028	1099	Weesp 1	100	-
IJsbrand	545	568			
Hendrik	1376	1519			
Willem	955	928			
GBA[10]	291	182			
Victor	813	888			
Zebra	710	656			
Tweedelijns tankautospuiten (vrijwillig)					
Amstelveen 2	138	178			
Diemen 2	21	19			
Aalsmeer 2	65	80			
Uithoorn 2	35	30			
Weesp 2	24	-			

Tabel 5 – Werkdruk per Tankautospuit

[10] Operationeel sinds 2020.

Bijlage 7 – Gebiedscategorisering (Gebiedsgerichte Opkomsttijden)

Indeling gebieden in categorieën (Gebiedsgerichte Opkomsttijden)

De methode Gebiedsgerichte Opkomsttijden is gericht op het verwachte effect van brand en de bestrijding die daarvoor noodzakelijk is. Hiervoor is de regio in gebieden verdeeld.[11] Na toepassing van de methode valt elk gebied in een bepaalde categorie met bijbehorende opkomsttijd. Per gebied is de adressendichtheid en het soort en aantal objecten (gebouwen) bekeken. Hiervoor is gebruik gemaakt van de Kernregistratie Objecten (KRO) en de Witte Kaart van de gemeentelijke GGD's.[12] Ook geeft de methode de bandbreedte waarbinnen afwijking van de geadviseerde opkomsttijd toelaatbaar is.

Methode Gebiedsgerichte Opkomsttijden		
Gebiedsindeling	Gebiedskenmerken	Opkomsttijd
Categorie 1	Oude binnensteden Gebouwen voor slapende niet-zelfredzame personen Portiekwoningen Woongebouwen hoger dan 20 meter	7 minuten Geaccepteerde brandbreedte 4 tot 10 minuten.
Categorie 2	Woningen Gebouwen voor zelfredzame personen	10 minuten Geaccepteerde brandbreedte 7 tot 13 minuten.
Categorie 3	Verspreid liggende woningen Verspreid liggende gebouwen voor zelfredzame personen (inclusief industrie).	15 minuten Geaccepteerde brandbreedte 12 tot 18 minuten.

Tabel 6 –Indelingskader Gebiedsgerichte Opkomsttijden: Categorieën, kenmerken, opkomsttijd en bandbreedte.

Legenda beoordeling operationele prestaties op snelheid

Score	**Omschrijving in methode Gebiedsgerichte Opkomsttijden**
Goed	De opkomsttijd is in dit gebied gemiddeld sneller dan voorgeschreven.
Voldoende	De opkomsttijd is in dit gebied gemiddeld langzamer dan voorgeschreven, maar valt nog wel binnen de acceptabele bandbreedte.
Onvoldoende	De opkomsttijd is in dit gebied gemiddeld langzamer dan voorgeschreven, en valt ook niet binnen de acceptabele bandbreedte.

Tabel 7 – Overzicht van de gebiedsscores uit de nieuwe methode

[11] De methode gebruikt de wijk- en buurtindeling van het Centraal Bureau voor Statistiek.

[12] De categorisering richt zich voornamelijk op de aan- of afwezigheid van (zelf)redzame personen. Voor brandveiligheid bij bijvoorbeeld Seveso-inrichtingen, musea en monumenten bestaan aparte wettelijke kaders.

Verrijking buurtcategorisering

Om de buurtcategorisering vanuit GGO te verrijken maken we gebruik van het brandrisicoprofiel en de toekomstige ontwikkelplannen voor areaaluitbreiding en -verdichting. Uit de analyse blijkt dat voor enkele gebieden in de regio het overheersende karakter van de bebouwing der mate wijzigt gedurende de planperiode of kort daarna dat de buurtcategorie aangepast is.

Het gaat om de volgende gebieden

Buurt	Oorspronkelijk	Verrijkt	Motivatie
De Nieuwe kern[13]	III	II	Gebiedsontwikkeling
Arena Poort[14]	II	I	Verdichting hoogbouw
Pampusbuurt-West	n.v.t.	II	Gebiedsontwikkeling
Pampusbuurt-Oost	n.v.t.	II	Gebiedsontwikkeling
Centrumeiland	n.v.t.	II	Gebiedsontwikkeling
Muidenbuurt-West	n.v.t.	II	Gebiedsontwikkeling
Muidenbuurt-Oost	n.v.t.	II	Gebiedsontwikkeling
Sluisbuurt	II	I	Verdichting hoogbouw
Amstelkwartier-Noord	II	I	Verdichting hoogbouw
Hamerkwartier	II	I	Verdichting hoogbouw
Osdorpplein e.o.	II	I	Verdichting hoogbouw

Tabel 8 – Overzicht verrijking buurtcategorisering.

CONCEPT

[13] Locatieonderzoek De Nieuwe Kern, Amstel III en Arenagebied, Brandweer Amsterdam-Amstelland 2023.
[14] Locatieonderzoek De Nieuwe Kern, Amstel III en Arenagebied, Brandweer Amsterdam-Amstelland 2023.

Bijlage 8 - Repressieve dekking van de overige taakgebieden

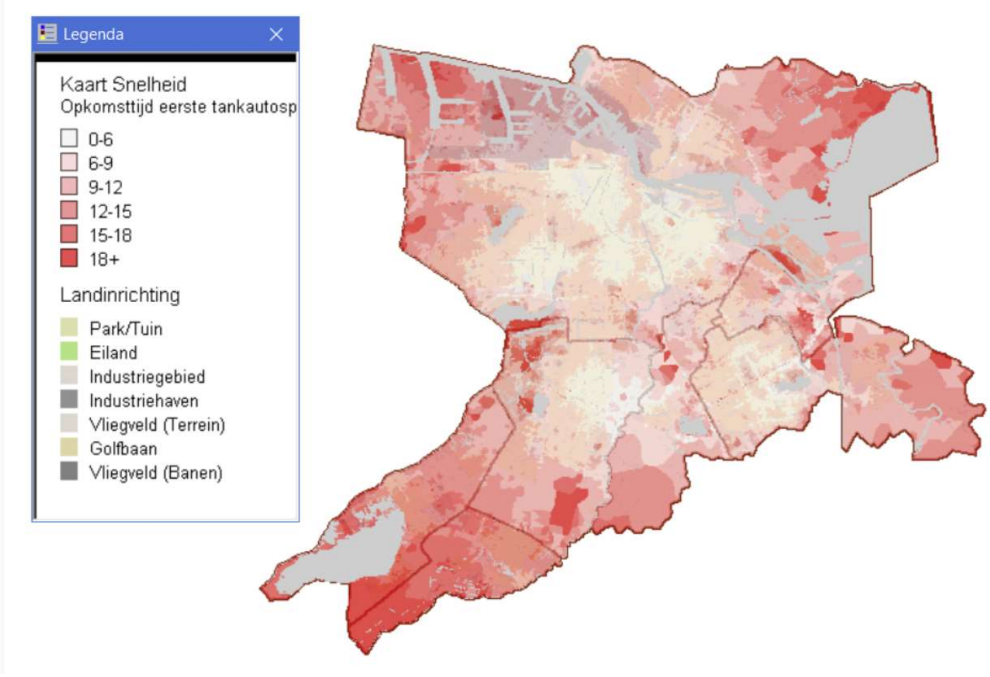
De Handreiking Landelijke Uniforme Systematiek voor Dekkingsplannen maakt voor de beoordeling van de basisbrandweerzorg gebruik van de methode Gebiedsgerichte Opkomsttijden. Deze methode richt zich op de beoordeling van de basisbrandweereenheid (tankautospuit). De methode geeft in de recente versie ook beoordelingskader voor het redvoertuig maar nog niet voor de overige taakgebieden. Brandweer Amsterdam-Amstelland kiest ervoor het redvoertuig en de overige taakgebieden wel te analyseren en te beoordelen.

Beoordeling operationele prestatie van het redvoertuig

Aanvullend op de opkomstnormen voor de eerste basisbrandweereenheid stelt het Besluit veiligheidsregio's dat het bestuur van de veiligheidsregio vaststelt voor welke objecten bij *binnenbrand* de inzet van een ondersteuningseenheid voor redden en blussen op hoogte altijd noodzakelijk is. De opkomstnorm van dit redvoertuig is dan dezelfde als voor de eerste tankautospuit. De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft in 2013 besloten, vanwege de bijzondere risico's en beperkte vluchtmogelijkheden, dit in te stellen voor portiekwoningen van vóór 1945. GGO voorziet in een normering voor het Redvoertuig voor categorie I buurten. Hier geldt dan, net als voor de eerste basisbrandweereenheid, een opkomsttijd van 7 minuten.

Snelheid van het redvoertuig

De plaatsing van de redvoertuigen in de regio sluit aan bij de risico's. Genormeerde categorie I buurten liggen met name binnen de Ring A10 in Amsterdam.



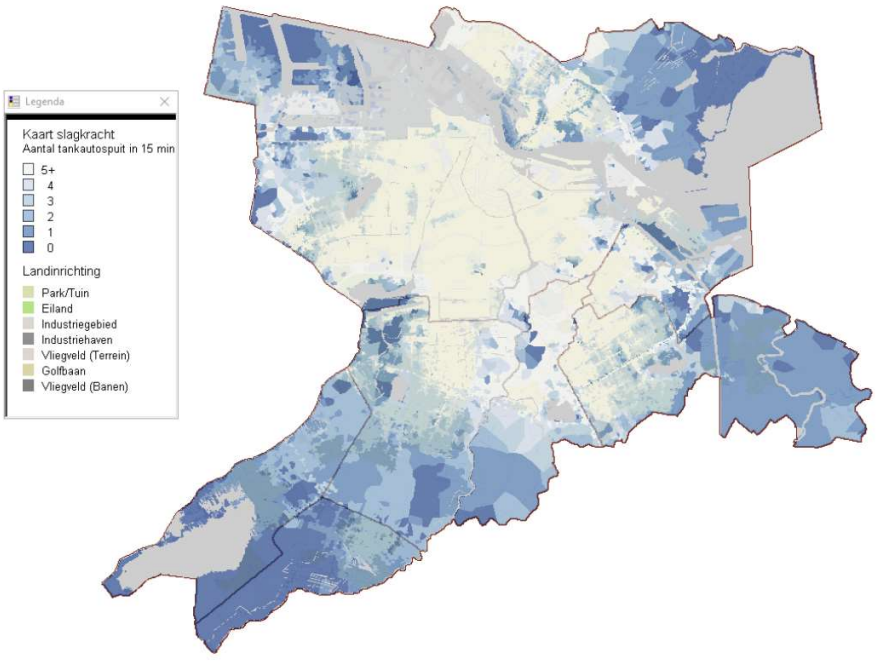
Afbeelding 11 – Opkomsttijden van het eerste redvoertuig in de dagsituatie. De lichtste kleur geeft de kortste opkomsttijd weer en de donkerste kleur de hoogste.

Slagkracht redvoertuig

De brandweer is in staat om snel extra capaciteit te organiseren om te ondersteunen bij redding en/of blussing op hoogte. En alarmeert extra redvoertuigen in gebieden waar het risico op uitbreiding en slechte ontvluchting groter is.

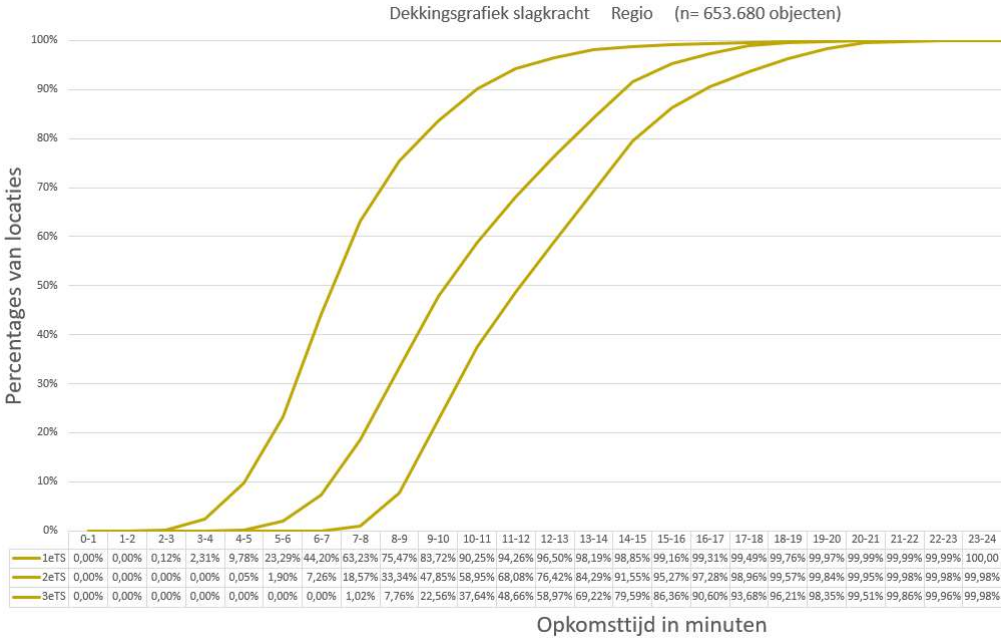


Afbeelding 12 - Opkomsttijden van drie redvoertuigen. De lichtste kleur geeft het kortste tijdbestek weer en de donkerste kleur het hoogste. In de ANW-situatie met het redvoertuig van kazerne Victor buitendienst.



Afbeelding 13 – Geografische weergave van het aantal redvoertuigen dat binnen 15 minuten ter plaatse kan zijn. De lichtste kleur geeft het hoogste aantal tankautospuiten weer. In de ANW-situatie met het redvoertuig van kazerne Victor buitendienst.

Het percentage van de locaties in de regio dat binnen een bepaalde tijd door één, twee of drie redvoertuigen kan worden bereikt kan ook worden weergegeven in een s-curve. 90% van de objecten in de regio kan binnen 15 minuten worden bereikt door drie redvoertuigen.



Afbeelding 14 – Het percentage van de locaties in de regio dat binnen een bepaalde tijd door één, twee of drie (interregionale) redvoertuigen kan worden bereikt.

Paraatheid en restdekking redvoertuig

De bezetting van de redvoertuigen bestaat uit beroeps. Brandweer Amsterdam-Amstelland streeft naar een minimum beschikbaarheid van 95%. De gemiddelde beschikbaarheid van de redvoertuigen in de regio is 92% en ligt daarmee onder het streef minimum. Dit kan worden verklaard door dat er op enkele kazernes wordt gesprongen tussen het redvoertuig en het hulpverleningsvoertuig. Bij personeelstekort wordt de paraatheidsmatrix toegepast. Bij tekorten worden redvoertuigen als eerste afgeschaald. Dit vertaalt zich in de paraatheidscijfers. Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft de afgelopen jaren effectief maatregelen getroffen om het afschalen van voertuigen zoveel als mogelijk te voorkomen.

Beschikbaarheid redvoertuig		
	2023	**2020**
Amstelveen	90%	99%
Anton	97%	99%
Dirk	95%	77%
Hendrik	96%	95%
Nico	94%	98%
Pieter	96%	99%
Teunis	86%	98%
Victor	86%	91%
Willem	87%	85%

Tabel 9 – Overzicht beschikbaarheid van het redvoertuig.

Werkdruk

De redvoertuigen in de regio zijn gepositioneerd op beroepskazernes. Gemiddeld rukt een redvoertuig 350 keer per jaar uit om te ondersteunen bij incidentbestrijding. De redvoertuigen met een hogere werkdruk, meer incidenten per jaar zijn gelegen in en rond het centrum van Amsterdam. De

brandweer onderzoekt de mogelijkheden om meer samen te kunnen werken met andere hulpdiensten. Samenwerking met de politie voor de inzet op hoogte is daar een voorbeeld van.

Voertuig	Kazerne	2020	2021	2022	2023	Totaal	Gemiddeld per jaar
RV	Amstelveen	303	323	275	234	1135	**284**
RV	Anton	213	218	248	293	972	**243**
RV	Dirk	289	321	364	265	1239	**310**
RV	Hendrik	471	516	455	391	1833	**458**
RV	Nico	422	390	413	394	1619	**405**
RV	Pieter	415	440	430	401	1686	**422**
RV	Teunis	379	431	457	423	1690	**423**
RV	Victor	339	308	337	266	1250	**313**
RV	Willem	303	298	316	284	1201	**300**

Tabel 10 – Overzicht incidenten voor het redvoertuigen per kazerne.

Analyse

Het eerste redvoertuig kan na een melding van gebouwbrand over het algemeen snel ter plaatse zijn. In de buurten waar de opkomstnorm voor het redvoertuig niet wordt behaald zijn opgenomen in bijlage 9.

Conclusies en aanbevelingen

De brandweerzorg voor het redvoertuig is op orde. Het springen tussen het redvoertuig en hulpverleningsvoertuig op kazerne Teunis en Amstelveen is passend. Er is voldoende dekking en capaciteit om incidenten te bestrijden. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig. De brandweer onderzoekt mogelijkheden om de inzetbaarheid van het redvoertuig te verruimen en zoekt daarbij de samenwerking met andere hulpdiensten.

CONCEPT

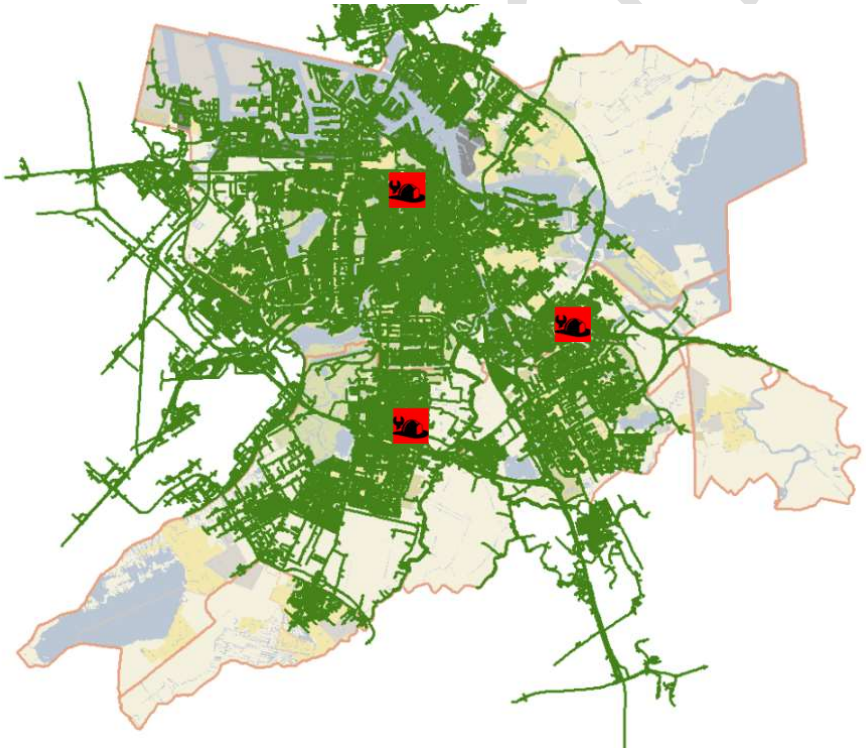
Beoordeling operationele prestatie bij zware hulpverlening

Een steeds groter deel van de werklast van de brandweer bestaat uit hulpverlening. Het gaat hierbij om technische hulpverlening bij verkeersongevallen, maar ook om hulp aan andere hulpdiensten, zoals het afhijsen van patiënten voor de ambulancedienst of het openen van deuren voor de politie. Daarnaast rukt de brandweer steeds vaker uit naar reanimatie. Deze incidenten worden over het algemeen door de tankautospuiten bestreden. In deze paragraaf wordt de operationele prestatie bij zware hulpverlening, in relatie tot de risico's, gewogen aan de hand van snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk. Het gaat hier om incidenten met zware voertuigen, tram- en metrotoestellen en instortingen.

Snelheid

Voor hulpverlening is geen wettelijke opkomstnorm bepaald. De zware hulpverleningsvoertuigen zijn uitgerust om tram- en metrotoestellen te kunnen vijzelen. Voor deze taak moet er minimaal één zwaar hulpverleningsvoertuig in de regio beschikbaar zijn. De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft in 2013 besloten de richtlijn voor de maximale opkomsttijd van 15 minuten voor de eerste tankautospuit of het eerste hulpverleningsvoertuig (HV1) te volgen. De richtlijn voor de tankautospuit bij hulpverlening wordt overal in de regio gehaald en daarmee is de dekking op orde.

De zware hulpverleningsvoertuigen staan in de regio Amsterdam-Amstelland strategisch geplaatst op drie kazernes. Daarmee is voor ca. 95% van de regio binnen 15 minuten een hulpverleningsvoertuig ter plaatse. Op de kazernes Teunis en Amstelveen wordt gesprongen tussen het hulpverleningsvoertuig en het redvoertuig. Indien voor incidenten beide voertuigen tegelijkertijd zouden moeten uitrukken, kan een vervangende eenheid van een andere kazerne worden gealarmeerd.



Afbeelding 15 – Het bereik van de HV1 binnen 15 minuten.

Capaciteit

De brandweer heeft voldoende slagkracht voor hulpverlening. Zowel bij kleine incidenten als voor stormdagen of bijvoorbeeld complexe spoorwegongevallen.

Paraatheid en restdekking

Door de aanwezigheid van veel beroepsposten is de paraatheid van de tankautospuiten in de regio over het algemeen hoog. Incidenteel kan het hulpverleningsvoertuig op kazerne Diemen niet ingezet worden in verband met beperkt beschikbare vrijwilligers. Ook wordt dit voertuig verplaatst in het geval er een defect is aan de andere hulpverleningsvoertuigen. Twee van de drie hulpverleningsvoertuigen staan op beroepskazernes en deze hebben daarom een hoge paraatheid. In het geval van gelijktijdigheid van incidenten heeft de brandweer voldoende eenheden beschikbaar om in te zetten en daarnaast kunnen interregionale eenheden gealarmeerd worden.

Beschikbaarheid hulpverleningsvoertuig		
	2023	**2020**
Amstelveen	94%	99%
Diemen	71%	89%
Teunis	99%	96%

Tabel 11 – Overzicht beschikbaarheid Hulpverleningsvoertuig.

Werkdruk

Door veranderende incidenten loopt de werkdruk op de hulpverleningsvoertuigen langzaam terug. Deze trend is te verklaren door het teruglopend aantal incidenten, maar ook minder behoefte aan zwaar hulpverleningsmaterieel door andere voertuigtypen en protocollen van de ambulancedienst. De brandweer onderzoekt de taakverbreding van het hulpverleningsvoertuig bij voertuigen en incidenten met alternatieve brandstoffen en aandrijvingsvormen.

Voertuiggroep	Kazerne	2020	2021	2022	2023	Totaal	Gemiddeld per jaar
HV	Amstelveen	51	58	63	43	215	54
HV	Diemen	18	10	20	24	72	18
HV	Teunis	75	81	80	66	302	76

Tabel 12 – Overzicht incidenten voor het zware hulpverleningsvoertuig per kazerne.

Analyse

Brandweer Amsterdam-Amstelland kan bij hulpverlening in de gehele regio aan de richtlijn voor de eerste tankautospuit voldoen. De hulpverleningsvoertuigen (HV1) kunnen in het grootste deel van de regio aan de gestelde richtlijn voldoen. In de gebieden waar de HV1 niet binnen 15 minuten ter plaatse kan zijn, Landelijk Noord en een deel van de Zuidflank, is het risico op zware ongevallen laag. In deze delen van de regio is minder infrastructuur zoals snelwegen of tram- en spoorlijnen.

Conclusies en aanbevelingen

De brandweerzorg voor het taakgebied Hulpverlening is op orde. Er is voldoende dekking en capaciteit om incidenten te bestrijden. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig. De brandweer onderzoekt de inzet en inzetbaarheid van het hulpverleningsvoertuig van kazerne Diemen.

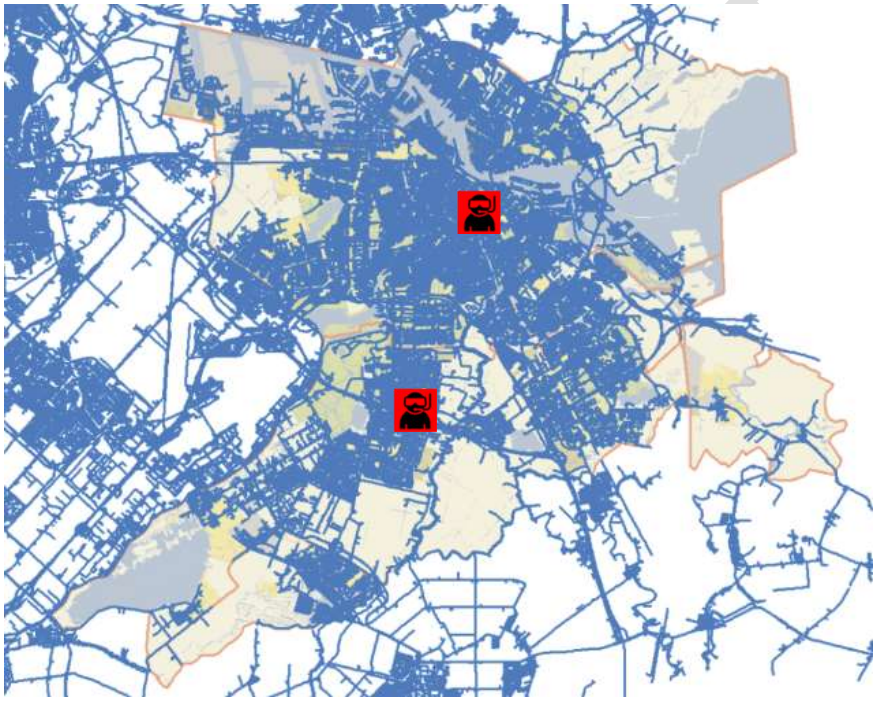
CONCEPT

Beoordeling operationele prestaties bij waterongevallen beheersing

Een deel van de werklast van de brandweer bestaat uit uitrukken naar waterongevallen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om mensen of dieren die te water zijn geraakt. De operationele prestatie bij waterongevallen, in relatie tot de risico's, wordt gewogen aan de hand van snelheid, capaciteit, paraatheid en werkdruk

Snelheid

Brandweer Amsterdam-Amstelland beschikt over twee waterongevallenwagens met een duikteam. Voor de maximale opkomsttijd bij een waterongeval is geen wettelijke norm bepaald. De veiligheidsregio heeft in 2013 (conform een richtlijn) een maximale opkomsttijd van 15 minuten vastgesteld. In het overgrote deel van de regio wordt hieraan voldaan. Aan de randen van de regio wordt hiervoor ook gebruik gemaakt van interregionale eenheden uit Nederhorst den Berg, Zaandam, Velsen, Nieuw-Vennep en Mijdrecht. Vanuit kazerne Weesp wordt bij waterongevallen uitgerukt door een team van Wateroppervlakte redders. Deze redders kunnen een eerste inzet doen tot de komst van de duikers. Dit team kan geen onderwaterreddingen uitvoeren. Op IJburg wordt in de zomerperiode in het weekend en op zomerse dagen toezicht gehouden door de Amsterdamse reddingsbrigade. Deze organisatie werkt samen met de hulpverleningsdiensten bij calamiteiten rond en in het water.



Afbeelding 16 – Het bereik van de waterongevallenwagen binnen 15 minuten.

Capaciteit

Door de interregionale samenwerking is er een hoge mate van slagkracht bij grotere waterongevallen.

Paraatheid en restdekking

De waterongevallenwagens in de regio worden bezet door personeel van beroepskazernes. De waterongevallenwagens van de veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland worden bezet door een zogenaamde springbezetting. De beroepskrachten rukken uit met ofwel de tankautospuit of de waterongevallenwagen. In het geval van een gelijktijdige inzet van de tankautospuit en waterongevallenwagen zijn er bovendien andere waterongevallenwagens (regionaal en interregionaal) beschikbaar. Door de interregionale samenwerking met andere duikteams kan er altijd ingezet worden als eigen waterongevallenwagens al ingezet zijn.

Beschikbaarheid waterongevallenwagen		
	2023	2020
Amstelveen	96%	99%
Nico	95%	99%

Tabel 13 – Overzicht beschikbaarheid Hulpverleningsvoertuig.

Werkdruk
De incidenten zijn niet gelijk over de regio verdeeld. Het grootste risico op ongevallen op en in het water concentreert zicht binnen de grachtengordel van Amsterdam. Het uitoefenen van de duiktaak is hoog specialistisch werk dat vraag om veel en regelmatig oefenen.

Kazerne	2020	2021	2022	2023	Totaal	Gemiddeld per jaar
Amstelveen	82	86	92	67	327	82
Nico	139	116	150	128	533	133

Tabel 14 – Overzicht incidenten voor de waterongevallenwagen per kazerne.

Analyse

Brandweer Amsterdam-Amstelland kan bij waterongevallen in het grootste deel van de regio aan de gestelde richtlijn voldoen. In de gebieden waar de waterongevallenwagen niet op tijd kan zijn is het risico op waterongevallen laag. Door de interregionale samenwerking zijn de slagkracht en restdekking hoog. Het inzetgebied van de oppervlakte redders is verruimd en er zijn (inter)regionale afspraken gemaakt over de inzet van middelen en samenwerking op de grote wateroppervlakten in de regio.

Conclusies en aanbevelingen

De brandweerzorg voor het taakgebied Waterongevallen is op orde. Er is voldoende dekking en slagkracht om incidenten te bestrijden.

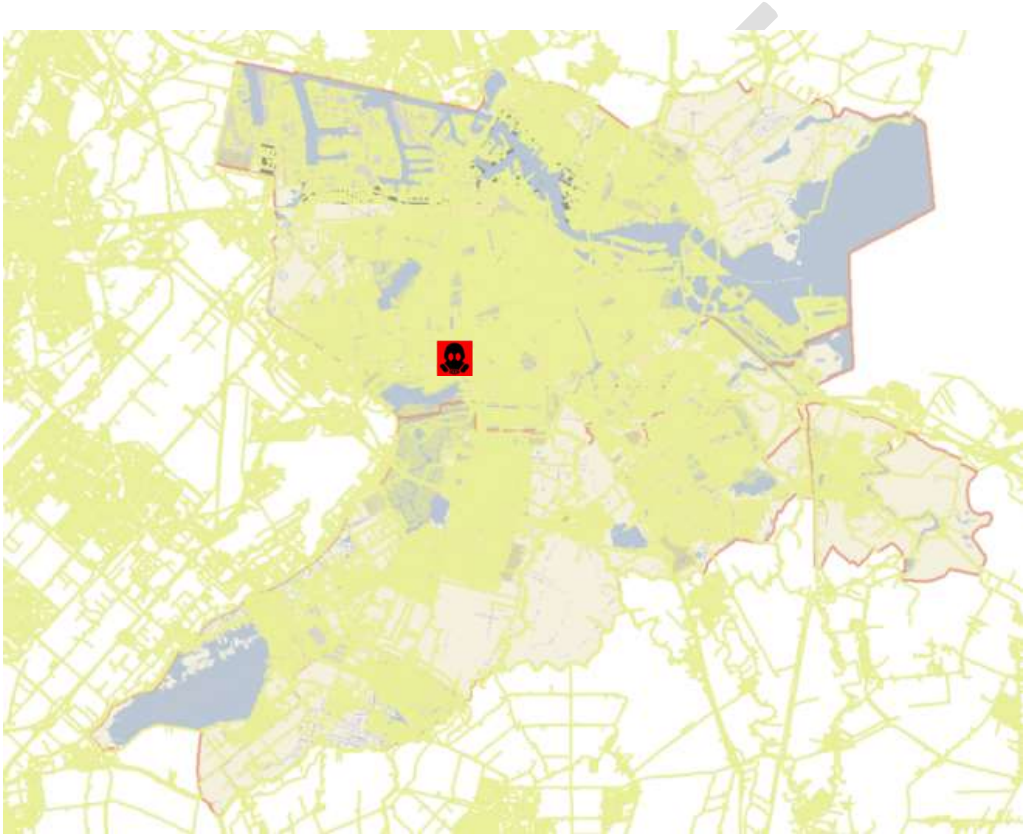
CONCEPT

Beoordeling operationele prestaties bij incidentbestrijding gevaarlijke stoffen

Een deel van de werklast van de brandweer bestaat uit uitrukken naar ongevallen met gevaarlijke stoffen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om uitrukken naar meldingen van koolmonoxide, maar ook om ongevallen met giftige stoffen bij bedrijven. De operationele prestatie bij ongevallen met gevaarlijke stoffen, in relatie tot de risico's, wordt gewogen aan de hand van snelheid, capaciteit, paraatheid, restdekking en werkdruk.

Snelheid

De inzet bij kleinschalige incidentbestrijding met gevaarlijke stoffen wordt in eerste instantie afgehandeld door de tankautospuit. De veiligheidsregio heeft in 2013 voor dergelijke ongevallen (conform een richtlijn) een maximale opkomsttijd van 15 minuten voor de eerste tankautospuit vastgesteld. De opkomsttijd wordt in de gehele regio gehaald. Het gaat hier vooral om metingen bij gaslekkages en metingen naar koolmonoxide. Bij een groter incidentbestrijding met gevaarlijke stoffen wordt de Snel Inzetbare Eenheid (SIE) ingezet. Voor de SIE bestaat geen wettelijke maximale opkomsttijd. De veiligheidsregio heeft in 2013 (conform een richtlijn) een maximale opkomsttijd van 30 minuten vastgesteld. Deze opkomsttijd wordt in de hele regio gehaald.



Afbeelding 17 – Het bereik van de IBGS-SIE binnen 30 minuten.

Capaciteit

Door interregionale samenwerking met vier veiligheidsregio's in Noord-Holland (Incidentbestrijding Gevaarlijke Stoffen) kunnen meerdere SIE-eenheden en ondersteuningseenheden opgeroepen worden om in te zetten bij grootschalige incidentbestrijding met gevaarlijke stoffen. Hierdoor is ook de restdekking op orde.

Paraatheid en werkdruk

De IBGS-SIE wordt bemenst met een springbezetting op een beroepskazerne, waarbij afhankelijk van het incident de bemanning de keuze maakt tussen de tankautospuit en de SIE. Het lage aantal uitrukken maakt een vaste bezetting niet nodig. De paraatheid van de SIE is daarmee op orde.

Beschikbaarheid Snel Inzetbare Eenheid		
	2023	**2020**
Pieter	97%	99%

Tabel 15 – Overzicht beschikbaarheid Snelle Interventie Eenheid IBGS

Analyse

De dekking en paraatheid bij incidenten met gevaarlijke stoffen is op orde voor zowel de tankautospuit als de SIE. Brandweer Amsterdam-Amstelland ontwikkelt zich samen met de NW4 regio's tot één van de zes landelijke steunpunt voor IBGS-incidenten. Met het doel capaciteit te bundelen en (inter)regionaal ondersteuning te bieden. De grootschalige en basis ontsmettingstaken en werkzaamheden worden overgedragen aan de veiligheidsregio's Noord-Holland-Noord en Kennemerland. Gezien de kenmerking van de regio en risico's op incidenten met gevaarlijke stoffen behoudt Brandweer Amsterdam-Amstelland de Snelle Interventie Eenheid met gaspakdragers.

Conclusies en aanbevelingen

De brandweerzorg voor het taakgebied incidentbestrijding gevaarlijke stoffen is op orde. Er is voldoende dekking en slagkracht om incidenten te bestrijden. Er zijn geen maatregelen nodig.

CONCEPT

Bijlage 9 - Aandachtsobjecten VrAA

Op basis van de huidige methode en dekking zijn binnen de VrAA aandachtsobjecten aanwezig van de onderstaande objectfuncties:

- Gebouwen voor slapende niet-zelfredzame personen (gezondheidzorg); verpleeg- en verzorgingsinstellingen, ziekenhuizen, categorale woonvormen, gehandicaptenzorg en revalidatiecentra.
- Woongebouwen hoger dan 20 meter. Hoogbouw, zoals kantoorpanden, valt volgens deze methode niet onder de woongebouwen hoger dan 20 meter.
- Portiekwoningen

Voor deze objecten geldt volgens de GGO-methodiek een opkomsttijd van 10 minuten die door de brandweer op dit moment niet wordt behaald. De aandachtsobjecten en -buurten worden opgenomen in het zaaksysteem van de brandweer voor aanvullende advisering en monitoring.

Gezondheidzorg

In de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland zijn twee gezondheidzorg objecten waar de opkomsttijd van 10 minuten wordt overschreden. De overschrijding van de opkomsttijd is maximaal 1:19. Voor deze kwetsbare objecten neemt de brandweer aanvullende maatregelen door de gebruiker te adviseren op het gebied van risicobeheersing. De brandweer ondersteunt in:

- Meelezen en adviseren over het **ontruimingsplan.**
- Instellingen aan laten sluiten op het **zorgconvenant.**
- Jaarlijks een gezamenlijk met de brandweer een **ontruimingsoefening organiseren**.
- Ondersteuning voor de operationele dienst met **oriëntaties**, waarbij er extra aandacht is voor de bluswatervoorziening en aanvalswegen in het pand.

Plaats	Adres	Opkomsttijd 1e TS	Objectfunctie	Gebruiker	Zorgconvenant
Amstelveen	**Amsteldijk Zuid 194**	11:19	Gehandicaptenzorg	Stichting ons tweede huis	ja
Amsterdam	**Sem Presserhof 80 - 96**	11:05	Gehandicaptenzorg	Stichting ons tweede huis	ja

Tabel 16 – Overzicht aandachtsobjecten gezondheidzorg VrAA

Cel functie/ Gesloten instelling

In de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland zijn geen objecten met een cel functie waar de opkomsttijd van 10 minuten wordt overschreden. Dan neemt niet weg dat de brandweer adviseert op het gebied van risicobeheersing. De brandweer ondersteunt in:

- Meelezen en adviseren over het **ontruimingsplan.**
- Gezamenlijk met de brandweer een **ontruimingsoefening organiseren**.
- Ondersteuning voor de operationele dienst met **oriëntaties**, waarbij er extra aandacht is voor de bluswatervoorziening en aanvalswegen in het pand.

Woningen

Bij de woningen maken we onderscheid in de volgende woningen, Portiek-etagebouw, woningen van voor 2003 en woningen na 2003. Voor woningen is bij de wijziging van het bouwbesluit de aanwezigheid van rookmelders op 1 juli 2022 verplicht gesteld. Dit betekent dat bij alle woningen (ook van voor 2003) vanaf die datum rookmelders verplicht zijn. Er zal niet actief gestuurd worden op het plaatsen van rookmelders, maar daar waar geen functionerende rookmelder aanwezig is, wordt deze vervangen of verplaatst.

Brandveilig leven is een van de taken die ook onder het takepakker van de kazernes valt. Vanuit deze taak wordt er in de aandachtgebieden georiënteerd en kan er voorlichting aan de bewoners gegeven worden.

CONCEPT

Portiekwoningen

De woningen in portiek-etagebouw beschikken over een samenvallende vluchtweg. Vanuit regelgeving is hiervoor zowel de bouwhoogte als het aantal woningen op het trappenhuis beperkt. Ook voor deze woningen geldt straks een rookmelderplicht. Een aanvullende actie bij deze woningen kan **advies voor een dranger op de woningtoegangsdeur** zijn, om de enige beschikbare vluchtroute beter te beschermen. Daar hoort ook het vrijhouden- of laten maken van vluchtroutes bij de brandweer bespreekt deze maatregelen, oefen- en oriëntatiemomenten met de betreffende woningcorporatie.

Plaats	Adres	Opkomsttijd 1e TS	Aantal adressen
Amsterdam	**Drakenstein**	10:29	**7**
	Havikhorst	10:03	**31**
	Rhijnestein	10:35	**54**
Weesp	**Jan Prinsstraat**	10:05	**22**
	M.Nijhoffstraat	10:22	**42**

Tabel 17 – Overzicht aandachtsobjecten portiekwoningen VrAA

Galerij of corridorflats

Bij woongebouwen > 20 meter duurt het langer voordat de brandweer repressief inzetbaar is. Vanuit regelgeving worden hiervoor een aantal voorzieningen voorgeschreven om een repressieve inzet te ondersteunen. Dit zijn droge blusleidingen, brandweerliften en sluizen voor trappen en brandweerliften. In Amsterdam zijn de objecten voornamelijk gelegen op IJburg. De brandweer ontwikkelt een wijkgerichte aanpak voor deze objecten.

Plaats	Adres	Opkomsttijd 1e TS	Objectfunctie	Aantal adressen
Amsterdam	**Beysterveld**	10:13	Galerij/ corridorflat	**40**
	Bolestein	10:26	Galerij/ corridorflat	**38**
	Emmy Andriessestraat	10:01	Galerij/ corridorflat	**7**
	Erich Salomonstraat	10:28	Galerij/ corridorflat	**27**
	Eva Besnyostraat	10:05	Galerij/ corridorflat	**4**
	Gouden Leeuw	10:24	Galerij/ corridorflat	**37**
	Groenhoven	11:29	Galerij/ corridorflat	**433**
	Ijburglaan	10:32	Galerij/ corridorflat	**169**
	Jaap Speyerstraat	10:07	Galerij/ corridorflat	**71**
	Julius Pergerstraat	10:21	Galerij/ corridorflat	**200**
	Kiekstraat	10:27	Galerij/ corridorflat	**80**
	Krijn Taconiskade	10:30	Galerij/ corridorflat	**117**
	Lumièrestraat	10:07	Galerij/ corridorflat	**51**
	Maria Austriastraat	10:29	Galerij/ corridorflat	**26**
	Profiltigracht	10:32	Galerij/ corridorflat	**11**
	Sem Presserhof	10:34	Galerij/ corridorflat	**46**
	Talbotstraat	10:03	Galerij/ corridorflat	**8**
	Theo Frenkelhof	11:26	Galerij/ corridorflat	**39**
	Willy Mullenskade	10:53	Galerij/ corridorflat	**8**
Weesp	**Heemraadweg**	10:26	Galerij/ corridorflat	**155**
Amstelveen	**Eykenstein**	10:15	Galerij/ corridorflat	**154**
	Sint Janskruidlaan	10:36	Galerij/ corridorflat	**93**
	Zeelandiahoeve	10:01	Galerij/ corridorflat	**25**
Duivendrecht	**Neptunus**	10:05	Galerij/ corridorflat	**14**
Uithoorn	**Schumanflat**	10:04	Galerij/ corridorflat	**4**

Tabel 18 – Overzicht aandachtsobjecten woongebouwen >20 meter VrAA

CONCEPT

Aandachtsbuurten redvoertuig

Gebieden	Buurt	Opkomsttijd[15]	Karakter bebouwing
Osdorp	**Dijkgraafpleinbuurt**	12:10	Galerijflats
	Botteskerkbuurt	10:36	Portiekflats
	Reimerswaal	10:51	Portiek- en galerijflats
IJburg	**Steigereiland-Noord**	12:45	Woongebouwen >20 meter
	Havenkwartier IJburg	11:53	Woongebouwen >20 meter
Weesp	**Hogewey-Zuid**	11:46	Galerijflats
	Hogewey-Midden	11:07	Galerijflats
	Hogewey-Noord	12:00	Galerijflats
	Weesp Dichtersbuurt	12:25	Portiekwoningen
	Weesp Centrum	10:48	Historische stadskern
Diemen	**Studentenflats Rode Kruislaan (Diemen)**	11:28	Torenflats

Tabel 19 – Aandachtsobjecten redvoertuig VrAA.

Brandweerkundige beoordeling aandachtsbuurten redvoertuig

De redvoertuigen van de brandweer hebben twee hoofdtaken, namelijk het ondersteuning van redding en blussing op hoogte. In het geval van woongebouwen is de hoofdtaak het ondersteunen van de redding op hoogte bij objecten met een enkele vluchtweg. Dit is over het algemeen het geval bij portieketage woningen en in historische stadskernen. Galerijflats en hoogbouw beschikken over betere ontvluchtingsmogelijkheden waardoor de rol van het redvoertuig minder cruciaal is. De overschrijding van de opkomstnorm in buurten met overwegend portiekflats of historische stadskern minder dan 1 minuut.

CONCEPT

[15] De hoogste opkomsttijd van het eerste redvoertuig in de betreffende buurt is weergegeven in minuten.

BRANDWEER
Amsterdam-Amstelland

Dekkingsplan Brandweer Amsterdam-Amstelland 2025-2028

Wat hebben we beschikbaar?

19 kazernes

- 6 vrijwillig
- 1 gecombineerd
- 11 beroeps
- 1 Gezamenlijke Brandweer Amsterdam (GBA)

485 beroeps brandweer mensen

224 vrijwillige brandweer mensen

47 niet-repressieve vrijwilligers

24 tankauto-spuiten

+

- 2 waterongevallenwagens
- 9 autoladders
- 1 gaspakken eenheid
- 3 hulpverleningsvoertuigen

specialismen

- Quick response team brandweer
- Industriëlebrandbestrijding
- Scheepsbrandbestrijding
- Grootschalig watervoorziening
- Incidentbestrijding gevaarlijke stoffen
- Logistieke ondersteuning

Dit zijn de ontwikkelingen

Voorbereiden en adviseren

- Wijzigingen infrastructuur & bereikbaarheid
- Areaal uitbreiding en verdichting
- Energietransitie & klimaatadaptatie
- Beschikbaarheid & inzetbaaheid brandweermensen

Flexibiliseren en optimaliseren

- Samenwerken met regionale en interregionale partners
- Integratie preventie en repressie
- Verbreding en verdieping brandweerzorg
- Robuuste paraatheid
- Slagkracht

Welke taken voeren we uit?



Brand voorkomen, beperken en bestrijden.



Gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen beperken en bestrijden.



Ongevallen met gevaarlijke stoffen voorkomen, beperken en bestrijden.



Gevaar voor mensen en dieren bij waterongevallen beperken en bestrijden.



Andere overheden en organisaties adviseren over risicogerichte brandweerzorg, brandbestrijding en brandpreventie.

Risicogerichte brandweerzorg

Industrie
Kleine kans op incidenten groot effect.
- Gezamenlijke Brandweer Amsterdam
- Specialistische kennis
- Tank- & tankput brandbestrijding

Oude binnenstad
Groot aantal incidenten. Snelle interventie om uitbreiding te voorkomen.
- Fijnmazig netwerk van kazernes



Hoogbouw en portiekwoningen
Complexe brandweerinzet en beperkte vluchtmogelijkheden. Toekomstbestendige brandweerzorg:
- Dagdienstbezetting
- Uitruk op Maat

Aandachtsgebieden
- Verkenning van gezamenlijk Veiligheidscentrum
- Beperkte overschrijding opkomsttijd (1 á 2 min.)
- Risicogerichte preventie en preparatie

Woningen, bedrijvigheid en buitengebied
Passende brandweerzorg bij incidenttype en opkomsttijden.
- Dagdienstbezettingen
- Uitruk op Maat
- Paraatheid 2e tankautospuit

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:46:48 CEST
ID: 41b0c563-8260-4dc1-93d2-08a4fcecf6d2
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
22/05/2025 22:09:24 CEST
ID: 41b0c563-8260-4dc1-93d2-08a4fcecf6d2
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van college van burgemeester en wethouders, d.d. 8 april 2025,

gelet op de artikelen 34b en 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr);

Besluit

1. Kennis te nemen van de kadernota 2026 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA);
2. In te stemmen met de ontwerpbegroting 2026-2029 van de VRA;
3. geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting 2026-2029 van de VRA.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier,

H.R.E. Hofland

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

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

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
17/04/2025 16:49:45 CEST
ID: 66a48743-9e00-4000-94cd-5c6da79cb690
Auth: Scribble

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Vellenga, Sj. (Sjoerd) <sjoerd.vellenga@aalsmeer.nl>
16/04/2025 10:36:57 CEST
ID: 66a48743-9e00-4000-94cd-5c6da79cb690
Auth: Scribble

Zaaknummer:

Voorstel van:	college van burgemeester en wethouders	**Behandelend ambtenaar:** Joris Feis (0297) 38 75 75 joris.feis@aalsmeer.nl KOA
Datum:	8 april 2025	
Portefeuillehouder:	wethouder mr. L.B. Kabout	

Onderwerp

De kadernota 2026 en de ontwerpbegroting 2026-2029 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA).

Raadsbesluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Kennis te nemen van de kadernota 2026 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA).
2. In te stemmen met de ontwerpbegroting 2026-2029 van de VRA;
3. geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting 2026-2029 van de VRA.

Samenvatting

De kadernota 2026 biedt inzicht in de algemene financiële en beleidsmatige kaders voor het komende jaar, deze is 18 maart 2025 door de regioraad van de VRA vastgesteld, zonder zienswijzeprocedure van toepassing. In de kadernota wordt vastgehouden aan de zelfde prioriteiten als voorgaande jaren: OV, STOMP en verkeersveiligheid. Met het vaststellen van de kadernota geeft de regioraad opdracht aan het dagelijks bestuur van de VRA om binnen deze kaders de ontwerpbegroting 2026-2029 op te stellen.
Het dagelijks bestuur heeft op 19 maart 2025 de ontwerpbegroting 2026 – 2029 goedgekeurd. De ontwerpbegroting 2026 – 2029 geeft een inhoudelijke uitwerking van de VRA activiteiten en programmering voor 2026, met een meerjaren doorkijk naar de begrotingen 2027 tot en met 2029.
De gemeente Aalsmeer heeft de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting 2026-2029.
Het college van burgemeester en wethouders adviseert de gemeenteraad om geen zienswijze bij de VRA in te dienen.
De regioraadsleden van Aalsmeer hebben ingestemd met het aannemen van de kadernota 2026 die de kaders aangeeft van de ontwerpbegroting 2026 – 2029.

Doel

Het doel is om kennis te nemen van de kadernota 2026 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en om in te stemmen met de ontwerpbegroting 2026-2029 van de VRA en geen zienswijze in te dienen.

Prestatie

Instemmen om geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting 2026-2029 van de Vervoerregio Amsterdam (VRA).

Voorgeschiedenis en context

Kadernota 2026
De Kadernota van de Vervoerregio Amsterdam word jaarlijks aan de gemeente Aalsmeer aangeboden.

Op grond van artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) heeft de gemeente Aalsmeer de kadernota 2026 ontvangen. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio heeft de kadernota op de vergadering van 18 maart 2025 aan de regioraad ter vaststelling aangeboden. De regioraad heeft de kadernota unaniem vastgesteld. Op deze kadernota is geen zienswijzeprocedure van toepassing.

Ontwerpbegroting 2026 - 2029
Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft op 19 maart 2025 de ontwerpbegroting 2026 – 2029 goedgekeurd. De ontwerpbegroting 2026 – 2029 geeft een inhoudelijke uitwerking van onze activiteiten en programmering voor 2026, met een meerjaren-doorkijk naar de begrotingen 2027 tot en met 2029.
Op grond van artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr), wordt de gemeenteraad in staat gesteld om een zienswijze naar voren te brengen.
Afgelopen jaar is een zienswijze ingediend om het volgende onder de aandacht te brengen:
Aalsmeer is een uniek gebied, waar verbetering van het OV aandachtspunt moet blijven, maar ook de bereikbaarheid voor de auto en de fiets moet verbeteren. Zeker in combinatie met onze bijdrage aan de woningbouwopgave (zoals met Oosteindedriehoek en Westeinderhage) is het logisch dat er wordt geïnvesteerd in verbreding/capaciteitsverhoging van het N-wegennet, goede fietsverbindingen, fijnmazigheid OV én een goede OV verbinding met Schiphol.
Geadviseerd wordt om dit jaar geen herhaling van zetten te doen en geen zienswijze in te dienen, maar om dit in de reactie onder de aandacht te brengen.
Ten eerste hebben de regioraadsleden van Aalsmeer op 19 maart 2025 ingestemd met het aannemen van de kadernota 2026 die de kaders aangeeft van de ontwerpbegroting 2026 – 2029.
Ten tweede heeft de raad afgelopen jaar het hierboven weergegeven signaal al afgegeven en werken wij innig samen met de VRA op de hierboven weergegeven gebieden.
Ten derde werken wij samen met de VRA aan een verbetering van de verkeersveiligheid op de Burgemeester Kasteleinweg en een verlichting van de druk die de huidige inrichting van de Burgemeester Kasteleinweg geeft op de omliggende woonbuurten.
Derhalve lijkt het ons raadzaam om ditmaal onze aandachtspunten in de reactie bij de VRA onder de aandacht te brengen.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

Vanuit de gemeente Aalsmeer is er geen aanleiding te vinden voor een zienswijze. De ontwerpbegroting 2026 – 2029 bevat geen verrassingen en is een vervolg op het eerder gevoerde beleid en de kadernota 2026.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

n.v.t.

Participatie

n.v.t.

Kantekeningen en risico's

Het is belangrijk om grote betrokkenheid bij de VRA te houden om zo ook onze 'lokale' mobiliteitsvraagstukken onder de aandacht te blijven brengen. Indien dit niet gebeurt dan kunnen de regionale en bovenregionale mobiliteitsvraagstukken een te groot deel van de aandacht trekken.

Financiën

Er zijn voor Aalsmeer geen financiële verplichtingen aan de ontwerpbegroting 2026 – 2029 verbonden.

Vervolgstappen

Uitvoering en procesplanning

De ingezonden zienswijzen van de deelnemende gemeenten en de reactienota worden geagendeerd voor de regioraad van 8 juli 2025. In deze raad wordt de begroting 2026 – 2029 ter vaststelling aangeboden.

Evaluatie

n.v.t.

Duurzaamheidsaspecten

n.v.t.

Bijlagen

- Aanbiedingsbrief kadernota 2026
- Aanbiedingsbrief gemeenten Ontwerpbegroting 2026 - 2029
- Kadernota 2026 Vervoerregio Amsterdam
- Bijlage 1. ontwerpbegroting Vervoerregio Amsterdam 2026-2029
- Raadsbesluit kadernota 2026 en Ontwerpbegroting 2026 - 2029 VRA
- Conceptreactie kadernota 2026 en Ontwerpbegroting 2026 - 2029 VRA

De secretaris,

drs. Sj. Vellenga

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

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

Gemeente Aalsmeer

Uw contact Joris Feis
Joris.feis@aalsmeer.nl

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

G. Slegers
Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:46:48 CEST
ID: 41b0c563-8260-4dc1-93d2-08a4fcecf6d2
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
22/05/2025 22:09:24 CEST
ID: 41b0c563-8260-4dc1-93d2-08a4fcecf6d2
Auth: Scribble

Datum 22 mei 2025
Uw brief van 20 maart 2025
Uw kenmerk 2025/19997/AtV

Betreft Kadernota 2026 en Ontwerpbegroting 2026 - 2029

Geachte heer Slegers,

In de raadsvergadering van 22 mei 2025 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer onderstaande documenten besproken:
1. Kadernota 2026 Vervoerregio Amsterdam
2. Ontwerpbegroting Vervoerregio Amsterdam 2026-2029

De gemeenteraad heeft besloten kennis te nemen van de kadernota en in te stemmen met de ontwerpbegroting en zal hierop geen zienswijzen indienen.

Graag willen wij wel van deze gelegenheid gebruik maken om enkele belangrijke prioriteiten van de gemeente Aalsmeer onder de aandacht te brengen.
Aalsmeer is een uniek gebied waar de verbetering van het openbaar vervoer (OV) een blijvend aandachtspunt moet zijn. Daarnaast is het essentieel dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd. In combinatie met onze bijdrage aan de woningbouwopgave, zoals bij Oosteindedriehoek en Westeinderhage, is het ook noodzakelijk dat er geïnvesteerd wordt in de verbreding en capaciteitsverhoging van het N-wegennet, goede fietsverbindingen, fijnmazig OV en een uitstekende OV-verbinding met Schiphol.
Wij hechten daarbij veel waarde aan de samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland. Momenteel onderzoeken wij onder andere gezamenlijk de mogelijkheden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Burgemeester Kasteleinweg en het verminderen van de verkeersdruk op omliggende woonbuurten die mede door de huidige weginrichting van de Burgemeester Kasteleinweg wordt veroorzaakt

Bijgevoegd treft u het raadsbesluit aan.

Vertrouwende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,
Namens de gemeenteraad van Aalsmeer,

de griffier,	de burgemeester,
H.R.E. Hofland	mr. G.E. Oude Kotte

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

Bijlagen 1

Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Termini 179
1025 XM Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

KvK: 34374879000
IBAN: NL46BNGH0285168274
BIC: BNGHNL2G

Datum	27 maart 2025	**Onderwerp**	Aanbiedingsbrief kadernota 2026
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2025/20055/EL		
Inlichtingen	bestuurszaken@vervoerregio.nl	**Bijlagen**	Kadernota 2026

Geachte leden van de gemeenteraad, geacht college, geachte griffie,

Conform de gemeenschappelijke regeling (artikel 53) zenden wij u tijdig de kadernota 2026 toe. Deze nota biedt inzicht in de algemene financiële en beleidsmatige kaders voor het komende jaar.

De kadernota 2026 is dinsdag 18 maart 2025 door de regioraad vastgesteld. Met het vaststellen van de Kadernota geeft de regioraad opdracht aan het dagelijks bestuur om binnen deze kaders de ontwerpbegroting 2026-2029 op te stellen. De ontwerpbegroting 2026 – 2029 is u vorige week reeds aangeboden om een zienswijze op in te dienen.

Zoals bekend is het proces van het opstellen en vaststellen van de kadernota en (ontwerp)begroting dit jaar vervroegd. De kadernota en jaarstukken worden u daarom dit jaar, anders dan vorig jaar, apart aangeboden. De concept jaarstukken volgen uiterlijk 30 april.

Hoogachtend,

G. Slegers
Lid Dagelijks Bestuur

Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening. Zie akte van ondertekening.

Akte van ondertekening

Dit bewijsdocument bevat de gegevens van het ondertekenverzoek alsmede een audit log van het ondertekentraject welke de ondertekenaars van het document hebben doorlopen.

Algemene informatie

Document naam	Aanbiedingsbrief kadernota 2026	**Ondertekentermijn**	30 dagen
Document ID	5f52770d-3713-4618-af3b-f214880fa8be	**Aanbieder**	De Vervoerregio Amsterdam
Aanmaakdatum	donderdag 27 maart 2025 08:34 CET		

Ondertekenaar 1

Naam	Gerard Slegers		
Verzoek verzonden	donderdag 27 maart 2025 08:34 CET	**E-mail adres**	g.slegers@zaanstad.nl
Document geopend	donderdag 27 maart 2025 08:45 CET		
TAN verstuurd	donderdag 27 maart 2025 08:46 CET	**Mobiel nummer vingerafdruk SHA-256**	
		`ddac89178f1c94a97386ca5a086eefd1eb5e8b3917576d1cde2dc3fee9945aaa`	
TAN verificatie	donderdag 27 maart 2025 08:46 CET		

Document ondertekend	donderdag 27 maart 2025 08:46 CET

Vervoerregio Amsterdam

KADERNOTA 2026

VOORWOORD

We zijn twee jaar onderweg met ons bestuursakkoord, waarmee we een stap vooruitzetten naar een duurzaam bereikbare regio. Twee jaar waarin we reizigers voorzichtig zagen terugkeren in ons openbaar vervoer, de tramverbinding met Uithoorn is gaan rijden en we honderden ov-haltes beter toegankelijk hebben gemaakt. Helaas zagen we intussen bij veel projecten de uitvoeringskosten oplopen en kampen gemeenten en vervoerders nog altijd met een tekort aan personeel. Ook is er nog geen vermindering in het aantal verkeersslachtoffers. We hebben dus ook de komende twee jaar nog meer dan genoeg te doen.

Zo werken we verder aan de belangrijke schaalsprongprojecten om onze regio ook op de lange termijn bereikbaar te houden. Voor ZuidasDok en de nieuwe metrolijnen blijven we met al onze partners in gesprek over de lastige financieringsopgave en werken we de ontwerpopgaven intussen steeds verder uit. Goed nieuws is er voor de Oostbrug over het IJ, waarvoor de Vervoerregio vorig jaar een reserveringsbesluit nam. We zijn trots op dit historische besluit waarmee de brug kan worden aangelegd.

In 2024 hebben we met GVB hard gewerkt aan ambities voor het ov in Amsterdam de komende jaren. We gaan ervan uit in 2025 tot een succesvolle afronding van de inbesteding van de concessie Amsterdam te komen. Ook starten we in 2026 in een belangrijke nieuwe rol als regisseur voor regionale deelmobiliteit. In deze kadernota stellen we voor om daar de middelen voor vrij te maken.

We schreven het u al eerder: voor alles dat we doen rekenen we op samenwerking en steun, bijvoorbeeld van de rijksoverheid. Vanuit Den Haag kregen we vorig jaar onverwacht goed nieuws, gevolgd door een heel ander geluid. Eerst was er het besluit over de bijdrage vanuit motie-Bikker. Dat geld biedt ons structurele steun om de verschraling van ons ov tegen te gaan. Die steun is hard nodig. In onze vorige begroting las u hoe we die extra middelen gaan inzetten.

Het nieuwe Kabinet wil vanaf 2026 om administratieve redenen de jaarlijkse Brede Doel Uitkering met 10% korten. Nu heeft het Kabinet ook besloten om af te zien van een overheveling naar gemeente- of provinciefonds. Hiermee vervalt feitelijk de grondslag voor de bezuiniging naar beide vervoerregio's. Het is mogelijk dat de bezuiniging wel het ministerie treft, maar niet de vervoerregio's. Als onverhoopt de bezuiniging toch doorgaat zal een groot deel van de extra inkomsten in één keer weer tenietgedaan worden. Het stelt ons voor de lastige opgave om een vuist te maken tegen de verschraling zonder dat ons budget structureel toeneemt. En dat terwijl duidelijk is dat om onze doelen te behalen, onze uitgaven op de lange termijn structureel omhooggaan. We zijn nog in gesprek over de BDU en op het moment van schrijven van deze kadernota, is het onzeker of de bezuinigingper 2026 doorgaat. Het werpt wel zijn schaduw vooruit en we doen bij deze kadernota een voorstel om dit eenmalig op te vangen.

We blijven ons onverminderd inzetten voor een bereikbare regio en bereiden ons voor om in de volgende kadernota (2027) lastige keuzes te maken, als dat onverhoopt nodig is. Dat doen we samen met u.

Gerard Slegers

Portefeuillehouder Financiën

Dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	**2**
INHOUDSOPGAVE	**3**
Inleiding	**4**
deel A: Ons beleid bepaalt onze inzet	**5**
Deel B: Belangrijkste opgaven 2026	**7**
Deel C: Ontwikkelingen na 2026	**10**
Deel D: Financiële uitgangspunten en ontwikkelingen	**11**
Deel E: Begrotingsproces 2026	**15**

INLEIDING

In deze kadernota geeft het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam alle uitgangspunten, voornemens en kaders waarbinnen de begroting 2026 wordt opgesteld. We leggen daarin nieuwe richtingen en keuzes voor het eerst aan u voor. Zo werken we toe naar de volgende begroting. U leest hoe we onze doelen uit het Beleidskader *Verbinden in Verscheidenheid* in acties omzetten. Dat is van invloed op de financiële keuzes die de Vervoerregio maakt. Keuzes over toekomstige investeringen in het mobiliteitssysteem, goed onderhoud en het gezond, betaalbaar en toegankelijk houden van ons openbaar vervoer.

Ook zetten we in deze kadernota 2026 een volgende stap in de betere koppeling tussen de begroting en de ambities van ons Beleidskader Mobiliteit. De hoofddoelen van het beleidskader zijn vertaald in onderliggende strategische doelen. Deze meetbare strategische doelen gaan we gebruiken om toekomstige financiële keuzes te koppelen aan de stand van zaken bij het behalen van onze beleidsambitie.

Ten slotte hebben we dit jaar de planning van onze kadernota en begroting vervroegd. Zo leest u deze kadernota al eerder dan u van ons gewend was en krijgt u al in het voorjaar de gelegenheid om uw zienswijzen op onze voorgenomen begroting 2026 op te stellen. Hiermee komen we tegemoet aan een vaak geuite wens van gemeenten om meer tijd vrij te maken voor deze zienswijzen. Met deze planning stelt de regioraad nog vóór het zomerreces de nieuwe begroting vast.

In deze kadernota gaan we achtereenvolgens in op:

- De inzichten vanuit de monitoring van ons beleid
- De belangrijkste opgaven voor 2026
- De belangrijkste opgaven voor de jaren daarna
- De financiële uitgangspunten en ontwikkelingen voor de begroting 2026 en verder
- Het begrotingsproces 2026

DEEL A: ONS BELEID BEPAALT ONZE INZET

Een goed ingericht mobiliteitssysteem draagt bij aan een krachtige en aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Mobiliteit is een middel om brede welvaart te vergroten, zowel voor reizigers als voor niet-reizigers. Die gedachte is de basis van ons beleidskader 'Verbinden in Verscheidenheid'. De doelen die daarin staan, geven richting aan al onze activiteiten, uitgaven en de keuzes die we daarbij moeten maken. Ons beleid bepaalt dus onze inzet. In deze kadernota leest u welke richting we op willen gaan, en waarom.

Deze doelgerichte aanpak vereist dat we scherper in beeld brengen wat onze activiteiten opleveren. Want op basis van die inzichten kunnen we bijsturen. Waar presteren we goed, waar blijven we achter bij onze doelen en waar moet geld bij? En ten koste waarvan? Door helder te hebben waar de grootste uitdagingen liggen, kunnen we beter onze keuzes maken. Of het nu gaat om de grootste investeringen of om kleine wijzigingen in het ov-netwerk. En of het nu gaat over méér of mínder geld. De jaarlijkse kadernota speelt daar een belangrijke rol in. In de brief over de uitwerking van de motie Moeskops hebben we deze aanpak eerder al aangekondigd.

Vijf samenhangende hoofddoelen
De vijf hoofddoelen van het Beleidskader Mobiliteit zijn eind 2024 door ons concreter gemaakt: door nadere beleidsuitwerkingen met meetbare indicatoren hebben we een beter beeld hoe we ervoor staan en waar we naartoe willen werken.

- **Bereikbaarheid:** We bieden iedereen mogelijkheden om binnen redelijke tijd, tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier de plaatsen te bereiken waar men wil zijn. De belangrijkste voorzieningen in de regio zijn bereikbaar, de geboden vervoersopties zijn aantrekkelijk en het aanbod past bij de STOMP-ladder.
- **Inclusiviteit:** We willen dat iedereen genoeg kansen heeft om voorzieningen, sociale contacten, opleiding of werkplek te bereiken. Het mobiliteitssysteem is fysiek toegankelijk, biedt begrijpelijke reisinformatie, is betaalbaar, sociaal veilig en gastvrij.
- **Duurzaamheid:** We werken aan een ecologisch neutrale impact van het mobiliteitssysteem, door het verminderen van uitstoot van schadelijke gassen, verminderd grondstoffenverbruik en het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit. Ook in een veranderend klimaat kunnen we blijven reizen.
- **Verkeersveiligheid**: De Vervoerregio Amsterdam wil in 2050 zo dicht mogelijk bij het doel van nul verkeersdoden en ernstig gewonden komen. Door meer op risico's te sturen, moet vanaf 2030 een trendbreuk zichtbaar zijn en de stijging van ongevallen omgezet zijn in een daling.
- **Gezondheid:** Met de juiste mobiliteitsoplossingen en -keuzes dragen we positief bij aan de fysieke en mentale gezondheid van onze reizigers en inwoners. Het aandeel verplaatsingen te voet en per fiets neemt toe, wegen en fietspaden voldoen aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit en de omgeving ondervindt zo min mogelijk last van mobiliteit.

Om deze doelen te bereiken, werken we volgens **vier principes:**

- De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen.
- STOMP is de basis.
- Ieder gebied vraagt om een andere oplossing.
- Mobiliteit en ruimte versterken elkaar.

Monitoringsinzichten
De monitoring van het beleidskader en haar doelen komt op gang. Hoewel de monitor in 2025 verder uitgewerkt wordt, zijn op basis van de nu voorhanden zijnde cijfers en prognoses eerste inzichten te delen die richting geven aan de uitgaven in de aankomende jaren.

De bereikbaarheid van en in de regio is over het algemeen goed, zeker in vergelijking met andere delen van het land. Wel zijn er uitdagingen zichtbaar. Hoewel het aantal OV-reizigers jaar op jaar blijft toenemen, zijn we nog altijd niet terug op het niveau van 2019. Het meest recente Mobiliteitsbeeld van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) verwacht voor bus, tram en metro pas in 2028 terug te zijn op dit niveau. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van het OV-aanbod. Daarnaast is er al enkele jaren een lagere reizigerswaardering voor het OV en scoort de waardering van de betaalbaarheid zelfs onvoldoende (5,4).

Het aandeel volledig toegankelijke OV-haltes is in 2024 gestegen naar 38% van het totale aantal. Dit is een stijging van 4% ten opzichte van het jaar daarvoor. Ook in de aankomende jaren zal dit aandeel verder toenemen.

De elektrificatie van bussen zet door. Vanaf 2024 zijn bijna alle bussen in de vervoerregio elektrisch, waardoor het OV steeds minder schadelijke stoffen uitstoot. Het bredere mobiliteitssysteem laat echter een hogere uitstoot zien dan in de jaren ervoor, met name door een toename van het aantal auto's en logistieke bewegingen. Deelmobiliteit laat met name in de stad een hele voorzichtige groei zien, maar blijft daarbuiten steken. Op het totale aantal verplaatsingen is het geschatte aandeel deelmobiliteit verwaarloosbaar klein.

De verkeersveiligheid in de vervoerregio laat nog geen dalingen zien in het aantal te betreuren verkeersdoden en gewonden. Het aantal verkeersdoden lag met 39 in 2023 hoger dan in 2022, maar nog wel lager dan in 2021 (47). De cijfers voor 2024 zijn nog niet bekend. Voor het aantal zwaargewonde verkeerslachtoffers is de prognose zorgwekkend; voor de aankomende jaren wordt een voortdurende stijging verwacht ten opzichte van de 520 slachtoffers in peiljaar 2021.

Wandelen en fietsen zitten nog niet in de lift. Het aandeel fietsverplaatsingen in de regio is constant, zowel op aantal verplaatsingen als aantal kilometers. Verder is zichtbaar dat verplaatsingen te voet afnemen in aandeel en afstand. Ook is er een grote inhaalslag te maken op de luchtkwaliteit in onze regio, waar momenteel nul procent van het wegoppervlak voldoet aan de norm die is gesteld door het WHO voor fijnstof en stikstof.

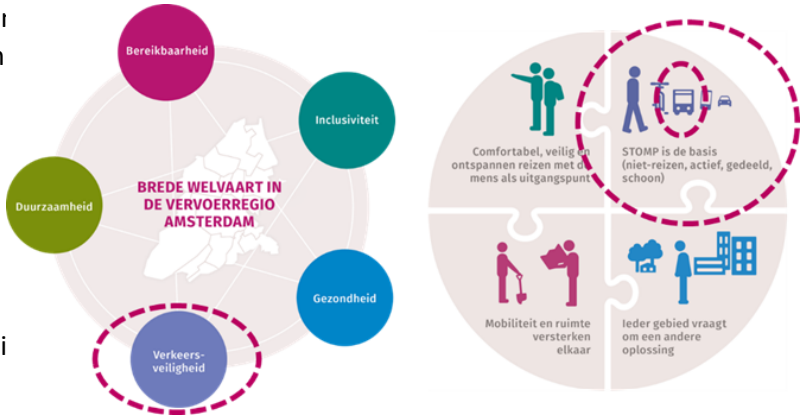
Deel B: Belangrijkste opgaven 2026

In de kadernota 2025 zijn voor drie onderwerpen intensiveringen benoemd. Deze hebben geleid tot ingezette maatregelen, die langer doorlopen dan slechts een jaar en daarom nog niet altijd zichtbaar in de monitoring. Een voorbeeld is het maatregelenpakket Bikker, waar we in drie jaar tijd (2024 tot en met 2026) breed investeren in het ov-systeem om verschraling tegen te gaan. Ook toegankelijkheid is hierin een belangrijk onderdeel. Daarnaast draagt het meeste geld uit de motie Bikker structureel bij aan de betaalbaarheid van het ov voor de reiziger.

Tegelijkertijd zien we dat we méér kunnen en moeten doen op deze drie onderwerpen. Zo zien we nog geen gewenste verplaatsing “naar links” op de STOMP ladder, die wel belangrijk onderdeel is van een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan brede welvaart. Dat komt onder andere terug als negatieve impact op luchtkwaliteit, te lage waardering van het ov, en het nog niet stijgen van actieve mobiliteit. Op verkeersveiligheid is de gewenste trendbreuk nog niet zichtbaar.

Hoewel ten opzichte van 2025 de accenten anders zijn, zien we ook in 2026 de volgende onderwerpen als essentieel.

1. Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP
2. Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen/doelgroepen
3. Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken.



1. Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP: ov moet blijven opschalen en is essentieel

Openbaar vervoer vormt hét (ruimte)efficiënte en duurzame vervoermiddel op de (middel)lange afstand. Hier hebben we als Vervoerregio een hoofdrol, als opdrachtgever van het ov. We werken hard om het ov-aanbod zo goed mogelijk in stand te houden en negatieve ontwikkelingen – zoals achterblijvende reizigersopbrengsten en personeelstekorten – tegen te gaan. In 2024 presenteerden we een aanpak tegen de verschraling in het ov en daarvoor benutten we het extra geld van de Motie Bikker. Met dit geld konden we ook structureel een zeer grote tariefverhoging voorkomen per 2024. Deze was dit jaar namelijk extra hoog geweest als gevolg van de inflatiepiek (meer dan 10%). Door onze vervoerders structureel te compenseren voor deze piek, voorkomen we een schok in de betaalbaarheid van het ov.

Het afgeschaalde ov aanbod en de daarbij soms ook hoge rituitval helpt niet in de waardering van ons ov systeem. Personeelstekort is nog altijd de grote beperkende factor. Daarom helpt de Vervoerregio onze vervoerders hierbij. Zo zijn er pilots met het inzetten van Engels sprekende chauffeurs, is er geld beschikbaar voor extra initiatieven van vervoerders die het tekort moeten verminderen (maatregelenpakket Bikker) en zijn afspraken over het huidige vervoeraanbod mede gebaseerd op de beschikbaarheid van personeel. De focus ligt hierbij op het betrouwbaar uitvoeren van de dienstregeling,

zelfs als dat langzamer opschalen dan gehoopt met zich meebrengt. Tegelijkertijd is opschalen wel het doel én vooruitzicht. Dit is ook zo afgesproken met onze vervoerders.

Intussen bereiden we het vergroten van het ov-aanbod voor. Overal in de regio lopen studies naar het ov van de toekomst, zoals de verbinding van Amsterdam naar Schiphol en Haarlemmermeer, het sluiten van de Amsterdamse metroring en BRT/Metrobus op de ZaanIJ-corridor. Hiermee maken we grote ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Tegelijkertijd zien we ook dat deze ambities tot stijgende uitgaven zullen leiden.

2. Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen/doelgroepen: naar links op de stomp ladder

We willen mensen meer mogelijkheden geven om te reizen met gezonde en duurzame manieren van vervoer die bovendien relatief weinig ruimte innemen. Dat vereist extra investeringen in onder meer openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsroutes. We zien dat die investeringen vooral nodig zijn op plekken waar in korte tijd veel nieuwe woningen bij worden gebouwd. Juist op die plekken zijn we onze betrokkenheid gaan vergroten en werken we samen met gemeenten en ontwikkelaars aan het op tijd bieden van keuzeopties. In mobiliteitsplannen en -programma's voor grote woningbouw- en transformatiegebieden staan de afspraken over welke maatregelen en investeringen als eerste nodig zijn en wie welk deel betaalt. Hier doet ook het rijk aan mee. In 2025 werken we opnieuw toe naar afspraken over rijksgeld voor de ontsluitingen in deze gebieden.

In 2024 zagen we al op veel plekken hinder op onze volle verkeersnetwerken en we verwachten dat die hinder in 2025 verder toeneemt. Veel infrastructuur – op de weg en op het spoor – is aan vervanging toe. Ondertussen zijn grote projecten zoals Zuidasdok en de A9 in Amstelveen in uitvoering en met evenementen zoals SAIL, Amsterdam 750 jaar en de formule 1 in Zandvoort verwachten we extra veel bezoekers. Dat de hinder daarmee toeneemt, is opnieuw iets dat we moeten accepteren. Maar het is ook een reden om in actie te komen: overheden in de Amsterdamse regio werken samen aan een aanpak die reizigers informeren over hinderperiodes en de alternatieven waaruit ze kunnen kiezen. We proberen mensen te helpen andere reiskeuzes te maken en hun mobiliteit beter te spreiden over de week en over de dag. Tijdens de werkzaamheden, maar liefst structureel. Hier is extra inzet in geld en personeel voor nodig. Zo benutten we de bestaande infrastructuur beter.

Met de uitwerking van *publieke mobiliteit* versterken we het ov en maken we een meer intense beweging naar links op de STOMP-ladder: naar meer duurzame, ruimte-efficiënte mobiliteit en meer mobiliteitsmogelijkheden voor iedereen in onze regio. Met een samenhangend aanbod van bus, tram, metro en trein, flexvervoer en deelmobiliteit kunnen we de reiziger meer keuze bieden en daarmee optimaal bedienen.

In december 2024 presenteerden we u onze regionale aanpak voor deelmobiliteit, die we in 2025 verder gaan uitwerken. In 2026 verwachten we tot implementatie over te gaan, met daarbij ook een nieuw, eigen programma op de begroting.

En op gebied van ons OV is er hier ook werk te doen. Binnen de concessies zijn er behalve het snel opschalen op drukke lijnen om groeiende reizigersaantallen aan te kunnen, ook veel wensen voor herstellen van vervallen en introduceren van nieuw aanbod. We werken aan beiden, maar zijn vanuit

schaarste (van personeel) toch regelmatig gedwongen om te kiezen. Dit doen we steeds meer aan de hand van integrale afwegingen van onze doelen.

3. Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken

Verkeersveiligheid is voor ons een topprioriteit. We willen in 2050 geen verkeersdoden en ernstige slachtoffers meer en vanaf 2030 moet de trend duidelijk dalen. In de vorige kadernota las u al dat we extra geld uittrekken voor onder meer de veilige inrichting van fietspaden en 50km wegen. Het rijk doet daar dit jaar ook een bijdrage in met de regeling voor kleine maatregelen. Zo groeit het totale budget waar gemeenten hun weginrichting mee kunnen aanpassen, en dat maakt extra investeringen mogelijk. We gaan gemeenten de komende jaren ook helpen met een aanpak waarbij we voor 50km wegen waar ov rijdt tot een goede, afgewogen inrichting komen. Onze regionale inzet voor verkeersveilig gedrag krijgt het komend jaar een impuls met een nieuwe aanbesteding van onze contracten voor educatie en campagnes.

Deel C: Ontwikkelingen na 2026

Kijkende naar de laatste meerjarenraming zien we dat kosten op veel onderwerpen zijn toegenomen. Zo heeft het veranderde ov gebruik (bijvoorbeeld doordat forenzen niet meer dagelijks naar kantoor gaan), sinds Corona de reizigersopbrengsten doen dalen, en hebben we (ondanks veel afschalen) wel het netwerk zoveel mogelijk in stand gehouden. Dat heeft veel gevolgen voor de kosten vanuit de Vervoerregio. Dit geldt ook voor het dempen van de tariefverhoging in 2024, wat tot een jaarlijkse kostenpost van ongeveer €48 miljoen leidt. Daar komt bij dat we ook verbetering willen op tal van doelen en die moet nog verder worden ingezet. Ook komen er veel ruimtelijke ontwikkelingen op ons af, met meer reizenden in onze regio. Onze inzet op een permanente bijdrage aan brede welvaart zorgt voor een bredere en soms andere kijk dan vroeger.

Voorziene toename van kosten voor ov en het uitvoeringsprogramma Mobiliteit
Er is meer ov nodig om de belangrijke rol van ov binnen STOMP blijvend te vervullen op zowel het huidige netwerk als de noodzakelijke uitbreidingen ervan. In de eerstvolgende jaren is dit onderdeel van de ov-concessies en is er budget voor herstel. In de jaren daarna is méér nodig dan dat, zoals ruimtelijke ontwikkelingen en verwachte groei van mobiliteitsbehoefte in algemene zin laten zien. Dat brengt ook meer railinfrastructuur om te onderhouden, meer rollend materieel en meer financieringsvraag dan nu in de meerjarenraming zit. Ook op grote projecten rondom bijvoorbeeld stations zien we veel voortgang die nog niet is begroot (initiatieven nu nog zonder financiële status tot een promotiebesluit) en daarom een stijging van uitgaven in de komende 10 jaar.

Mogelijke BDU-korting leidt tot keuzes op basis van onze beleidsdoelen
Mogelijk krijgt de Vervoerregio te maken met een korting van 10% op de BDU. Als deze korting doorgaat, zal dit impact hebben op hoe snel en óf we al onze doelen kunnen behalen op de lange termijn. We bouwen zoals in deel A beschreven met de monitoring van het beleidskader aan de mogelijkheid om goed te zien wat het effect van ons bestede geld is. Op die manier kunnen we, als de bezuiniging werkelijkheid wordt, in de volgende kadernota zoeken naar vermindering van uitgaven (en mogelijk ambities) die een zo klein mogelijke impact geeft in het behalen van onze strategische doelen.

Deel D: Financiële uitgangspunten en ontwikkelingen

De middelen die volgen uit de **motie Bikker** helpen ons om onze doelen waar te maken. Het geld is namelijk bedoeld om structureel te helpen verschaling in het ov te voorkomen. En dat is hard nodig, omdat kosten zijn toegenomen, groei op ons afkomt en onze uitgaven daardoor gaan stijgen. Dit zorgt voor een positief perspectief. Omdat in de afgelopen jaren door diverse factoren zoals personeels en materieel tekort geplande uitgaven niet zijn doorgegaan of zijn doorgeschoven, is er op dit moment sprake van een positief BDU-saldo.

Tegelijkertijd kan dat niet los gezien worden van andere bijdragen vanuit het Rijk. Zo zijn de eerder afgesproken bijdragen voor de verbindingen Amsterdam Zuid – Haarlemmermeer en Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centrum écht nodig. We gaan ervan uit dat dit hersteld wordt.

De **hoogte van de BDU** zelf kan evenmin ter discussie staan. Helaas is dit wel het geval en daarmee komt het behalen van onze doelen (en die van het Rijk) verder van ons af te staan. Op het moment van schrijven van deze kadernota is er nog geen duidelijkheid over de BDU-korting van 10%, die mogelijk per 2026 in gaat. Omdat de overheveling naar gemeente- of provinciefonds van de baan is, is er geen grondslag meer voor deze bezuiniging. Daarom is dit niet in deze kadernota verwerkt en dus ook geen uitgangspunt van de begroting 2026. Mocht de bezuiniging doorgaan, gaan we zoals we in deel C beschreven aan de slag om opties te selecteren die de impact zo beperkt mogelijk maken.

Als de **korting op de BDU** doorgaat, zullen we deze bezuinigingen in 2026 opvangen door eenmalig gebruik te maken van de risicobuffer binnen het BDU-saldo. Daarmee nemen we onzekerheid voor de korte termijn weg en creëren we financiële stabiliteit. Er ontstaat zo meer tijd om gedegen keuzes vanaf 2027 zorgvuldig te bespreken met de regioraad en belangenorganisaties.

Daarnaast is de vermindering op de vergoeding van de **OV-studentenkaar**t helaas een feit. Dit vangt de Vervoerregio in 2026 net als in 2025 op met de post onvoorzien in het maatregelenpakket Bikker. In de Kadernota 2027 is dit onderdeel van de dan te maken keuzes binnen het geheel van BDU-middelen. Doel is (conform de uitgangspunten van het maatregelenpakket Bikker) het ov dan niet alsnog te laten verschralen.

Financiële uitgangspunten 2026 en volgende jaren

Voor het jaar 2026 wordt als startpunt uitgegaan van de jaarschijf 2026 zoals opgenomen in de vastgestelde begroting 2025 en daarbij het meerjarig financiële kader. De financiële uitgangspunten voor de begroting 2026 zijn:

1. De aanpassingen door het verwerken van de effecten van de jaarcijfers 2024;
2. De verwachte bijstellingen uit de 1e begrotingswijziging 2025 (1e Bestuursrapportage 2025);
3. Prijsontwikkeling/Indexeringen: Bij het opstellen van de begroting 2026 is de definitieve indexering van de BDU voor 2026 niet bekend. Daarom wordt uitgegaan van prijspeil 2025 opgehoogd met een voorlopig indexcijfer.
   Deze wordt berekend door het gewogen gemiddelde te nemen van: Loonvoet sector overheid (50%), Prijs materiele overheidsconsumptie (imoc) (25%) en Prijs bruto overheidsinvesteringen (iboi) (25%). Deze 3 cijfers worden gepubliceerd in de Macro Economische Verkenning van het CPB (17 september 2024).

Daarnaast wordt bij het opstellen van de begroting 2026 rekening gehouden worden met het verschil tussen de begrote index 2024 (4%) en de werkelijke index over 2024 (4,456%), dit is 0,456%. Het berekende indexpercentage wordt gebruikt voor de subprogramma's: Investeringsgenda mobiliteit, Amri en Concessies.

4. Er wordt vooralsnog uitgegaan van gelijkblijvende BDU met een structurele toename vanwege motie Bikker.
5. Een onverhoopte bezuiniging op de BDU wordt in 2026 opgevangen door de inzet van de risicobuffer, een onderdeel van het BDU-saldo, en structureel ingevuld vanaf de Kadernota 2027 door de in 2025 in kaart te brengen bezuinigingsmogelijkheden.
6. We nemen een nieuw sub-programma deelmobiliteit op in de begroting
7. In de meerjarenraming nemen we de in de toekomst stijgende uitgaven in lijn met de strategische doelen uit het beleidskader mee

Overige uitgangspunten

1. De begroting is structureel sluitend. Dat wil zeggen dat in 2029 de structurele lasten volledig gedekt zijn door de structurele baten. In de jaren daartussen is het toegestaan dat de structurele lasten deels gedekt zijn door incidentele baten (bv. door de inzet van het saldo BDU);
2. De Vervoerregio neemt, net als in voorgaande jaren, geen centrale post onvoorzien op in de begroting, dit omdat dit niet toegelaten is vanuit de BDU-gelden;
3. Van de 14 Gemeenten wordt geen bijdrage gevraagd, daarom zijn er geen financiële consequenties waar zij in hun begroting rekening mee moeten houden;
4. Vrije ruimte: Het saldo BDU geeft de beschikbare vrije ruimte weer. Eventuele programmering van deze vrije ruimte dient besloten te worden door de regioraad;
5. Vervoerregio heeft leningen verstrekt voor het investeren in Zero Emissie (ZE) bussen. De middelen hiervoor zijn aangetrokken bij de Bank Nederlandse Gemeente (BNG). Verder heeft de Vervoerregio garanties afgegeven aan GVB voor leningen ten behoeve van aanschaf van activa;
6. De volgende paragrafen maken integraal deel uit van de begroting 2026: Verbonden partijen, weerstandsvermogen en risicobeheersing, financiering, bedrijfsvoering en onderhoud kapitaalgoederen;
7. De Vervoerregio Amsterdam kent een programma, welke onderverdeeld is sub-programma's;
8. In de nota risicobeheersing en weerstandsvermogen staat beschreven hoe de vervoerregio omgaat met deze onderwerpen.

Belangrijkste financiële ontwikkelingen na de vastgestelde begroting 2025 & de daarop volgende bestuursrapportages

Voorziene stijging van uitgaven ov (draagt bij aan intensiveringen van prioriteiten 1 en 2)

Zoals in deel C beschreven is er voor de komende jaren door de huidige contractafspraken voldoende perspectief op groei van ons ov, en hebben we diverse tijdelijke fondsen beschikbaar. Dit blijft niet het geval gezien onze ambities en de grote ruimtelijke opgaven die meer van ons vragen dan nu. We begroten daarom vanaf 2027 ieder jaar 3 miljoen extra (oplopend, dus 2028 6 miljoen en zo verder, over de komende 10 jaar 138 miljoen extra) voor alle concessiegebieden samen. Een toedeling van het geld over de specifieke programma's vindt later plaats.

De vervoerders worden gecompenseerd voor het verlagen van de studenten ov-vergoeding per 2025. Dit voorkomt afschalen van het ov-aanbod en/of extra tariefverhogingen. Dit kost ons 10 miljoen per jaar. Voor 2026 wordt dit net als 2025 betaald uit het thema onvoorzien uit het maatregelpakket Bikker. Vanaf 2027 zijn de Bikker middelen onderdeel van de reguliere BDU en wordt de compensatie hieruit betaald.

In het Bikkerpakket zitten meer maatregelen die mogelijk een structureel effect hebben. Een voorbeeld hiervan is de stelpost die is opgenomen voor een tariefmaatregel per 2026, aanvullend op het nieuwe tariefsysteem. Hoewel er nog geen besluit genomen is over de maatregel, gaan we er vooralsnog van uit dat deze structureel wordt, en dus ook blijft staan in de meerjarenraming in voor 10 miljoen per jaar vanaf 2027.

Voorziene stijging van Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (draagt bij aan intensiveringen van prioriteiten 1, 2 en 3)

De Vervoerregio werkt samen met gemeenten, provincies, het rijk en partijen als ProRail, NS en Schiphol aan de voorbereiding van nieuwe mobiliteitsproiecten (zie deel C). Dit zijn verkenningen en studies die nu nog geen financiële status hebben in ons uitvoeringsprogramma, maar waarvan we die wel in de komende tijd voorzien. Wij vinden ze belangrijk, onze partners ook. En ook zij nemen zich voor om hier bijdragen voor vrij te maken, of hebben dat al gedaan. Denk hierbij aan ontwikkelingen van grote ov-knooppunten en nieuwe HOV-verbindingen. Daarom nemen we voor de komende 10 jaar in totaal 150 miljoen extra op in de meerjarenraming.

Deelmobiliteit (draagt bij aan intensivering van prioriteit 2)

Op 17 december 2024 heeft de Regioraad kennisgenomen van dat we in 2025 samen met de gemeenten een regionale aanpak voor deelmobiliteit gaan uitwerken. In 2026 verwachten we tot implementatie over te gaan. Voor 2026 gaan we hierbij uit van € 0,7 miljoen implementatiebudget, voor 2027 een eenmalig realisatiebudget van € 1 miljoen en vanaf 2027 jaarlijks een bedrag van €8 miljoen voor exploitatie, inclusief een mogelijk effect op onze ov-concessies. Deze bedragen zijn tevens richtinggevend voor de uitwerking in 2025.

(bedragen in miljoenen)	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
OV uitgaven		+3	+6	+9
Studenten OV		+10	+10	+10

Tariefmaatregelen		+10	+10	+10
UPM	+15	+15	+15	+15
Deelmobiliteit	+0,7	+1	+8	+8

In onderstaande tabel worden bovenstaande mogelijke ontwikkelingen per jaar weergegeven.

Deze Kadernota is het eerste P&C product van de nieuwe jaarcyclus. Bovenstaande ontwikkelingen geven een beeld van de toekomstige financiële behoefte van de Vervoerregio. We hebben echter meer ambities dan we momenteel aan financiële ruimte hebben. Dit heeft te maken met de groeiende economie, bevolking en woningbouw en de daarmee samenhangende groeiende mobiliteitsvraag. Aangezien de omvang van de BDU niet meegroeit met de mobiliteitsgroei is dit een knelpunt. Bij Begroting 2026-2029 zal, conform de uitgangspunten zoals beschreven in deel D, een structureel sluitend financieel beeld worden voorgelegd.

DEEL E: BEGROTINGSPROCES 2026

Met de kadernota worden de uitgangspunten, kaders en voornemens gepresenteerd waarbinnen de begroting van 2026 wordt opgesteld. We presenteren het financieel kader als de meerjarenbegroting zoals die na vaststelling van de 1e Begrotingswijziging 2025 geldt. Daarmee is in dat kader nog geen rekening gehouden met nieuwe voornemens of ontwikkelingen. De doelstellingen voor 2026 worden daarop aangepast en budgettair ingepast bij het opstellen van de Begroting 2026-2029.

In vergelijking met het begrotingsproces van vorig jaar is er een belangrijke wijziging doorgevoerd, namelijk het vervroegen van de begrotingsprocedure in het jaar. Deze aanpassing is gemaakt met het oog op een aantal voordelen:

1. Efficiënter proces

Het vervallen van de aparte ontwerpbegroting verkort de doorlooptijd. De begroting wordt rechtstreeks in de regioraad geagendeerd voor vaststelling in juli, wat leidt tot een aanzienlijk gestroomlijnde procedure.

2. Wettelijke verplichting

Artikel 34, lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) vereist dat de begroting uiterlijk op 15 september aan de toezichthouder, de provincie, wordt voorgelegd. De nieuwe planning maakt het mogelijk om aan deze verplichting te voldoen.

3. Voorkomen van knelpunten in de zienswijzeprocedure

Voorheen liep de zienswijzeprocedure door tot september, een periode waarin gemeenteraden niet vergaderen. Dit bemoeilijkte het tijdig indienen van zienswijzen en verstoorde het proces voor zowel de Vervoerregio als de gemeenten. Met de nieuwe planning kunnen zienswijzen nu tijdig en zonder onderbrekingen worden behandeld.

4. Betere afstemming met gemeentelijke planning

Gemeenteraden krijgen voldoende tijd om zienswijzen te formuleren en in te dienen vóór de zomervakantieperiode. Dit voorkomt vertragingen en vergemakkelijkt een goede samenwerking tussen de Vervoerregio en de gemeenten.

5. Verbeterde kwaliteit van besluitvorming

Door het schrappen van de ontwerpbegroting en directe agendering van de begroting wordt het proces vereenvoudigd. Dit draagt bij aan een heldere, kwalitatief betere besluitvorming zonder dubbele stappen.

De vervroeging en inkorting van het proces leidt ertoe dat de Regioraad de begroting 2026 voor de zomer, namelijk op 8 juli, kan goedkeuren. Het aanvragen van uitstel aan gedeputeerde staten om de begroting na 15 september in te dienen is ook niet meer nodig.

Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Termini 179
1025 XM Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

KvK: 34374879000
IBAN: NL46BNGH0285168274
BIC: BNGHNL2G

Datum	20 maart 2025	**Onderwerp**	Aanbiedingsbrief ontwerpbegroting 2026 - 2029
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2025/19997/AtV		
Inlichtingen	bestuurszaken@vervoerregio.nl	**Bijlagen**	Ontwerpbegroting 2026-2029

Geachte leden van de gemeenteraad, geacht college, geachte griffie,

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft op 19 maart 2025 de ontwerpbegroting 2026 – 2029 goedgekeurd. De ontwerpbegroting 2026 – 2029 geeft een inhoudelijke uitwerking van onze activiteiten en programmering voor 2026, met een meerjarendoorkijk naar de begrotingen 2027 tot en met 2029.

Graag bieden wij u bij deze de ontwerpbegroting 2026 – 2029 aan en stellen we u, op grond van artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr), in staat een zienswijze naar voren te brengen. We stellen het op prijs een eventuele zienswijze uiterlijk 12 juni 2025 per mail (bestuurszaken@vervoerregio.nl) van u te ontvangen. Eerdere verzending is meer dan welkom, omdat dat ons nog meer tijd om te verwerken geeft. Mocht deze datum voor uw raad niet haalbaar zijn, dan vragen wij u vriendelijk ons dit te melden zodat wij in overleg tot een goede oplossing kunnen komen.

Deze timing is anders dan u gewend bent. Dit jaar is de zienswijzeprocedure vervroegd op basis van feedback van de gemeenten van vorig jaren, zodat de procedure vóór het zomerreces kan plaatsvinden en worden afgerond. Daarom ligt de ontwerpbegroting eerder voor dan gebruikelijk. De zienswijzeprocedure geldt alleen voor de ontwerpbegroting 2026; het uitvoeringsprogramma mobiliteit 2026 is daarom niet toegevoegd.

De Vervoerregio hecht veel waarde aan een goede afstemming met de gemeenten, dus zullen de gemeenten tijdig worden geïnformeerd over voorgestelde wijzigingen in de begroting – hetzij wijzigingen die in de definitief vast te stellen begroting 2026 – 2029 worden opgenomen, dan wel wijzigingen die na vaststelling van de formele begroting tot stand komen in een begrotingswijziging. In alle gevallen worden de reacties van de gemeenten bij de behandeling in de regioraad meegenomen in een reactienota. Wij sturen u deze reactienota uiterlijk 2 weken voor de behandeling in de regioraad toe. De ingezonden zienswijzen van de deelnemende gemeenten en de reactienota worden geagendeerd voor de regioraad van 8 juli 2025. In deze raad wordt de begroting 2026 – 2029 ter vaststelling aangeboden.

Mocht uw raad behoefte hebben aan extra toelichting over de (werking van de) begroting (zowel beleidsmatig als financieel) van de Vervoerregio, dan horen wij dat ook graag, zodat we daar iets voor kunnen organiseren.

Hoogachtend,

G. Slegers
Lid Dagelijks Bestuur

Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening. Zie akte van ondertekening.

Akte van ondertekening

Dit bewijsdocument bevat de gegevens van het ondertekenverzoek alsmede een audit log van het ondertekentraject welke de ondertekenaars van het document hebben doorlopen.

Algemene informatie

Document naam	Bijlage 1 - Aanbiedingsbrief gemeenten Ontwerpbegroting 2026 - 2029	**Ondertekentermijn**	30 dagen
Document ID	51f9f73f-e1c6-4607-85a3-6bc831d49d9b	**Aanbieder**	De Vervoerregio Amsterdam
Aanmaakdatum	woensdag 19 maart 2025 15:13 CET		

Ondertekenaar 1

Naam	Gerard Slegers		
Verzoek verzonden	woensdag 19 maart 2025 15:13 CET	**E-mail adres**	g.slegers@zaanstad.nl
Document geopend	woensdag 19 maart 2025 16:27 CET		
TAN verstuurd	woensdag 19 maart 2025 16:27 CET	**Mobiel nummer vingerafdruk SHA-256**	
		`ddac89178f1c94a97386ca5a086eefd1eb5e8b3917576d1cde2dc3fee9945aaa`	
TAN verificatie	woensdag 19 maart 2025 16:28 CET		
Document ondertekend	woensdag 19 maart 2025 16:28 CET		

Digitaal verzegeld door Zynyo B.V.
Datum: 19-03-2025 16:28 CET
Document ID:
51f9f73f-e1c6-4607-85a3-6bc831d49d9b

Vervoerregio Amsterdam

ONTWERPBEGROTING 2026-2029

INHOUD

Leeswijzer 4

Ons beleid bepaalt onze inzet 6

Verbinden in Verscheidenheid 7

Bestuurlijke speerpunten 2026 7

Op weg naar duidelijk meetbare doelen voor 2050 8

Samenvattend financieel beeld 14

Programmabegroting 18

Programma verkeer & vervoer 19

Investeringsagenda Mobiliteit 19

Amsteltram 22

Grote projecten schaalsprong ov 23

Concessies 25

Concessie Amsterdam 27

Concessies Streek 29

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI) 32

Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) 34

Apparaatskosten 36

Overhead 37

Algemene dekkingsmiddelen 40

Paragrafen 42

Paragraaf weerstandsvermogen en Risicobeheersing 43

Paragraaf Financiering 51

Paragraaf Bedrijfsvoering 55

Paragraaf Verbonden partijen 58

Openbaarheidsparagraaf (Wet open overheid) 60

Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen 61

BEGROTING IN CIJFERS **62**

Overzicht Baten en Lasten 2026-2029 **62**

Overzicht Incidentele baten en lasten **63**

Ontwikkeling BDU-saldo 2026-2029 en meerjarenperspectief 2026-2036 **64**

Overzicht baten en lasten per taakveld **68**

Uiteenzetting financiële positie **68**

BIJLAGEN **70**

Bijlage 1 Beleidsindicatoren **70**

Bijlage 2 EMU-saldo **70**

Afkortingenlijst **71**

LEESWIJZER

De begroting 2026-2029 bestaat uit drie hoofdonderdelen: het algemene deel, de programmabegroting en de financiële begroting. In het algemene deel gaan we in op de achtergronden en uitgangspunten die de basis zijn van de begroting. Het onderdeel programmabegroting bevat de beleidsmatige toelichting op de programma Verkeer & Vervoer. Ook bevat het onderdeel programmabegroting toelichtingen betreft Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. In dit onderdeel gaan we ook in op de nieuwe set van beleidsindicatoren waarop we willen gaan sturen. De programmabegroting is aangevuld met enkele (verplichte) paragrafen. In deze paragrafen geven we een algemeen inzicht in enkele thema's die belangrijk zijn voor de begroting. Dat zijn: financiering, weerstandsvermogen & risicobeheersing, onderhoud kapitaalgoederen, verbonden partijen, wet open overheid en bedrijfsvoering. De daarop volgende 'Begroting in cijfers' bevat op detailniveau de financiële gegevens, het vooruitzicht over meerdere jaren en de ontwikkelingen van onze belangrijkste inkomsten.

1

Voor de Vervoerregio Amsterdam doet elke reis ertoe. We willen iedereen de beste mogelijkheden bieden om op een gezonde en veilige manier te reizen in onze regio, met vervoersopties die passen bij onze regio. Dat kan met doordachte investeringen in mobiliteit en infrastructuur.

Eerder dit jaar beschreven we in onze Kadernota wat momenteel de belangrijkste ontwikkelingen zijn en welke keuzes we daarbij maken. Die keuzes zijn in deze begroting voor 2026-2029 verder uitgewerkt. U leest hierin met welke activiteiten, maatregelen en projecten we aan de slag gaan en welke budgetten daarvoor nodig zijn. We doen dat steeds meer vanuit heldere, meetbare doelen en kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) zodat het goed te volgen is wat de effecten van onze inspanningen zijn. Dit is werk –in uitvoering, maar u zult in deze begroting zien welke stappen we hiermee hebben gezet.

Een aantal thema's verdient onverminderd aandacht en daarom keren die in deze begroting terug. Zo is er extra budget voor het ontwikkelen van het openbaar vervoer, voor fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen en voor woningbouwontsluitingen in ons uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Ook vindt u in deze begroting voor het eerst reserveringen voor een regionaal systeem van deelmobiliteit dat nu wordt uitgewerkt.

Er is een structurele bijdrage i om de tariefstijgingen in het ov te dempen en om de verminderde bijdrage voor studenten-OV te compenseren. Voor deze belangrijke maatregelen zetten we de Bikker-gelden in, bedoeld om de verschraling van het ov tegen te gaan.

We stellen deze begroting op terwijl we nog veel onzekerheden zien. De kranten staan vol met berichten over dreigende tariefverhogingen en het uitblijven van nieuwe investeringen in het openbaar vervoer als gevolg van nieuwe bezuinigingen. Het kabinet kondigde ook een 10% korting op onze Brede Doel Uitkering (BDU) aan. Wanneer die korting definitief wordt doorgevoerd, hebben we een flink gat te dichten. Dat is slecht nieuws op een moment waarop we volop bezig zijn met het herstel van ons openbaar vervoer na coronatijd en het personeelstekort daarna. We willen het koste wat het kost voorkomen dat onze vervoerders door deze voorgenomen bezuinigingen in de problemen komen.

Uiterlijk op 1 juni presenteert het Rijk haar voorjaarsnota. Dan weten we met zekerheid of en hoe hard de voorgenomen bezuinigingen ons treffen. Dat is gelijk het moment om hierover met onze regioraad het gesprek te starten. Welke keuzes maken we bij deze kortingen? Hoe kunnen we een vuist maken tegen de verschraling zonder dat ons budget structureel toeneemt? En hoe ondersteunen we de behoefte aan mobiliteitsoplossingen in gebieden met een grote woningbouwopgave als investeringsbudgetten bij alle overheden slinken? Als de korting op de BDU definitief doorgaat zullen we op deze vragen samen een antwoord moeten vinden.

Zolang het besluit over de korting op de BDU nog niet door het kabinet genomen is, blijven we ons maximaal inspannen om deze bezuinigingen van de baan te krijgen. Daar hebben we u allemaal hard voor nodig.

Dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam



2

ONS BELEID BEPAALT ONZE INZET

We willen een bereikbare regio zijn voor de mensen die hier wonen, werken, leren en recreëren. Nu en in de toekomst. Dat vraagt om verantwoorde keuzes die voor de mens, onze omgeving en de planeet het beste zijn.
Meer dan ooit moeten we in deze drukste regio van het land zorgen voor schone en gezonde vervoersopties die passen bij de verschillende gebieden. Dat is nodig om ervoor te zorgen dat al onze inwoners en bezoekers hun bestemming kunnen bereiken.
Daarom werken we samen met onze partners aan een duurzaam bereikbare regio waarin onze reizigers veilig, betaalbaar, soepel en prettig kunnen reizen van deur tot deur.
Om dat te bereiken, werken we aan vijf thema's, volgens vier samenhangende principes. Deze zijn vastgelegd in het Beleidskader Mobiliteit. Dit is de inhoudelijke leidraad voor ons handelen.

VERBINDEN IN VERSCHEIDENHEID

Het Beleidskader Mobiliteit ‘Verbinden in Verscheidenheid’ is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het geeft onze doelen weer en geeft richting aan al onze activiteiten en uitgaven. Het vormt daarom ook de basis voor de keuzes die gemaakt worden in deze begroting.

Een goed ingericht mobiliteitssysteem draagt bij aan een krachtige en aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Mobiliteit is een middel om brede welvaart te vergroten, zowel voor reizigers als voor niet-reizigers.

Vijf samenhangende thema’s en vier uitgangspunten staan daarbij centraal:



BESTUURLIJKE SPEERPUNTEN 2026

In de kadernota’s 2025 en 2026 zijn voor drie onderwerpen intensiveringen benoemd. Hoewel ten opzichte van 2025 de accenten deels anders zijn, blijven deze onderwerpen in 2026 essentieel:

- Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP;
- Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen/doelgroepen;
- Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken.

Deze speerpunten hebben in 2025 al geleid tot extra maatregelen. Tegelijkertijd zien we dat er méér nodig is op deze drie onderwerpen. Zo zien we in data over verplaatsingsgedrag nog te weinig de gewenste verschuiving van auto naar ov of de meer actieve modaliteiten fietsen en lopen op de STOMP ladder. Dat heeft onder andere impact op luchtkwaliteit en een afvlakkende waardering van het ov waar we een verbetering willen zien. In de verkeersveiligheid is de gewenste trendbreuk in verkeersslachtoffers nog niet zichtbaar.

OP WEG NAAR DUIDELIJK MEETBARE DOELEN VOOR 2050

Om duidelijk te maken hoe we werken aan de vijf thema's Bereikbaarheid, Duurzaamheid, Verkeersveiligheid, Gezondheid en Inclusiviteit is in onze vorige begroting aangekondigd dat we met meetbare doelen gaan werken. Deze in totaal 19 doelen zijn eind 2024 door het Dagelijks Bestuur vastgesteld. De doelen moeten in 2050 zijn behaald. Zo werken we bijvoorbeeld toe naar een regio met nul verkeersdoden in 2050. Voor de tijdsvakken tot 2030 en 2040 worden tussendoelen uitgewerkt.

Het verder normeren van deze doelen en tussendoelen en het scherp uitwerken van de bijbehorende KPI's is werk –in – uitvoering. Tijdens het opstellen van deze begroting is er voor een aantal doelen al een meetbaar eindbeeld voor 2050 vastgesteld en is ook de monitoringsinformatie voor de huidige stand van zaken beschikbaar. Die laten we in deze begroting voor het eerst ook zo zien. Het gehanteerde peiljaar hierbij is 2023, het jaar waarin het Beleidskader vastgesteld is.
Waar de meetbare eindbeelden nog ontbreken, laten we alvast de vastgestelde doelen in tekst zien. Alle nu nog lege velden worden in de loop van 2025 ingevuld. In de volgende begroting is dit overzicht compleet.

Al onze doelen zijn belangrijk in het verzilveren van de bijdrage die mobiliteit levert aan de brede welvaart. Toch kiezen we nu enkele doelen waarop we één of meerdere jaren extra inzetten door onze bijdragen te verhogen. Dit zijn de intensiveringen die in onze Kadernota al werden aangekondigd. We hebben die intensiveringen in de tabellen hieronder groen gemarkeerd.

Bereikbaarheid

Strategisch doel	Stand 2023	Doel 2050
De belangrijke voorzieningen in de regio zijn bereikbaar	n.t.b.	n.t.b.
De vervoersopties in de regio zijn aantrekkelijk	Rapportcijfer 7,8 (OV Klantenbarometer. Gemiddelde alle Vervoerregio-concessies)	Rapportcijfer 8+ (gemiddelde alle Vervoerregio-concessies) Waardering overige modaliteiten n.t.b.
De beschikbaarheid van mobiliteitsopties is compleet en passend bij STOMP	Modal split OV/ Fiets/ Lopen: 13%/ 26%/ 21% Modal split verplaatsingskilometers OV/ Fiets/ Lopen: 29%/ 7%/ 2%	Gewenste modal split en verplaatsingskilometers per modaliteit: n.t.b., gebieds(type)afhankelijk

De bereikbaarheid van en in de regio is over het algemeen goed, zeker in vergelijking met andere delen van het land. Daar mogen we trots op zijn. Wel is hierbij de kanttekening te plaatsen dat bereikbaarheid in grote mate bepaald wordt door de nabijheid van voorzieningen. Grotere concentraties winkels, zorg of sportfaciliteiten zijn vaak te vinden binnen dichter bevolkte gebieden. Daarmee is de te meten bereikbaarheid daar gemiddeld veel hoger dan daarbuiten.

Mobiliteitsopties om deze voorzieningen te bereiken zijn uiteraard ook van groot belang en liggen, in tegenstelling tot het realiseren van meer nabijheid van voorzieningen, wél binnen de directe invloedssfeer van de Vervoerregio.

Er wordt nog gewerkt aan de juiste normering voor de bereikbaarheid waar de Vervoerregio invloed op heeft. Tegelijkertijd zien we belangrijke uitdagingen. Hoewel het aantal OV-reizigers de laatste jaren blijft toenemen, zijn we nog altijd niet terug op niveau van voor de coronapandemie in 2020. De verwachting van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) is nog altijd dat dit pas in 2028 terug zal zijn op dit niveau. Daarnaast is de reizigerswaardering van het ov al jaren lager dan we willen en scoort de waardering van de betaalbaarheid zelfs onvoldoende (5,4).

Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP

Openbaar vervoer is het meest (ruimte)efficiënte en duurzame vervoermiddel op de (middel)lange afstand en vormt de ruggengraat van het regionale mobiliteitssyteem. De Vervoerregio staat als opdrachtgever van het ov aan het roer van de verdere ontwikkeling hiervan. We werken hard om het OV-aanbod zo goed mogelijk in stand te houden en negatieve ontwikkelingen – zoals achterblijvende reizigersopbrengsten en personeelstekorten – tegen te gaan.

We blijven ons inzetten voor een hoge reizigerswaardering in het ov. Het afgeschaalde OV-aanbod en de daarbij soms ook hoge rituitval helpt hier niet bij. Personeelstekort is nog altijd een grote beperkende factor. Daarom blijft de Vervoerregio onze vervoerders hierbij ondersteunen, onder meer met extra middelen uit de zogenaamde Bikker-gelden en het inzetten van Engelssprekende chauffeurs. De inzet is het blijvend betrouwbaar uitvoeren van de dienstregeling, zelfs als dat betekent dat er langzamer wordt opgeschaald dan gehoopt. Tegelijkertijd is opschalen wel het doel én vooruitzicht. Dit is ook zo afgesproken met onze vervoerders.

Er lopen in de regio verschillende studies naar het ov van de toekomst, zoals de verbinding van Amsterdam naar Schiphol en Haarlemmermeer, de verbinding van Amsterdam Centrum naar Sloterdijk en Bus Rapid Transit (BRT)/Metrobus op de ZaanIJ-corridor. Hiermee maken we grote ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Tegelijkertijd zien we ook dat deze hoge ambities tot stijgende uitgaven zullen leiden.

Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en haar reizigers en inwoners

We willen mensen meer mogelijkheden geven om te reizen met gezonde en duurzame manieren van vervoer die bovendien relatief weinig ruimte innemen. Dat vereist naast extra investeringen in openbaar vervoer ook inzet op deelmobiliteit en fietsroutes. We zien dat die investeringen vooral nodig zijn op plekken waar in korte tijd veel nieuwe woningen worden gebouwd. Juist op die plekken zijn we onze betrokkenheid gaan vergroten en werken we samen met gemeenten en ontwikkelaars aan het op tijd bieden van keuzeopties. In mobiliteitsplannen en -programma's voor grote woningbouw- en transformatiegebieden staan de afspraken met gemeenten en het Rijk over welke maatregelen en investeringen als eerste nodig zijn en wie welk deel betaalt. Met gemeenten en de provincie Noord-Holland werken we samen aan het netwerk van doorfietsroutes tussen alle grote kernen in de regio. De Vervoerregio trekt hier extra budget voor uit en is bij enkele opgaven ook zelf de projectleider. Dit gebeurt in onder meer de gemeenten Haarlemmermeer en Edam-Volendam. In februari 2025 becijferde het Centraal Plan Bureau nog dat de groep fietsende forensen dankzij de fietspadenaanleg groeit van 20% naar rond de 25%.

Met de uitwerking van publieke mobiliteit versterken we het ov en maken we een meer intense beweging naar links op de STOMP-ladder: naar meer duurzame, ruimte-efficiënte mobiliteit en meer mobiliteitsmogelijkheden voor iedereen in onze regio. Met een samenhangend aanbod van bus, tram, metro en trein, flexvervoer en deelmobiliteit kunnen we de reiziger meer keuze bieden en daarmee optimaal bedienen.

Deelmobiliteit laat met name in de stad een hele voorzichtige groei zien, maar blijft daarbuiten steken. Op het totale aantal verplaatsingen is het geschatte aandeel deelmobiliteit verwaarloosbaar klein. Afhankelijk van de gekozen inzet en het gebied zijn wij van mening dat regionale deelmobiliteit een waardevolle toevoeging aan het palet beschikbare mobiliteitsopties kan bieden. Daarom is het wenselijk een instrumentarium in te richten en middelen te reserveren om hierop te kunnen sturen. In december 2024 presenteerden we onze regionale aanpak voor deelmobiliteit, die in 2025 verder wordt uitgewerkt en in 2026 wordt voorbereid In 2027 verwachten we tot implementatie van dit plan over te gaan.

Spreiden en mijden

In 2024 en 2025 zagen en zien we op veel plekken hinder op onze volle verkeersnetwerken en we verwachten dat die hinder in 2026 voortduurt. Dit heeft te maken met grote vervangings- en onderhoudswerkzaamheden op de weg en het spoor en de uitvoering van grote projecten, zoals Zuidasdok. De hinder is dus blijvend en daar zullen we mee moeten omgaan. We werken daarom samen met onze regionale partners om reizigers goed te informeren en te stimuleren andere reiskeuzes te maken, liefst per fiets of met ov in plaats van met de auto. Hier is extra inzet in geld en personeel voor nodig.

Duurzaamheid

Strategisch doel	Stand 2023	Doel 2050
Een mobiliteitssysteem zonder uitstoot van schadelijke gassen	2429 Kiloton CO2	0 kilo uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof door regionale mobiliteit
Een mobiliteitssysteem zonder restafval	N.t.b.	Geen afval uit projecten en concessies waar de Vervoerregio opdracht toe geeft en subsidieert, ook geen afval uit bedrijfsvoering
Ook in een veranderend klimaat kunnen we blijven reizen	N.t.b.	Reizen met hetzelfde gemak en comfort als nu, met verbetering ten aanzien van hitte
Behoud van biodiversiteit	N.t.b.	N.t.b.

De elektrificatie van bussen zet door. Sinds 2024 zijn bijna alle bussen in de vervoerregio elektrisch, waardoor het OV steeds minder schadelijke stoffen uitstoot. Ook de benodigde energie voor deze voertuigen wordt groen ingekocht. Het bredere mobiliteitssysteem laat echter een hogere uitstoot zien dan in de jaren ervoor, met name door een toename van het aantal auto’s en logistieke bewegingen. Ook nemen de uitdagingen rondom klimaatadaptatie en behoud van natuur toe.

Inclusiviteit

Strategisch doel	Stand 2023	Doel 2050
Een toegankelijk mobiliteitssysteem op basis van informatie, digitalisering en zonder fysieke & mentale drempels	N.t.b.	Fysieke en mentale drempels voor deelnemers van het mobiliteitssysteem zijn verholpen
Een betaalbaar mobiliteitssysteem zonder economische uitsluiting	N.t.b.	Inkomen is geen reden om niet te reizen
Een passend mobiliteitssysteem zonder uitsluiting op basis van geografie, faciliteiten of (rij)tijden	N.t.b.	Een reissysteem dat aansluit op de wensen van reizigers qua bereikbaarheid, beschikbaarheid en nabijheid
Een sociaal veilig mobiliteitssysteem zonder angst	N.t.b.	N.t.b.
Een gastvrij mobiliteitssysteem voor iedere sociale positie in de maatschappij	N.t.b.	In een gastvrij mobiliteitssysteem voelt iedereen zich welkom ongeacht gender, etniciteit, nationaliteit, leeftijd, sociaal niveau, gesteldheid of religie.

Voor de inzet op inclusiviteit van het mobiliteitssysteem wordt momenteel een nieuw programmaplan opgesteld. Hierin worden de doelen voor 2050 opnieuw scherp gesteld. Dit programmaplan wordt in 2025 opgeleverd en bestuurlijk vastgesteld. Om die reden zijn de doelen in deze tabel nog niet van een normering voorzien. Ondertussen blijven we wel investeren in een inclusiever vervoerssysteem.

Waarborgen van de belangrijke rol van OV binnen STOMP

In 2024 presenteerden we een aanpak tegen de verschraling in het ov en daarvoor benutten we sindsdien de extra Bikkergelden. Met dit geld konden en kunnen we structureel de grote tariefverhoging die in 2024 zou plaatsvinden voorkomen en zo de betaalbaarheid van het ov op peil houden.

Ook blijven we werken aan de toegankelijkheid van het ov. Hiermee behalen we goede resultaten. Het aandeel toegankelijke OV-haltes is in 2024 gestegen naar 38% van het totale aantal. Dit is een stijging van 4%-punt ten opzichte van het jaar daarvoor. Ook in de aankomende jaren zal dit aandeel verder toenemen.

Gezondheid

Strategisch doel	Stand 2023	Doel 2050
Het aandeel verplaatsingen en verplaatsingskilometers lopen en fietsen neem toe binnen de totale modal split	Verplaatsingen: 47% Verplaatsingskilometers: 9 %	Verplaatsingen: % n.t.b. Verplaatsingskilometers: % n.t.b.
Alle wegvakken voldoen aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit	0% van de wegvakken voldoet.	Alle wegvakken voldoen.
Er wordt zo min mogelijk overlast ervaren door mobiliteit in de leefomgeving	Onbekend	N.t.b.

Gezondheid is met het van kracht worden van het Beleidskader Mobiliteit een nieuw aandachtsgebied voor de Vervoerregio. De nadere beleidsuitwerking hiervoor vindt nog plaats en wordt in 2025 afgerond en vastgesteld. Om die reden zijn nog niet alle lange termijn doelen ingevuld. Wel hebben we vanuit beschikbaar komende monitoringsinformatie inzicht in de verdeling tussen de verschillende vervoersmiddelen en luchtkwaliteit.

Er liggen grote uitdagingen in het stimuleren van gezonde verplaatsingen. Het aandeel wandelen en fietsen als onderdeel van de modal split zit nog niet in de lift. Het aandeel fietsverplaatsingen in de regio is al enkele jaren constant, zowel op aantal verplaatsingen als aantal kilometers dat wordt gefietst. Verder is zichtbaar dat verplaatsingen te voet afnemen in aandeel en afstand. Ook is er een grote inhaalslag te maken op de luchtkwaliteit in onze regio, waar momenteel nul procent van het wegoppervlak voldoet aan de norm die is gesteld door het WHO voor fijnstof en stikstof.

Verkeersveiligheid

Strategisch doel	Stand 2023	Doel 2050
Een trendbreuk in het aantal verkeersdoden in 2030	Stijgende lijn	Dalende lijn vanaf 2030
Een trendbreuk in het aantal zwaargewonden verkeerslachoffers in 2030	Stijgende lijn	Dalende lijn vanaf 2030
Richting nul verkeersdoden in de vervoerregio in 2050	39	0
Richting nul zwaargewonden verkeerslachtoffers in 2050	520 (2021)	0

De verkeersveiligheid in de vervoerregio blijft onder druk staan. Er is nog geen trendbreuk te zien in het aantal te betreuren verkeersdoden en gewonden. Het aantal verkeersdoden lag met 39 in 2023 hoger dan in 2022, maar nog wel lager dan in 2021 (47). De cijfers voor 2024 en 2025 zijn nog niet bekend. Voor het aantal zwaargewonde verkeerslachtoffers is de prognose zorgwekkend; voor de aankomende jaren wordt een voortdurende stijging verwacht ten opzichte van de 520 slachtoffers in peiljaar 2021.

Verkeersveiligheid blijft daarom een topprioriteit. In de kadernota van 2024 las u al dat we extra geld uittrekken voor onder meer de veilige inrichting van fietspaden en 50km wegen. Inmiddels zijn we gestart met een ‘programma veilige fietspaden’ en zien we de eerste resultaten al op straat. Het Rijk trekt in 2025 een extra bijdrage uit met de regeling voor kleine maatregelen. Zo groeit ons totale budget waarmee gemeenten hun weginrichting kunnen aanpassen en dat maakt extra investeringen mogelijk. We helpen gemeenten de komende jaren ook met een aanpak waarbij we voor 50km wegen waarop ov rijdt tot een goede, afgewogen inrichting te komen. Onze regionale inzet voor verkeersveilig gedrag krijgt in 2026 een impuls met een nieuwe aanbesteding van onze contracten voor educatie en campagnes.

SAMENVATTEND FINANCIEEL BEELD

De opgave in onze regio is fors. Bovendien blijkt het door personeelstekorten en andere externe factoren een uitdaging om projecten gerealiseerd te krijgen. De uitdagingen op het gebied van mobiliteitsvraagstukken en woningbouwopgave leiden structureel tot hoge uitgaven. Ook op het gebied van verkeersveiligheid en het aantrekkelijk houden van het openbaar vervoer zijn structureel middelen nodig. De Vervoerregio heeft mede dankzij de extra middelen uit de motie Bikker meer ruimte om in te zetten op deze uitdagingen. De voorliggende begroting biedt meer ruimte dan voorheen. Het geld kan echtermaar één keer uitgegeven worden. Het is dus noodzakelijk om verstandige keuzes te maken die voor de lange termijn bijdragen aan de doelstellingen van de Vervoerregio.



3

Tabel 1 Meerjarenbegroting 2026-2029 (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
LASTEN						
Algemene dekkingsmiddelen	**1.856**	**3.916**	**4.375**	**4.023**	**3.671**	**3.319**
Overhead	**14.366**	**14.268**	**16.151**	**15.728**	**15.347**	**15.347**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	150.579	145.184	159.700	154.047	146.047	146.047
Grote projecten schaalsprong ov	912	5.000	5.000	10.000	20.000	50.000
Amsteltram	14.861	8.014	1.451	9.800	0	0
Concessies Amsterdam	97.180	96.654	99.430	82.209	84.379	83.168
Concessies Streek	103.278	143.621	157.489	158.152	154.501	148.040
Asset Management Rail Infrastructuur (AMRI)	133.633	159.934	157.351	153.363	149.292	148.867
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.621	8.049	8.749	9.049	16.049	16.049
Apparaatskosten	10.561	12.381	11.843	11.843	11.843	11.843
Totaal Verkeer & Vervoer	**518.624**	**578.838**	**601.013**	**588.463**	**582.112**	**604.014**
TOTAAL LASTEN	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
BATEN						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	578.674	573.989	599.165	599.165	599.165	599.165
BDU saldo voorgaande jaren	-96.384	-2.852	-5.554	-7.697	-13.907	8.256
Rentebaten	16.329	12.355	16.219	7.339	6.725	6.113
Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**498.619**	**583.491**	**609.829**	**598.806**	**591.983**	**613.533**
Overhead	**353**	**208**	**224**	**224**	**224**	**224**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	9.793	0	0	0	0	0
Amsteltram	2.436	0	0	0	0	0
Grote projecten schaalsprong ov	50	0	0	0	0	0
Concessies Amsterdam	7.531	1.928	1.037	894	894	894
Concessies Streek	11.371	7.500	7.500	7.240	6.980	6.980
AMRI	3.203	2.846	1.900	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.189	1.049	1.049	1.049	1.049	1.049
Apparaatskosten	302	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	**35.875**	**13.322**	**11.486**	**9.182**	**8.922**	**8.922**
TOTAAL BATEN	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
MUTATIES RESERVES						
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	0	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
RESULTAAT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Vanaf 2026 gaan we uit van een structurele bijdrage van € 599 miljoen per jaar. Jaarlijks is er ook sprake van de indexatie van de rijksbijdrage Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU). In de meerjarenbegroting 2026 zijn de volgende zaken verwerkt:

1. De ophoging van de budgetten naar prijspeil 2025 voor de indexatie van de BDU. Voor de begroting is deze ingeschat op 3,8%. Dit percentage is inclusief een correctie op prijspeil 2024 (0,0456%) +/- € 22 miljoen per jaar;
2. Het opnemen van budgetten die uit 2024 zijn doorgeschoven naar latere jaren om de verplichtingen voor lopende projecten te kunnen voldoen;

3. Extra budget in 2026 – 2029 voor de volgende intensiveringen uit de kadernota 2026;
    a. Voor het intensiveren van het OV, gezien de groei de komende jaren, is vanaf 2027 een bedrag van € 3 miljoen extra opgenomen. Met een jaarlijkse toename van dit bedrag met € 3 miljoen.
    b. Een tariefmaatregel in 2026 en het voortzetten van de compensatie voor de verminderde bijdrage voor het studenten ov reisproduct, ieder voor 10 miljoen euro per jaar vanaf 2027. In 2026 zitten beide maatregelen in het reeds vastgestelde maatregelenpakket Bikker.
    c. Voorziene stijging bij het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) in het kader van nieuwe mobiliteitsprojecten in de komende 10 jaar, 15 miljoen per jaar.
    d. Regionale aanpak van deelmobiliteit: implementatiebudget in 2026 € 0,7 miljoen, realisatiebudget in 2027 € 1 miljoen en de jaren daarna jaarlijks € 8 miljoen.

Korte toelichting op een aantal subprogamma's tabel 1:

- In 2026 is de Investeringsagenda Mobiliteit hoger dan in 2025. Dit komt vooral door de intensivering die is voorzien voor de komende jaren, verwerking indexatie naar prijspeil 2025 en aanpassing in het kasritme bij projecten.
- De grote projecten schaalsprong OV is geen kasritme wijziging ten opzichte van de eerder vastgestelde begroting 2025.
- In deze begroting is rekening gehouden met de in februari 2025 aangepaste kaders van de inbesteding Amsterdam.
- Onder Concessies Streek is de implementatieboete voor EBS verwerkt en ook de intensivering van het OV vanaf 2027.
- De AMRI – reeks in de begroting is geïndexeerd en uitgaven zijn geactualiseerd op basis van het beheerplan 2025. De verschuivingen die hierdoor ontstaan hebben geen effect op de totale meerjarenbegroting
- Het budget voor Regionale deelmobiliteit is opgenomen onder Onderzoek, Studie en Samenwerking

Meer toelichting op de budgetten is opgenomen in de individuele subprogramma's.

Tabel 2 Ontwikkeling saldo BDU 2026-2029 (bedragen in x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026 *	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Beginstand saldo BDU	243.389	249.589	338.588	344.143	351.840	365.746
Beschikte jaarbijdrage	578.674	573.989	599.165	599.165	599.165	599.165
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	**822.063**	**823.577**	**937.753**	**943.307**	**951.005**	**964.911**
Inzet BDU in begrotingsjaar	-482.290	-571.136	-593.610	-591.467	-585.258	-607.420
Stand saldo BDU ultimo jaar	**339.773**	**252.441**	**344.143**	**351.840**	**365.746**	**357.491**
Hiervan beklemd:						
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	36.650	10.250	0	0	0	0
Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten	48.790	48.790	140.580	148.278	162.184	153.929
Beklemd als gevolg bussenlening	57.597	56.316	49.552	42.788	36.025	29.261
Benodigde buffer voor risico's	130.000	90.000	130.000	130.000	130.000	130.000
Deel BDU beklemd	**273.037**	**205.356**	**320.132**	**321.066**	**328.209**	**313.190**
Niet-belegde BDU-saldo	**66.737**	**47.085**	**24.011**	**30.774**	**37.538**	**44.301**
Weerstandsratio	**1,51**	**1,52**	**1,18**	**1,24**	**1,29**	**1,34**

Elk jaar wordt de eindstand van het BDU-saldo bepaald door de beginstand, die gelijk is aan de eindstand van het voorgaande jaar, plus de jaarlijkse bijdrage, oftewel de BDU-bijdrage die het Rijk beschikbaar stelt. Van dit totaalbedrag worden de middelen afgetrokken die gedurende het jaar zijn ingezet. In 2026 komt het eindsaldo van de BDU uit op 344 miljoen. Dit betekent echter niet dat er 344 miljoen volledig vrij beschikbaar is. Van het eindsaldo worden namelijk nog de beklemde delen afgetrokken.

Beklemde delen van het BDU-saldo zijn bedragen die voor specifieke doeleinden zijn gereserveerd en niet vrij besteedbaar zijn. Dit kunnen bijvoorbeeld middelen zijn die bestemd zijn voor toekomstige verplichtingen, zoals contractuele afspraken, specifieke projecten, of juridische verplichtingen. Deze beklemde bedragen kunnen ook gelden voor bepaalde reserveringen of voor het dekken van toekomstige kosten die al zijn ingepland, zoals investeringen, leningen, of subsidies. Het idee achter beklemde middelen is dat ze niet voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt dan waarvoor ze zijn gereserveerd, waardoor ze niet direct beschikbaar zijn voor andere uitgaven.

In dit geval bestaan de beklemde delen uit de volgende componenten:

1. **Beklemd door de overheveling van budgetten naar latere jaren**: Dit betreft middelen die in het huidige jaar zijn gereserveerd, maar die pas in toekomstige jaren kunnen worden ingezet. Deze bedragen zijn daarom niet beschikbaar voor andere doeleinden in het lopende jaar.

2. **Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten**: Deze middelen zijn gereserveerd voor uitgaven in de komende jaren, zoals beschreven in het meerjarenperspectief. Ze worden dus al in de begroting van de komende jaren meegenomen en kunnen niet worden aangewend voor andere doeleinden in het huidige jaar.

3. **Beklemd als gevolg van de bussenlening**: Het beklemde deel van de bussenlening betreft de middelen die zijn gereserveerd voor de financiering van de lening. Aangezien de lening uit eigen middelen is gefinancierd, hebben we een deel van het BDU-saldo ingezet om de lening te dekken. Dit bedrag wordt nu als beklemde middelen beschouwd, wat betekent dat het niet direct beschikbaar is voor andere doeleinden. Echter, over de jaren heen ontvangen we dit bedrag terug in de vorm van aflossingen. De aflossingen worden van het beklemde deel afgehaald, waardoor het niet-beklemde BDU-saldo uiteindelijk stijgt naarmate de lening wordt afgelost.

4. **Benodigde buffer voor risico's**: Dit betreft middelen die gereserveerd zijn om financiële risico's of onverwachte uitgaven op te vangen. Deze buffer zorgt ervoor dat er voldoende middelen beschikbaar zijn voor onvoorziene omstandigheden, maar is daardoor niet beschikbaar voor andere uitgaven. Voor een nadere toelichting op het gebruik van deze middelen en het beheer van financiële risico's wordt verwezen naar de paragraaf **Weerstandsvermogen en Risicobeheersing i**n hoofdstuk 5.

Deze beklemde delen zorgen ervoor dat een deel van het BDU-saldo niet direct vrij besteedbaar is, omdat het voor specifieke, vooraf geplande doeleinden is gereserveerd. Na aftrek van de beklemde delen blijft er in 2026 een saldo van 64 miljoen euro over in het niet-belegde BDU-saldo. Dit saldo is beschikbaar voor andere bestedingen.

* De beginstand van het BDU-saldo in de begroting voor 2026 komt overeen met de "Stand saldo BDU ultimo jaar" uit de gewijzigde begroting in de eerste bestuursrapportage van 2025, die op 8 juli 2025 in de regioraad wordt besproken. Dit saldo is een momentopname per 1 maart 2025 en kan nog worden beïnvloed door wijzigingen in de bestuursrapportage 2025 die op dat moment nog niet bekend waren.

4

PROGRAMMABEGROTING

De begroting van de Vervoerregio is opgebouwd uit het programma Verkeer & Vervoer, evenals de onderdelen Overhead en Algemene Dekkingsmiddelen. Binnen het programma Verkeer & Vervoer kent de Vervoerregio diverse subprogramma's. Deze dragen allen bij aan de strategische doelstellingen van het Beleidskader Mobiliteit.

Investeringsagenda Mobiliteit
Amsteltram
Grote Projecten Schaalsprong OV
Concessie Amsterdam
Concessies Streek

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)
Onderzoek, studie en Samenwerking
Apparaatskosten

PROGRAMMA VERKEER & VERVOER

Het programma Verkeer & Vervoer bestaat uit meerdere subprogramma's en de daarbij horende kosten van personele inzet (de apparaatskosten). De begroting geeft op hoofdlijnen aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat het mag kosten. Een gedetailleerde opgave van projecten komt aan bod in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM).

INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

Wat willen we bereiken in 2026?

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) van de Vervoerregio Amsterdam is het programma waarin we al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang beschrijven. Het is een nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit "*Verbinden in verscheidenheid*". In het UPM wordt inzichtelijk gemaakt waarin de Vervoerregio Amsterdam investeert, wanneer dat plaatsvindt en wat de inhoudelijke resultaten zijn. Het UPM presenteert daarmee de totale ambitie. In Het subprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit'(IA Mobiliteit) staan de daarvoor beschikbare budgetten.

Belangrijke opgaven in het Uitvoeringsprogramma zijn onder meer duurzaam openbaar vervoer, verkeersveiligheid en voor iedereen toegankelijke mobiliteit die bovendien goed aansluit op de forse woningbouwopgaven. De Vervoerregio Amsterdam wil daarnaast de actieve modaliteiten lopen en fietsen stimuleren en zet daarom extra in op (door) fietsroutes, gedragsmaatregelen, deelmobiliteit en hubs. Het jaar 2026 staat vooral in het teken van het uitvoeren van eerder gestelde doelen en gemaakte afspraken. Zo werken we samen met onze gemeenten hard aan het ontsluiten van nieuwe woningbouwgebieden, creëren we nieuwe schakels in het regionale netwerk van doorfietsroutes en werken we mee aan oplossingen tijdens perioden met grote verkeershinder.

Wat gaan we daarvoor doen?

Veel van de belangrijke maatregelen die worden uitgevoerd, hebben meervoudige doelen, waarbij naast bereikbaarheid ook duurzaamheid, veiligheid, inclusie en gezondheid belangrijk zijn. Al deze elementen komen terug bij grote projecten zoals we zien bij Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) ZaanIJ, HOV Haarlemmermeer Zuidwest en de Sprong over het IJ-Oostbrug, maar ook bij de vernieuwingsopgaven van treinstations zoals Lelylaan, Hoofddorp, Duivendrecht en Kogerveld, waarbij we veel aandacht hebben voor de inpassing in de omgeving.

De afgelopen jaren hebben we samen met gemeenten en ontwikkelaars mobiliteitsplannen gemaakt voor plekken waar snel veel nieuwe woningen komen. We hebben hier met succes extra geld van de Rijksoverheid voor aangevraagd. Ook in ons eigen programma staan steeds meer projecten die hierbij horen.

We zien dat er de komende jaren meer geld nodig is en houden daar rekening mee in ons budget. Dit geld gebruiken we voor betere HOV-lijnen, goede fiets- en wegaansluitingen, verbeteringen van knooppunten en deelvervoer.

Om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer goed blijft functioneren, werken we aan een plan om verschraling te voorkomen. Dit doen we met extra geld van de Rijksoverheid via de Motie Bikker. In ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit staan verschillende projecten die hiermee extra steun krijgen. De afgelopen jaren hebben we al honderden ov-haltes beter toegankelijk gemaakt. Dit waren vaak snelle en eenvoudige verbeteringen. Nu pakken we ook de moeilijkere en duurdere aan. Hiervoor maken we financiële afspraken met wegbeheerders. Daarnaast vervangen we op grote schaal de displays bij haltes, zodat reizigers altijd goede reisinformatie hebben. Zo verbeteren we het ov-systeem elk jaar een beetje meer. We werken aan plannen om het ov-aanbod uit te breiden. In de hele regio onderzoeken we hoe het openbaar vervoer in de toekomst beter kan. Denk aan de verbinding tussen Amsterdam, Schiphol en Haarlemmermeer, het rondmaken van de Amsterdamse metroring en de komst van een snelle busverbinding (BRT/Metrobus) op de ZaanIJ-corridor. Dit helpt om grote nieuwe woon- en werkgebieden bereikbaar te maken.

Tegelijkertijd zien we dat deze plannen steeds meer geld kosten. Voor een deel is de financiering nog niet rond.

We zien nog geen daling in het aantal verkeersslachtoffers, terwijl we vanaf 2030 willen dat dit afneemt. Er is de komende jaren dus nog veel werk te doen. Daarom investeren we extra in verkeersveiligheid. Zo komt er meer geld beschikbaar voor dure verbeteringen op onveilige 50 km/u-wegen.

Daarnaast voeren we met extra geld van de Rijksoverheid in alle gemeenten kleine aanpassingen uit om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook besteden we campagnes en verkeerslessen op scholen opnieuw aan.

Veel infrastructuur – op de weg en op het spoor – is aan vervanging toe. Waar we tijdens die vervangingsopgaven kansen zien om tegelijk ook te verbeteren, kan de Vervoerregio vanuit het UPM een investeringsbijdrage doen. Een goed voorbeeld hiervan is het recent vernieuwde viaduct van de Oude Haagseweg over de Ringvaart, waar de R-net bussen en de fiets nu profiteren van betere voorzieningen. Omdat er steeds meer van dit soort projecten komen, reserveren we hier vaker geld voor.

Daarnaast helpt de Vervoerregio mee om reizigers goed te informeren over werkzaamheden en reisalternatieven. We stimuleren mensen om andere routes of reistijden te kiezen, niet alleen tijdens werkzaamheden, maar ook op de lange termijn. Dit vraagt om extra geld en personeel. Zo zorgen we ervoor dat de bestaande infrastructuur beter wordt benut.

Verduurzamen doen we onder meer met investeringen in schone energie, schonere voertuigen, infrastructuur & productie en door duurzame inkoop en opdrachtgeverschap.

De tien grootste projecten, die naar verwachting in 2026 tot uitgaven komen zijn:

1. Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg - N516 – AVANT
2. Multimodale Knoop Schiphol
3. Zuidasdok OV-Terminal en no-regret maatregel verlenging Noord/Zuidlijn
4. HOV Sloterdijk-Amsterdam CS
5. Verlengen IJtram 1e fase Strandeiland
6. Herinrichting Middenweg/Linnaeusstraat
7. HOV Schiphol Rijk - Schiphol Oost zuidelijk deel
8. Oranje Loper Amsterdam
9. Guisweg Zaanstad - planuitwerkingsfase
10. Fietsenstalling Zaandam Oostzijde

Jaarlijks brengen we verslag uit over de voortgang van de maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. We leggen daarin uit welke effecten en resultaten ons beleid heeft én we geven een update van het programma op basis van de actuele doelen. We verwijzen dan ook naar het UPM 2026 voor het actuele overzicht met alle maatregelen en de beoogde resultaten voor het komende jaar.

Wat mag dat kosten?

Tabel 3 IA Mobiliteit | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Investeringsagenda Mobiliteit	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Investeringsagenda mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	150.579	145.184	159.700	154.047	146.047	146.047
Totaal lasten	**150.579**	**145.184**	**159.700**	**154.047**	**146.047**	**146.047**
Bijdragen derden	8.343	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	1.450	-	-	-	-	-
Totaal baten	**9.793**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-140.786	-145.184	-159.700	-154.047	-146.047	-146.047

Ten opzichte van de vastgestelde begroting 2025 is het subprogramma geïndexeerd naar prijspeil 2025. Dekking voor deze verhoging komt vanuit de indexatie BDU die we van het rijk ontvangen. De voorbereidingskosten voor nieuwe OV-concessies waren afgelopen jaren onderdeel van het begrotingsprogramma Investeringsagenda Mobiliteit, maar nemen we op in het begrotingsprogramma Concessies. Op basis van de realisatie van de afgelopen 6 jaar gaat het om een bedrag van gemiddeld € 0,4 miljoen per jaar.

De totale lasten voor het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit voor 2026 bedragen daarmee € 159,7 miljoen. Hierin is een jaarlijkse intensivering van €15 miljoen opgenomen, gedurende een periode van 10 jaar. Deze intensivering is gekoppeld aan onze beleidsdoelen op het gebied van veiligheid, openbaar vervoer en grote projecten binnen gebiedsontwikkelingen.

In het Uitvoeringsprogramma staan veel kleine projecten (< € 1 miljoen) die binnen een korte tijd tot uitvoering en uitgaven komen. Om daar vooraf rekening mee te kunnen houden en ruimte te hebben voor dergelijke kleine kosteneffectieve maatregelen, hanteren we binnen het totale jaarbudget een stelpost van € 15 miljoen. De hoogte baseren we op ervaringscijfers over vorige jaren en een inschatting van het programma. Het is € 3 miljoen hoger dan afgelopen jaren vanwege de ingezette intensiveringen voor verkeersveiligheid en het voorkomen van verschraling in het openbaar vervoer. Voor de kosten van projectenstudies in verkenningen en planstudiefase doen we hetzelfde, met een post van € 4 miljoen binnen het totale jaarbudget. Om in te kunnen spelen om actuele ontwikkelingen is het totale programma in relatie tot het de stelposten flexibel inzetbaar. In de bestuursrapportages wordt hierover gerapporteerd.

In de raming van de begroting is het jaarlijkse bedrag stabiel begroot. Dit betekent niet dat er een subsidieplafond is. De meeste uitgaven ontstaan pas nadat een subsidie is toegekend of een opdracht is gegeven. We weten dat niet alle projecten precies volgens de planning en het budget worden uitgevoerd. Sommige projecten gaan sneller dan verwacht, terwijl andere vertragen of tussentijds stoppen. Hierdoor komt er geld vrij dat eerder voor deze projecten was gereserveerd.

De Vervoerregio monitort dit beeld continu. De organisatie stuurt actief op programmering en hanteert, indien nodig, een overprogrammering van maximaal 15%. Dat is een percentage dat niet ongebruikelijk is bij overheden. De budget realisatiegraad van de Vervoerregio lag afgelopen 4 jaar tussen de 80% en 100%. Indien nodig kunnen we de prioriteringssystematiek toepassen.

De hoogte van de verwachte baten voor 2026 zijn nog niet bekend. Deze kunnen bestaan uit enerzijds de absolute BDU-uitkering van het Rijk en specifieke uitkeringen gekoppeld aan bepaalde beleidsdoelen, zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid of doorfietsroutes. Anderzijds zijn mogelijk baten te verwachten in de vorm van bijdragen van gemeenten aan projecten, die in opdracht van de Vervoerregio worden uitgevoerd. De eventuele baten worden rechtstreeks gekoppeld aan projecten in het Uitvoeringsprogramma en hier staan direct uitgaven tegenover. In de bestuursrapportages zal hierover worden gerapporteerd.

AMSTELTRAM

Wat willen we bereiken in 2026?

De Vervoerregio is bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever voor (de realisatiefasen van) de Amsteltram: de ombouw Amstelveenlijn, de verlenging naar Uithoorn (Uithoornlijn) en de realisatie van de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram aan de Parnassusweg (heavy variant). De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur en een verbetering van de kwaliteit en veiligheid van het ov in de zuidelijke vervoerregio. Het versterken van het ov-netwerk levert een bijdrage aan het reduceren van de CO2-uitstoot. Aandacht is er voor beleving en inpassing in de omgeving. Zo verbetert de Amsteltram de nabijheid en het STOMP-aanbod voor de mensen in het zuiden van de regio.

Medio 2026 wordt de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram aan de Parnassusweg (heavy variant) opgeleverd. De Amsteltram is hiermee klaar om inwoners en reizigers vanuit Uithoorn en Amstelveen tijdens de uitvoeringsfase van Zuidasdok en tot de definitieve eindhalte is gerealiseerd, ongehinderd van en naar station Amsterdam Zuid te vervoeren. Reizigers krijgen toegang tot het station via de Brittenpassage.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het grootste deel van de werkzaamheden heeft al plaatsgevonden in een 5-weekse Tijdelijke Buiten Gebruik Name (TBGN) van zomer 2025. De resterende werkzaamheden, zoals de aanleg van het keerspoor en het oostelijk perron, kunnen pas worden uitgevoerd zodra het werkterrein van de naastgelegen bouw (voor The CubeHouse op de Boogkavel) is vrijgegeven en de verlegging van de Parnassusweg mogelijk is.

Wat mag dat kosten?

Tabel 4 Amsteltram | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Amsteltram	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Amstelveenlijn	-	-	-	-	-	-
Uithoornlijn	14.080	6.014	-	-	-	-
Tijdelijke eindhalte Parnassusweg	781	2.000	1.451	9.800	-	-
Totaal lasten	**14.861**	**8.014**	1.451	**9.800**	**-**	**-**
Bijdragen derden	2.436	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**2.436**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Amsteltram	-12.425	-8.014	-1.451	-9.800	-	-

GROTE PROJECTEN SCHAALSPRONG OV

Wat willen we bereiken in 2026?

Het westelijke en zuidwestelijke deel van de Vervoerregio kent grote mobiliteitsopgaven. Er is een groeiende behoefte aan snelle ov-verbindingen met name naar de plekken waar wonen, werk en onderwijs zich verzamelt. De capaciteit van het spoor, waaronder de Schipholtunnel en knooppunten Amsterdam Zuid, Sloterdijk en Centraal, Schiphol en Hoofddorp, beperkt de groei van het treinverkeer en de noodzakelijke verandering naar duurzame vervoerwijzen. Daarnaast is sprake van veel gebiedsontwikkeling in Amsterdam en Haarlemmermeer, waar veel woningen worden gebouwd. Met schaalspronginvesteringen, zoals de OV-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) (verlengen Noord/Zuidlijn) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA) (onder andere Ringlijn) wordt het mogelijk om meer regionale, nationale en internationale verbindingen te leggen. Het zijn manieren om de beleidsambities van de Vervoerregio op het gebied van een bereikbare regio en duurzame en inclusieve mobiliteit te realiseren.

Wat gaan we daarvoor doen?

De Vervoerregio is met de opdrachtgevende projectpartners twee samenwerkingsovereenkomsten (SOK) aangegaan. Hierin zijn onder andere afspraken gemaakt over de rolverdeling, verantwoordelijkheden, scope van de verkenningen, planning, kostenverdeling en risico's. In de MIRT-verkenningen worden diverse openbaar vervoeralternatieven, waaronder de verlenging Noord/ Zuidlijn en het sluiten van de metro Ringlijn, nader onderzocht. Ook vindt participatie met de omgeving plaats en worden milieu-effectrapportages (plan-MER) opgesteld. Met al deze informatie worden de definitieve keuzes nader onderbouwd. Uiteindelijk moet dit leiden tot definitieve voorkeursbesluiten over de beoogde ov-verbindingen. Het richtinggevende concept besluit OVAH wordt eind 2025 in BO-MIRT genomen. In 2026 wordt de oplevering van de PlanMER en het voorkeursbesluit voor de MIRT-verkenning OVAH verwacht. De MIRT-verkenning OVSA is nog volop in uitvoering. Oplevering van de PlanMER en voorkeursbesluit worden in 2027 verwacht.

De Vervoerregio is samen het Ministerie van IenW ambtelijk opdrachtgever namens alle opdrachtgevende partijen voor de MIRT-Verkenning OVAH, en samen met de gemeente Amsterdam voor de MIRT-verkenning OVSA. Daarnaast is de Vervoerregio kasbeheerder namens alle opdrachtgevende partijen. Twee keer per jaar wordt een bestuurlijke voortgangsrapportage verstuurd aan de regioraad. Hierin gaan we nader in op de inhoudelijke stand van zaken.

Voor Zuidasdok en derde perron Station Zuid levert de Vervoerregio aanvullende financiële bijdragen en is partner in deze projecten. De financiële bijdragen aan de lopende projecten Zuidasdok OV-terminal en Derde perron Amsterdam Zuid zijn onderdeel van het begrotingsprogramma Investeringsagenda Mobiliteit en worden gerapporteerd in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Zodra er verplichtingen voor de gereserveerde extra bijdragen zijn voorzien, volgt mogelijk een voorstel in nog komende begrotingen of begrotingswijzigingen om deze middelen samen te brengen in een van de begrotingsprogrammas.

Wat mag dat kosten?

Tabel 5 Grote projecten schaalsprong ov| Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Grote projecten schaalsprong ov	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Bijdrage doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, sluiten metroring, Zuidasdok en 3e perron en terminal Station Zuid	912	5.000	5.000	10.000	20.000	50.000
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-	-
Totaal lasten	**912**	**5.000**	**5.000**	**10.000**	**20.000**	**50.000**
Bijdragen derden	50	-	-	-	-	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Totaal baten	**50**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Grote projecten schaalsprong ov	-862	-5.000	-5.000	-10.000	-20.000	-50.000

Een nationale alliantie van zeven partijen heeft eind 2022 samen met het Rijk afspraken gemaakt over Zuidasdok, het derde perron op station Amsterdam Zuid en de start van MIRT-Verkenningen naar twee ov-verbindingen. De regioraad heeft op 20 december 2022 ingestemd met een bijdrage van in totaal € 370 miljoen (prijspeil 2021). Dit is onderdeel van het regionale bod van € 1.366 miljoen van de nationale alliantie. Het totale investeringspakket van rijk en regio is € 5.462 miljoen. Er zijn nog geen afspraken gemaakt over indexering. De verdeling over de projecten is als volgt:

► OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH) € 136,1 miljoen

► OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centrum (OVSA) € 87,4 miljoen

► ZuidasDok aanvullende bijdrage € 138,0 miljoen

► Derde perron Amsterdam Zuid aanvullende bijdrage € 8,5 miljoen

Daarnaast garandeert de Vervoerregio dat voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn en de Ringlijn een bedrag van € 300 miljoen beschikbaar is voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel. Dit is onderdeel van het subprogramma Activa. Met dit bedrag neemt de Vervoerregio tevens het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten (saldo van exploitatiekosten en –opbrengsten). Ook onderstrepen we zo onze lange termijn verbintenis aan de metrolijnen.

Voor de MIRT-Verkenning OVAH is in de SOK de afspraak gemaakt dat de kosten voor deze MIRT-Verkenning van circa € 34 miljoen worden gedekt door het ministerie van IenW. De Vervoerregio heeft daarom hiervoor geen middelen begroot, maar financiert als kasbeheerder de uitgaven voor. Dit wordt als vordering op de balans gezet.

De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam zijn overeengekomen het benodigd budget voor de MIRT-Verkenning OVSA van in totaal € 25 miljoen 50/50 te verdelen. In de begroting 2026 wordt een bedrag van € 5 miljoen opgenomen als voorziene uitgave voor dit jaar van het aandeel van de Vervoerregio Amsterdam .

Op basis van de actuele inzichten in de planningen zijn grote uitgaven voorzien in de begrotingsjaren 2030-2040.

CONCESSIES

Het versterken van de belangrijke rol van ov binnen STOMP en naar links op de STOMP ladder

In de monitoring van het beleidskader en haar doelen zien we dat verder opschalen, uitbreiden, verduurzamen en verbeteren van ons ov systeem nodig is. We werken hard aan het tegengaan van achterblijvende reizigersaantallen en personeelstekorten. In de kadernota 2026 beschreven we welke acties we zijn gestart, mede in het kader van het maatregelenpakket Bikker. De focus ligt op het betrouwbaar uitvoeren van de dienstregeling en (op die voorwaarde) opschalen van het ov. Dat is afgesproken met al onze vervoerders en onderdeel van de contractafspraken. Zolang er vanwege tekorten aan personeel en/of materieel minder ov is dan in de contracten is afgesproken, storten we het geld wat daardoor niet naar de exploitatie van ov kan gaan in het ontwikkelfonds ov. Hiermee blijft het beschikbaar voor kwaliteitsimpulsen en uitbreidingen later. We geven richting aan deze en verdere kwaliteitsimpulsen en uitbreidingen. Dat doen we met verbetervoorstellen en een routekaart voor de concessie-ontwikkeling door de Vervoerregio Amsterdam, op basis van de strategische doelen in hoofdstuk 2. Dit helpt ons in het door ontwikkelen en opschalen van het ov op de plaatsen waar dit het snelst en hardst nodig is.

In 2026 verwachten we positieve effecten op de reizigersbeleving door drie dingen: de verwachte beschikbaarheid van meer personeel, door de investeringen in reizigersinformatie, en in de toegankelijkheid van voertuigen en haltes. De 30 nieuwe metro's zijn in gebruik en ook de 84 nieuwe elektrische bussen zijn opgenomen in de dienstregeling van GVB. We zetten in 2026 stappen om ook de laatste conventionele dieselbussen in onze concessies te vervangen voor elektrische bussen. Dat is mede door vertragingen in leveringen iets later dan ons doel om dit in 2025 afgerond te hebben. Maar het valt binnen de afspraken die zijn gemaakt in het bestuursakkoord zero emissie bus. De dubbeldekkerbussen in AML, die rijden op 100% hernieuwbare HVO en daarmee CO_2 neutraal zijn, worden niet vervangen.

Al onze ov concessies kunnen het ov aanbod opschalen zonder dat hier extra geld vanuit de Vervoerregio Amsterdam voor nodig is. Dit betreft vooral het "op niveau" brengen van het aanbod. Tegelijkertijd zien we dat de ambities omtrent een beweging naar links op de STOMP ladder en de groei van onze regio met onder andere veel woningbouw, meer vragen dan dat. Ook de benadering vanuit brede welvaart betekent dat we soms méér doen dan voorheen. Dat zorgt voor extra budgetvraag in de toekomst. In de kadernota 2026 beschreven we dat we vanaf 2027 jaarlijks oplopend budget toevoegen voor de ov-concessies, om deze groei en uitbreiding mogelijk te maken. Dit extra budget is voor nu opgenomen in het subprogramma concessies Streek en beschikbaar voor opschalingen binnen al onze concessies.

Betaalbaarheid

Uit onze monitoring blijkt dat de reiziger betaalbaarheid een 5,4 geeft. Daaruit volgt onze wens om het ov voor meer mensen betaalbaarder te maken. Met inzet van geld uit de motie Bikker voorkomen we, sinds 2024, structureel de grote tariefverhoging die dat jaar zou worden doorgevoerd als gevolg van de hoge inflatie. Door deze te compenseren naar onze vervoerders voorkomen we een grote schok in de betaalbaarheid van het ov. Een andere teruggang in betaalbaarheid voorkomen we door de vermindering op de vergoeding van de ov-studentenkaart door het Rijk te compenseren naar onze vervoerders. Dit vangt de Vervoerregio Amsterdam in 2026, net als in 2025, op met de post onvoorzien in het maatregelenpakket Bikker en daarmee leidt dit niet tot een extra tariefverhoging of minder ov.

In 2026 zetten we verdere stappen in de invoering van ov-pay waardoor we ook nieuwe reisproducten en doelgroep-kortingen kunnen invoeren. De Vervoerregio Amsterdam onderzoekt hiervoor mogelijke tariefmaatregelen die aansluiten bij ons beleidskader en inspelen op landelijke ontwikkelingen. Hiermee geven we uitvoering aan de Motie Van den Bosch van oktober 2023 en aan de toezegging aan regioraadslid Koyüncu voor het onderzoeken van een Vervoerregioticket. De regioraad is via een klankbordgroep betrokken bij de uitvoering van het onderzoek. In het maatregelenpakket Bikker is voor 2026 extra budget gereserveerd voor deze tariefmaatregel(en).

Het voorkomen van de tariefverhoging in 2024 was reeds structureel in onze begroting opgenomen. De compensatie van de gevolgen van de verlaging van de ov studentenkaart-vergoeding naar onze vervoerders en de tariefmaatregel horende bij ov-pay nog niet, omdat dit onderdeel is van het maatregelenpakket Bikker waarover de Regioraad in juli 2024 heeft besloten. In de kadernota 2026 is opgenomen dat deze laatstgenoemde maatregelen echter ook na 2026 nodig zijn. Dit om (uitgestelde) verschaling van het ov te voorkomen door of afschalen of extra tariefverhogingen. Daarom zijn deze bedragen structureel toegevoegd, ook na 2026 onder motie Bikker bij subprogramma Concessies Streek.

Sociale Veiligheid

In 2025 en 2026 werken we samen met onze drie vervoerders aan de pilot voor het Alert nummer voor ov-reizigers in de Vervoerregio Amsterdam. De pilot wordt betaald met Bikker gelden. Als uit de evaluatie in 2026 blijkt dat het nummer bijdraagt aan het veiligheidsgevoel van de reizigers verkennen we in kadernota 2027 een structurele voortzetting van deze dienst.

De toekomstige opschaling van het ov zal op termijn ook vragen om een uitbreiding van het personele bestand voor Sociale Veiligheid van de vervoerders. Het nieuwe PVE van de concessie Amsterdam daagt GVB uit om tot nieuwe voorstellen te komen voor sociale veiligheid.

Passend bij de toekomstige omgeving

Naast de gemeente Amsterdam gaan meer gemeenten 30 kilometer als maximum snelheid invoeren met het oog op veiligheid en gezondheid. We houden daarom rekening met het nemen van de juiste maatregelen om daarbij de kwaliteit, doorstroming en groei van het ov te blijven waarborgen. Hierbij horen ook investeringen in infrastructuur en materieel.

Maatregelenpakket Bikker

Zoals onder “betaalbaarheid” aangegeven voorzien we in ieder geval twee in het Bikker-pakket opgenomen maatregelen ook in 2027 en verder voort te zetten. Voor andere maatregelen uit het pakket is dat nog niet het geval. Mochten pilots of intensiveringen in het Bikkerpakket ook vanaf 2027 (al dan niet structureel) toegevoegde waarde houden, wegen we dat af in kadernota 2027. Met het structureel oplopende budget voor ov vanaf 2027 is hier financiële ruimte voor in de begroting.

CONCESSIE AMSTERDAM

Wat willen we bereiken in 2026?

Het ov aanbod speelt een centrale rol in het bereiken van de hoofdopgaven voor het mobiliteitssysteem van de Vervoerregio Amsterdam zoals uitgewerkt in het beleidskader mobiliteit. Het Programma van Eisen van de nieuwe concessie Amsterdam vertaalt het beleidskader naar specifieke opgaven voor een inclusief, aantrekkelijk, veilig en duurzaam ov systeem dat past bij zijn omgeving. Op basis van KPI's gaan we de voortgang gezamenlijk met de vervoerder en andere stakeholders monitoren.

Voor het realiseren van de ambities zijn er fases gedurende de looptijd van de concessie met daarbij een ontwikkelrol voor de Concessiehouder. Om deze ontwikkelrol verder te kunnen invullen zijn er voor GVB binnen de concessie financiële middelen beschikbaar in het kwaliteitsfonds. In de eerste jaren van de nieuwe concessie hebben we vooral oog voor een betere bediening van delen van het concessiegebied met tot op heden weinig tot geen ov. Ook werken we voor 2027 aan een ontvlochten metronetwerk met hogere frequenties. In latere fasen van de concessie zetten we in op verdere groei in het aanbod voor bijvoorbeeld het nachtnet, nieuwe HOV trajecten, het laten meegroeien met ruimtelijke ontwikkelingen en voor meer fijnmazigheid in de buitenwijken.

Na de verwachte afronding van het concessieverleningsproces van de concessie Amsterdam in 2025, is 2026 het eerste jaar waarin GVB rijdt met een ov-aanbod dat is gebaseerd op het nieuwe Programma van Eisen. De nieuwe concessie heeft een financieel kader dat de ruimte geeft voor de uitvoering van de nieuwe eisen.

Strategische activa, zoals de bussen, trams en metro's, maken vanaf het nieuwe Concessiebesluit onderdeel uit van de nieuwe concessie Amsterdam. Nieuw materieel en andere investeringen in Strategische Activa, zoals stallingen, werkplaatsen en ICT systemen, dragen bij aan de doelstellingen binnen het beleidskader. Daarbij zetten we in op bereikbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid. De komende jaren verwachten we weer groei van het aantal reizigers. Vanuit de strategische activa moeten we hier met onze investeringen op de langere termijn op inspelen. Daarnaast zetten we de laatste stappen in de transitie naar elektrisch vervoer. Dit gaat met name om investeringen in elektrische bussen en laadinfrastructuur, om bij te dragen aan de doelstelling om vanaf 2025 een volledig elektrische busvloot te hebben.

In 2024 is er ingespeeld op de verwachte groei in het metrodomein. Vanaf 2027 stromen er aanvullend 13 nieuwe metro's in. Hiermee kan GVB frequenter rijden en de stap naar ontvlechting zetten. Voor de toekomst van het tram- en busdomein zijn we met GVB in gesprek om snel in te kunnen spelen op de nieuwe vervoerprognoses op basis van het netwerk in de bieding van de nieuwe Concessie Amsterdam.

De Vervoerregio Amsterdam verleent voor de strategische activa subsidie voor de afschrijvings- en rentekosten. De subsidie wordt verstrekt gedurende de levensduur van de voertuigen. Bij tram en metro is dat bijvoorbeeld een periode van 30 jaar. Op deze wijze wordt de druk op de exploitatiebegroting van de Vervoerregio gespreid.

Wat gaan we daarvoor doen?

Omdat de bieding van GVB voor de nieuwe concessie in september 2024 door de Vervoerregio Amsterdam als onvoldoende is beoordeeld, is er nog niet overgegaan tot gunning en is de huidige concessie met maximaal 2 jaar verlengd. Er is een herstelkans geboden aan GVB om een nieuwe bieding te doen, zodat in 2025 alsnog kan worden gegund. De doelstelling van de Vervoerregio Amsterdam blijft om in 2026 een ov aanbod te rijden volgens de eisen van het nieuwe Programma van Eisen. De inhoud van de nieuwe bieding is, op moment van opstellen van deze begroting, nog niet bekend maar naast een vernieuwd ov-netwerk voorzien we ook verbeteringen in reisinformatie, het service concept, toegankelijkheid en sociale en fysieke veiligheid.

Voor de maakbaarheid van het nieuwe ov aanbod is ook voor 2026 de beschikbaarheid van voldoende personeel nog een risicofactor. Wij zoeken gezamenlijk met GVB naar oplossingen en stellen daarom in zowel in 2026 als in 2027 extra budgetten voor de werving van personeel beschikbaar.

Wat betreft het materieel blijft de Vervoerregio Amsterdam investeren in het onderhouden van de voertuigen. Dit is nodig om de voertuigen veilig en betrouwbaar te houden.

In 2026 rijden de eerste 30 M7 voertuigen effectief al een jaar in de dienstregeling. De voertuigen presteren conform verwachting. In 2026 en 2027 worden stappen gezet in de ontwikkeling van de metrovloot, waarbij voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd worden voor de instroom van 13 extra M7 metrovoertuigen en de uitstroom van de laatste S3/M4 metrovoertuigen. Met deze ontwikkeling kan de groei en ambitie in het metronetwerk waargemaakt worden.

GVB en Vervoerregio zijn sinds 2024 in gesprek over de uitwerking van de door het dagelijks bestuur vastgestelde vlootstrategie tram (december 2022). Hierin wordt toegewerkt naar meerdere deelvloten, waardoor we kunnen inspelen op veranderingen in de stad. Naar verwachting neemt de regioraad in 2025 het besluit over de financiering van nieuw trammaterieel, de 17G. Daarna kan het dagelijks bestuur opdracht aan GVB geven om de aanbesteding te starten. De aanbestedingsfase loopt in 2025 en 2026. Na de aanbestedingsfase volgt een definitief investeringsvoorstel. De 17G zal in 2032 een deel van de huidige combino-vloot (13G/14G) vervangen. Het andere deel krijgt een uitgebreide onderhoudsbeurt waarmee de voertuigen 6 – 10 jaar langer door kunnen rijden. In 2025 en 2026 vindt er onderzoek plaats naar hoe deze beurt er exact uit komt te zien.

In 2025 verwachten GVB en Vervoerregio een vlootstrategie voor bus vast te stellen. Het hebben van een vlootstrategie geeft sturing aan de vlootontwikkeling van de komende jaren. In 2025 zijn alle bussen van batch 4 ingestroomd. Tevens worden er in 2025 en 2026 stappen gezet met de bestelling van batch 5 en 6. Die zijn nodig om afscheid te kunnen nemen van de laatste dieselbussen. Door vertraging bij leverancier VDL is het zeer aannemelijk dat de bussen niet allemaal voor eind 2025 ingestroomd zijn en een deel in 2026 instroomt. Er is volle aandacht om de instroom zo snel mogelijk te laten verlopen, waarbij de kwaliteit van de voertuigen wel centraal staat.

Wat mag dat kosten?

Tabel 6 Concessie Amsterdam | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Concessie Amsterdam	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Amsterdam (Exploitatie)	46.111	55.522	51.348	44.770	38.192	31.614
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	51.069	41.132	48.081	37.438	46.187	51.554
Totaal lasten	**97.180**	**96.654**	**99.430**	**82.209**	**84.379**	**83.168**
Bijdragen derden	894	865	894	894	894	894
BDU Absoluut						
Specifieke Uitkering	6.637	1.063	143	-	-	-
Totaal baten	**7.531**	**1.928**	**1.037**	**894**	**894**	**894**
Saldo Concessies Amsterdam	-89.649	-94.726	-98.393	-81.315	-83.486	-82.274

De begroting voor het sub-programma Concessie Amsterdam is grotendeels ongewijzigd. In deze begroting is rekening gehouden met de kaders van de inbesteding Amsterdam. Strategische Activa maakt onderdeel uit van het Concessiebesluit Amsterdam en is daarmee onderdeel van de inbesteding. Daarnaast is het Meerjaren investeringsplan Strategische Activa 2025-2038 (MJIP) van GVB niet vastgesteld, omdat het niet aansluit op de door de Vervoerregio beschikbaar gestelde budgetten. Het gevolg hiervan is dat de bedragen voor Strategische Activa over de jaren nog kunnen wijzigen. De bedragen opgenomen in de begroting voor de concessie Amsterdam worden na gunning van de nieuwe concessie Amsterdam bij de bestuursrapportages geactualiseerd. Dit is voor de meerjarenbegroting een budgetneutrale wijziging. Onderstaande aanpassingen zijn in de begroting 2026 en verder opgenomen:

- De definitieve BDU indexatie 2024 en de voorlopige indexatie 2025 zijn verwerkt voor GVB activa. Dit geeft per jaar € 1,5 miljoen hogere lasten die volledig gedekt worden uit de BDU-indexatie.
- Voor de exploitatie subsidie van Amsterdam is een voorlopige indexatie 2025 toegepast. Dit geeft per jaar € 2 miljoen hogere lasten die volledig gedekt worden uit de BDU-indexatie.

CONCESSIES STREEK

Wat willen we bereiken in 2026?

Concessie Amstelland-Meerlanden

In de herijking van de concessie Amstelland-Meerlanden is er afgesproken dat het ov aanbod elk jaar substantieel gaat groeien. Ook in 2026 groeit het aanbod van bussen met bijna 5% ten opzichte van 2025. Tegen het einde van de concessie in 2032 zal het ov-aanbod minimaal 21% meer kilometer zijn dan in 2024. Connexxion werkt hard aan het werven van nieuw personeel en de instroom gaat harder dan de uitstroom van chauffeurs. De meeste uitstroom is vanwege pensioen. Wel blijft tijdelijke extra inzet lastig bij werkzaamheden en evenementen.

De groei van het aanbod is goed nieuws voor de reiziger en hard nodig om de rol van het ov binnen STOMP te versterken in het concessiegebied Amstelland-Meerlanden. Uitgangspunt is dat het opschalen gedaan wordt op plaatsen waar dit de meeste meerwaarde voor de reiziger biedt. De uitbreiding van het aanbod zal vooral op HOV-lijnen zijn. Daarnaast willen we in 2026 de laatste stappen zetten om de 21 reguliere dieselbussen binnen de concessie Amstelland-Meerlanden te vervangen voor elektrische bussen. Alleen de dubbeldekkers die op 100% hernieuwbare diesel (HVO100) rijden worden niet vervangen.

Daarnaast voert de gemeente Haarlem in 2025 30 km/u in op veel wegen waar buslijnen rijden die horen bij de concessie Amstelland-Meerlanden. De Vervoerregio Amsterdam, Connexxion en de gemeente Haarlem zijn in gesprek over de impact hiervan. Verkeersveiligheid is een van onze speerpunten, maar een lagere rijsnelheid heeft ook een negatief effect op het openbaar vervoeraanbod. Ons doel in deze gesprekken is om het vervoeraanbod ongewijzigd te laten (tegen gelijke kosten) en samen met de gemeente Haarlem in te zetten op mitigerende maatregelen door de doorstroming van het ov te verbeteren.

Concessie Zaanstreek-Waterland

2026 staat naar verwachting vooral in het teken van het verder door ontwikkelen en uitbreiden van het aanbod en focus op uitvoering van andere delen van de offerte zoals inzet van de mobiliteitsmakelaar en aanpassing van de halte Edam Busstation. Na een turbulente start en meerdere grote uitdagingen met personeel en materieeltekorten in 2024, en een slechte start van 2025 door materieelproblemen, hopen we eind 2025 te merken dat het EBS beter lukt om uit te voeren wat bij de aanbesteding beloofd is. We rekenen erop dat het ov aanbod uiterlijk eind 2025 stabiel en op het niveau van de aanbieding van EBS is.

Vanwege de problematische start van de concessie is aan EBS een boete opgelegd van € 2,2 miljoen. Dit geld wordt ingezet op een manier die ten goede komt aan de reiziger. In 2025 besteden we de helft, in 2026 de tweede helft. Op dit moment wordt onder andere bij de Adviescommissie Zaanstreek-Waterland geïnventariseerd hoe we dit het beste kunnen doen.

Wat gaan we daarvoor doen?

Concessie Amstelland-Meerlanden

Connexxion zal jaarlijks in haar vervoerplan voorstellen en onderbouwen waar het aanbod het beste kan worden opgeschaald. Dit uiteraard in lijn met het programma van eisen. Het openbaar vervoer in de concessie wordt deels bekostigd door de reizigersopbrengsten en deels door subsidie van de Vervoerregio. De Vervoerregio zal de ontwikkelingen in reizigersgroei en bijhorend ov aanbod ende impact van de snelheidsverlaging in Haarlem goed monitoren. Het is daarbij heel belangrijk om op tijd bij te sturen in het vervoerplan, zodat het aanbod op peil blijft en de reiziger geen last ondervindt van deze ontwikkelingen. We gaan ervan uit dat dit geen financiële consequenties heeft voor de begroting van de Vervoerregio. Het vervangen van de laatste reguliere dieselbussen in de concessie vergt

inzet van de Vervoerregio. We zijn nog in gesprek over de impact maar dragen deze, als het voor rekening van de Vervoerregio is, financieel vanuit het Ontwikkelfonds ov.

Concessie Zaanstreek-Waterland

In 2026 is het de bedoeling dat EBS er vanuit een stabiele basis (het niveau zoals geboden in de aanbesteding) er naar toe gaat werken dat weer meer reizigers in de bus komen en dat er verdere groei plaatsvindt. Daarvoor zijn in het contract mechanismen voor opgenomen die op termijn ook tot meer vervoeraanbod moeten leiden. Ook in Zaanstreek-Waterland onderbouwt de vervoerder in het Vervoerplan waar, in lijn met de concessie eisen en vervoervraag, het beste kan worden uitgebreid en doorontwikkeld. De Vervoerregio stelt in het bijzonder als voorwaarde voor uitbreiding van de dienstregeling dat de rituitval onder de 2% komt en blijft. Zolang de rituitval niet onder de 2% is, wordt er nog niet opgeschaald en houden we in ieder geval minderwerk in op basis van de in de inschrijving geboden dienstregeling.

Zoals gezegd rekenen we erop dat het niveau in 2026 echter stabiel en conform afspraak is, en daarmee klaar voor groei en doorontwikkeling. De Vervoerregio ziet er daarnaast op toe dat in 2026 ook de andere onderdelen uit de aanbieding van EBS gerealiseerd worden. Dit is niet vrijblijvend. De concessie bevat instrumenten om, indien de concessie (inclusief de inschrijving) niet goed wordt uitgevoerd, bij te sturen door middel van bijvoorbeeld verbeterplannen en boetes. Dit geldt niet enkel rondom de implementatie, maar ook gedurende de concessieperiode.

Wat mag dat kosten?

Tabel 7 Concessies STREEK (inclusief Algemeen) | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Concessies Streek	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Ontwikkelfonds ov	3.460	15.479	12.830	19.500	15.947	9.000
Motie Bikker	61	15.877	26.377	20.000	20.000	20.000
Overige kosten ov	200	-	450	450	450	450
Amstelland-Meerlanden	55.540	62.884	67.771	69.375	69.411	69.770
Zaansteek-Waterland	45.283	49.381	50.061	48.827	48.694	48.820
Waterland	-	-	-	-	-	-
Zaanstreek	-1.266	-	-	-	-	-
Totaal lasten	**103.278**	**143.621**	**157.489**	**158.152**	**154.501**	**148.040**
Bijdragen derden	9.591	6.980	6.980	6.980	6.980	6.980
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Specifieke Uitkering	1.780	520	520	260	-	-
Totaal baten	**11.371**	**7.500**	**7.500**	**7.240**	**6.980**	**6.980**
Saldo Concessies Streek	-91.907	-136.121	-149.989	-150.912	-147.522	-141.060

Binnen het sub-programma Concessies Streek zijn naast de streek concessies ook de algemene middelen voor de concessies opgenomen. Hieronder valt het Ontwikkelfonds ov, motie Bikker en de overige kosten ov. Voor 2026 zijn de bedragen geactualiseerd en is de kadernota 2026 verwerkt voor de motie Bikker en intensivering ov.

- De subsidies voor de concessies worden jaarlijks geïndexeerd. Voor het jaar 2026 is de concessie Zaanstreek-Waterland geïndexeerd met de definitieve indexatie van 2024 en voorlopige indexatie van 2025. Dit geeft per jaar € 2,2 miljoen hogere lasten die volledig gedekt worden uit de BDU-indexatie.
- In 2024 is een implementatie boete opgelegd van € 2,2 miljoen. Eind 2024 is bekend dat het bezwaar ongegrond is en EBS niet in beroep zal gaan. In de begroting is opgenomen dat de helft zal worden besteed in 2025 en de andere helft, € 1,1 miljoen, in 2026.
- Voor het jaar 2026 is de concessie Amstelland-Meerlanden geïndexeerd met de definitieve indexatie van 2024 en voorlopige indexatie van 2025. Dit geeft per jaar € 2,8 miljoen hogere lasten die volledig gedekt worden uit de BDU-indexatie.

- In deze begroting zijn voor de Vervoerregio de motie Bikker middelen ook na 2027 verdeeld over specifieke doelen. Hierdoor is de reservering voor de motie Bikker binnen het subprogramma met € 16,8 miljoen per jaar verminderd vanaf 2027. Het resterende bedrag van € 20 miljoen vanaf 2027 is voor de SOV compensatie en de tariefmaatregelen. Het bedrag staat bij Concessies Streek, maar is ook bedoeld voor GVB.
- Voor de intensivering van het ov die is benoemd in de kadernota, is in 2027 €3 miljoen extra opgenomen. Dit loopt elk jaar met € 3 miljoen op. Deze bedragen zijn in de begroting opgenomen onder de post Ontwikkelfonds ov.
- Het Ontwikkelfonds ov is geactualiseerd. In 2026 staan onder andere een bijdrage aan het kwaliteitsfonds van de concessie Amsterdam van €7,5 miljoen en investeringen in extra ZE bussen voor €5,0 miljoen geprogrammeerd. In de bestuursrapportages wordt een toelichting op de voortgang gegeven.
- Binnen het subprogramma zijn de kosten voor het doen van aanbestedingen weer structureel opgenomen. Dit gaat om een bedrag van € 0,4 miljoen per jaar. Dit was tot en met 2025 opgenomen in het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit. Voor de Vervoerregio is dit budget neutraal.

ASSETMANAGEMENT RAILINFRASTRUCTUUR (AMRI)

Wat willen we bereiken in 2026?

Goed functionerende, veilige en duurzame tram- en metro-infrastructuur is essentieel voor een betrouwbaar openbaar vervoer in de concessie Amsterdam. Daarmee is subprogramma Asset Management RailInfra (AMRI) een hoeksteen van het beleidskader Mobiliteit en draagt het nadrukkelijk bij aan het OV binnen STOMP en de hoofddoelen bereikbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit. Binnen dit subprogramma vallen alle werkzaamheden die nodig zijn om de infrastructuur te stand te houden. Deze werkzaamheden zijn het dagelijks onderhoud, de vervangingsprojecten en de dagelijkse aansturing. En sinds 2024 valt ook het volledige onderhoud aan het Signalling & Control (S&C) systeem binnen AMRI.

De Vervoerregio is sinds 1 januari 2022 risicodragend opdrachtgever en GVB Infra B.V. (GVB RIB) de opdrachtnemer. Daarnaast heeft het dagelijks bestuur GVB RIB aangewezen als beheerder zoals omschreven in de Wet lokaal spoor (Wls).

In 2025 laat GVB RIB zich certificeren als assetmanager in overeenstemming met de internationale norm ISO 55001: Asset Management. Dat is het sluitstuk op het in 2024 afgeronde transitieprogramma naar assetmanagement. Vanaf 2025 kunnen de Vervoerregio en GVB RIB het reizigersvervoersysteem aansturen.. Belangen van exploitatie, strategische activa en asset management worden hierbij gewogen om de reiziger zo goed mogelijk te kunnen bedienen. In 2026 zetten we verder in op verbeteren van de raakvlakken tussen projecten en beheerorganisatie. Bij deze integrale sturing borgen we bovendien de wettelijke taak van de beheerder GVB RIB.

Het huidige budget is ingericht op het huidige areaal. De Vervoerregio heeft veel ambitie betreft uitbreiding en verbetering. Deze extra onderdelen zullen onderhouden moeten worden. Bij significante uitbreiding van het areaal is meer budget nodig. Voor de projecten Amsteltram, verlengen IJ-tram en verlenging Noord-Zuidlijn is hier in de meerjarenbegroting rekening gehouden. Dit sluit ook aan bij de afspraken zoals vastgelegd in de AMRI-overeenkomst.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het beheer en onderhoud wordt sinds 1 januari 2022 voor rekening en risico van de Vervoerregio uitgevoerd. GVB RIB voert het beheer en onderhoud in 2026 uit conform het Beheerplan 2026. Dit plan stelt GVB RIB jaarlijks op tussen maart en mei. Aansluitend wordt dit tussen partijen besproken. Het definitieve Beheerplan 2026 zal rond eind september 2025 voor instemming aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio worden aangeboden (conform de Wet lokaal spoor).

Wij streven naar stabiel, voorspelbaar en effectief beheer en onderhoud. Vervoerregio zet samen met GVB in 2026 in op de volgende speerpunten:

- Inzicht in al het geprogrammeerde werk tot het einde van de AMRI-overeenkomst in 2034. Op basis van dit inzicht wordt de uitgave prognose aangepast zodat dit beter aansluit bij de pieken en dalen in de benodigde werkzaamheden
- Vanuit het programma Liften & roltrappen verdere verbetering van de prestaties. Vanuit de motie Bikker zal in uiterlijk 2026 gestart worden met de uitvoering van de 2e lift op metrostation Ganzenhoef. Streven is om al in 2025 met de uitvoering te starten.
- In 2025 wordt een studie uitgevoerd naar ketenmonitoring voor S&C. Doel is om de grote hoeveelheden data die de S&C onderdelen generen geautomatiseerd (met inzet van AI, artificial intelligence) te analyseren om storingen te voorspellen, sneller op te merken en zelfs te voorkomen. Op basis van de studieresultaten wordt ketenmonitoring in 2026 geïmplementeerd. Met deze aanpak wordt verwacht dat de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van onderdelen binnen het S&C-systeem verbeteren en daardoor het metrosysteem als geheel. Dit leidt tot een betrouwbaardere uitvoering van de metrodienstregeling. Op termijn is het de bedoeling om ketenmonitoring ook toe te passen op andere onderdelen van het reizigersvervoerssysteem. De herijking van de AMRI-overeenkomst (uit 2021) waarbij we in de 2e helft van 2025 de gemaakte afspraken doorlichten, implementeren GVB en de Vervoerregio in 2026.

- Inzetten op de duurzaamheidskansen die er binnen het areaal en de werkzaamheden van AMRI liggen. Dit zal onder andere plaatsvinden via het programma Energiecongestie. Via dit programma zal een gehele analyse plaatsvinden van het energiesysteem van zowel metro als tram. Hier worden nadrukkelijk kansen gezien voor duurzaamheid, naast het verminderen van de congestie. Dit zal plaatsvinden met partners in de stad waaronder Liander en de Gemeente Amsterdam.

Wat mag dat kosten?

Tabel 8 AMRI| Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Dagelijks Onderhoud Metro	46.236	42.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Dagelijks Onderhoud Tram	22.163	21.000	24.500	24.500	24.500	24.500
MVP Tram	17.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000
MVP Metro	16.821	24.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Areaalmanagement AMRI	13.723	14.000	22.510	21.921	17.982	17.571
Overige kosten AMRI	7.685	23.972	4.964	4.944	4.812	4.798
Asset Owner kosten AMRI	1.332	1.567	1.998	1.998	1.998	1.998
Signalling & Controlling	8.673	10.396	5.379	2.000	2.000	2.000
Totaal lasten	**133.633**	**159.934**	**157.351**	**153.363**	**149.292**	**148.867**
Bijdragen derden	3.203	2.846	1.900	-	-	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Totaal baten	**3.203**	**2.846**	**1.900**	**-**	**-**	**-**
Saldo AMRI	-130.430	-157.088	-155.451	-153.363	-149.292	-148.867

De kosten binnen het sub-programma AMRI worden jaarlijks aangepast conform de afspraken uit de AMRI-overeenkomst. Daarnaast lopen er binnen S&C nog een aantal projecten naast het beheer die in 2026 aflopen. Onderstaande mutaties zijn opgenomen in de tabel:

- De definitieve BDU-indexatie 2024 en de voorlopige indexatie 2025 zijn verwerkt. Dit geeft per jaar € 5,5 miljoen hogere lasten ten opzichte van de begroting ‘25 die volledig gedekt worden uit de BDU-indexatie. Dit is verwerkt in de onderdelen Dagelijks Onderhoud, MVP, areaalmanagement en de overige kosten AMRI.
- De uitgaven binnen de AMRI-overeenkomst zijn geactualiseerd op basis van het beheerplan 2025. Dit geeft verschuivingen tussen de verschillende onderdelen en jaren maar heeft geen effect op de totale meerjarenbegroting en is daarmee budgetneutraal. Voor 2026 betekent dat een verhoging van € 2,1 miljoen in totale lasten.
- In 2026 is de afronding van S&C doorontwikkeling gepland. Het budget is € 0,2 miljoen naar beneden bijgesteld omdat de uitvoering voor een groter gedeelte in 2025 plaatsvindt.

ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING (OSS)

Wat willen we bereiken in 2026?

Het subprogramma Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) is erop gericht in de juiste informatie en data voor het werk dat de Vervoerregio doet te voorzien. Hiervoor werken we in drie richtingen: uit OSS worden de onderzoeken en studies die de Vervoerregio zelf doet en de data die zij zelf nodig heeft betaald. Grote studies met of van partners, zoals voor gebiedsontwikkelingen, kunnen van een subsidie worden voorzien. Ook worden uit dit subprogramma regionale en nationale samenwerkingsverbanden waarbinnen de Vervoerregio actief is van financiële bijdragen voorzien. Dit zijn bijvoorbeeld het projectbureau voor laadinfrastructuur MRA Elektrisch en landelijk het nationale mobiliteitskennisplatform CROW-KpVV (Kennisplatform Verkeer & Vervoer) en de Rijk-Regio samenwerking Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

In 2024 en 2025 zijn grote stappen gezet in het meer in lijn brengen van de uitgaven aan samenwerkingsverbanden waarbij de Vervoerregio betrokken is en de beleidsdoelstellingen die wij nastreven. De bemensing aan de beslistafels van deze verbanden is verbeterd en er wordt strategischer gestuurd op het vormgeven van de agenda's van deze verbanden. Hiermee willen we in 2026 de volgende stap zetten, via een onderzoeksagenda die is gebaseerd op de strategische doelen van de Vervoerregio. Specifieke aandacht bestaat hierbij voor CROW-KpVV, waarvoor in 2026 een nieuwe Samenwerkingsovereenkomst moet worden gesloten. In aanloop daarnaartoe brengt de Vervoerregio haar belangen scherper ter tafel. Voor DOVA geldt dat de gevraagde bijdrage jaar op jaar flink stijgt. Dit is gezien de uitdagingen waar het OV voor staat en de ondersteuning en uitvoer die DOVA hierbij biedt niet onterecht. Wel ligt er een kans voor de organisatie om meer gebruik te gaan maken van de producten die DOVA vormgeeft voor haar leden.

Door de verscheidenheid aan activiteiten draagt OSS bij aan alle thema's uit het Beleidskader Mobiliteit en een groot deel van de hierin besloten strategische doelen. Om in de toekomst scherper te sturen op bijdragen vanuit OSS wordt in 2026 verder een toetsingskader neergezet voor toelating projecten en andere aanvragen. Op deze manier brengen we de uitgaven meer in lijn met de strategische, tactische en operationele doelen van de organisatie.

Wat gaan we daarvoor doen?

We intensiveren onze uitgaven op het waarborgen van het openbaar vervoer binnen de STOMP-ladder en het beter spreiden van deze ladder over onze regio. Om het ov aantrekkelijk te houden wordt in 2025 een studie afgerond naar de mogelijkheden om reizigers aantrekkelijkere reisproducten binnen het nieuwe tariefsysteem aan te bieden. In 2026 zal vanuit OSS mogelijk een bijdrage worden geleverd aan de implementatie van de uitkomsten. Ook zal in 2026 een aanpak flexvervoer worden uitgewerkt onder de paraplu van publieke mobiliteit. Deze zal qua proces en instrumentarium gaan lijken op de in 2025 op te leveren aanpak Deelmobiliteit.

Ook in 2026 blijft de Vervoerregio met mensen en middelen deelnemen aan verschillende belangrijke samenwerkingsverbanden zoals CROW-KpVV en DOVA. In 2026 zal voor het KpVV een nieuwe samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld waarin een nieuwe bijdrage van de Vervoerregio zal worden gevraagd. Ook voor DOVA zal in de jaarlijkse ledenvergadering de bijdrage van de Vervoerregio worden bijgesteld.

We gaan door met verschillende (gebiedsgerichte) programma’s en samenwerkingen. Met het Rijk werken we samen via het rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken we met onze partners onder meer samen aan de MRA Ontwikkelagenda Spoor, het verkeersveiligheidsplatform Verkeer & Meer en het MRA Platform Smart Mobility.

Binnen de eigen organisatie zetten we de financiële bijdrage aan verschillende ontwikkelprogramma's, zoals het programma Inclusieve Mobiliteit en het programma Schoon & Duurzaam voort om mobiliteit voor iedereen toegankelijk te maken en de ecologische impact zo klein mogelijk te maken. Nu voor deze programma's de beleidsvorming zo goed als voltooid is, breekt een fase van verdere implementatie in de uitvoer aan. Ook wordt de monitoringssystematiek van het beleidskader Mobiliteit in 2026 voltooid. In 2026 richten we een digitaal dashboard in waarin de monitoringsgegevens inzichtelijk worden gemaakt.

Wat mag dat kosten?

Tabel 9 Onderzoek, studie en samenwerking (OSS) | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)e

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
MRA verkeersmodel VENOM	324	473	473	473	473	473
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	320	450	450	450	450	450
MRA Smart Mobility	1.045	780	780	780	780	780
MRA Spoordossier	205	200	200	200	200	200
OSS overige projecten	5.727	6.146	6.846	7.146	14.146	14.146
Totaal lasten	**7.621**	**8.049**	**8.749**	**9.049**	**16.049**	**16.049**
MRA verkeersmodel VENOM	109	179	179	179	179	179
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	178	250	250	250	250	250
MRA Smart Mobility	603	460	460	460	460	460
MRA Spoordossier	165	160	160	160	160	160
OSS overige projecten	134	-	-	-	-	-
Totaal baten	**1.189**	**1.049**	**1.049**	**1.049**	**1.049**	**1.049**
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-6.432	-7.000	-7.700	-8.000	-15.000	-15.000

Op basis van de doorlopende samenwerkingsovereenkomsten en lidmaatschappen, al aangevraagde studie- en onderzoeksbudgetten en gemiddelde uitgaven in voorgaande jaren, verwachten we in 2026 en de jaren daarna jaarlijks € 8,7 miljoen uit te geven aan OSS-activiteiten. We ontvangen hiervoor ook baten in de vorm van bijdragen van derden voor € 1 miljoen. Daarnaast nemen wij in 2026 een nieuwe rol op ons als regisseur van regionale deelmobiliteit. Deze rol wordt voorlopig opgenomen in het programma OSS onder de lasten (OSS-overige projecten), wat leidt tot een stijging van de kosten. Voor de jaren vanaf 2026 wordt hiervoor budget aangevraagd: € 0,7 miljoen in 2026, € 1 miljoen in 2027 en € 8 miljoen vanaf 2028.

APPARAATSKOSTEN

Wat willen we bereiken in 2026?

Het subprogramma Apparaatskosten is gericht op het efficiënt stroomlijnen van de activiteiten binnen het primaire proces van de Vervoerregio. Dit doen we door de juiste personen met de benodigde kwaliteiten op de juiste taken in te zetten. Voor functies binnen het secundaire proces (overhead) verwijzen we naar het hoofdstuk Programma Overhead.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het primaire proces vindt plaats in de teams Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en Expertisecentrum Projecten. Op basis van jaarlijkse teamplannen voeren deze teams de werkzaamheden uit om de in de begroting gestelde doelen te bereiken. Dit subprogramma zorgt ervoor dat het primaire proces wordt versterkt door naast de vaste formatie en tijdelijke aanvullingen ook externe medewerkers in te zetten.

Wat mag dat kosten?

Tabel 10 Apparaatskosten | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Apparaatskosten	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Directe Personeelslasten	9.412	10.914	10.914	10.914	10.914	10.914
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.149	1.467	929	929	929	929
Totaal lasten	**10.561**	**12.381**	**11.843**	**11.843**	**11.843**	**11.843**
Bijdragen derden	302	-	-	-	-	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Totaal baten	**302**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Apparaatskosten	-10.259	-12.381	-11.843	-11.843	-11.843	-11.843

In 2024 is een analyse uitgevoerd op de formatie en de behoefte binnen Verkeer & Vervoer en Overhead. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in de begroting 2025, waarbij de vastgestelde formatiebudgetten structureel zijn en tot op heden geen aanleiding geven tot aanpassingen. Het inhuurbudget wordt jaarlijks flexibel verdeeld op basis van prioriteiten, actuele behoeften en eventuele onvoorziene omstandigheden. Op basis van de huidige inzichten zijn de inhuurbudgetten verdeeld op de verwachte behoefte in 2026. Deze inzichten kunnen in de loop van 2025, voordat 2026 ingaat, nog veranderen. Eventuele wijzigingen zullen vervolgens worden doorgevoerd in de bestuursrapportage 2026.

OVERHEAD

Wat willen we bereiken in 2026?

In 2026 richten we ons op de verdere optimalisatie van onze huisvesting, met als doel onze kantoorlocatie te positioneren als het 'Huis van de Regio'. Dit wordt een centrale ontmoetingsplek voor partnergemeenten en samenwerkingspartners, waar gezamenlijke mobiliteitsopgaven kunnen worden aangepakt. Door een open en gastvrije werkomgeving te creëren, versterken we de regionale samenwerking en stimuleren we kennisuitwisseling. Daarnaast bouwen we niet alleen aan een efficiënte werkomgeving, maar ook aan een dynamisch knooppunt voor mobiliteit in de regio.

Op financieel gebied willen we een stabiele, verantwoorde, efficiënte en transparante huishouding handhaven, die onze organisatiedoelen ondersteunt.

Daarnaast streven we er verder naar de Vervoerregio te positioneren als leidende partij in regionale mobiliteit, met zichtbaarheid op thema's zoals bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, inclusiviteit en gezondheid.

Tot slot willen we een sterke gesprekspartner zijn in Den Haag en Brussel, met een goed ingebed netwerk van regioraadsleden en portefeuillehouders na de gemeenteraadsverkiezingen, en blijven we onze online zichtbaarheid en communicatie via sociale media en de vernieuwde website verder versterken.

Wat gaan we daarvoor doen?

Bestuur en Communicatie

In 2026 gaan we intensief lobbyen om regionale mobiliteit op de politieke agenda te houden, zowel op gemeentelijk als landelijk niveau. We organiseren evenementen, zoals kennismakingsbijeenkomsten, om nieuwe regioraadsleden en wethouders te betrekken bij onze prioriteiten. Onze communicatie richten we via de vernieuwde website en sociale mediakanalen, met extra focus op LinkedIn. We versterken onze positie in Den Haag en Brussel door actief deel te nemen aan belangrijke debatten en projecten, zoals de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. We werken aan verankering van mobiliteit in gemeentelijke coalitieakkoorden en landelijke beleidsagenda's en zetten in op draagvlak voor belangrijke MIRT-projecten, waaronder de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

Bedrijfsvoering

IT en Informatiebeheer

We overwegen een investering in een datamanagementproject, met uitzondering van de kosten voor een vaste formatieplek voor een datamanager, die dan noodzakelijk zal zijn.

We gaan beter en breder gebruik maken van verdere automatisering binnen ons applicatielandschap. Dit betreft onder andere automatisering binnen de bedrijfsbrede applicaties JOIN, Youforce, Teams, SharePoint en iBabs. We verwachten aanzienlijke veranderingen in onze organisatie, aangezien er nog veel ongebruikte mogelijkheden zijn. Samen met procesmanagement evalueren we onze huidige bedrijfsprocessen om te bepalen waar automatisering haalbaar en wenselijk is. De kosten voor deze automatisering staan los van de IT-aanbesteding.

Na voltooiing van de projecten voor procesmanagement en datamanagement willen we ons eind 2026 kunnen richten op kunstmatige intelligentie (AI). Voor tekstgebaseerde AI-oplossingen zoals ChatGPT en Copilot zijn structurele middelen nodig, exclusief implementatiekosten. De exacte implementatiekosten kunnen op dit moment nog niet worden ingeschat, aangezien de projecten rondom procesmanagement en datamanagement nog niet zijn afgerond. De eerste stappen richting AI kunnen op z'n vroegst in het vierde kwartaal van 2026 worden gezet.

Samenvattend omvat de begroting voor 2026 mogelijke investeringen in datamanagement en IT-automatisering om een solide basis te leggen voor verdere digitale ontwikkelingen.

HRM

Om het Leren en Ontwikkelen binnen de organisatie beter te kunnen faciliteren, wordt in 2026 een aanbesteding gedaan bij een opleidingsinstituut. Hiermee willen we onze medewerkers de juiste ondersteuning bieden voor hun professionele groei en ontwikkeling over een langere periode.

Daarnaast is teamontwikkeling een belangrijk aandachtspunt. Hiervoor vindt al in 2025 een aanbesteding plaats, maar aanvullend budget in 2026 is wenselijk om deze ontwikkeling verder te versterken.

Met deze investeringen zetten we in op een toekomstgerichte organisatie waarin zowel individueel als gezamenlijk leren en groeien centraal staat.

Inkoop en contractbeheer

In 2025 wordt de aanbesteding voor een nieuw financieel systeem afgerond, waarna de implementatie in 2026 zal plaatsvinden. Daarnaast wordt in 2025 naar verwachting een contractmanagementsysteem aangeschaft, waarvan de implementatie en de bijbehorende kosten grotendeels in 2026 zullen vallen.

Financiën

De Vervoerregio bereidt zich voor op een vernieuwing van het financiële systeem en de invoering van een begrotingssysteem. Deze trajecten zijn noodzakelijk om de financiële processen te verbeteren en toekomstbestendig te maken.

De Vervoerregio werkt op dit moment met het financiële systeem Key2Financien van Centric. Dit contract wordt opnieuw aanbesteed, met als doel om uiterlijk op 1 januari 2027 een nieuw financieel systeem operationeel te hebben. Dit heeft onder andere te maken met rechtmatigheidseisen en de noodzaak om naar een Saas-applicatie te gaan.

Daarnaast is er een sterke wens om het financieel beheer verder te professionaliseren door een begrotingssysteem te implementeren. Dit systeem biedt meer overzicht, efficiëntie en nauwkeurigheid bij het opstellen en beheren van de begroting, wat aansluit bij de groei en complexiteit van de financiële huishouding. De begrotingswijzigingen kunnen beter inzichtelijk gemaakt worden in de diverse P&C-producten voor de regioraad.

Omdat het financiële systeem en het begrotingssysteem elkaar beïnvloeden en beide essentieel zijn voor de totale financiële huishouding, worden deze trajecten tegelijkertijd opgepakt. Tijdens de overgangsfase blijft de huidige leverancier het bestaande systeem aanbieden om de continuïteit te waarborgen.

Wat mag dat kosten?

Tabel 11 Overhead | Baten & Lasten (bedragen in x € 1.000)

Overhead	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Materiële kosten:						
Bestuur & Ondersteuning	107	157	169	169	169	169
Communicatie	153	185	200	200	200	200
Bedrijfsvoering	4.337	4.077	4.495	4.700	4.573	4.573
Financiën	245	235	763	413	253	253
Personele kosten:						
Directe personeelslasten	7.363	8.413	8.413	8.413	8.413	8.413
Inhuur op ondersteunende activiteiten	2.161	1.200	2.111	1.832	1.739	1.739
Totaal lasten	**14.366**	**14.268**	**16.151**	**15.728**	**15.347**	**15.347**
Baten overhead	353	208	224	224	224	224
Totaal baten	**353**	**208**	**224**	**224**	**224**	**224**
Saldo Overhead	-14.013	-14.060	-15.927	-15.503	-15.123	-15.123

Ten opzichte van de vastgestelde begroting 2025 zijn de materiele kosten binnen overhead geïndexeerd naar prijspeil 2025. Dekking voor deze verhoging komt vanuit de indexatie BDU die we van het rijk ontvangen. Deze indexatie bedraagt structureel € 0,4 miljoen.

In 2025 starten we met de aanbesteding van een nieuw financieel systeem en begrotingssysteem. De implementatie hiervan is gepland in 2026 en deels in 2027. De eenmalige kosten in 2026 bedragen € 0,9 miljoen. Dit bedrag bestaat uit implementatiekosten en extra inhuur voor overhead vanwege extra projectwerk.

In 2027 verwachten we de implementatie af te ronden. De kosten hiervoor worden geschat op €0,4 miljoen en bestaan uit implementatiekosten, extra inhuur voor overhead en aanvullende uitgaven voor:

- Een raadpleegoplossing voor historische data,
- Het doorlopen van het contract met Key2Financien vanwege de jaarrekening 2026,
- Tijdelijk beheer op Key2Financien vanwege de jaarrekening 2026.

Vanaf 2027 verwachten we in totaal structureel € 0,1 miljoen hogere kosten voor zowel het nieuwe financiële systeem als het begrotingssysteem.

ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

Wat willen we bereiken in 2026?

Met de algemene dekkingsmiddelen financieren we de mobiliteitsdoelstellingen die we voor 2026 willen behalen. Deze algemene dekkingsmiddelen bestaan aan de batenkant uit:

- De Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU relatief)
  De BDU is een structurele inkomstenpost die de Vervoerregio van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ontvangt vanuit de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer. Er zijn ook additionele en geoormerkte bijdragen die niet zijn gelinkt aan de algemene BDU. Die nemen we op in het betreffende subprogramma van het programma Verkeer & Vervoer.
- De rentebaten op de bussenleningen
- De rentebaten op het Schatkistbankieren (SKB): De Vervoerregio is verplicht het overschot aan liquide middelen aan te houden bij het Rijk. Dit noemen we het Schatkistbankieren.
- De marktconformiteitstoeslag op de bussenleningen en de garantstelling op leningen van concessiehouders
  De marktconformiteitstoeslag moet worden opgelegd vanuit de Europese regelgeving voor staatsteun. Verslaglegging-technisch is de marktconformiteitstoeslag een rentebaat.
- BDU-saldo voorgaande jaren
  Dit is de sluitpost van onze begroting. Een positief bedrag betekent dat wij meer lasten hebben dan dat wij aan BDU in dat jaar ontvangen. De dekking komt uit een onttrekking van balanspost van de overschotten van voorgaande jaren. De regelgeving van de BDU staat toe dat overschotten in latere jaren worden aangewend.

En aan de lastenkant verantwoorden we rentelasten van de (langlopende) leningen.

Wat gaan we daarvoor doen?

We houden intensief contact met het ministerie van IenW over de afstemming van de bedragen en het proces van indexatie. Met name het verschil tussen de prijsstijgingen voor de concessies, railinfrastructuur en infrastructuur en de indexatie die wij op de BDU ontvangen is onderwerp van deze afstemming. Ondertussen zorgt de woningbouwopgave van het Rijk in het MRA-gebied dat er steeds meer vraag naar mobiliteit in brede zin is, en openbaar vervoer in het bijzonder. Wij gaan het gesprek aan met het ministerie om voldoende middelen te krijgen voor onze opgave.

Voor het afsluiten van de bussenleningen voor de concessie Zaanstreek-Waterland (ZaWa) zijn wij in 2023 en 2024 leningen aangegaan. Deze leningen zetten wij door aan de vervoerder EBS tegen vrijwel dezelfde condities. De marktconformiteitstoeslag wordt aan GVB Activa, Connexxion en EBS in rekening gebracht. Daarmee krijgen we een reële marktwaarde voor de garantstelling op de leningen voor strategische activa (vooral tram- en metrostellen) en de bussenleningen.

Naar verwachting neemt Connexxion in 2025 een nieuwe bussenlening op en wordt hiervoor een externe lening afgesloten.

Wat mag dat kosten?

Tabel 12 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen in x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-	-	-
Rentelasten	1.856	3.916	4.375	4.023	3.671	3.319
Totaal lasten	**1.856**	**3.916**	**4.375**	**4.023**	**3.671**	**3.319**
BDU jaarbijdrage	578.674	573.989	599.165	599.165	599.165	599.165
BDU saldo voorgaande jaren	-96.384	-2.852	-5.554	-7.697	-13.907	8.256
Rentebaten	16.329	12.355	16.219	7.339	6.725	6.113
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**498.619**	**583.491**	**609.829**	**598.806**	**591.983**	**613.533**
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	496.763	579.575	605.454	594.784	588.312	610.214

Aan de lastenkant nemen we de rentelasten op van de afgesloten leningen. Deze leningen zijn volledig voor de financiering van de bussenleningen van de concessie Zaanstreek-Waterland en Connexxion (Stand begin 2026 respectievelijk € 122,9 miljoen en € 28,7 miljoen).

Voor de algemene BDU-inkomsten 2026 ontvangen wij een beschikking in december 2025. In juni 2026 krijgen we een aangepaste beschikking voor de indexatie. Verder kunnen wij een tekort aan inkomsten incidenteel aanvullen met het saldo van de BDU dat we in eerdere jaren hebben ontvangen en niet hebben besteed. Daarmee maken we de begroting sluitend. De BDU die is opgenomen, bestaat uit het in 2025 toegekende bedrag € 574, opgehoogd met een voorlopige index van 3,8% (€ 22 miljoen). Dit bedrag is voor de indexatie die wij in 2025 ontvangen en heeft betrekking op de periode van prijsstijgingen tussen maart 2024 tot maart 2025.

In de begroting 2025 was gerekend met een index van 4% over de periode 2024-2025. De werkelijke index van het ministerie bleek 0,456% hoger, waardoor we € 3 miljoen extra aan de BDU in jaar 2026 en verder kunnen toevoegen.

Aan de batenkant staat verder de ontvangen rente. Dat bedrag is inclusief de marktconformiteitstoeslag die wij aan vervoerders en GVB Activa in rekening brengen. De rentebaten betreffen de baten van al eerder verstrekte - of nog te verstrekken - bussenleningen en de marktconformiteitsopslag op de garantstelling op de leningen van de strategische activa. De huidige bussenlening voor Connexxion is uit ons BDU-saldo gefinancierd. Hierdoor komen de rente en de marktconformiteitstoeslag aan de Vervoerregio ten goede. Voor de nieuwe bussenleningen aan EBS en Connexxion is externe financiering afgesloten. Dit is de verklaring voor de stijging van de rentelasten en baten. Zie de paragraaf Financiering voor een verdere toelichting.

Rentebaten SKB: we voorzien in 2026 een positieve rente op dit saldo (€ 7,2 miljoen). Uit voorzichtigheid begroten we deze post alleen in het lopende begrotingsjaar. De periode daarna is te onzeker om hiervoor baten op te nemen.

PARAGRAFEN

Met de paragrafen geeft de Vervoerregio een doorsnee-inzicht op enkele thema's die in de begroting staan. Het gaat om thema's die de wetgever voorschrijft via het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Het aantal relevante thema's voor de Vervoerregio is beperkt tot de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing, de paragraaf financiering, de paragraaf bedrijfsvoering, de paragraaf verbonden partijen, openbaarheidsparagraaf (wet open overheid) en paragraaf onderhoud kapitaalgoederen.

De paragraaf Lokale heffingen is niet van toepassing, omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en geen gemeentelijke bijdragen ontvangt. De paragraaf Grondbeleid is niet aan de orde, omdat de Vervoerregio geen gronden exploiteert.



PARAGRAAF WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEHEERSING

De paragraaf ‘weerstandsvermogen en risicobeheersing’ is opgesteld in lijn met de door de regioraad op 7 december 2024 vastgestelde nota risicobeheersing & weerstandsvermogen.

Weerstandsvermogen

De weerstandscapaciteit - of beschikbare weerstandscapaciteit - bestaat uit de middelen en mogelijkheden waarover de Vervoerregio beschikt of kan beschikken om niet begrote kosten te dekken.

De benodigde weerstandscapaciteit is de financiële omvang van de in het weerstandsvermogen en risicobeheersing opgenomen risico’s. Dit zijn de risico’s waarvoor geen maatregelen zijn getroffen. En die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie. De Vervoerregio hanteert hiervoor de top 10 strategische risico’s.

Het weerstandsvermogen geeft aan in hoeverre de organisatie de financiële gevolgen van opgetreden risico’s kan opvangen. Het wordt berekend door de beschikbare weerstandscapaciteit te delen door de benodigde weerstandscapaciteit. De weerstandsratio is gelijk aan het weerstandsvermogen. De weerstandsratio wordt in een getal uitgedrukt, het weerstandsvermogen in een percentage.

Risicobeheersing

Risicobeheersing (of risicomanagement) wordt gedefinieerd als een proces van gestructureerde analyse van de risico’s die op een organisatie af komen. Daarbij hoort een continue aanpassing van doelen, risico’s en beheersmaatregelen: plan – do – check – act. Het is een continu proces. Alleen al omdat wijzigende wetgevingen, bedrijfsdoelstellingen en het treffen van maatregelen in veranderende omstandigheden dit van ons eist.

Op tactisch en operationeel niveau worden, als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model, risico’s onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Hieronder vallen bijvoorbeeld ook de projectrisico’s. Het Three Lines model is de Engelse term voor ‘checks en balances’ van de eerste lijn (meestal het primaire proces). De tweede lijn (de financial-, business- en projectcontrollers alsmede juristen, kostendeskundigen en inkoopadviseurs). En de derde lijn (concerncontroller en internal auditor). Op strategisch niveau vindt periodiek een risico-inventarisatie plaats, waarvan het resultaat in deze paragraaf is weergegeven.

Belangrijkste risico’s

De onderkende risico’s zijn gegroepeerd rond de volgende thema’s:

- Bestuur
- Grote opgaven
- Openbaar vervoer
- OV-Governance
- Organisatie

De tien belangrijkste risico’s zijn in de volgende tabel samengevat. Daaronder zijn de risico’s beknopt toegelicht. De risico-inschatting wordt als volgt weergegeven: + = hoog risico of groot effect; - = gemiddeld tot laag risico of effect.

Tabel 13 De 10 belangrijkste risico's

Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*	Effect *… waardoor …*	Maatregelen
Bestuur			
Een kabinetsformatie die niet goed uitpakt voor de belangen van mobiliteit	Mogelijke bezuiniging van 10% op de SPUKS (waaronder BDU). **+**	De jaarlijkse bekostiging van het Rijk wordt deels ter discussie gesteld. **+**	Goede lobby en gesprekken met Rijk en Ministerie IenW en BZK.
Grote opgaven			
Grote financiële overschrijdingen na uitwerking van de afspraken over de Schaalsprongprojecten Zuidasdok, Derde perron Amsterdam Zuid, Verlenging Noord/Zuidlijn en Sluiten Metroringlijn	De aanpak van de groeiende mobiliteitsontwikkeling blijft achter (Amsterdams regionaal mobiliteitssysteem implodeert) **+**	De uitvoering van de projecten stagneert. Op korte termijn valt budget vrij, maar op de langere termijn komt de bereikbaarheid van Amsterdamse regio in de knel en zijn er aanvullende maatregelen nodig. **+**	Afspraken met het rijk en de regionale partners om uitvoering van alle schaalsprongprojecten mogelijk te maken en eventueel herprioriteren in de begroting
Wijzigende klimaatomstandigheden	Het ov-systeem ondervindt hinder zoals verdrogende taluds of onderlopende metrobuizen **-**	Grote herinvesteringen zijn nodig **+**	Risicoreservering voor klimaat en andere externe factoren in herijking AMRI opnemen Lifecycle costs hanteren in assetmanagement Rekening houden met klimaat bij nieuwe projecten Mogelijke impact in kaart brengen en daarvoor passende maatregelen voor treffen

Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*	Effect *… waardoor …*	Maatregelen
Assetmanagement en beheerplan voor AMRI is nog in ontwikkeling: onvoldoende rapportages en meerjarendoorkijk met volledige gedragen risicoanalyse ontbreekt	Onduidelijkheid of jaarschijven van toepassing zijn; GVB benut de jaarschijven AMRI niet volledig; we weten niet wat daarvan de consequenties zijn **-**	Achterstallig onderhoud en achterblijvende prestaties in het assetmanagement; er treden grote tegenvallers op **+**	Zicht krijgen op de meerjarenprognose (beheerplan)--> dit wordt verbeterd. Het herijkte Transitieplan uitvoeren Contractmanagement inrichten op prestatie-indicatoren Zicht krijgen op het effect van minder onderhoud op de prestaties Risico-inventarisatie uitvoeren. Meerjarenvervangingsprogramma voor metro's is onvoldoende helder en moet scherper. Voor trams is dit wel beter.
Openbaar Vervoer			

Schadegevoeligheid van de bussen en gebrek aan onderdelen om dit te herstellen	De elektrische bussen kunnen niet worden ingezet en de waarde van het onderpand van de bussenlening niet meer toereikend is	+	Er wordt met dieselbussen gereden en emissie afspraken worden niet behaald en er worden mogelijk hogere kosten in rekening gebracht vanwege het gebruik van dieselbussen. Rittenuitval. Imagoschade.	+	Hogere technische reserve waardoor er meer bussen moeten worden aangeschaft Extra controle op het materieel/ technische staat bij de vervoerders
Samenwerking met een vervoerder loopt niet goed	De inbesteding Concessie GVB vertraagt of mislukt	-	Discussie in de samenwerking, inbesteding mislukt, bestuurlijke discussies, imagoschade, twijfel (extern) aan de kunde van de Vervoerregio om het Amsterdamse en regionale ov mogelijk te maken	+	Andere verstandhouding met vervoerder tot stand brengen Ander type afspraken in de samenwerking maken (meer zakelijk en meer vertrouwen)

Oorzaak ***Als gevolg van …***	**Risico** ***… is het mogelijk dat …***		**Effect** ***… waardoor …***		**Maatregelen**
OV-Governance					
Er zijn instandhoudingsinvesteringen voor kunstwerken nodig	De Vervoerregio moet investeren in de kunstwerken, terwijl de Vervoerregio dit niet heeft begroot	-	Geen mogelijkheid om groot onderhoud te bekostigen uit de eigen begroting. Andere ambities kunnen niet worden waargemaakt met impact op areaal-beschikbaarheid	+	Conform gemaakte afspraak met Amsterdam over niet-Wls handelen Gesprek met het Rijk starten over bekostigingsafspraken bij groot onderhoud Nulmeting met A'dam en GVB; besluitvorming; actief zoeken naar andere financieringsbronnen Reserveringen doen in de beschikbare jaarreservering Een MVP-kunstwerken opstellen
Onverwachte gebeurtenissen, zoals het faillissement van een aannemer, zware ongevallen e.d.	Projecten worden stilgelegd en/of krijgen te maken met hoge meerkosten	-	Aanvullend budget is nodig om aan lopende verplichtingen te voldoen om het alsnog mogelijk te maken dat het project wordt afgebouwd	+	Professioneel opdrachtgeverschap Aandacht voor de kwaliteit van contracten Afsluiten van aanvullende verzekeringen
Organisatie					
Een organisatie die niet goed functioneert	Opgaven krijgen we niet voor elkaar, het bestuur verliest vertrouwen, gemeenten verliezen vertrouwen	-	Het Rijk hevelt (de) taken van de Vervoerregio over naar de provincie	+	Alles uit de kast halen dat de organisatie wel functioneert, leiderschap verbeteren
Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks. Het niet op orde hebben van de cybersecurity	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert	+	Dienstverlening stagneert	+	ICT-ondersteuning door externe partij; informatiebeveiliging op orde

Toelichting op de risico's

Ad 1. Nieuw kabinet/regeerakkoord

Nu het kabinet Schoof ruim een half jaar onderweg is, worden politieke keuzes duidelijk. Tel daarbij op de ontwikkelingen op wereldtoneel en we weten welke onzekerheden op ons afkomen.

Er zijn forse bezuinigingen op het ambtenarenapparaat in het regeerakkoord van PVV, VVD, NSC en BBB ingeboekt. De vier partijen zijn van plan structureel 22% minder uit te geven aan het ambtelijk apparaat, wat betekent dat er flink minder ambtenaren zullen zijn.

De nieuwe coalitie wil de specifieke uitkeringen overhevelen naar het gemeentefonds, maar past wel een budgetkorting van 10% toe. De overheveling naar het gemeentefonds is afgewend, de budgetkorting hangt nog boven de markt.

Door uitspraken van de Amerikaanse president Trump over mogelijke vredesonderhandelingen met Rusland, staan de oorlog in Oekraïne en de toekomst van het land opnieuw hoog op de Europese politieke agenda. Veel partijen maken zich zorgen over mogelijke Russische agressie en willen dat er meer geïnvesteerd wordt in de eigen verdediging. Verschillende lidstaten van de EU maken de keuze de defensie uitgaven te verhogen en in lijn te brengen met de NAVO-norm.

Ad 2. OV-schaalsprong

Het westelijke en zuidwestelijke deel van de Vervoerregio kent grote mobiliteitsopgaven. Er is een groeiende behoefte aan snelle OV-verbindingen met name naar de plekken waar wonen, werk en onderwijs zich concentreren. Daarnaast is sprake van grootschalige gebiedsontwikkeling in Amsterdam en Haarlemmermeer, waarmee in een belangrijke nationale en regionale woningbouwbehoefte wordt voorzien. Met schaalspronginvesteringen, zoals de OV-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) (verlenging Noord/Zuidlijn) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA) (onder andere Ringlijn) wordt het mogelijk om meer regionale, nationale en internationale verbindingen te leggen. Het zijn bouwstenen om de beleidsambities van de Vervoerregio op het gebied van een bereikbare regio en duurzame en inclusieve mobiliteit te realiseren. Stagnatie van deze projecten – of een terugtrekkende beweging van het rijk - raakt ook andere ambities, zoals aanpassingen op station Amsterdam CS.

Ad 3. Klimaat

We zullen moeten leven met de effecten van klimaatverandering. We verwachten meer stortregens, zwaardere stormen en lange drogere en hete perioden. Nederland is extra kwetsbaar voor overstromingen omdat ons land voor een groot deel onder de zeespiegel ligt. Ook de infrastructuur van het openbaar vervoer is kwetsbaar. Metro's rijden op taluds die kunnen verdrogen en tunnels kunnen onderlopen bij extreme regenval. Het huidige vervoersysteem is hier niet goed op ingesteld. Klimaatrisico's zijn bijvoorbeeld niet benoemd of beprijsd in de overeenkomsten met GVB.

De effecten van klimaatverandering staan steeds prominenter op ons netvlies. Bij de herijking van contracten of nieuwe projecten houdt de Vervoerregio inmiddels rekening met de effecten en kosten van klimaatverandering. Dit is nu bijvoorbeeld al een serieus aandachtspunt in de MIRT-verkenningen voor de OV-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer en Sloterdijk-Amsterdam Centrum.

Ad 4. Risicodragend opdrachtgeverschap

Onderdeel van de nieuwe governance-afspraken tussen de gemeente Amsterdam, GVB en de Vervoerregio is het overdragen van het opdrachtgeverschap voor het werkend vervoersysteem naar de Vervoerregio. Met ingang van 1 januari 2022 zijn hiertoe nieuwe overeenkomsten afgesloten.

Een belangrijke overeenkomst is die voor het assetmanagement railinfrastructuur (AMRI) tussen de opdrachtgever Vervoerregio en opdrachtnemer GVB. Beide partijen moeten vertrouwd raken met hun nieuwe rol en de organisaties

en processen daarop inregelen. Concreet betekent dit: zicht krijgen op het meerjarig onderhoud & vervangingsprogramma, kritieke prestatie-indicatoren en risico-inventarisatie. De groei naar excellent opdrachtgeverschap is een speerpunt van de Vervoerregio.

Ad 5. Transitie naar elektrische bussen

De Vervoerregio zet de laatste stappen in de transitie naar elektrisch vervoer. Dit gaat met name om investeringen in elektrische bussen en laadinfrastructuur. Dit draagt bij aan de doelstelling om vanaf 2025 een volledig elektrische busvloot te hebben. Onzekerheid in de levering van onderdelen in de keten zorgt voor vertraging en/of afstel van deze plannen.

Ad 6. Inbestedingen (GVB)

De Vervoerregio sluit een nieuwe concessie af voor het Amsterdamse werkgebied. De concessie wordt, net als in 2012, niet aanbesteed maar inbesteed. Opdrachtnemer is GVB. Het afsluiten van een concessie is complex. Hierin worden afspraken vastgelegd die meer dan tien jaar beslaan en over de hele looptijd maximaal moeten bijdragen aan een goed werkend vervoersysteem. We hebben gezien dat verlenging van de huidige concessie met maximaal twee jaar nodig was. GVB heeft een tweede kans gekregen om tot een verbeterde bieding te komen. Het doel is dat de aangepaste bieding in mei 2025 wordt ingediend en dat de concessie – bij voldoen aan de eisen – wordt gegund in juli 2025.

Om de concessie goed te ontwerpen en in te regelen werkt de Vervoerregio nauw samen met GVB om te zorgen dat de risico's en ontwerpvraagstukken goed in beeld zijn. Problemen of issues worden direct geadresseerd en waar nodig geëscaleerd. Door intensief samen te werken, groeit het onderling vertrouwen en daarmee de kans van slagen.

Ad 7. AMRI: kunstwerken

Groot onderhoud aan kunstwerken in het metro-netwerk, zoals bruggen, viaducten en fly-overs, kost meer geld dan de betrokken partijen kunnen dragen. Vooralsnog zijn er geen signalen dat dergelijk onderhoud ophanden is.

In de overeenkomst 'beheer metro- en traminfrastructuur' is vastgelegd dat de gemeente Amsterdam het beheer en onderhoud van het areaal bekostigt dat niet behoort tot de Wet lokaal spoor (Wls). Het gaat hoofdzakelijk om de metrostations. Daarbij geldt dat de demarcatie tussen het Wls-deel en het niet-Wls-deel wel is verkend maar nog moet worden aangebracht. De eerste verkenning naar de kosten van het beheer en onderhoud van het niet-Wls-deel uit 2022 kwam uit op een bedrag van € 23,0 miljoen per jaar. Dat partijen geen overeenstemming hebben bereikt over de demarcatie doet overigens niets af aan de afspraak dat de gemeente het beheer en onderhoud van het niet-Wls-deel dient te bekostigen.

Ad 8. Stabiliteit & slagkracht vervoerbedrijven

De Vervoerregio is opdrachtgever voor het openbaar vervoer binnen haar grondgebied. En daarbij afhankelijk van de performance van de vervoerbedrijven. Dat bewijzen de volgende voorbeelden.

Sinds EBS eind 2022 het busvervoer in onder andere Zaanstreek-Waterland heeft overgenomen, is er veel kritiek. Reizigers klagen over uitvallende ritten, volle bussen en een gebrekkige communicatie. Ook chauffeurs luiden de noodklok: er is een personeelstekort, en de werkdruk is hoog.

Vooral de vraag of de Vervoerregio goed genoeg heeft gekeken naar de capaciteiten van EBS voordat het contract werd gegund, blijft open. Was er voldoende onderzoek gedaan naar de financiële stabiliteit en operationele slagkracht van het bedrijf? Of was de keuze vooral gebaseerd op de laagste prijs, zonder voldoende oog voor de uitvoering?

De inbesteding van de concessie GVB is niet binnen de reguliere tijd afgerond. Om GVB de tijd te geven hun bieding te verbeteren en vanwege de bedrijfscontinuïteit, is de huidige concessie met twee jaar verlengd 'onder gelijkluidende

voorwaarden'. Dat wil zeggen met dezelfde regels die voor de huidige concessie gelden. De verlenging vervalt zodra het bob van GVB wordt goedgekeurd en de nieuwe concessie is gegund.

Ad 9. Ambitie & performance

Om onze organisatie te ontwikkelen en te professionaliseren, werken we met vijf pijlers:

1. Heldere strategie: een duidelijke koers helpt ons keuzes te maken en gericht te handelen.
2. Effectieve aansturing: duidelijkheid in rollen en verantwoordelijkheden maakt ons efficiënter en sterker als leidende organisatie in de mobiliteit.
3. Succesvolle samenwerking: binnen én buiten onze organisatie werken we samen met onze partners en collega's.
4. Professionele basis: geoptimaliseerde processen en systemen zorgen ervoor dat we snel en flexibel kunnen handelen.
5. Sterk leiderschap & Cultuur: leiders geven richting, stimuleren samenwerking en zorgen dat talent binnen teams volledig wordt benut.

De Vervoerregio is ambitieus en voortdurend bezig met groei & ontwikkeling: organisatieontwikkeling, procesmanagement, volwassenheid interne beheersing, bouw van een managementcontrolsysteem, aanbesteding van een nieuw financieel systeem et cetera. Gebrek aan focus brengt het risico van suboptimalisatie met zich mee, of erger: het gevoel van "laat maar gaan".

Ad 10. Informatietechnologie

De komende drie jaar wil de Vervoerregio voldoen aan de wet- en regelgeving van informatiebeveiliging en privacy (waaronder BIO/NIS2). Dit betekent een verdere professionalisering van de informatiebeveiligingsfunctie in de organisatie. Een betrouwbare informatievoorziening is noodzakelijk voor het goed functioneren van de Vervoerregio en de basis voor het beschermen van rechten van klanten. Dit vereist een integrale aanpak, goed opdrachtgeverschap en risicobewustzijn. Ieder organisatieonderdeel is hierbij betrokken.

In 2024 zijn bij het inventariseren van de stand van zaken rondom Informatiebeveiliging & Privacy (IB&P) de volgende bevindingen naar boven gekomen:

- Veel zaken ontbreken
- Wat wel beschreven is, wordt vaak niet (goed) beheerd en gemonitord (PDCA)
- Wat wel beschreven is, is veelal sterk verouderd en nooit herijkt
- Maatregelen die zijn opgepakt zijn als losse elementen opgepakt en niet beheerd in een ISMS (managementsysteem informatiebeveiliging)

Financiële impact

Om de financiële impact van de risico's in te schatten is de volgende werkwijze gevolgd. Er is een analyse gemaakt waarin de financiële omvang van de risico's in risicocategorieën is ingedeeld. Vervolgens is de impact (effect) in euro's bepaald op het categoriegemiddelde of, in de hoogste categorie, de ondergrens. De risico-inschatting wordt als volgt bepaald: hoog risico: kans is 75%; gemiddeld tot laag risico: kans is 25%. Het financiële risico wordt bepaald door impact maal kans. De financiële impact van de Top 10 strategische risico's telt op tot € 130 miljoen. De benodigde weerstandscapaciteit is dus € 130 miljoen.

De weerstandsratio van de Vervoerregio eind 2026 (beschikbaar weerstandsvermogen € 154 miljoen/benodigde weerstandscapaciteit € 130 miljoen) is 1,2. Dit is voldoende. De regioraad streeft naar een ratio weerstandsvermogen van minimaal voldoende.

Tabel 14 Ratio weerstandsvermogen en betekenis

Ratio weerstandsvermogen (x)	Betekenis
x > 2,0	Uitstekend
1,4 < x < 2,0	Ruim voldoende
1,0 < x < 1,4	Voldoende
0,8 < x < 1,0	Matig
0,6 < x < 0,8	Onvoldoende
<0,6	Ruim onvoldoende

Wijzigingen ten opzichte van 2023

De volgende risico's staan niet meer in de top 10:

Risico	Toelichting
OV-Governance	De Vervoerregio en/of GVB en/of Amsterdam werken niet volgens de OV-governance afspraken
Openbaar vervoer	Krapte op arbeidsmarkt voor vervoerders
Bestuur	Eerstvolgende herijking studenten OV-kaart
Organisatie	Onervarenheid van de Vervoerregio met excellent opdrachtgeverschap bij een grote diversiteit aan opdrachten

De volgende risico's zijn nieuw in de top 10:

Risico	Toelichting
OV-Governance	Onverwachte gebeurtenissen, zoals het faillissement van een aannemer, zware ongevallen e.d.
Openbaar vervoer	Schadegevoeligheid van de bussen en gebrek aan onderdelen om dit te herstellen
Grote opgaven	Assetmanagement en beheerplan voor AMRI is nog in ontwikkeling: onvoldoende rapportages en meerjarendoorkijk met volledige gedragen risico-analyse ontbreekt
Organisatie	Een organisatie die niet goed functioneert

Kentallen

De netto schuldquote geeft inzicht in de omvang van de schuldenlast ten opzichte van de totale begroting. Het is een indicatie van de mate waarin rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Het saldo BDU is opgebouwd uit ontvangen rijkssubsidie en kan alleen worden uitgegeven aan de taak Verkeer & Vervoer binnen de vervoerregio. Daarmee is dit saldo volgens de regelgeving van de BBV geoormerkt en wordt als schuld gecategoriseerd. Daarom heeft de Vervoerregio een positieve schuldquote. Ook al zou je verwachten dat bij verstrekte bussenleningen een negatieve schuldquote hoort.

Bij dit kengetal maken we onderscheid tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid is het aandeel zichtbaar van verstrekte leningen in de exploitatie. De netto schuldquote wordt vrijwel geheel bepaald door de bussenleningen die de Vervoerregio heeft verstrekt. De hogere netto schuldquote ten opzichte van de begroting 2022 wordt veroorzaakt door de relatief grotere toename van de vlottende passiva. Gecorrigeerd voor de leningen is de netto schuldquote gelijk aan de begroting. Dit omdat tegenover de stijging van de vlottende passiva een stijging van de uitstaande leningen (bussenleningen) is komen te staan.

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen (EV) in een percentage weer ten opzichte van het totale vermogen. Het geeft aan in hoeverre de Vervoerregio in staat is aan haar financiële verplichtingen op lange termijn te voldoen. De Vervoerregio wordt voornamelijk bekostigd vanuit de subsidie BDU. Deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mogen worden uitgegeven. Daarom is het voor de Vervoerregio niet mogelijk eigen vermogen vanuit de niet bestede middelen op te bouwen. De teller van deze ratio (EV) is nel, terwijl de noemer relatief hoog is door de vooruit ontvangen gelden. Dit is de verklaring voor de zeer lage solvabiliteitsratio van de Vervoerregio.

De ratio structurele exploitatieruimte geeft aan in welke mate de structurele lasten zijn gedekt door structurele baten. Hierdoor kan de Vervoerregio laten zien in welke mate zij in staat is om de eigen lasten te dragen. Een positief percentage betekent dat de structurele baten toereikend zijn om de structurele lasten te dekken (de baten zijn hoger dan de lasten, het verschil wordt toegevoegd aan de reserves).

Ook deze ruimte is bij de Vervoerregio gering, omdat bijna alle lastenbudgetten structureel van karakter zijn. De toekomstige BDU-bijdragen zijn vrijwel geheel bestemd voor specifieke budgetten als de Investeringsagenda Mobiliteit, de concessies en het beheer, onderhoud en meerjarige vervanging van de railinfrastructuur en rollend materieel.

Tabel 15 Kengetallen weerstandsvermogen

	Jaarrekening 2024	Gewijzigde begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Netto schuldquote	32,1%	33,0%	30,7%	28,3%	25,5%	21,6%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%
Solvabiliteitsratio	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Structurele exploitatieruimte	0,0%	2,8%	4,8%	9,7%	9,8%	9,1%

PARAGRAAF FINANCIERING

In de paragraaf Financiering is opgenomen hoe de Vervoerregio haar activiteiten financiert en wat daarvan de gevolgen zijn. De paragraaf geeft inzicht in de rentelasten, het renteresultaat, de wijze waarop rente eventueel aan investeringen en taakvelden wordt toegerekend en de financieringsbehoefte.

Financieringsbehoefte en financiële instrumenten

Inkomsten en Solvabiliteit

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU) als belangrijkste inkomstenbron (96% van de totale baten). Wij keren deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden.

De wet BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te reserveren voor toekomstige uitgaven of financiering van activa van vervoerders. Op basis van de huidige ontwerpbegroting bedraagt het saldo van de 'nog niet uitgegeven BDU' eind 2025 naar verwachting € 338 miljoen. Eind 2026 zal dit € 344 miljoen zijn.

De solvabiliteit geeft de verhouding van het eigen vermogen ten opzichte van het totale vermogen weer. Aangezien de Vervoerregio geen eigen vermogen kent en het saldo nog niet uitgegeven BDU formeel als vreemd vermogen wordt beschouwd, is de solvabiliteit nihil.

Uitgangspunten Treasuryfunctie en beleid

Het doel van het treasurybeleid is het beheersen, sturen, verantwoorden en toezichthouden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's. De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet Financiering Decentrale Overheden (wet Fido) en de daarbij horende ministeriële regelingen. Het in 2024 vastgestelde treasurystatuut geeft de regioraad nadere aanwijzingen en regels aan het dagelijks bestuur ten aanzien van:

- Het beheersen van financiële risico's
- Het continu verzorgen van voldoende liquiditeit voor de organisatie
- Zorgdragen voor een kosteneffectief en efficiënt betalingsverkeer
- Het verzorgen van financieringsovereenkomsten en uitzettingen ten behoeve van de publieke taak

Schatkistbankieren

De (tijdelijk) overtollige middelen zijn in overeenstemming met de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het Rijk. Het drempelbedrag voor de Vervoerregio is gebaseerd op Artikel 7. Uitgezonderde middelen van de Regeling lid 2. De drempel is 2% van het begrotingstotaal, indien het begrotingstotaal lager is dan € 500 miljoen, waarbij het drempelbedrag minimaal € 1 miljoen bedraagt. Indien het begrotingstotaal hoger is dan € 500 miljoen, is de drempel gelijk aan € 10 miljoen plus 0,2% van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.

Voor 2026 komt dit neer op € 11,2 miljoen wat de Vervoerregio buiten de Schatkist zou mogen aanhouden.

Verstrekte bussenleningen

De Vervoerregio kent sinds april 2015 de verordening op de subsidieverstrekking voor bussenlening. De subsidie wordt verstrekt ten behoeve van de financiering van het verwerven van bussen of de herfinanciering van al verworven bussen. Die bussen worden ingezet voor openbaar personenvervoer ter uitvoering van een concessiebesluit. De bussenlening draagt bij aan het verduurzamen van het ov. En het biedt de mogelijkheid voor een gemakkelijke overdracht van de voertuigen naar een andere vervoerder, bij afloop van de concessie. De bussenleningen worden afgelost vanuit de jaarlijkse verleningsbeschikkingen voor de concessies. Hierdoor loopt de Vervoerregio beperkt risico gedurende de looptijd van de concessie. Tijdens de concessies worden de restbedragen volledig afgelost. De laatste tranches worden verrekend met de laatste termijnen van de bevoorschotting van de exploitatie.

Voor de concessie Zaanstreek-Waterland heeft de regioraad een bedrag van maximaal € 183 miljoen beschikbaar gesteld. Daarvan heeft tot op heden EBS € 140 miljoen aangevraagd. In de loop van 2025 zal de concessie Amstelland-Meerlanden de resterende € 5,2 miljoen in de lopende lening opvragen en van de € 47 miljoen ruimte die nog niet is aangevraagd € 30 miljoen aanvragen.

Tabel 16 Verstrekte bussenleningen (bedragen in x € 1.000)

Verstrekte bussenleningen	2025	2026	2027	2028	2029
Connexxion Lening I 15 jaar	51.281	44.964	38.648	32.332	26.016
Connexxion Lening I restant	5.035	4.587	4.140	3.692	3.245
Connexxion Lening II 15 jaar	28.723	26.170	23.617	21.064	18.511
EBS ZaWa	122.891	113.145	103.675	94.449	85.223
Totaal leningen	**207.930**	**188.867**	**170.080**	**151.537**	**132.994**

Tabel 17 Nog te verstrekken leningen/garanties (bedragen in x € 1.000)

Nog te verstrekken bussenleningen dan wel garantstellingen	2026
Concessie ZaWa	0
Concessie AML	17.000
Totaal leningen	17.000

Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor de GVB-leningen voor investeringen in de strategische activa. Dat is voor de volgende maximale bedragen:

1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 miljoen. Daarvan is € 150 miljoen langlopende vastrentende lening, € 350 miljoen rekening-courant faciliteit (RCF) en € 225 miljoen in optie (‘accordion’). Eind 2024 heeft het GVB van de optie € 77 miljoen opgevraagd.

2. Zogenaamde ‘forward starting’ leningen vanaf 2025 (te converteren vanuit de rekening-courant faciliteit die onder 1 is genoemd) voor een bedrag van € 142 miljoen (investering 15G-trams en M7-metro’s) en € 56 miljoen (investering zero-emissiebussen EB1 en EB2).

Op het aan te schaffen materieel wordt een pandrecht gevestigd. De Vervoerregio subsidieert de kapitaallasten (afschrijvings- en rentekosten) van de voertuigen aan GVB Exploitatie BV. Daarmee wordt GVB in staat gesteld om aan de aflossing- en renteverplichtingen van de financiële instellingen te kunnen voldoen. Daarbij staat de Vervoerregio garant voor de termijnbetalingen, maar niet voor de hoofdsom van de lening (met andere woorden: de hele lening is niet in één keer opvorderbaar als de vervoerder niet aan de betalingsverplichtingen kan voldoen). Door de garantstelling is de rente die de banken in rekening brengen lager. In de loop van 2025 en 2026 zal de (her)financiering van GVB na 2026 worden uitgewerkt.

Tabel 18 Verstrekte garanties (bedragen in x € 1.000)

Specificatie Garantstellingen Activa		x 1000						
Nummer	Organisatie	Soort	Einddatum	2025 (maximaal)	2026 (maximaal)	2027 (maximaal)	2028 (maximaal)	2029 (maximaal)
1	GVB Activa BV	Revolving credit facility	Verleend tot 2026	350.000	350.000			
2	GVB Activa BV	Revolving credit facility - optie	Verleend tot 2026	77.000	77.000			
3a	GVB Activa BV	Vaste faciliteit A	2.054	137.267	125.433	113.600	101.767	89.933
3b	GVB Activa BV	Vaste faciliteit B	2.036	51.333	46.667	42.000	37.333	32.667
4	GVB Activa BV	Vaste lening	2.050	135.000	130.000	125.000	120.000	115.000
			Totaal	**750.600**	**729.100**	**280.600**	**259.100**	**237.600**

Liquiditeitsprognose

De Vervoerregio hanteert voor het presenteren van financiële cijfers het stelsel van baten en lasten. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van bussenleningen. Deze elementen, samen met de afschrijvingen op de investeringen, maken dat de exploitatieresultaten niet synchroon lopen met de kasstromen (liquiditeiten). Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2026 uit op een positief saldo van ongeveer € 301 miljoen. De ervaring leert dat de budgetten niet altijd helemaal worden besteed en gedeeltelijk doorschuiven naar het volgende jaar. Over de periode tot aan 2028 is een positieve ontwikkeling te zien. In 2029 wordt een daling verwacht.

Bij elke financiële rapportage aan de regioraad wordt ingegaan op de liquiditeitsontwikkeling. In tabel 19 is de liquiditeitsontwikkeling (met verloop) door de jaren heen inzichtelijk gemaakt. Naast de hierboven vermelde ontwikkelingen in 2026 en 2027 neemt op langere termijn de liquiditeit volgens de huidige prognoses weer gestaag toe. De BDU-middelen worden nog niet ingezet, maar doorgeschoven naar latere jaren (zie hiervoor het meerjarenperspectief tabel 25a). In de periode 2029 – 2035 is de verwachting dat er € 176 miljoen uit het BDU-saldo zal worden onttrokken ter dekking van grote projecten en onderhoud.

Tabel 19 Liquiditeitsprognose (bedragen in x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Gewijzigde begroting na 1e Bestuurs-rapportage 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Bedragen x € 1.000					
Beginstand	305.358	297.076	301.317	309.131	330.659
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	1.944	7.473	7.473	7.197	6.952
Overige inkomsten	579.351	619.621	608.438	615.344	607.228
Overige uitgaven	-589.577	-622.853	-608.096	-601.013	-622.563
Af te sluiten leningen	-	-	-	-	-
Eindstand	**297.076**	**301.317**	**309.131**	**330.659**	**322.276**

Kasgeldlimiet en Renterisiconorm

Decentrale overheden kunnen niet zomaar leningen afsluiten. Om te voorkomen dat fluctuaties in rentepercentages een te grote invloed hebben op de begroting, bestaan twee wettelijke beperkingen. Deze zijn vastgelegd in de Wet Fido. Dit zijn de kasgeldlimiet (van toepassing op korte leningen met een rentetypische looptijd van maximaal een jaar) en de renterisiconorm (lange leningen). Beide beperkingen hebben tot doel de leningportefeuille van decentrale overheden te behoeden voor een onverantwoord grote gevoeligheid voor rentefluctuaties. Ze stellen een grens aan de structuur van de leningen, niet aan de hoogte. De kasgeldlimiet stelt dat de gemiddelde netto-vlottende schuld van een decentrale overheid in een bepaald kwartaal niet hoger mag zijn dan een wettelijk bepaald percentage van het begrotingstotaal (het totaal van de lasten). Het percentage kasgeldlimiet geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar.

De renterisiconorm beperkt het renterisico op de langlopende financiering. De norm bevordert de spreiding van de looptijden van de kapitaalmarktleningen (looptijd van de lening > 1 jaar) door de omvang te beperken van de leningen waarvoor de rente in een bepaald jaar moet worden aangepast of afgelost. Het rijk heeft de maximale omvang van leningen met een renteaanpassing/aflossing vastgesteld op 20% van het begrotingstotaal.

Tabel 20 Kasgeldlimiet en Renterisiconorm (x 1.000)

Begrotingstotaal	percentage	€ 621.539
Kasgeldlimiet	8,20%	€ 50.966
Renterisiconorm	20,0%	€ 124.308

De Vervoerregio heeft in 2023 externe financiering aangetrokken voor de bussenlening van EBS. Het uitgangspunt hierbij is dat we deze leningen met dezelfde rente (met risico-opslag) doorzetten naar de aanvrager. Deze methodiek zorgt ervoor dat de karakteristieken van de aangetrokken en de verstrekte lening (voor wat betreft looptijd en leningsvorm) gelijk blijven. Voor de Vervoerregio is er geen renterisico aanwezig. Deze opzet zal worden gevolgd bij de leningen voor de concessie Amstelland-Meerlanden, die worden afgesloten in 2025.

Het restant (€ 5,2) van de lopende lening van AML zal uit eigen middelen worden gefinancierd, zodat dat de financieringswijze aansluit bij het al opgevraagde deel.

Renteresultaat (Rentelasten en Rentebaten)

In de begroting 2026 is rekening gehouden met een rentelast van € 4,4 miljoen. Dit zijn volledig de te betalen rente over de bij banken afgesloten leningen ter dekking van de bussenleningen voor de concessies.

De rentebaten (€ 16,2) bestaan uit:

- rente over de verstrekte bussenleningen inclusief de marktconformiteitsopslag (over de leningen en garantiestelling) (€ 9,0 miljoen)
- rente over het uitstaande saldo in het schatkistbankieren (€ 7,2 miljoen)

Rentevisie

Voor zover nodig baseert de Vervoerregio haar visie op de rentevisies van banken en DNB.

Toerekening rentelasten aan Eigen Vermogen en taakvelden

De Vervoerregio rekent geen rente toe aan bestemmingsreserves/eigen vermogen of taakvelden.

PARAGRAAF BEDRIJFSVOERING

Personeelscapaciteit Vervoerregio

De Vervoerregio blijft de komende jaren gericht investeren in de strategische groei en ontwikkeling van het personeelsbestand, in lijn met onze ambities en opgaven. We werken aan een toekomstbestendige personeelsinzet door proactief te anticiperen op de benodigde capaciteit en expertise die aansluiten bij de ontwikkeling van de organisatie. Dit betekent dat we vacatures zorgvuldig en doelgericht invullen, met een focus op het duurzaam versterken van onze vaste formatie. Inhuur zetten we doelgericht in voor specialistische kennis en tijdelijke projecten. Daarnaast stimuleren we waar mogelijk de overstap van externe inhuurkrachten naar interne dienstverbanden, om kennis binnen de organisatie te behouden en kosten te beheersen. Zo bouwen we aan een wendbare organisatie die voorbereid is op toekomstige uitdagingen.

Tabel 21 Ontwikkeling formatie

	Begroting 2024	Primitief begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Formatie	150 fte	200 fte	200 fte	200 fte	200 fte	200 fte

Tabel 22 Formatie - en inhuurbudgetten (bedragen x € 1 miljoen)

	Jaarrekening 2024	Primitief begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Formatiebudget – m.b.t. apparaatskosten Verkeer & Vervoer (zie tabel 11)	9,4	10,9	10,9	10,9	10,9	10,9
Formatiebudget – m.b.t. overhead (zie tabel 12)	7,3	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4
Formatiebudget – totaal	**16,7**	**19,3**	**19,3**	**19,3**	**19,3**	**19,3**
Inhuurbudget – m.b.t. apparaatskosten Verkeer & Vervoer (zie tabel 11)	1,1	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0
Inhuurbudget – m.b.t. overhead (zie tabel 12)	2,2	1,2	2,1	1,8	1,7	1,7
Inhuurbudget	**3,3**	**2,7**	**3,1**	**2,8**	**2,7**	**2,7**
Totaal kosten personele inzet	**20,0**	**22,0**	**22,4**	**22,1**	**22,0**	**22,0**

Het formatiebudget wordt begroot op basis van het aantal fte's, inclusief werkgeverslasten. Voor elke formatieplaats wordt het benodigde budget berekend op basis van de hoogste inschalingstrede. Hierbij wordt een correctie van 8% toegepast, omdat niet alle medewerkers het maximale salaris ontvangen.

In 2025 starten we met de aanbesteding van een nieuw financieel en begrotingssysteem, waarvan de implementatie gepland staat voor 2026 en deels 2027. Vanwege de extra projectwerkzaamheden is in 2025 en 2026 aanvullende inhuur binnen de overhead voorzien, bovenop de oorspronkelijk begrote inhuur.

Financiën

De planning en control cyclus draagt bij aan het sturen en verantwoorden van de kosten en opbrengsten van de Vervoerregio. We zetten ons in om het P&C-proces steeds verder te optimaliseren, de stukken transparanter te maken en om aan te sluiten op het Beleidskader 'Verbinden in verscheidenheid', zodat we meer inzicht krijgen in de kosten en opbrengsten van de vijf thema's bereikbaarheid, duurzaamheid, inclusiviteit, verkeersveiligheid en gezondheid. Een nieuw systeem voor het opstellen van de planning en control producten zal ons verder ondersteunen bij deze sturing en verantwoording. Dit systeem verwachten we uiterlijk in 2027 in gebruik te nemen.

Vanaf jaarschijf 2025 is het spoorboekje voor de P&C-producten gewijzigd ten opzichte van voorgaande jaren. De belangrijkste wijziging is dat het vaststellen van de Begroting ruim 3 maanden eerder plaatsvindt. Voorheen werd de ontwerpbegroting in juli in de regioraad geagendeerd, waarna deze voor zienswijze aan de gemeenten werd aangeboden, om in november definitief vastgesteld te worden. Deze planning had een aantal nadelen die we met het vervroegen van het proces proberen weg te nemen. Op deze manier is de zienswijzeperiode voor gemeenten namelijk niet langer in de zomerperiode, wordt het proces korter en efficiënter en is geen uitstel van de toezichthouder nodig voor het aanleveren van begroting op uiterlijk 15 september. We zullen de nieuwe opzet van het spoorboekje evalueren en in 2026 verder optimaliseren als dat mogelijk is. We kijken hierin bijvoorbeeld ook naar het aantal bestuursrapportages en de planning hiervan gedurende het jaar.

Fiscaliteit is en blijft een belangrijk onderwerp binnen onze (project-)organisatie. Ondersteund door onze contractpartner Fiscaliade blijven we werken aan interne bewustwording en kennisniveau. We houden onze kennis op pijl middels incompany trainingen, bijvoorbeeld ook op het gebied van Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Bestuur en Communicatie

In 2026 staat de communicatie naast het verder vergroten van de zichtbaarheid van de Vervoerregio ook in het teken van de gemeenteraadsverkiezingen. Verkiezingsjaren vragen extra inzet op het positioneren van de organisatie en de mobiliteit in de regio. We dragen communicatief bij aan de lobbyinzet om de regionale mobiliteit in de verkiezingsprogramma's en coalitieakkoorden te krijgen. We communiceren langs de thema's van het beleidskader: bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, inclusiviteit en gezondheid. Dit brengt focus aan in onze communicatie en zorgt ervoor dat we op deze thema's herkend worden als aanvoerder. De vernieuwde website waarin wijnemenjemee.nl, werkenbij.vervoerregio.nl en vervoerregio.nl zijn samengevoegd, draagt bij aan herkenbaarheid en eenduidigheid van onze communicatie. Verder zetten we in op onze sociale mediakanalen, vooral LinkedIn. Op dit platform stijgt het aantal volgers met ongeveer 1000 per jaar. Dit is een mooie gestage groei.

De Vervoerregio heeft de afgelopen jaren stevig ingezet op lobbywerk. Dit heeft geleid tot mooie successen en hier gaan we in 2026 ook mee verder. Dat betekent concreet ons netwerk op verschillende schaalniveaus nog meer verstevigen. Hierdoor weten relevante partijen en personen (het belang van) de Vervoerregio nog beter te duiden. We nemen nadrukkelijk de voortrekkersrol in de verdere positionering van de Vervoerregio als vervoersautoriteit. De afgelopen jaren hebben we een enorme professionaliseringsslag gemaakt op het gebied van Public Affairs. Dat zetten we in 2026 voort. We zorgen ervoor dat we nog meer dan eerst dé gesprekspartner zijn in Den Haag. Door input te leveren op de voor ons belangrijke debatten zoals Notaoverleg MIRT, OV & Taxi, Verkeersveiligheid, Spoor en Duurzame Mobiliteit. In 2026 moet ook een MIRT voorkeursbesluit vallen voor OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. We maken de politiek bekend met onze MIRT projecten en zorgen ervoor dat daar draagvlak voor is. In Europa zetten we ons in via verschillende Europese netwerken op het gebied van mobiliteit. We vertalen de ontwikkelingen op Europees gebied naar wat dat voor de Vervoerregio betekent. In 2026 komen ook de nieuwe Europese Commissie en het nieuwe Europese Parlement op stoom. We zorgen ervoor dat de Nederlandse leden van de transportcommissie bekend zijn met de Vervoerregio en haar prioriteiten.

Ook voor public affairs staat 2026 in het teken van de gemeenteraadsverkiezingen. Het beïnvloeden van verkiezingsprogramma's ligt weliswaar achter ons, maar we zullen de toekomstige colleges moeten overtuigen te investeren in mobiliteit in het algemeen en in hun relatie met de Vervoerregio in het bijzonder. Daarnaast willen wij het momentum van de gemeenteraadsverkiezingen gebruiken om extra aandacht te trekken voor ons beleid en beleidsdoelen. Bijvoorbeeld door een verkiezingsevenement, net zoals in 2022.

Via het platform Mobiliteit MRA bundelen wij als vanouds onze krachten in de MRA, zodat wij namens de provincies Noord-Holland en Flevoland met één mond richting het Rijk praten. De investeringsafspraken voor ontsluiting woningbouw zijn gemaakt in 2025 en is het geld verdeeld. We bereiden werk voor vooruitkijkend naar een volgend kabinet met inzet voor meer geld in het mobiliteitsfonds, maken alvast ons huiswerk gereed met goede koppeling op gebied van woningbouw en economie via NOVEX MRA.

De gemeenteraadsverkiezingen in maart 2026 brengen veranderingen met zich mee voor de Vervoerregio. Na de verkiezingen starten (gedeeltelijk) nieuwe regioraadsleden, nieuwe portefeuillehouders Verkeer en Vervoer en een nieuw dagelijks bestuur (DB). Het cluster Bestuurszaken richt zich hierbij op het faciliteren van kennismakingen, het bijbrengen van kennis over de Vervoerregio en het vastleggen van nieuwe ambities. We organiseren introductiebijeenkomsten en kennismakingsgesprekken om de nieuwe regioraadsleden en wethouders Verkeer en Vervoer bekend te maken met het nut van en de kansen voor regionale samenwerking. Ook zorgen we dat voor hen direct een duidelijk aanspreekpunt binnen Bestuurszaken bekend is, zodat we onze bestuursorganen zo goed mogelijk bedienen. In samenwerking met de werkgroep Verkeer en Vervoer brengen we wensen uit de coalitieakkoorden die regionale samenwerking vragen in kaart. Het gesprek hierover vindt vervolgens ook in het portefeuillehoudersoverleg plaats, zodat er een gezamenlijk beeld ontstaat welke thema's spelen of prioriteit hebben. We ondersteunen het dagelijks bestuur om te komen tot het Bestuursakkoord 2026-2030, dat de ambities en plannen voor deze bestuursperiode bevat. Daarnaast blijft Bestuurszaken zich structureel inzetten voor een verantwoord bestuurlijk besluitvormingsproces, en geeft daar advies over. Ook werken we op verschillende manieren aan politiek-bestuurlijke sensitiviteit bij alle collega's.

PARAGRAAF VERBONDEN PARTIJEN

De Vervoerregio is een samenwerking van 14 gemeenten volgens de Wet Gemeenschappelijke Regeling. Voor een verbonden partij is het een eis dat er sprake is van zowel bestuurlijke zeggenschap als een financieel belang in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie. Omdat de Vervoerregio vanaf 23 december 2021 een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V. heeft, is deze als verbonden partij aangemerkt.

Naast deze verbonden partij neemt de Vervoerregio deel aan diverse samenwerkingsverbanden op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Zo neemt de Vervoerregio deel in het regionale samenwerkingsverband van de MRA. Voor een gebied groter dan de vervoerregio vindt in de MRA afstemming plaats op het gebied van mobiliteit, de inbreng richting het Rijk via het Programma Sbab en het Bestuurlijk Overleg MIRT.

Vanuit haar rol en verantwoording op het gebied van ov wordt regelmatig opgetrokken met andere decentrale ov-autoriteiten in het Samenwerkingsverband DOVA en het Nationaal OV Beraad. Intensiever samenwerking is er met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). In de toelichting bij het subprogramma OSS worden de landelijke en regionale samenwerkingsverbanden genoemd waar de Vervoerregio personele inzet voor levert en inhoudelijk en financieel aan bijdraagt.

GVB Holding NV

De Vervoerregio is samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. De Vervoerregio heeft op 23 december 2021 één prioriteitsaandeel verworven. De gemeente Amsterdam bezit 20.000 aandelen in GVB Holding NV, die zijn volgestort. Van het maatschappelijk kapitaal van GVB Holding N.V. zijn 79.999 aandelen niet geplaatst.

Wijze van belang: de Vervoerregio bezit een prioriteitsaandeel. Dit betekent dat bepaalde besluiten (overwegend diegene die betrekking hebben op de dochters GVB infra BV en GVB Exploitatie BV), alleen in unanimiteit met de gemeente Amsterdam genomen kunnen worden.

Openbaar belang: het prioriteitsaandeel geeft de Vervoerregio de mogelijkheid tot het inbesteden van de concessie Amsterdam. Én tot het voeren van een betere governance op aanschaf, beheer en onderhoud van strategische activa en railinfrastructuur.

Grootte van het belang: per 23/12/2021 : 1 aandeel ad nominaal € 1.000

Tabel 23 Kerngegevens deelneming GVB Holding NV (bedragen in € 1.000)

Deelneming	Vestigingsplaats	Aandeel	Subprogramma
GVB Holding NV	Amsterdam	0,005%	Concessie Amsterdam en AMRI

	2022	2023
Aandeel	0,005%	0,005%
Eigen vermogen 31/12	100.378	100.213
Vreemd vermogen 31/12	448.735	508.387
Netto winst	1043	-165

Bron: Jaarverslag GVB 2023

Het financieel risico voor de Vervoerregio met betrekking tot deze deelneming is beperkt tot de nominale waarde van het prioriteitsaandeel. De Vervoerregio heeft met het prioriteitsaandeel geen economisch belang in GVB Holding NV.

De Vervoerregio heeft met het krijgen van een deelneming in GVB Holding NV een deelnemingenbeleid opgesteld. Hierin zijn de volgende uitgangspunten benoemd:

1. De Vervoerregio richt zich op de lange-termijn-continuïteit van de deelneming;
2. Voor beheersing en de sturing van de deelneming nemen we de Nederlandse Corporate Governance code als leidraad;
3. De deelneming hanteert maatschappelijk verantwoord ondernemen als uitgangspunt;
4. De deelneming hanteert een passend beloningsbeleid binnen de Wet Normering Topinkomens;
5. De deelneming hanteert een passend winst- en dividendbeleid met het principe dat winst en dividend ten goede komen aan mobiliteit in de regio;
6. Binnen de Vervoerregio worden bestuurlijke en ambtelijke verantwoordelijkheden met een heldere rolverdeling tussen eigenaarschap en opdrachtgeverschap vastgelegd. Deze rollen en bijbehorende bevoegdheden worden ondergebracht bij verschillende portefeuillehouders (bestuurlijk) en teams (ambtelijk).

GVB Holding NV houdt statutair minstens twee algemene vergaderingen voor aandeelhouders. De eerste vergadering – in mei – is voor de vaststelling van de jaarstukken. Tegen het einde van het jaar vindt de tweede vergadering plaats. Hierin wordt het jaarplan vastgesteld, de begroting en de begrotingen van de onderliggende vennootschappen besproken. In geval van nood kan de aandeelhouders gevraagd worden om een besluit buiten de vergadering te nemen.

OPENBAARHEIDSPARAGRAAF (WET OPEN OVERHEID)

Openbaarheid is belangrijk voor het vertrouwen tussen de samenleving en de overheid en voor de democratische legitimatie. Zeker voor een gemeenschappelijke regeling als Vervoerregio Amsterdam is dat belangrijk. Onze bestuurlijke organen zijn immers niet gekozen, maar worden benoemd door en uit de deelnemende gemeenten.

Vervoerregio Amsterdam is proactief waar het gaat om de openbaarheid van informatie. We voldoen niet alleen aan de normen van de Woo zoals die nu gelden, ook zijn de agenda's van, stukken voor en besluiten van de regioraad en het dagelijks bestuur voor iedereen toegankelijk via het bestuurlijk informatiesysteem (BIS). De uitzondering die geldt voor vertrouwelijke stukken beperken we zoveel mogelijk. Het gaat dan vooral om documenten met bedrijfsgegevens van vooral vervoerders, economische of financiële belangen van de Vervoerregio, of het goed kunnen functioneren van onze organisatie.

In 2026 investeren we in samenhang met de Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer verder in digitale systemen, procesoptimalisatie en training van medewerkers om de uitvoering van de Woo te versterken en de dienstverlening aan organisaties en burgers te verbeteren.

PARAGRAAF ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN

Deze paragraaf gaat over het onderhoud van de kapitaalgoederen in bezit van de Vervoerregio. In het geval van de Vervoerregio gaat het om de huisvesting waarvoor langlopende investeringen nodig zijn. Het beheer en onderhoud hiervan is gericht op de duurzaamheid. Eventuele toekomstige investeringen worden gepland en begroot vanuit een investeringsplan dat deel uitmaakt van begroting(swijzigingen) die door het dagelijks bestuur wordt vastgesteld. Op 6 februari 2023 is de nieuwe huisvesting aan Termini 179 in Amsterdam in gebruik genomen. Bij de investering zijn de afschrijvingstermijnen vastgesteld.

OVERZICHT BATEN EN LASTEN 2026-2029

Tabel 24 Overzicht baten & lasten (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
LASTEN						
Algemene dekkingsmiddelen	**1.856**	**3.916**	**4.375**	**4.023**	**3.671**	**3.319**
Overhead	**14.366**	**14.268**	**16.151**	**15.728**	**15.347**	**15.347**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	150.579	145.184	159.700	154.047	146.047	146.047
Grote projecten schaalsprong ov	912	5.000	5.000	10.000	20.000	50.000
Amsteltram	14.861	8.014	1.451	9.800	0	0
Concessies Amsterdam	97.180	96.654	99.430	82.209	84.379	83.168
Concessies Streek	103.278	143.621	157.489	158.152	154.501	148.040
Asset Management Rail Infrastructuur (AMRI)	133.633	159.934	157.351	153.363	149.292	148.867
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.621	8.049	8.749	9.049	16.049	16.049
Apparaatskosten	10.561	12.381	11.843	11.843	11.843	11.843
Totaal Verkeer & Vervoer	**518.624**	**578.838**	**601.013**	**588.463**	**582.112**	**604.014**
TOTAAL LASTEN	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
BATEN						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	578.674	573.989	599.165	599.165	599.165	599.165
BDU saldo voorgaande jaren	-96.384	-2.852	-5.554	-7.697	-13.907	8.256
Rentebaten	16.329	12.355	16.219	7.339	6.725	6.113
Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**498.619**	**583.491**	**609.829**	**598.806**	**591.983**	**613.533**
Overhead	**353**	**208**	**224**	**224**	**224**	**224**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	9.793	0	0	0	0	0
Amsteltram	2.436	0	0	0	0	0
Grote projecten schaalsprong ov	50	0	0	0	0	0
Concessies Amsterdam	7.531	1.928	1.037	894	894	894
Concessies Streek	11.371	7.500	7.500	7.240	6.980	6.980
AMRI	3.203	2.846	1.900	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.189	1.049	1.049	1.049	1.049	1.049
Apparaatskosten	302	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	**35.875**	**13.322**	**11.486**	**9.182**	**8.922**	**8.922**
TOTAAL BATEN	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
MUTATIES RESERVES						
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	0	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
RESULTAAT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Voor een toelichting op de schommelingen in de baten en lasten per jaar verwijzen we naar de toelichting van de desbetreffende subprogramma's.

OVERZICHT INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

Tabel 25 Incidentele baten & lasten (bedragen in x € 1.000)

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
BATEN						
Amsteltram	2.436	0	0	0	0	0
Grote projecten schaalsprong OV	50	0	0	0	0	0
Absolute BDU en SPUK	8.926	1.583	663	260	0	0
Gemeentelijke bijdrage AMRI	0	2.846	1.900			
Investeringsagenda mobiliteit	1.450	0	0	0	0	0
Rente baten	11.394	4.671	7.200	0	0	0
Totaal incidentele baten	**24.256**	**9.100**	**9.763**	**260**	**0**	**0**
LASTEN						
Amsteltram	14.861	8.014	1.451	9.800	0	0
Grote projecten schaalsprong OV	912	5.000	5.000	10.000	20.000	50.000
Ontwikkelfonds OV	8.589	15.479	12.830	16.500	9.947	0
Investeringsagenda mobiliteit	1.450	0	15.000	15.000	15.000	15.000
OSS- Deelmobiliteit	0	0	700	1.000	0	0
Totaal incidentele lasten	**25.812**	**28.493**	**34.281**	**51.300**	**44.947**	**65.000**
SALDO INCIDENTEEL	**1.556**	**19.394**	**24.518**	**51.040**	**44.947**	**65.000**

Tabel 26 Structureel begrotingssaldo 2024-2029 (bedragen in x € 1.000)

Structureel begrotingssaldo	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	-94.784	-2.852	-5.554	-5.554	-7.697	-13.907
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserevs	0	0	0	0	0	0
Begrotingssaldo na bestemming	**-94.784**	**-2.852**	**-5.554**	**-5.554**	**-7.697**	**-13.907**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	1.556	19.394	24.518	51.040	44.947	65.000
Structureel begrotingssaldo	**-93.228**	**16.542**	**18.963**	**45.485**	**37.249**	**51.093**

ONTWIKKELING BDU-SALDO 2026-2029 EN MEERJARENPERSPECTIEF 2026-2036

Tabel 27 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen in x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Jaarrekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2026 *	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Beginstand saldo BDU	243.389	249.589	338.588	344.143	351.840	365.746
Beschikte jaarbijdrage	578.674	573.989	599.165	599.165	599.165	599.165
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	**822.063**	**823.577**	**937.753**	**943.307**	**951.005**	**964.911**
Inzet BDU in begrotingsjaar	-482.290	-571.136	-593.610	-591.467	-585.258	-607.420
Stand saldo BDU ultimo jaar	**339.773**	**252.441**	**344.143**	**351.840**	**365.746**	**357.491**
Hiervan beklemd:						
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	36.650	10.250	0	0	0	0
Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten	48.790	48.790	140.580	148.278	162.184	153.929
Beklemd als gevolg bussenlening	57.597	56.316	49.552	42.788	36.025	29.261
Benodigde buffer voor risico's	130.000	90.000	130.000	130.000	130.000	130.000
Deel BDU beklemd	**273.037**	**205.356**	**320.132**	**321.066**	**328.209**	**313.190**
Niet-belegde BDU-saldo	**66.737**	**47.085**	**24.011**	**30.774**	**37.538**	**44.301**
Weerstandsratio	**1,51**	**1,52**	**1,18**	**1,24**	**1,29**	**1,34**

Elk jaar wordt de eindstand van het BDU-saldo bepaald door de beginstand, die gelijk is aan de eindstand van het voorgaande jaar, plus de jaarlijkse bijdrage, oftewel de BDU-bijdrage die het Rijk beschikbaar stelt. Van dit totaalbedrag worden de middelen afgetrokken die gedurende het jaar zijn ingezet. In 2026 komt het eindsaldo van de BDU uit op 344 miljoen. Dit betekent echter niet dat er 344 miljoen volledig vrij beschikbaar is. Van het eindsaldo worden namelijk nog de beklemde delen afgetrokken.

Beklemde delen van het BDU-saldo zijn bedragen die voor specifieke doeleinden zijn gereserveerd en niet vrij besteedbaar zijn. Dit kunnen bijvoorbeeld middelen zijn die bestemd zijn voor toekomstige verplichtingen, zoals contractuele afspraken, specifieke projecten, of juridische verplichtingen. Deze beklemde bedragen kunnen ook gelden voor bepaalde reserveringen of voor het dekken van toekomstige kosten die al zijn ingepland, zoals investeringen, leningen, of subsidies. Het idee achter beklemde middelen is dat ze niet voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt dan waarvoor ze zijn gereserveerd, waardoor ze niet direct beschikbaar zijn voor andere uitgaven.

In dit geval bestaan de beklemde delen uit de volgende componenten:

1. **Beklemd door de overheveling van budgetten naar latere jaren**: Dit betreft middelen die in het huidige jaar zijn gereserveerd, maar die pas in toekomstige jaren kunnen worden ingezet. Deze bedragen zijn daarom niet beschikbaar voor andere doeleinden in het lopende jaar.

2. **Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten**: Deze middelen zijn gereserveerd voor uitgaven in de komende jaren, zoals beschreven in het meerjarenperspectief. Ze worden dus al in de begroting van de komende jaren meegenomen en kunnen niet worden aangewend voor andere doeleinden in het huidige jaar.

3. **Beklemd als gevolg van de bussenlening**: Het beklemde deel van de bussenlening betreft de middelen die zijn gereserveerd voor de financiering van de lening. Aangezien de lening uit eigen middelen is gefinancierd, hebben we een deel van het BDU-saldo ingezet om de lening te dekken. Dit bedrag wordt nu als beklemde middelen beschouwd, wat betekent dat het niet direct beschikbaar is voor andere doeleinden. Echter, over de jaren heen ontvangen we dit bedrag terug in de vorm van aflossingen. De aflossingen worden van het

beklemde deel afgehaald, waardoor het niet-beklemde BDU-saldo uiteindelijk stijgt naarmate de lening wordt afgelost.

4. **Benodigde buffer voor risico's**: Dit betreft middelen die gereserveerd zijn om financiële risico's of onverwachte uitgaven op te vangen. Deze buffer zorgt ervoor dat er voldoende middelen beschikbaar zijn voor onvoorziene omstandigheden, maar is daardoor niet beschikbaar voor andere uitgaven. Voor een nadere toelichting op het gebruik van deze middelen en het beheer van financiële risico's wordt verwezen naar de paragraaf **Weerstandsvermogen en Risicobeheersing i**n hoofdstuk 5.

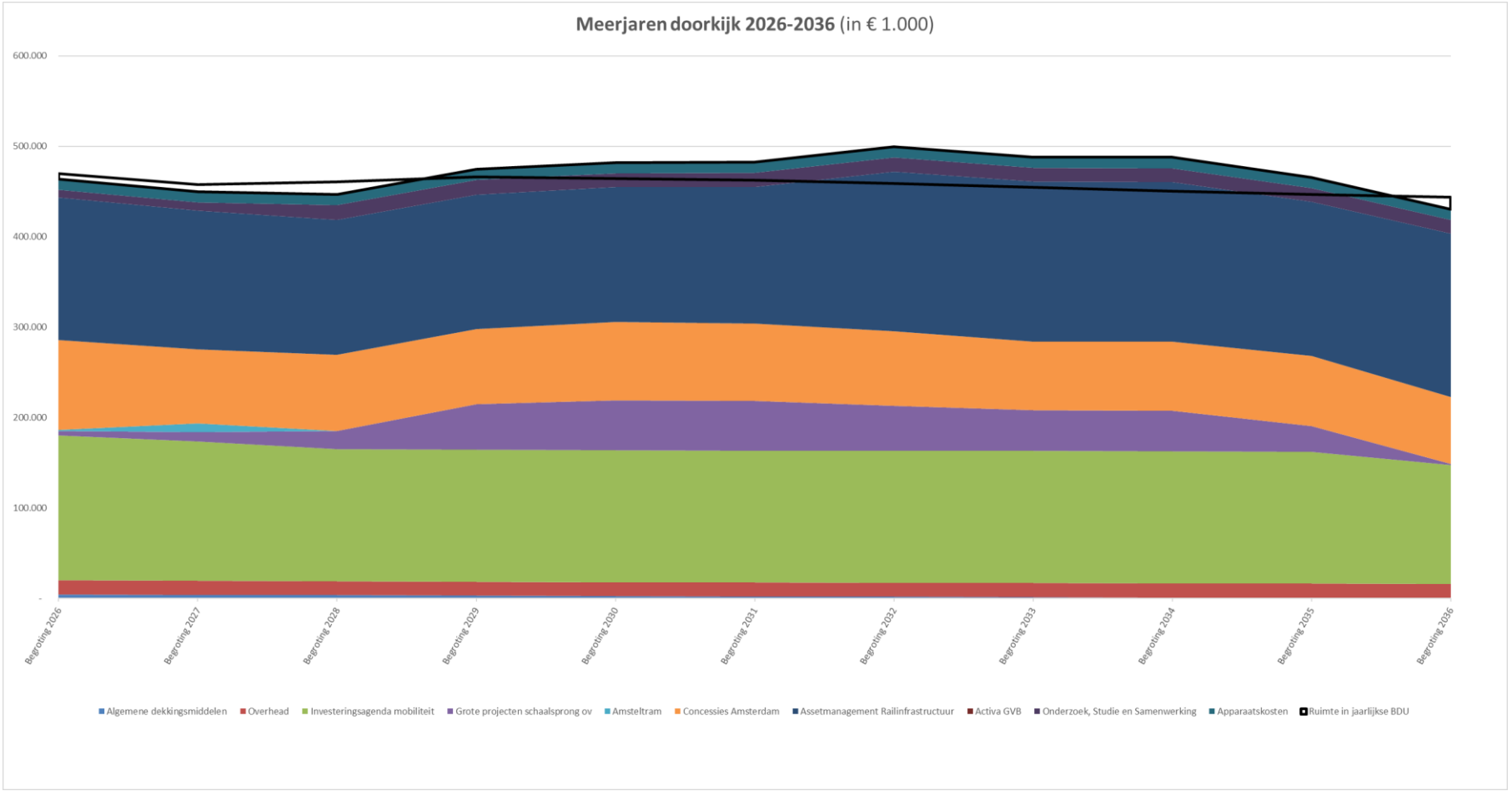
Deze beklemde delen zorgen ervoor dat een deel van het BDU-saldo niet direct vrij besteedbaar is, omdat het voor specifieke, vooraf geplande doeleinden is gereserveerd. Na aftrek van de beklemde delen blijft er in 2026 een saldo van 64 miljoen euro over in het niet-belegde BDU-saldo. Dit saldo is beschikbaar voor andere bestedingen.

* De beginstand van het BDU-saldo in de begroting voor 2026 komt overeen met de "Stand saldo BDU ultimo jaar" uit de gewijzigde begroting in de eerste bestuursrapportage van 2025, die op 8 juli 2025 in de regioraad wordt besproken. Dit saldo is een momentopname per 1 maart 2025 en kan nog worden beïnvloed door wijzigingen in de bestuursrapportage 2025 die op dat moment nog niet bekend waren.

Tabel 28 Meerjarenperspectief 2026-2036 (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma											
LASTEN	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032	Begroting 2033	Begroting 2034	Begroting 2035	Begroting 2036
Algemene dekkingsmiddelen	4.375	4.023	3.671	3.319	2.520	2.241	1.962	1.793	1.134	1.047	961
Overhead	16.151	15.728	15.347	15.347	15.347	15.347	15.347	15.347	15.347	15.347	15.347
Investeringsagenda Mobiliteit	159.700	154.047	146.047	146.047	146.047	146.047	146.047	146.047	146.047	146.047	131.047
Grote projecten schaalsprong ov	5.000	10.000	20.000	50.000	55.000	55.000	50.000	45.000	45.000	28.250	1.750
Amsteltram	1.451	9.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Concessies Amsterdam	99.430	82.209	84.379	83.168	86.954	85.571	81.912	76.080	76.191	77.269	73.590
Concessies Streek	157.489	158.152	154.501	148.040	149.076	150.113	153.239	156.853	158.928	161.928	164.928
Assetmanagement Railinfrastructuur	157.351	153.363	149.292	148.867	148.897	150.964	176.802	176.802	176.802	170.549	180.549
Onderzoek, Studie en Samenwerking	8.749	9.049	16.049	16.049	15.376	15.376	15.376	15.376	15.376	15.376	15.376
Apparaatskosten	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843	11.843
TOTAAL LASTEN	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**	**631.060**	**632.503**	**652.529**	**645.141**	**646.668**	**627.656**	**595.391**
BDU jaarbijdrage	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165	599.165
Overige baten	27.929	16.746	15.872	15.260	14.310	13.699	13.116	12.178	9.942	9.855	9.769
TOTAAL BATEN	**627.094**	**615.910**	**615.036**	**614.424**	**613.474**	**612.863**	**612.280**	**611.342**	**609.106**	**609.019**	**608.933**
SALDO OVER HET JAAR	**5.554**	**7.697**	**13.907**	**-8.256**	**-17.586**	**-19.639**	**-40.248**	**-33.799**	**-37.562**	**-18.636**	**13.542**
SPAARSALDO BDU	**302.269**	**309.966**	**323.873**	**315.617**	**298.031**	**278.392**	**238.143**	**204.345**	**166.783**	**148.146**	**161.688**

Figuur 1 Meerjarenperspectief 2026-2036 (bedragen in x € 1.000)



OVERZICHT BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Tabel 29 Overzicht baten en lasten per taakveld (bedragen in x € 1.000)

Baten en lasten per taakveld (in € X 1000)		Jaarrekening	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Lasten per taakveld							
	0.1 Bestuur	158	204	220	220	220	220
	0.4 Overhead	14.162	14.014	15.878	15.454	15.073	15.073
	0.5 Treasury	0	0	0	0	0	0
	2.1 Verkeer & vervoer	180.770	177.279	185.342	193.339	192.539	222.539
	2.5 Openbaar vervoer	339.757	405.525	420.099	399.201	393.298	384.848
	Totaal lasten	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
Baten per taakveld	0.1 Bestuur	0	201	216	218	219	219
	0.4 Overhead	13.912	13.816	15.575	15.370	14.997	15.006
	0.5 Treasury	18.186	8.439	11.844	3.316	3.054	2.794
	2.1 Verkeer & vervoer	175.904	174.773	181.811	192.285	191.561	221.540
	2.5 Openbaar vervoer	326.845	399.793	412.094	397.024	391.299	383.121
	Totaal baten	**534.847**	**597.022**	**621.539**	**608.213**	**601.130**	**622.680**
Resultaatbestemming	0.10 Mutaties reserves	0	0	0	0	0	0
	Totaal Resultaatbest	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Resultaat na Resultaatbestemming		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

UITEENZETTING FINANCIËLE POSITIE

Geprognosticeerde balans

Vanuit de BBV is ingezet op meer inzicht op de financiële positie. Om die reden wordt in de begroting een geprognosticeerde begin- en eindbalans van de begrotingsjaren opgenomen.

Tabel 30 Geprognotiseerde balans 2024-2029 (bedragen in €)

Activa	saldo eind 2024 (concept)	Prognose saldo eind 2025	Prognose saldo eind 2026	Prognose saldo eind 2027	Prognose saldo eind 2028	Prognose saldo eind 2029
A1 Vaste activa						
A123 Materiële vaste activa: Bedrijfsgebouwen	1.532.016	1.414.919	1.297.823	1.180.726	1.063.629	946.532
A126 Materiële vaste activa: Machines, apparaten en installaties	1.279.236	1.075.168	871.100	667.032	516.183	370.173
A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	168.813.744	207.929.620	188.866.716	170.079.904	151.537.183	132.994.463
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	18.964	18.964	18.964	18.964	18.964	18.964
Totaal Vaste activa	**171.644.960**	**210.439.671**	**191.055.602**	**171.947.625**	**153.136.959**	**134.331.132**
A2 Vlottende activa						
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	17.307.718	13.500.000	13.500.000	13.500.000	13.500.000	13.500.000
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	305.358.466	296.676.390	300.917.050	308.731.423	330.258.961	321.876.452
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen	0	0	0	0	0	0
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	0	0	0	0	0	0
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	0	0	0	0	0	0
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	402.456	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
A29b Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van het Rijk	0	0	0	0	0	0
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	935.966	0	0	0	0	0
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	70.019.098	13.841.690	13.841.690	13.534.360	13.778.426	13.743.026
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa (niet-overheid)	8.794.238	0	0	0	0	0
Totaal Vlottende activa	**402.817.942**	**324.418.080**	**328.658.741**	**336.165.782**	**357.937.388**	**349.519.479**
Totaal Activa	**574.462.902**	**534.857.751**	**519.714.342**	**508.113.407**	**511.074.347**	**483.850.611**

Passiva	saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025	Prognose saldo eind 2026	Prognose saldo eind 2027	Prognose saldo eind 2028
P1 Vaste passiva						
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	0	0	0	0	0	0
P12 Voorzieningen	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Totaal Vaste passiva	**100.000**	**100.000**	**100.000**	**100.000**	**100.000**	**100.000**
Langlopende Leningen	109.933.128	148.348.026	136.757.756	125.167.486	113.577.216	101.986.946
P2 Vlottende passiva						
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	18.506.636	8.386.495	7.984.976	7.702.352	7.302.352	7.302.352
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	348.392.784	342.897.752	346.297.395	352.701.766	365.746.398	357.490.859
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	5.720.021	5.720.021	5.720.021	5.720.021	5.720.021	5.720.021
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	91.810.332	29.405.457	22.854.194	16.721.782	18.628.360	11.250.432
Totaal Vlottende passiva	**464.429.774**	**386.409.725**	**382.856.586**	**382.845.921**	**397.397.131**	**381.763.665**
Totaal Passiva	**574.462.902**	**534.857.751**	**519.714.342**	**508.113.407**	**511.074.347**	**483.850.611**

Reserves en voorzieningen 2025-2029

De Vervoerregio Amsterdam heeft volgens de huidige besluitvorming in 2026 geen bestemmingsreserves.

Tabel 31 Voorzieningen 2025-2029 (bedragen in €)

Stand Voorzieningen eind begrotingsjaar	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Voorziening Spaarverlof	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Totaal Voorzieningen	**100.000**	**100.000**	**100.000**	**100.000**	**100.000**

BIJLAGE 1 BELEIDSINDICATOREN

Op grond van het Besluit Begroting en Verantwoording gemeenten en provincies (BBV) moeten gemeenten in de programma's in de begroting (artikel 8 BBV) en in de programmaverantwoording in het jaarverslag (artikel 25 BBV) de gewenste en de behaalde maatschappelijke effecten van de verschillende programma's toelichten aan de hand van zogenaamde beleidsindicatoren. Deze zijn ook van toepassing op de Vervoerregio via de Wet gemeenschappelijke Regeling (Wgr). Voor de Vervoerregio betekent dit, na het vervallen van de indicatoren voor het taakveld Verkeer & Vervoer, dat alleen de indicatoren die betrekking hebben op het taakveld Bestuur en Ondersteuning opgenomen worden.

Gegeven	**Bron**	**Begroting 2025**	**Begroting 2026**
Formatie	Eigen gegevens	200 fte	200 fte
Bezetting	Eigen gegevens	nnb	nnb
Inwoners	CBS	1.638.939	1.662.044
Apparaatskosten	Begroting	€ 21.994.767	€ 22.367.088
Totale loonsom	Begroting	€ 19.327.349	€ 19.327.349
Totale Overhead	Begroting	€ 14.060.041	€ 15.927.140
Totale inhuur	Begroting	€ 2.667.418	€ 3.039.738
Totale Lasten	Begroting	€ 597.021.719	€ 621.539.047

Indicator	Meting	2025	2026
Formatie	Fte per 1.000 inwoners	0,122	0,120
Externe Inhuur	Kosten als % van totale apparaatskosten	12,1%	13,6%
Overhead	% van de totale lasten	2,4%	2,6%

BIJLAGE 2 EMU-SALDO

In het BBV (artikel 20) is de verplichting vastgelegd dat het geraamde EMU-saldo opgenomen moet worden in de programmabegroting over het vorig begrotingsjaar, het huidige begrotingsjaar en de drie daar op volgende jaren. EMU staat voor Economische en Monetaire Unie. Het EMU-saldo is het saldo van de inkomsten en uitgaven met derden (dus geen afschrijvingen, waardemutaties, etc.) van de overheid op transactiebasis in een bepaald jaar. Het EMU-saldo geeft aan of er in een bepaald jaar met reële transacties meer geld uitgegeven wordt dan in een jaar binnenkomt, of dat er geld overgehouden wordt. Het EMU-saldo is daarmee een indicatie voor de ontwikkeling van de liquiditeits- en financiële positie (eigen vermogen en schulden) van de Vervoerregio.

Emu - saldo		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Exploitatiesaldo **vóór** toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)		-		-	-	-	-
Mutatie (im)materiële vaste activa		-321	-321	-321	-321	-268	-263
Mutatie voorzieningen		52		-	-	-	-
Mutatie voorraden (incl. bouwgronden in exploitatie)		-		-	-	-	-
Verwachte boekwinst/verlies bij de verkoop van financiële vaste activa en (im)materiële vaste activa, alsmede de afwaardering van financiële vaste activa		-		-	-	-	-
Berekend EMU-saldo		373		321	321	268	263

AFKORTINGENLIJST

AVANT	Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeenten)
BIO	Baseline Informatiebeveiliging Overheid
Burap	Bestuursrapportage
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
BDU	Brede Doeluitkering
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BORI	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur
BRT	Bus Rapid Transit
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
CAO	collectieve arbeidsovereenkomst
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
CROW-KpVV	Samenwerking tussen CROW en KpVV (sinds 2011)
DOVA	Decentrale OV autoriteiten (samenwerkingsverband)
EBS	Egged Bus Systems
Fido (wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
IA	Investeringsagenda
IenW	Infrastuctuur en Waterstaat
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteit
KpVV	Kennisplatform Verkeer & Vervoer
MaaS	Mobility as a Service
MJIP	Meerjaren Investeringsplan
MKB	Midden- en kleinbedrijf
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimten en Transport
MRA	Metropoolregio Amsterdam
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
MVP	Meerjaren Vervangingsprogramma (metro)

NS	Nederlandse Spoorwegen
OCW	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
OV	Openbaar Vervoer
OVAH	OV-verbindingen Amsterdam Haarlemmermeer
OVSA	OV-verbindingen Sloterdijk-Amsterdam Centrum
RIB	GVB Railinfra BV
S&C	Signalling & Control
SBaB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
SISA	Single Input Single Audit
SGO (CAO)	Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties
SOK	Samenwerkingsovereenkomsten
STOMP	Stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service en de personenwagen
SPUK	Specifieke uitkering
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
TVOV	Transitievergoeding OV
UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)
WNT	Wet Normering Topinkomens
Woo	Wet open overheid
Wls	Wet lokaal spoor

Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam zet zich in voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio.

De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad vormen samen de Vervoerregio Amsterdam.



Colofon

Uitgave Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626

1000 AP Amsterdam

tel. 020 527 37 00

www.vervoerregio.nl

Vormgeving

Vervoerregio Amsterdam:

Fotografie

Voor vragen over de rapportage kunt u een mail sturen naar:

info@vervoerregio.nl

Niets uit deze uitgave mag zonder toestemming en zonder bronvermelding op enigerlei wijze worden overgenomen en/of verveelvoudigd.

Amsterdam, maart 2025 ©

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido) <gido.oudekotte@aalsmeer.nl
18/03/2025 20:46:47 CET
ID: fa8a99b7-9ad1-464f-a17e-58538ff5c2f9
Auth: Scribble

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Simonse, P. (Petra) <petra.simonse@aalsmeer.nl>
18/03/2025 20:44:44 CET
ID: fa8a99b7-9ad1-464f-a17e-58538ff5c2f9
Auth: Scribble

Zaaknummer:	Z24-124394	
Voorstel van:	college van burgemeester en wethouders	**Behandelend ambtenaar:** Rens Kouwenhoven rens.kouwenhoven@aalsmeer.nl KOA
Datum:	18 maart 2025	
Portefeuillehouder:	wethouder mr. L.B. Kabout	

Onderwerp

Vaststellen Verkeerscirculatieplan

Raadsbesluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. het Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025 vast te stellen;
2. het college opdracht te geven om de voorgestelde maatregelen te prioriteren, onder te brengen in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP) (met uitzondering van het project aanpak verminderen vrachtverkeer) en uit te voeren;
3. een budget van in totaal € 225.000 vrij te maken voor het project Aanpak verminderen vrachtverkeer in 2025 en 2026, deze kosten te dekken uit de stelpost nieuw beleid en de begroting overeenkomstig dit voorstel te wijzigen.

Samenvatting

Dit Verkeerscirculatieplan (VCP) biedt een praktische uitwerking van de Mobiliteitsvisie. Het plan moet zorgen voor een optimale verkeersafwikkeling per vervoerwijze, zodat het verkeer zo veel mogelijk rijdt via de routes die daarvoor geschikt (te maken) zijn. Daarbij wordt rekening gehouden met (woningbouw)ontwikkelingen en wordt onder andere gekeken naar overbelaste en ontbrekende schakels in het netwerk. De wegcategorisering is een van de sturingsmiddelen om verkeer via geschikte routes te sturen. Daarom wordt ook de wegcategorisering in dit plan herzien.

De basis van dit Verkeerscirculatieplan is gevormd door nationaal, regionaal en lokaal beleid. Om de gemeente in de toekomst veilig, leefbaar en bereikbaar te houden, hebben we een analyse uitgevoerd van de verkeersknelpunten in het dorp. Bewoners zijn gevraagd naar hun ervaringen en knelpunten, en we hebben gesprekken gevoerd met bestuurlijke partners.

Voor elke vervoerwijze schetsen we een toekomstbeeld van het netwerk. Voor voetgangers is het uitgangspunt dat zij in principe overal goed en veilig moeten kunnen komen. Momenteel is dit in het dorp niet overal het geval. Waar dat zo is, doen we voorstellen voor verbeteringen.

Wat betreft het fietsnetwerk concluderen we dat er vooral verbindingen tussen de Oosteinderweg en de Aalsmeerderweg ontbreken. We stellen voor om één specifieke verbinding (Spoorlijnpad) beter te faciliteren en te onderzoeken of er meer verbindingen mogelijk zijn. Op basis van het gewenste netwerk vragen we de Vervoerregio om een aantal routes officieel op te nemen in het regionale netwerk. Uit de bewonersparticipatie blijkt dat inwoners het onderhoud van fietspaden als onvoldoende ervaren. De focus ligt op veilige en comfortabele fietsroutes. We willen de komende jaren blijven investeren in het verbeteren van de kwaliteit van de routes uit het hoofdfietsnetwerk. Fietsers laten zich minder goed sturen dan auto's. Het hoofdfietsnetwerk wordt dan ook vooral bepaald door de fietsers zelf, de herkomsten en bestemmingen en de te ontsluiten voorzieningen.

Voor het autoverkeer constateren we dat de situatie rondom de knip moet veranderen, omdat deze leidt tot te veel verkeer door woonstraten. De gemeente heeft een werkgroep geinitieerd met de

Provincie en Vervoerregio om een oplossing uit te werken. De voorkeur voor Aalsmeer is om de busbaan, waar nu de knip ligt, gedeeltelijk open te stellen voor autoverkeer. Verder stellen we een nieuwe wegencategorie voor en introduceren we de GOW30. Dit doen we om de veiligheid voor fietsers op smalle lintwegen te verhogen.

Tot slot doen we voorstellen om het doorgaande vrachtverkeer zoveel mogelijk buiten het dorp te houden. Het volledig verbieden van vrachtverkeer is niet haalbaar vanwege het vele lokale bestemmingsverkeer van vrachtwagens. Beperkingen zijn uitdagend en veelvuldig handhaven (politie) en verlenen van ontheffingen (gemeente) is bovendien arbeidsintensief. Toch zullen we een aantal ingrepen nader gaan uitwerken. Daarnaast stellen we voor om het gedrag van vrachtverkeer positief te beïnvloeden door gesprekken aan te gaan met ondernemers, de bewegwijzering te verbeteren en beter te sturen bij toekomstige ontwikkelingen. In dit voorstel zit daarom een verzoek tot eenmalig projectbudget voor de aanpak verminderen vrachtverkeer.

Doel

Het doel van het Verkeerscirculatieplan is om een visie op de toekomstige verkeersnetwerken te geven, dat houvast geeft voor de ontwikkeling van het verkeersnetwerk in Aalsmeer de komende jaren.

Prestatie

Deze visie en de maatregelen die eruit volgen moeten Aalsmeer veilig, bereikbaar en leefbaar houden.

Voorgeschiedenis en context

Het vorige VCP stamt uit 2010, toen het Aalsmeers Verkeer en Vervoerplan (AVVP) werd vastgesteld. Dit plan is destijds de basis geweest voor de huidige verkeerstructuur. Inmiddels is er veel veranderd en de ontwikkelingen van de afgelopen en komende jaren zijn verwerkt in een nieuw verkeercirculatieplan. In 2022 is er een Denktank Verkeer georganiseerd om verkeersissues samen met bewoners in beeld te brengen. Het VCP is in lijn met de beleidsuitgangspunten van de mobiliteitsagenda en heeft gebruik gemaakt van de bevindingen van de Denktank Verkeer.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

Aalsmeer ontwikkelt zich en het verkeer wordt steeds drukker. We hebben gekeken naar diverse ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en hebben een afweging gemaakt voor de diverse netwerken om Aalsmeer veilig, bereikbaar en leefbaar te houden.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

Het is mogelijk om geen VCP vast te stellen, maar dan mist er houvast voor de ontwikkeling van het verkeersnetwerk als geheel en worden er netwerkkeuzes gemaakt op straatniveau per project. Dit is een onwenselijke situatie.

Participatie

Voor het VCP is een online participatietraject ingezet met meer dan 300 reacties van bewoners. Ook zijn er twee bewonersavonden georganiseerd. Op de eerste avond lag de focus op het indienen van ideeën en knelpunten. Op de tweede bewonersavond zijn de concept-netwerkkaarten gepresenteerd en zijn er vragen beantwoord. Zoals gezegd is ook gebruik gemaakt van de bevindingen van de Denktank Verkeer.

Kantekeningen en risico's

Vooral het vrachtverkeer en de knip zijn onderwerpen waar veel maatschappelijk belang aan wordt gehecht. Dit zijn direct ook twee lastige knelpunten om op te lossen. Wat betreft vrachtverkeer is het volledig voorkomen van vrachtverkeer onmogelijk in het dorp. Het grootste deel van het

vrachtverkeer is namelijk bestemmingsverkeer. De maatregelen die in het VCP beschreven staan, bieden geen oplossing tegen bestemmingsverkeer. Vanwege het hoge percentage bestemmingsverkeer kan de perceptie ontstaan dat de maatregelen geen effect hebben op doorgaand vrachtverkeer.

De hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen Aalsmeer en Schiphol-Zuid (HOVASZ) is met veel geld en moeite samen met regionale partners gerealiseerd. Een oplossing vinden voor de knip, die midden in het HOVASZ traject ligt, is daarom een gevoelig onderwerp. We werken samen met de Provincie en de Vervoerregio om een oplossing te vinden. Het is nu nog niet duidelijk welke oplossing dat gaat worden. In het VCP noemen we wel de voorkeursoplossing van de gemeente en laten we zien wat er met de verkeersstromen gebeurt na invoering van deze maatregel. Het kan een risico zijn dat dit wordt geïnterpreteerd als de uiteindelijke oplossing, terwijl dit mogelijk toch anders kan worden.

Financiën

Het opstellen van het VCP is binnen het gestelde budget gerealiseerd. De maatregelen die volgen uit het VCP moeten in een uitvoeringsprogramma geprioriteerd worden en er zal een schatting van de kosten gemaakt moeten worden. Deze maatregelen moeten dan geïntegreerd worden in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP), met uitzondering van eenmalige projectkosten voor maatregelen tegen doorgaand vrachtverkeer.

Om de maatregelen tegen doorgaand vrachtverkeer uit te kunnen voeren vragen we eenmalig een budget aan van €225.000 voor 2025 en 2026. We dekken dit uit de stelpost nieuw beleid.

Beschrijving	**budget**
Inhuur projectleider (16 uur per week)	€100.000
Uitvoering maatregelen	€125.000
Totaal	€225.000

We verwachten dat dit project kan starten in september. Dit betekent dat we voor 2025 €75.000 euro uit dit budget aanspreken en €150.000 in 2026.

Vervolgstappen

Uitvoering en procesplanning

Na vaststelling in de raad stelt het college een uitvoeringsprogramma op en prioriteert daarin welke maatregelen eerst genomen moeten worden en welke kosten daarmee gemoeid zijn. Vervolgens worden de maatregelen opgenomen in de planning van het MPP en uitgevoerd. Wij zullen de raad hier over informeren.

Voor het verlagen van de snelheid op verschillende wegen geldt dat dit niet van de één op de andere dag na het vaststellen van het VCP gebeurt. Hiervoor moeten verkeersbeslui ten worden genomen, met de mogelijkheid voor belanghebbenden om in bezwaar te gaan. Bovendien moet in sommige gevallen de inrichting van de weg nog worden aange past, waarbij ook de mogelijkheid is voor inwoners om te participeren.

Voor de uitvoering van de maatregelen gericht op het verminderen van doorgaand vracht verkeer vragen we apart budget en opdracht aan de raad, zodat we daar in 2025 direct mee kunnen beginnen.

Evaluatie

De effecten van de maatregelen uit het VCP worden gemonitord na invoering en indien nodig zal bijgestuurd worden.

Duurzaamheidsaspecten
Het VCP geeft een richting voor de verkeersnetwerken van de toekomst. Fietsveiligheid is een belangrijk uitgangspunt geweest om fietsen zo veel mogelijk te stimuleren als goed alternatief voor de auto op kleinere afstanden.

Bijlagen
Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025
Nota van Beantwoording VCP Aalsmeer 2025

De secretaris,	De voorzitter,
drs. Sj. Vellenga	mr. G.E. Oude Kotte

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

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:46:00 CEST
ID: d6429823-f6c0-4623-9c0f-b3d28ffc3aff
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
22/05/2025 22:12:01 CEST
ID: d6429823-f6c0-4623-9c0f-b3d28ffc3aff
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van college van burgemeester en wethouders, d.d. 18 maart 2025, zaaknummer Z24-124394;

Besluit

1. het Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025 vast te stellen;
2. het college opdracht te geven om de voorgestelde maatregelen te prioriteren, onder te brengen in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP) (met uitzondering van het project aanpak verminderen vrachtverkeer) en uit te voeren;
3. een budget van in totaal € 225.000 vrij te maken voor het project Aanpak verminderen vrachtverkeer in 2025 en 2026, deze kosten te dekken uit de stelpost nieuw beleid en de begroting overeenkomstig dit voorstel te wijzigen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier, De voorzitter,

H.R.E. Hofland mr. G.E. Oude Kotte

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

VCP Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together



Colofon

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Sustainable Mobility
Trade register number: 56515154
0883483088 T
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Titel document:	VCP Gemeente Aalsmeer
Opdrachtgever	Gemeente Aalsmeer
Status:	Definitief
Datum:	18-03-2025
Projectnaam:	VCP Gemeente Aalsmeer
Projectnummer:	BI7877-101
Auteurs	JH en DB
Goedgekeurd	JH

Classificatie
Definitieve versie

Voorwoord

Voor u ligt het Verkeerscirculatieplan van Aalsmeer. Dit plan geeft richting aan wat we de komende jaren willen doen op het gebied van verkeerscirculatie in de gemeente Aalsmeer. Hierbij zijn veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid de belangrijkste uitgangspunten. De gemeente blijft investeren in de fysieke bereikbaarheid van Aalsmeer. Tegelijkertijd doen we een beroep op onze inwoners en ondernemers: bij de groei van woningen en bedrijven hoort acceptatie dat het drukker wordt en voor veiligheid is rijgedrag cruciaal. Samen maken we het verkeer. Een veilige, toekomstbestendige bereikbaarheid is in het belang van al onze inwoners, bedrijven en bezoekers.

Deze uitgangspunten hebben we vertaald naar ideale verkeersnetwerken voor de toekomst, een wensbeeld waarin alle verkeersdeelnemers een plek hebben gekregen. Hierbij hebben we meegenomen dat het steeds drukker wordt in Aalsmeer. Er zijn nu grote ontwikkelingen in voorbereiding, zoals de Oosteindedriehoek. Daarnaast komen er op mobiliteitsvlak nieuwe ontwikkelingen op ons af. Denk aan de energietransitie, deelmobiliteit en nieuwe vormen van logistiek. De gemeente probeert met dit plan zo goed mogelijk in te spelen op deze ontwikkelingen en het groeiende gebruik in goede banen te leiden.

De gepresenteerde netwerken zijn het gewenste toekomstbeeld. Na vaststelling van dit verkeerscirculatieplan zal deze situatie niet direct gerealiseerd zijn. Daarom beschrijft dit verkeerscirculatieplan op hoofdlijnen ook een pakket maatregelen waarmee we het wensbeeld de komende jaren kunnen realiseren. Hierbij laten we voldoende ruimte voor een flexibele invulling. Dit is nodig om in te kunnen spelen op experimenten en actuele ontwikkelingen. We zetten ons in om snel te starten met het uitvoeren van de eerste maatregelen.

Het Verkeerscirculatieplan hebben we niet alleen opgesteld op basis van analyse, onderzoek, nieuwe inzichten, trends en ontwikkelingen. Veel inwoners hebben aandachtspunten meegegeven en ook veel organisaties hebben meegedacht. Ik wil iedereen daarvoor van harte bedanken!

Bart Kabout

Wethouder mobiliteit



Gemeente Aalsmeer

Inhoudsopgave

Voorwoord **3**
Inhoudsopgave **4**
Samenvatting **5**
1 Inleiding **6**
1.1 Aanleiding 6
1.2 Wat is een Verkeerscirculatieplan? 6
1.3 Participatie 6
1.4 Opbouw en leeswijzer 7
2 Huidige situatie **9**
2.1 Nationale en regionale beleidskaders 9
2.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders 11
2.3 Trends 13
2.4 Ontwikkelingen 16
2.5 Huidige netwerken (per vervoerswijze) 20
2.6 Knelpunten (leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid) 22
3 Toekomstige netwerken **27**
3.1 Auto 28
3.2 Fiets 33
3.3 Voetgangers 35
3.4 Openbaar vervoer 35
3.5 Vrachtverkeer 36
4 Maatregelen **40**
5 Participatie **41**
5.1 Bewonersparticipatie 41
5.2 Woordvoerdersoverleggen met raadsleden 42
5.3 Wensbeelden Politie 42

Gemeente Aalsmeer

Samenvatting

Dit verkeerscirculatieplan biedt een praktische uitwerking van de mobiliteitsvisie. Het plan moet zorgen voor een optimale verkeersafwikkeling per vervoerwijze, zodat het verkeer zo veel mogelijk rijdt via de routes die daarvoor geschikt (te maken) zijn. Daarbij wordt rekening gehouden met (woningbouw)ontwikkelingen en wordt onder andere gekeken naar overbelaste en ontbrekende schakels in het netwerk. De wegcategorisering is een van de sturingsmiddelen om verkeer via geschikte routes te sturen. Daarom wordt ook de wegcategorisering in dit plan herzien.

De basis van dit verkeerscirculatieplan is gevormd door nationaal, regionaal en lokaal beleid. Om de gemeente in de toekomst veilig, bereikbaar en leefbaar te houden, hebben we een analyse uitgevoerd van de verkeersknelpunten in het dorp. Bewoners zijn gevraagd naar hun ervaringen en knelpunten, en we hebben gesprekken gevoerd met bestuurlijke partners.

Voor elke vervoerwijze schetsen we een toekomstbeeld van het netwerk. Voor voetgangers is het uitgangspunt dat zij in principe overal goed en veilig moeten kunnen komen. Momenteel is dit in het dorp niet overal het geval. Waar dat zo is, doen we voorstellen voor verbeteringen.

Wat betreft het fietsnetwerk concluderen we dat er vooral verbindingen tussen de Oosteinderweg en de Aalsmeerderweg ontbreken. We stellen voor om één specifieke verbinding (spoorlijnpad) beter te faciliteren en te onderzoeken of er meer verbindingen mogelijk zijn. Op basis van het gewenste netwerk vragen we de Vervoerregio om een aantal routes officieel op te nemen in het regionale netwerk. Uit de bewonersparticipatie blijkt dat inwoners het onderhoud van fietspaden als onvoldoende ervaren. De focus ligt op veilige en comfortabele fietsroutes. We willen de komende jaren blijven investeren in het verbeteren van de kwaliteit van de routes uit het hoofdfietsnetwerk. Fietsers laten zich minder goed sturen dan auto's. Het hoofdfietsnetwerk wordt dan ook vooral bepaald door de fietsers zelf, de herkomsten en bestemmingen en de te ontsluiten voorzieningen.

Voor het autoverkeer constateren we dat de situatie rondom de knip moet veranderen, omdat deze leidt tot te veel verkeer door woonstraten. De gemeente heeft een werkgroep geïnitieerd met de Provincie en Vervoerregio voor een verdere probleemanlayse om vervolgens oplossingsrichtingen uit te kunnen werken. Verder stellen we een nieuwe wegencategorisering voor en introduceren we de GOW30. Dit doen we om de veiligheid voor fietsers op smalle lintwegen te verhogen.

Tot slot doen we voorstellen om het doorgaande vrachtverkeer zoveel mogelijk buiten het dorp te houden. Het volledig verbieden van vrachtverkeer is niet haalbaar vanwege het vele lokale bestemmingsverkeer van vrachtwagens. Beperkingen zijn uitdagend en veelvuldig handhaven (politie) en verlenen van ontheffingen (gemeente) is bovendien arbeidsintensief. Toch zullen we een aantal ingrepen nader gaan uitwerken. Daarnaast stellen we voor om het gedrag van vrachtverkeer positief te beïnvloeden door gesprekken aan te gaan met ondernemers, de bewegwijzering te verbeteren en beter te sturen bij toekomstige ontwikkelingen.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Lokaal en regionaal zijn er de komende jaren veel ontwikkelingen met een impact op het verkeer in Aalsmeer. Zo worden er tot 2030 tweeduizend woningen gebouwd in Aalsmeer en wordt Greenpark Aalsmeer verder ontwikkeld tot modern bedrijventerrein. Er worden diverse infrastructuurprojecten gerealiseerd en in de hele Metropoolregio worden 250.000 huizen bijgebouwd. Dit alles vraagt om een duidelijke aanpak van de circulatie van het verkeer in en rond Aalsmeer. Een aanpak waarbij veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid drie belangrijke pijlers zijn.

De huidige mobiliteitsvisie biedt wel enige, maar onvoldoende handvatten voor uitvoering van praktische maatregelen aan het verkeersnetwerk op lokaal niveau. Vandaar dit verkeerscirculatieplan.

1.2 Wat is een Verkeerscirculatieplan?

Het verkeerscirculatieplan is een meer praktische uitwerking van de mobiliteitsvisie. In het verkeerscirculatieplan wordt er richting gegeven aan de netwerken waarbij huidige knelpunten zo goed mogelijk worden opgelost en rekening wordt gehouden met toekomstige (woningbouw) ontwikkelingen. Veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn drie pijlers die de leidraad vormen voor het opstellen van dit verkeerscirculatieplan. Het verkeerscirculatieplan geeft een duidelijk beeld op welke manier de gemeente Aalsmeer de mobiliteitsvisie voor de komende jaren praktisch wil uitwerken.



Figuur 1: Leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid

1.3 Participatie

Een belangrijk onderdeel van de totstandkoming van dit verkeerscirculatieplan is participatie. Er zijn diverse doelgroepen betrokken. Dit is gedaan aan de hand van het Aalsmeerse participatiebeleid.

Individuele bewoners

Tussen 14 mei 2024 en 14 juni 2024 hebben alle bewoners gelegenheid gehad om aandachtspunten, knelpunten en positieve ervaringen met betrekking tot mobiliteit aan te geven op het online participatieplatform. In hoofdstuk 5 gaan we hier nader op in. In de bijlage 2 is het verslag opgenomen.

Ook zijn bewonersavonden georganiseerd om aandachtspunten, knelpunten en positieve ervaringen te delen en te refecteren op de voorgestelde nieuwe netwerken. Deze bijeenkomsten met bewoners waren op 29 mei en 24 september 2024. Deze input hebben we gebruikt bij het verfijnen van de knelpunten, netwerken en maatregelen. Dit is volgens het beleid op het participatieniveau gemiddeld.

Gemeenteraad – commissie ruimte

Ook de gemeenteraad is bij de totstandkoming van het VCP betrokken geweest. De gemeenteraad is twee keer in de gelegenheid geweest om hun kaderstellende rol uit te oefenen, op 2 juli en 8 oktober 2024. De raadsleden hebben meegedacht over de huidige aandachtspunten en mogelijke oplossingsrichtingen.

Gemeente Aalsmeer

Participatie in het vervolgtraject

Na vaststelling van dit plan zullen er maatregelen uitgevoerd gaan worden. Bij projecten en verkeersbesluiten is dan ook nog de mogelijkheid om te participeren of in te spreken.

1.4 Opbouw en leeswijzer

Dit verkeerscirculatieplan (VCP) is opgebouwd in drie stappen. Als eerste het in beeld brengen van de huidige situatie (hoofdstuk 2): wat zijn de huidige netwerken, huidige trends en ontwikkelingen en huidige uitdagingen. De volgende stap (hoofdstuk 3) gaat in op de toekomstige netwerken: welke netwerken en welk type maatregelen zijn er nodig om de huidige en toekomstige knelpunten op te lossen. Een maatregelpakket is de derde stap, hiervoor is op basis van de toekomstige netwerken al een voorschot gemaakt (hoofdstuk 4). Het maatregelenpakket wordt nog verder uitgewerkt en in het MPP verwerk.

Bij het opstellen van dit VCP heeft participatie plaatsgevonden met zowel inwoners als Raad. Welke overleggen plaatsgevonden hebben is in het laatste hoofdstuk beschreven (hoofdstuk 5).





Huidige situatie



2 Huidige situatie

We hebben de relevante vigerende beleidsplannen geanalyseerd. Het gaat om nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Dit verkeerscirculatieplan dient hiermee in lijn te zijn.

2.1 Nationale en regionale beleidskaders

Nationale Omgevingsvisie (2020)

In september van 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, opgesteld door Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 13 maart 2012) gaat op in de NOVI.
De nationale omgevingsvisie geeft een beeld van hoe de leefomgeving in Nederland er over 30 jaar uitziet. De horizon van de NOVI ligt op 2050, de horizon van de SVIR lag op 2040. In de NOVI zijn vier prioriteiten meegegeven die ook voor Aalsmeer relevant zijn:

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is groot, zodat belangen soms botsen. Het streven is combinaties van functies te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. De NOVI gebruikt drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaat voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen voorkomen we

De nieuwe Omgevingswet

De nieuwe Omgevingswet geldt vanaf begin 2024. De wet heeft dus gevolgen voor het huidige en het toekomstige beleid van de gemeente. De wet is van toepassing op bijvoorbeeld de herinrichting van wegen en het uitbreiden van woningbouw. Ook voor participatie heeft de wet gevolgen. Participeren door belanghebbenden is namelijk niet altijd verplicht, maar kan voor het vertrouwen in besluiten het best wel 'aan de voorkant' van besluitvorming gebeuren.

Landelijk beleid

Sinds 1 oktober 2023 is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Ministerie van IenW) een nieuw wegtype binnen de bebouwde kom geïntroduceerd, de zogenaamde gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30). Het nieuwe wegtype GOW30 is een oplossing voor gebiedsontsluitingswegen waar zowel doorstroming van verkeer als veel uitwisseling van verkeer plaatsvindt. Door deze dubbelfunctie zijn deze wegen minder veilig. Daarnaast is het een oplossing voor gebiedsontsluitingswegen die niet veilig kunnen worden ingericht voor 50 km/h, bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek.

In opdracht van het Ministerie van IenW heeft onafhankelijk kennisplatform CROW in 2021 het Afwegingskader 30 km/h (hierna: Afwegingskader) uitgewerkt. Het Afwegingskader biedt wegbeheerders handvatten wanneer een GOW30 toe te passen. In opdracht van het Ministerie van IenW heeft CROW in mei 2023 een Handreiking

voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 (hierna: Handreiking) gepubliceerd. Hierin zijn handvatten opgenomen hoe een GOW30 in te richten indien een wegbeheerder besluit om een weg binnen de bebouwde kom om te vormen tot een GOW30.

Deze nieuwe landelijke richtlijn zorgt er – samen met de huidige Aalsmeerse verkeersproblematiek – voor dat naast heroverweging van de verkeerscirculatie ook een heroverweging van het wegencategoriseringsplan op zijn plaats is.

Vervoerregio Amsterdam

Aalsmeer maakt onderdeel uit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De VRA probeert Amsterdam en omliggende gemeenten bereikbaar te houden. Openbaar vervoer, fietsstimulering en verkeersveiligheid zijn hierbij belangrijke thema's. Het Multimodaal Toekomstbeeld Metropoolregio Amsterdam 2040 is een belangrijk visiedocument om de regio, ondanks verdere verstedelijking bereikbaar te houden. Het gaat daarbij onder andere uit van het afremmen van de mobiliteitsgroei en het verbeteren van regionale en stedelijke fietsnetwerken.

De VRA is zowel concessieverlener (opdrachtgever) voor het openbaar vervoer als verdeler van de Rijksmiddelen uit de Brede Doeluitkering. De VRA stelt financiële bijdragen beschikbaar voor projecten die bijdragen aan hun doelstellingen. De gemeente dient hiervoor regelmatig aanvragen

Enkele voorbeelden van maatregelen die in de regel kunnen rekenen op bijdragen:

- Openbaar vervoer: aanleg van toegankelijke bushaltes, verbeteren van bestaande haltes, aanleg van busstroken of vrije businfrastructuur, prioriteitsregelingen en doorstromingsmaatregelen voor openbaar vervoer, dynamische reisinformatie
- Fietsstimulering: maatregelen die zorgen voor een kwaliteitsverbetering van het hoofdfietsnetwerk, zodat fietsers comfortabel en veilig kunnen doorfietsen; verbreden van fietspaden, aanbrengen van rode gesloten verharding, beter verlichten van fietspaden, instellen van voorrangsregelingen bijvoorbeeld door aanleg van rotondes, fietsrotondes en fietsstraten en toevoegen van goede stallingsvoorzieningen
- Verkeersveiligheid: verkeerseducatie en gedragscampagnes, aanpak van black spots en andere onveilige locaties door inframaatregelen, aanleg van snelheid remmende maatregelen en goede oversteekvoorzieningen

Provincie Noord Holland

Het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland richt zich op het bevorderen van slim, schoon en veilig reizen. De provincie investeert in duurzame vervoermiddelen zoals fietsen en openbaar vervoer, en maakt gebruik van slimme systemen om verkeersveiligheid te verbeteren. Belangrijke thema's zijn bereikbaarheid, verstedelijking, leefbaarheid, gezondheid, klimaatverandering en energietransitie. De provincie streeft naar een aanzienlijke vermindering van CO_2-uitstoot en werkt samen met gemeenten en andere partners om deze doelen te bereiken



2.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders

Aalsmeerse Verkeer- en Vervoersplan (AVVP)

In 2010 is het Aalsmeerse Verkeer- en Vervoerplan (AVVP) vastgesteld. Dit AVVP was gebaseerd op het omleggen van de N201 en het afwaarderen van de Burgemeester Kasteleinweg. Het AVVP is de basis voor de huidige verkeerscirculatie en de huidige wegencategorisering. Na het AVVP is een uitgebreid uitvoeringsprogramma vastgesteld.

De doorgaande N201 is in de jaren daarna verplaatst en buiten het dorp gelegd. In 2014 ging de nieuwe weg open. Doorgaand verkeer over langere afstanden is daardoor gebruik gaan maken van de omgelegde route. De nieuwe N201 heeft ook veel extra verkeer aangetrokken. Desondanks bleef er ook op de oude route (over de Aalsmeerderbrug en de Burgemeester Kasteleinweg) veel verkeer rijden, meer dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Op dat moment was het verkeerscirculatieplan uit het AVVP nog niet geïmplementeerd.

In 2015 heeft een zeer uitgebreid herkomst- en bestemmingsverkeeronderzoek plaatsgevonden door middel van kentekenonderzoek, wifi en bluetooth. Uit dit onderzoek bleek dat ongeveer 75% van het verkeer over de Aalsmeerderbrug een herkomst of bestemming in Aalsmeer of Kudelstaart had. De beide dorpen genereren zelf ook een aanzienlijke hoeveelheid autoritten terwijl het aantal ontsluitingswegen en vooral het aantal overgangen over de Ringvaart beperkt was en is. Dit verkeer concentreert zich dus vooral op de oversteek bij de Aalsmeerderbrug.

Een van de gedachten achter het oude verkeerscirculatieplan was dat de capaciteit van de N231 flink zou worden uitgebreid in samenwerking met de provincie Noord-Holland, dat de Burgemeester Hoffscholteweg en de verlengde Molenvlietweg zouden worden gerealiseerd en dat de Burgemeester Kasteleinweg hard zou worden geknipt. Het lokale verkeer zou daarmee in elk geval een nieuw netwerk van ontsluitingswegen krijgen en zo veel mogelijk worden gestimuleerd om via de omgelegde N201 te rijden.

Die eerste twee maatregelen zijn momenteel echter nog niet uitgevoerd. In de tussentijd is wel de Burgemeester Kasteleinweg afgewaardeerd en is hier een HOV-busbaan aangelegd. In de praktijk is – mede vanwege de te verwachten neveneffecten en de nog niet gerealiseerde andere maatregelen – gekozen voor een zachte knip in plaats van een harde.

Mobiliteitsagenda Aalsmeer

In 2022 is de Mobiliteitsagenda Aalsmeer vastgesteld. De Mobiliteitsagenda noemt aan de ene kant concrete maatregelen en richtingen en aan de andere kant laat de agenda ook ruimte voor nadere invulling. Deze ruimte is nodig om in te kunnen spelen op de gevolgen van grote infrastructuurprojecten als de Burgemeester Kasteleinweg, Middenweg en Burgemeester Hoffscholteweg. De Mobiliteitsagenda heeft het AVVP niet vervangen, maar wel beleidsdoelen geformuleerd voor de vormgeving van de toekomstige verkeersstructuur, een nieuwe verkeerscirculatie en een nieuwe wegencategorisering. De beleidsdoelen uit de mobiliteitsagenda zijn om Aalsmeer leefbaar, verkeersveilig en duurzaam bereikbaar te houden. Voor het verkeerscirculatieplan zijn deze doelen en de drie uitgangspunten uit de Mobiliteitsagenda het vertrekpunt:

- Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar
  - We bekijken de mobiliteitsopgave met een regionale en lokale bril vanuit alle modaliteiten.
  - We maken lopen aantrekkelijker en veiliger.
  - We versterken de rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer.
  - De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd verleiden we automobilisten om vaker via de andere vervoerwijzen te reizen en de spits te mijden.
  - We werken aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken.
- Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk
  - Iedereen moet veilig kunnen deelnemen aan het verkeer.
- Aalsmeer innovatief, duurzaam bereikbaar
  - We koppelen ruimtelijke ontwikkeling aan mobiliteit.
  - We kijken naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en naar gedragsbeïnvloeding van inwoners en werknemers.

- We houden de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Aalsmeer goed in de gaten.

Samengevat is het doel van de agenda om Aalsmeer de komende jaren duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden en te maken voor iedereen. De gemeente werkt aan een goed wegennet en goede (logistieke) verbindingen in de regio. Dit houdt in: goed onderhoud, veilige wegen, betere doorstroming van verkeer, goede openbaarvervoerverbindingen en prettige wandelpaden.

Raadsprogramma 2022-2026

In 2022 is ook het Raadsprogramma voor de periode 2022-2026 vastgesteld. Hierin is het volgende opgenomen over mobiliteit:

De komende vier jaar dient de Mobiliteitsagenda te worden uitgewerkt tot praktische plannen. Perspectieven van de verschillende verkeersdeelnemers, automobilist, fietser en voetganger, worden hierbij als uitgangspunt genomen. Ook wordt vervoer via water verkend. Het openbaar vervoer dient binnen de gemeente zo vorm gegeven te worden dat deze naadloos aansluit op de behoefte van de inwoners en op de bestaande openbaarvervoerlijnen in de naburige gemeenten. De verschillende mobiliteitsplannen (algemeen verkeersplan inclusief een verkeerscirculatieplan, fietsplan, voetgangersplan, openbaar vervoersplan en een waterplan) dienen integraal als puzzelstukjes in elkaar te passen. Verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van publieke voorzieningen zijn hierbij leidend.

Coalitieafspraken 2023-2026

In de Coalitieafspraken tussen CDA, VVD en D66 uit 2023 staan ook enkele relevante passages over verkeer:

- De coalitie vindt het verkeerscirculatieplan een noodzakelijke voorwaarde om maatregelen te kunnen nemen. Alle maatregelen die nodig zijn om de verkeersstromen rustiger, duidelijker en veiliger te maken zullen meerdere jaren vragen om tot uitvoering te komen. Op basis van het vast te stellen plan zal de coalitie gericht prioriteiten stellen voor deze raadsperiode, zodat duidelijk is welke projecten we snel tot uitvoering willen brengen. Daarom stellen wij aan de hand van de uitkomsten van het plan een uitvoeringsagenda op.
- De verkeersveiligheid op de Burgemeester Kasteleinweg moet worden verbeterd. De weginrichting van de Knip moet veranderen. Het verkeer moet uit de woonwijken geweerd worden. De aanpassing van de knip krijgt prioriteit. De aanpassing van de knip mag de toekomstige woningbouwontwikkeling niet in de weg staan.
- Naast de weginrichting bij de Knip krijgt ook het verbeteren van de Legmeerdijk, tussen de Burgemeester Kasteleinweg en de Hoofdweg prioriteit. Voor een betere doorstroming is hier, in goed overleg met de provincie, verbreding van de weg nodig.

2.3 Trends

Energietransitie

De energietransitie zorgt voor een groter gebruik van voertuigen die niet door fossiele brandstoffen worden aangedreven. Het aantal elektrische voertuigen stijgt, net als het aantal voertuigen dat wordt aangedreven door waterstof. Het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte neemt toe en de verwachting is dat de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn in het straatbeeld. De verwachting is dat deze trend doorzet en dat de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig is in het straatbeeld.



Deelmobiliteit

Het aantal mogelijkheden om van A naar B te gaan neemt toe. Deelvervoer zoals OV-fietsen, deelbakfietsen en deelauto's wordt steeds toegankelijker. Vooral de jongere consument vindt bezit, zoals een eigen auto, minder belangrijk. Aan de andere kant worden beschikbaarheid, flexibiliteit en dienstverlening belangrijker. Met Mobility as a Service (MaaS) kiest de reiziger op elk moment het vervoermiddel dat voor hem het gunstigst is.

In de gemeente Aalsmeer waren deelauto's beschikbaar, maar helaas heeft de aanbieder de deelauto's weggehaald. Het aanbod van deelmobiliteit is afhankelijk van de vraag en is vooralsnog in Nederland vooral terug te vinden in de steden. De gemeente Aalsmeer is in gesprek met aanbieders om te onderzoeken wat nodig is om weer deelauto's binnen de gemeente aan te bieden.



Duurzaamheid

Elektrische voertuigen winnen terrein en worden steeds vaker ingezet. Vooral in het openbaar vervoer zien we een duidelijke verschuiving, waar elektrische bussen steeds vaker de norm worden. De fiets groeit eveneens in belang als vervoersmiddel, bijvoorbeeld bij pakketbezorging. Bovendien maken steeds meer (grotere) steden de beslissing om vervuilende voertuigen niet langer toe te staan in het centrum. Dit zorgt voor een discussie en gesprekken over de afweging tussen milieu, duurzaamheid en voortgang, aangewakkerd door de stikstofwetgeving.

In Aalsmeer zien we dezelfde trend, waar de fiets een steeds belangrijkere rol speelt als vervoermiddel, getuige de groeiende populariteit van e-bikes. Dit doet de vraag rijzen of andere elektrische voertuigen, zoals elektrische steps, een vergelijkbare opkomst zullen beleven, wat mogelijk aanpassingen aan de infrastructuur vergt.

Veel gemeentes in Nederland doen onderzoek naar de optimalisatie van binnenstadbevoorrading. Overwogen wordt dan om ruimere venstertijden toe te kennen aan elektrische voertuigen, terwijl voertuigen met verbrandingsmotoren juist beperkt worden. Deze ontwikkeling stimuleert de opkomst van distributiehubs aan de randen van de dorpskernen. Deze hubs kunnen fungeren als knooppunten voor goederenoverslag, wat een positieve impuls geeft aan duurzame logistiek en de

belevingskwaliteit van de kernen verbetert. Ook kunnen deze hubs uitgebreid worden met andere mobiliteitsvoorzieningen, zoals parkeren deelvervoer en openbaar vervoer. Aalsmeer blijft deze ontwikkelingen op de voet volgen.



Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speedpedelec, de toename van elektrische fietsen en bakfietsen neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende typen voertuigen op de markt.

Ook binnen de gemeente Aalsmeer zijn deze verschillende typen voertuigen aanwezig. De weg- en fietsinfrastructuur in de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten aan voertuigen veilig een plaats te bieden.



Data en digitalisering

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. Waar vroeger de route bepaald werd op basis van de routeborden langs de weg, gebruiken veel mensen nu live verkeersinformatie onderweg, waardoor soms ongewenste routes worden genomen om een file te ontwijken.

Door de digitalisering laat de samenleving meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld om nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber of flitsbezorgers. Betere technologie in voertuigen en meer data leidt tot een nog betere en slimmere manier van reizen. Hierop dient de gemeente Aalsmeer goed te anticiperen, er zal steeds meer data beschikbaar moeten zijn. Dit is afgesproken in de Top 15 data van de Digitalisering Overheden.

Autonome en coöperatieve voertuigen

De technologie in auto’s neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling heeft op het gebied van de auto een groot effect op vooral gebiedsontsluitingwegen en stroomwegen (de grotere, drukkere wegen). Op deze wegen wordt de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Voor de gemeente Aalsmeer is het belangrijk om te anticiperen op deze technologieën en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen.

Voertuigen worden steeds geavanceerder en gaan nu al met elkaar en ook met de verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden breiden zich in de toekomst uit (onder andere met steeds slimmere verkeerslichten). Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten kan dit leiden tot een betere doorstroming.

Vergrijzing

Het aantal ouderen binnen de gemeente neemt toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler. Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt. Dit betekent dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden; dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels (zoals paaltjes) zoveel mogelijk verwijderd of afgeschermd worden.

Bevolkingsgroei en verstedelijking.

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) had de gemeente Aalsmeer in 2024 in totaal 33.279 inwoners. De bevolking is de afgelopen 5 jaar gestegen (sinds 2020 met 4%). Deze stijging is vooral toe te wijzen aan de toename van het aantal ouderen (>80 jaar) en leeftijd 20 tot 25 jaar. Daarentegen is de leeftijdsgroep <20 jaar juist gedaald. Door de stijging van het aantal inwoners neemt ook het verkeer in Aalsmeer toe.

Diversiteit in de maatschappij

De diversiteit in de huidige bevolking is groot en de verwachting is dat deze in de toekomst ook groot blijft. Mensen zijn verschillend, maken verschillende mobiliteitskeuzes en zijn ook gevoelig voor verschillende soorten prikkels (om gedrag aan te passen). Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden bijvoorbeeld bij gedragscampagnes en handhaving.

Groei fietsgebruik

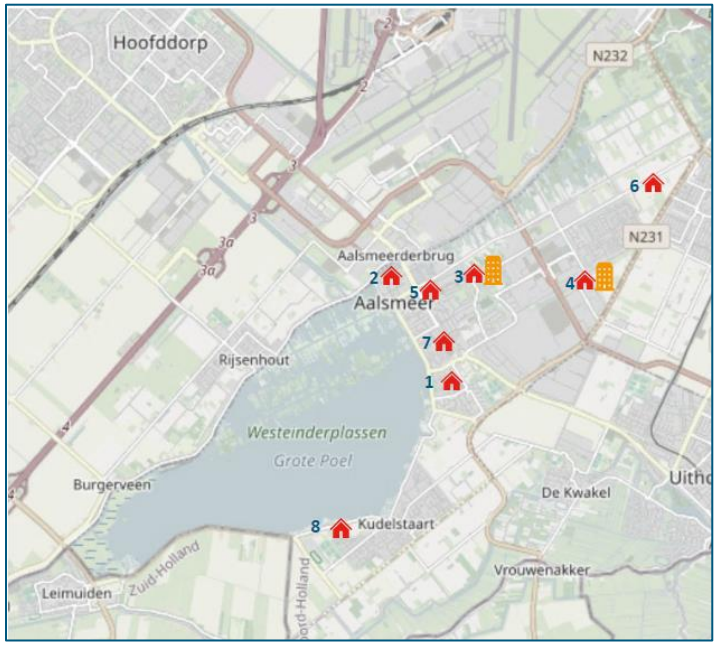
We verwachten in 2027 een groei van het fietsgebruik van 9% ten opzichte van 2019. Dat komt door de bevolkingsgroei en door de elektrische fiets, waardoor de gemiddelde fietsafstand toeneemt. Ook de toename van het OV-gebruik en bijbehorend voor- en natransport zorgt voor meer fietsgebruik. Het aandeel van de elektrisch fiets in het totale fietsgebruik neemt naar verwachting toe van 22% in 2019 tot 43% in 2027.

Groei auto’s en autobezit

We verwachten ten minste tot 2030 een groei van het aantal auto’s (niet hetzelfde als autogebruik). Het gaat op nationaal niveau om een groei van 1,2% per jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door bevolkingsgroei. Het autobezit groeit van 0,46 in 2010 naar 0,52 per persoon in 2030. Logischerwijs ligt deze waarde in stedelijke gebieden lager en in landelijke gebieden hoger. Een deel van de groei is toe te wijzen aan de groep ouderen, die steeds langer vitaal en zelfstandig blijven.

2.4 Ontwikkelingen

De komende jaren wordt er in Aalsmeer flink doorgebouwd. In totaal is de verwachting dat er tot 2030 ruim 2000 woningen bijkomen. Een deel van deze woningen is al in bestemmingsplannen onherroepelijk besloten en een deel van deze woningen moet nog in bestemmingsplannen worden vastgelegd. Deze ontwikkelingen hebben impact op het verkeer in Aalsmeer. Alle ontwikkelingen zijn meegenomen in dit VCP, alleen zijn voor de projecten die nog niet onherroepelijk zijn nog wel aparte verkeersonderzoeken nodig voor het vaststellen van een bestemmingsplan. De grootste ontwikkelingen binnen Aalsmeer zijn Hornmeer, Greenpark, Oosteinderdriehoek, Tuinen van Aalsmeer, Zwarteweg, Westeinderhage en de Studio's.



Figuur 1: ontwikkellocaties woningen en bedrijven

2.4.1 Woningbouwprojecten

1. Hornmeer (onherroepelijk)

In de Meervalstraat en de Roerdomplaan komen in totaal zo'n 140 nieuwe woningen. De bouw op beide locaties is inmiddels begonnen. Naast woningen worden in de Roerdomplaan ook zorgvoorzieningen gerealiseerd in de plint. Beide locaties worden in 2025 opgeleverd.

2. Studio's (nog niet onherroepelijk)

Het terrein van Studio's Aalsmeer wordt mogelijk ontwikkeld tot een woongebied. Op dit moment zijn de plannen nog niet concreet, maar in het kader van het VCP nemen we de ontwikkeling alvast mee en gaan daarbij uit van de ontwikkeling van ongeveer 600 woningen.

3. Parkmeer (onherroepelijk)

In het gebied Parkmeer worden 8 zelfbouwkavels ontwikkeld. Daarnaast zijn er 17 appartementen gerealiseerd en 30.000 m^2 bedrijventerrein.

4. Greenpark (onherroepelijk)

Het gebied rond de bloemenveiling in Aalsmeer wordt ontwikkeld tot een hoogwaardig bedrijventerrein, dat door de goede bereikbaarheid een aantrekkelijke vestigingsplaats vormt voor zowel regionale als internationale bedrijven. Inmiddels hebben zich al verschillende bedrijven op Green Park Aalsmeer gevestigd en is een groot deel van het terrein in al gebruik.

5. Polderzoom (onherroepelijk)

Polderzoom I is eerder al grotendeels opgeleverd en vorig jaar zijn in Polderzoom II 80 woningen opgeleverd . In het eerste kwartaal van 2025 worden de laatste 16 woningen opgeleverd in Polderzoom 1 en in de toekomst komen er in Polderzoom 2 nog eens circa 52 woningen bij. Daar is nog geen opleverdatum van bekend.

Gemeente Aalsmeer

6. Oosteindedriehoek (deels onherroepelijk)

De Oosteindedriehoek is de grootste ontwikkeling binnen de gemeente met de bouw van een volledige nieuwe wijk met in totaal zo'n 1600 woningen. Voor de eerste fase is een bestemmingsplan voor de bouw van 850 woningen vastgesteld. Voor de tweede fase, de bouw van nog eens 750 woningen, moet nog een bestemmingsplan worden vastgesteld.

7. Zwarteweg (nog niet onherroepelijk)

Bij de Zwarteweg wordt een project met ongeveer 150 woningen ontwikkeld. Het project ligt pal langs de Burgemeester Kasteleinweg ter hoogte van de knip. Dat maakt dat dit project daardoor een groot raakvlak heeft met het verkeerscirculatieplan. Met name de oplossingsrichting voor de knip is van invloed op deze ontwikkeling.

8. Ontwikkelingen Kudelstaart (deels onherroepelijk)

In Kudelstaart vinden een aantal ontwikkelingen plaats. De ontwikkelingen zijn Bilderdammerweg (ruim 30 woningen) en Westeinderhage. Westeinderhage is inmiddels onherroepelijk. Er worden met dit project ruim 260 woningen gerealiseerd. Er zijn ook initiatieven waar nog een besluit over genomen moet worden, zoals Hoofdweg Zuid (300 woningen).

2.4.2 Infraprojecten

Meerjarenprojectplan Buitenruimte

Jaarlijks wordt in Aalsmeer het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte met actuele ontwikkelingen en een uitvoeringsprogramma geactualiseerd en vastgesteld. Via het MPP worden de verkeersprojecten indicatief gepland en wordt de financiering geregeld. Ook maatregelen die voortvloeien uit dit VCP/WCP zullen via het MPP geprogrammeerd worden.

De volgende projecten uit het MPP zijn voor het VCP het meest relevant:

1. Aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
2. Aanleg Spoorlijnpad-noord (netwerk langzaam verkeer)
3. Aanleg van de Verlengde Molenvlietweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
4. Reconstructie van de Machineweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
5. Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer (netwerk langzaam verkeer)
6. Fietspad Bilderdammerweg (netwerk auto en langzaam verkeer)
7. Herinrichting Hortensialaan (netwerk auto en langzaam verkeer)
8. Herinrichting en brug Lijnbaan-Dorpsstraat (netwerk boot, auto en langzaam verkeer)

1, 2 en 3: Aanleg Burgemeester Hoffscholteweg, Spoorlijnpad en Verlengde Molenvlietweg

De Burgemeester Hoffscholteweg en Verlengde Molenvlietweg maken onderdeel uit van de zogenaamde Noordvork. Deze nieuwe infrastructuur verbindt de N201, Greenpark en Oosteinde op een betere manier met het centrum van Aalsmeer dan de huidige wegen en vormt bovendien een alternatief voor de afgewaardeerde Burgemeester Kasteleinweg. De aanleg van de nieuwe infrastructuur gaat niet zonder slag of stoot. Er is sprake van moeizame grondverwerving, vervuiling, en complexe verlegging van kabels en leidingen. De nieuwe wegen beginnen op de luchtfoto van Aalsmeer zichtbaar te worden, maar uitvoering zal zeker tot in 2026 duren. In het project Burgemeester Hoffscholteweg wordt ook het verwijderde Spoorlijnpad tussen Stommeerkade en Bielzenpad teruggebracht, inclusief veilige oversteek bij de Hoffscholteweg. Dit pad moest verwijderd worden vanwege de afgraving van de dijk ten behoeve van leidingwerkzaamheden en de aanleg van de nieuwe weg, maar zal op veler verzoek weer, en in verbeterde vorm, worden aangelegd.

4. Reconstructie Machineweg

De reconstructie van de Machineweg is een van de ingrijpendste, belangrijkste maar ook meest complexe projecten in Aalsmeer. De verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling schieten op een aantal punten tekort. Onder andere door de

aanwezigheid van het water, de aankoop van gronden, diverse benodigde procedures en verlegging van kabels en leidingen is het een tijdrovend project. Daarbij is de uitvoering ook een hele uitdaging, omdat alle achterliggende gebieden wel bereikbaar moeten blijven. Door de aanwezigheid van het water is aanpassing van de infrastructuur bij de Middenweg-Catharina-Amalialaan alleen mogelijk door richting het water te bouwen en de nieuwe infrastructuur te onderheien. De eerste fase van dit project (alles ten zuidoosten van de Wilhelminastraat) is volop in uitvoering. Bij de Middenweg-Catharina-Amalialaan komt een rotonde boven het water. Hier gebeurden veel ongevallen. De rotonde bij de Hornweg wordt aangepast. De langzaamverkeersvoorzieningen worden verbeterd. Er komt een vrijliggend fietspad en trottoir tussen Hornweg en Japanlaan. Het gedeelte tussen Japanlaan en Legmeerdijk heeft een trottoir gekregen en de rijbaan is versmald en ingericht als 30 km/uur-gebied. In fase 2 zou een vergelijkbare rotonde op de kruising Machineweg-Aalsmeerderweg worden aangelegd. Deze rotonde is nodig om de verkeersafwikkeling te verbeteren die bovendien verder onder druk komt te staan door diverse nieuwbouwplannen die tot extra verkeer leiden. Een rotonde kan het verkeer beter verwerken en biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om langzaam verkeer op deze belangrijke fietsroutes voorrang te geven. Door diverse tegenvallers is de financiële haalbaarheid van deze rotonde op korte termijn onzeker geworden.

5. Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer

Vanaf de nieuwe woonwijk Polderzoom 2 zijn in het stedenbouwkundig plan onvoldoende verbindingen met langzaamverkeerroutes bedacht. Om het fietspad langs de Aalsmeerderweg of het Bielzenpad te bereiken moet men twee keer een 50-weg kruisen. Er is een aanzienlijk hoogteverschil tussen de wijk en het Bielzenpad. Een directe fietsverbinding is hier niet mogelijk. Daarom wordt gezocht naar alternatieven om Polderzoom 2 voor langzaam verkeer beter te ontsluiten.

6. Fietspad Bilderdammerweg

Op het 30 km/uur-gedeelte van de Bilderdammerweg is het in de spitsen te druk met gemengd verkeer, waarbij auto's, bussen en fietsers allemaal van dezelfde rijbaan gebruik maken. Langs dit weggedeelte is een vrijliggend fietspad aangebracht. Op het Robend zijn de fietsstroken verbreed en de kruising bij de Graaf Willemlaan en het winkelcentrum is aangepast.

7. Herinrichting Hortensialaan

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

8. Groot onderhoud en brug Lijnbaan-Dorpsstraat

De Lijnbaan en de Dorpsstraat zijn aan groot onderhoud toe tussen Oosteinderweg en Barendebrug. De wegen worden ingericht als 30 km/uur-zone ingericht, met een kruispuntplateau op de kruising Dorpsstraat-Ringvaartzijde. Halverwege de Lijnbaan wordt een brug gerealiseerd. Deze brug is van belang om de woningen per boot bereikbaar te maken en een verbinding met de Ringvaart te creëren. Na overleg met bewoners is besloten geen circulatiemaatregelen zoals een knip of eenrichtingsverkeer door te voeren, maar de weg wel opnieuw in te richten.

2.4.3 Regionale ontwikkelingen

1. 1e fase capaciteitsvergroting N231-zuid

De provincie Noord-Holland is eigenaar en wegbeheerder van de N231. De weg heeft onvoldoende capaciteit in de spitsen en dat leidt regelmatig tot filevorming. Voor verdubbeling van deze weg en het substantieel vergroten van de capaciteit van de kruispunten ziet de provincie echter in de komende jaren geen mogelijkheden. De provincie gaat binnenkort groot onderhoud plegen. Voor de gemeenten Aalsmeer en voor de Vervoerregio Amsterdam is het verbeteren van de doorstroming en oversteekbaarheid van deze weg van groot belang. Een goede doorstroming op de N231 zorgt voor minder verkeer over de lokale wegen van Kudelstaart en Aalsmeer en zorgt voor een snellere afwikkeling van de R-net-buslijnen.

Aalsmeer, Provincie en Vervoerregio zijn al enkele kortetermijnmaatregelen overeengekomen om de capaciteit op relatief eenvoudige wijze te vergroten. Op de Bachlaan komt een extra opstelvak. In zuidelijke richting komen twee rijstroken tot en met de kruising met de Mijnsherenweg. De busstrook in noordelijke richting wordt opgeheven. Alle partijen dragen bij aan de financiering van deze maatregelen.

De provincie Noord-Holland voert daarnaast een regionale studie uit (Zuidlobstudie) op welke provinciale wegen een capaciteitsverhoging nodig is. De gemeente Aalsmeer dringt aan op verhoging van de capaciteit van de Legmeerdijk en Bosrandweg.

2.5 Huidige netwerken (per vervoerswijze)

2.5.1 Voetgangersnetwerk

Aalsmeer heeft geen officieel vastgesteld voetgangersnetwerk. Het uitgangspunt vanuit de mobiliteitsagenda is dat voetgangers overal prettig moeten kunnen komen binnen de gemeente.

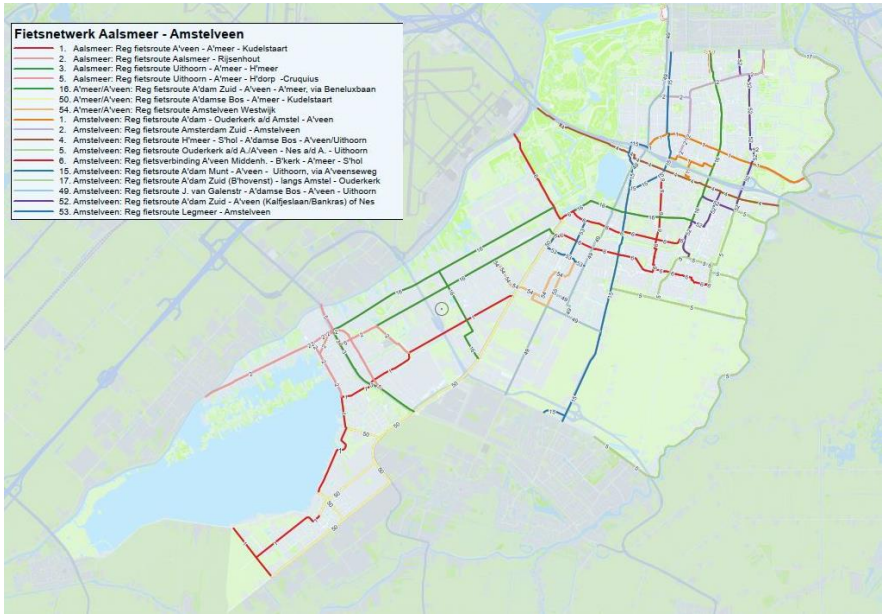
2.5.2 Fietsnetwerk

Het regionale hoofdfietsnetwerk van de Vervoerregio Amsterdam staat hieronder weergegeven met routenummers. Op dit hoofdnetwerk streven de Vervoerregio en de regiogemeenten naar comfortabel en veilig doorfietsen. Hierbij wordt gestreefd naar brede fietspaden in rode gesloten verharding (asfalt of beton), goede verlichting en zo veel mogelijk voorrang voor fietsers. De onderstaande regionale kaart klopt voor Aalsmeer nog niet voor 100%. Vooral rond het centrum en de Burgemeester Hoffscholteweg zijn enkele aanpassingen nodig.

Enkele routes in de regio hebben de topstatus van MRA-fietsroute gekregen (Metropoolregio). Voor deze routes liggen de kwaliteitscriteria iets hoger dan voor de overige regionale routes.

Momenteel zijn in Aalsmeer drie routes aangewezen als MRA-route:

- Aalsmeerderweg-Bielzenpad-Wissel-Baanvak-centrum
- Burgemeester Kasteleinweg
- Centrum-Stommeerweg-Kudelstaartseweg-Robend-Hoofdweg

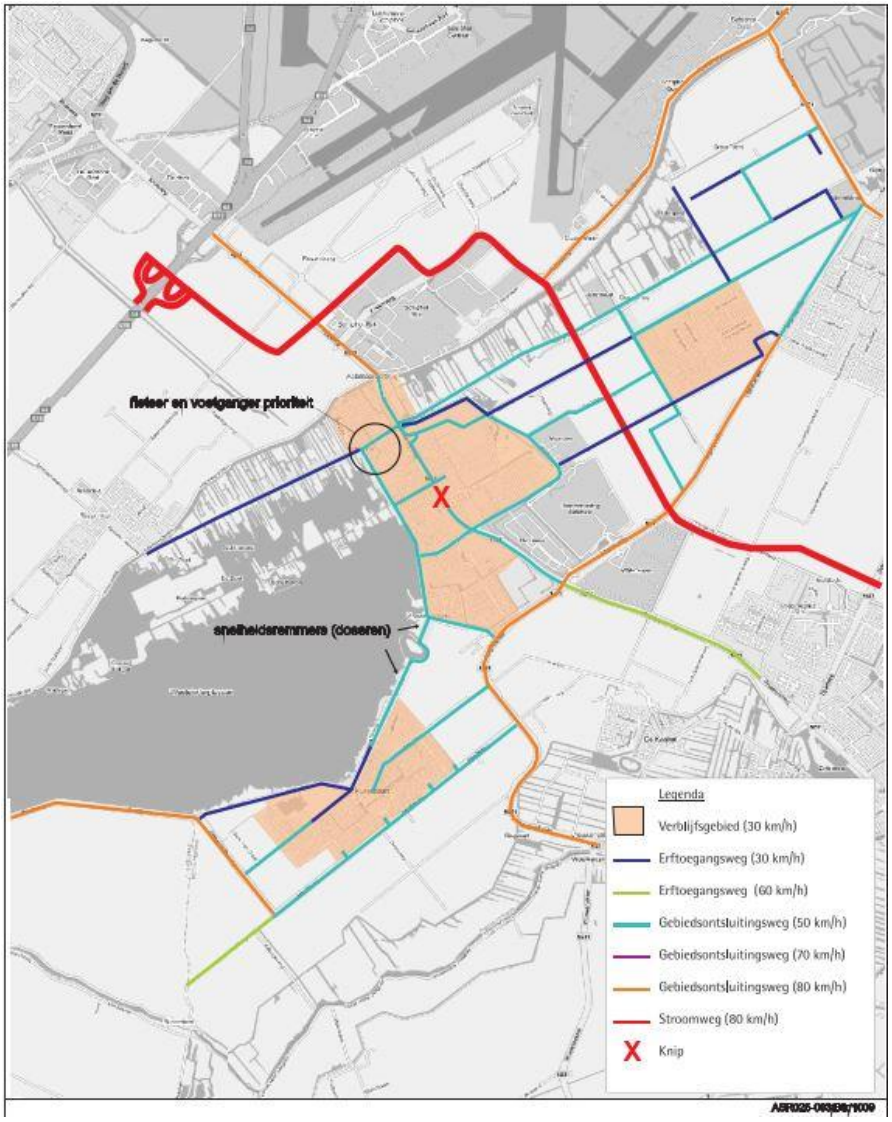


Figuur 2: Huidig fietsnetwerk

2.5.3 Autonetwerk

Gemotoriseerd verkeer kent een andere ontsluiting dan fietsverkeer. Op de plattegrond hieronder, uit het Aalsmeers Verkeer- en Vervoerplan 2010, staat het autonetwerk weergegeven. De knip in de Burgemeester Kasteleinweg is leidend geweest voor deze structuur. Toentertijd speelde het gegeven dat er nog geen nieuwe N201 was aangelegd; al het doorgaande verkeer vanuit Hoofddorp richting Uithoorn ging dwars door Aalsmeer. Aalsmeer liep hierdoor vast. Besloten werd de nieuwe N201 om Aalsmeer heen te leggen, en deze route aan te wijzen als doorgaande stroomweg (grote rode lijn in de afbeelding hieronder).

Tegelijkertijd zou er in de Burgemeester Kasteleinweg, ter hoogte van de kruising met de 1e- en 2e J.C. Mensinglaan, een ‘harde’ knip voor het



Figuur 3:Huidig autonetwerk uit APPV (wegcategorisering)

autoverkeer worden aangelegd, om doorgaand (sluip)verkeer door Aalsmeer te ontmoedigen. Dit is uiteindelijk een 'zachte' knip geworden. De route via/langs de Kasteleinweg is nog wel mogelijk, deels via 30 km/uur-straten, maar voor doorgaand verkeer is deze route niet aantrekkelijk. Het gebied rondom de Stationsweg en de Van Cleeffkade werd als centrumgebied aangewezen, waar de voetganger en de fietser prioriteit kregen.

Gebiedsontsluitingswegen met een maximale snelheid van 50 km/uur werden de Oosteinderweg, Van Cleeffkade, een deel van de Aalsmeerderweg, de Middenweg, de Molenvlietweg, de Burgemeester Kasteleinweg, de Ophelialaan, de Kudelstaartseweg, de Bilderdammerweg, de Mijnsherenweg, de Hoofdweg, de Machineweg, de Legmeerdijk (deels), de Rietwijkeroordweg (deels) en de Noordpolderweg.

Ook zijn er in het AVVP een aantal straten aangewezen, waar 30 km/uur zou moeten gaan gelden, zoals de Uiterweg, een deel van de Aalsmeerderweg, de Hornweg en het centrumgebied Kudelstaart. Niet alle 30 km/uur-limieten uit het AVVP van destijds zijn ingevoerd.

2.6 Knelpunten (leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid)

Voor het in beeld brengen van de knelpunten in Aalsmeer en Kudelstaart zijn de volgende bronnen en methoden gebruikt:

- de verkeersmeldingen uit het Fixi-systeem en andere meldingen, klachten en ervaringen van bewoners en weggebruikers;
- input van de Denktank Verkeer;
- bekijken van ongevallengegevens en onderzoeksdata (tellingen, metingen, modelgegevens);
- door de hoeveelheid verkeer en de gereden snelheden af te zetten tegen de kenmerken van wegen;
- door de netwerkkaarten over elkaar heen te leggen en te analyseren waar verschillende modaliteiten elkaar in de weg zouden kunnen zitten;
- input vanuit diverse stakeholders, zoals bewoners, provincie, MRA en politie behandelen we in hoofdstuk 5.

2.6.1 Bereikbaarheid

De bereikbaarheidsknelpunten zijn ontstaan omdat zowel de regionale als de lokale ontsluitingsstructuur momenteel onvolwaardig is. Hierdoor ontstaan oneigenlijke routes die niet geschikt zijn voor de hoeveelheid en het type verkeer dat er rijdt.

Onvolwaardige regionale verkeerstructuur

De gedachte was dat de hoofdontsluiting van Aalsmeer en Kudelstaart zou gaan plaatsvinden via de omgelegde N201. Tot nu toe functioneert dit onvoldoende, vanwege meerdere redenen:

- Op het oostelijke deel bij Uithoorn is gekozen voor een 2x1-structuur met een 2x1-aquaduct. Vrij snel na opening van de weg bleek al dat deze capaciteit te beperkt is en in de spitsen tot filevorming leidt.
- Veel kruispunten zijn gelijkvloers aangelegd en voorzien van verkeerslichten. Dat leidt ertoe dat de functie als stroomweg niet echt tot zijn recht komt, maar het verkeer van kruispunt naar kruispunt rijdt en daar in de regel weer moet afremmen, stilstaan, wachten en optrekken. Op sommige kruispunten leidt dit inmiddels alweer tot terugslag en filevorming.
- Vanuit het oosten kan men nog niet rechtstreeks naar Aalsmeer-centrum rijden, omdat de nieuwe verkeersstructuur via Middenweg-Molenvlietweg-Burgemeester Hoffscholteweg nog niet klaar is. Hierdoor blijft er veel verkeer over de smalle Stommeerkade rijden.
- Vanuit het westen blijft men noodgedwongen via de Aalsmeerderbrug richting Aalsmeer en Kudelstaart rijden. Routes tussen het westen en Aalsmeer-centrum, Stommeer en Kudelstaart, zijn via de N201 5 kilometer om ten opzichte van een route via de Aalsmeerderbrug. Voor veel weggebruikers, inclusief vrachtwagenchauffeurs is en blijft het daarom logischer om via de Aalsmeerderbrug te rijden.
- Verkeer richting Kudelstaart ziet zich op de N231-zuid (Legmeerdijk-Noordzuidroute) geconfronteerd met te weinig capaciteit op de provinciale weg en veel verkeersregelinstallaties. Dit verkeer zoekt naar routes binnendoor via Mijnsherenweg, Fortbocht, Westeinderroute of juist via De Kwakel en genereert overlast en onveilige situaties op het lokale wegennet. In Kudelstaart zijn diverse nieuwbouwontwikkelingen gepland waardoor het verkeer verder zal groeien. Er is daarom een behoefte om de capaciteit op de N231-zuid uit te breiden naar een 2x2 structuur. De Provincie ziet daar voorlopig echter geen mogelijkheden voor. Bij het aankomende groot onderhoud dat de provincie uitvoert aan de N231, worden wel enkele capaciteitsverruimende maatregelen meegenomen in het werk. De maatregelen zullen vooral een effect hebben op de avondspits. Voor verbetering van de ochtendspits zijn grootschaliger maatregelen nodig.

Een onvolwaardige lokale ontsluitingsstructuur

Naast een functie voor doorgaand regionaal verkeer had de oude Burgemeester Kasteleinweg ook een hele belangrijke functie als lokale ontsluitingsweg voor de Aalsmeerse wijken aan weerszijden van deze weg. De Aalsmeerse en Kudelstaartse huishoudens genereren immers zelf ook een aanzienlijke hoeveelheid verkeersbewegingen, waarvoor lokale ontsluitingswegen nodig zijn. Met het

aanbrengen van de zachte knip is deze ontsluitingsfunctie grotendeels komen te vervallen, maar is de verkeersvraag niet verdwenen.

Mede omdat de N231 nog steeds een drukke flessenhals is, kiezen Kudelstaarters voor andere routes door Aalsmeer, onder andere via de Westeinderroute en het centrum. Mensen uit onder andere het westen van Uithoorn en werkgebieden rond de veiling en in Hornmeer zoeken naar lokale routes om de zachte knip te omzeilen. De routes via de Hortensialaan, Ophelialaan, Zwarteweg, Dreef, Jac. P. Thijsselaan en Westeinderroute (Kudelstaartseweg-Stommeerweg-Stationsweg-Van Cleeffkade) zijn hierdoor drukker geworden.

2.6.2 Veiligheid

Risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (conform SPV)

Vernieuwde, extra aandacht voor verkeersveiligheid is noodzakelijk en daarom hebben Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's samen met maatschappelijke partijen nieuw beleid geïntroduceerd om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het SPV is een visie op een nieuwe aanpak van verkeersveiligheid, de risicogestuurde aanpak. We gaan van reactief naar proactief. Om de verkeersveiligheid te verhogen dient elke wegbeheerder primair te werken aan het verbeteren van het verkeersveiligheidsniveau van en voor alle SPV beleidsthema's (het verbeteren van de basis) en éxtra inspanning te leveren op (risicofactoren binnen de) thema's die een verhoogd risico vormen.

Vanuit een risicogestuurde aanpak is het echter van groot belang dat de kwetsbare verkeersdeelnemers centraal staan. De voetganger is hierbij primair van belang (ondanks dat door onderregistratie mogelijk weinig ongevallen geregistreerd worden).

Daarnaast zijn kruispunten, of locaties waar langzaam verkeer het gemotoriseerd verkeer kruist, de locaties met het hoogste verkeersveiligheidsrisico (de vormtoets is grotendeels voornamelijk bepaald o.b.v. de wegvakkenmerken). Deze verdienen dan ook meer aandacht dan de wegvakken. Om deze reden is onderstaand een korte scan uitgevoerd van de locaties waar met name voetgangers (en fietsers) in conflict komen met het zwaardere (gemotoriseerde) verkeer. Hierbij is het vanuit risico oogpunt van belang dat locaties met relatief veel conflicten, een relatief grote hoek en met relatief groot snelheidsverschil een hoger risico kennen.

In deze paragraaf zijn de volgende elementen uitgewerkt

- Aandachtsgebieden vanuit de Risicoanalyse
- Risicolocaties (o.b.v. risicoanalyse aangevuld met de kruispuntlocaties)
- Ongevallenanalyse

Risicoanalyse Aalsmeer[1]

Doelgroepen/thema's

- Fietsers in de leeftijden 18 t/m 24 jaar, 60 t/m 64 jaar en 65+
- Ouderen (in de toekomst steeds meer in verband met toenemende vergrijzing)
- Bromfietsers+ en snorfietsers (er is een jaarlijkse toename in het aantal snorfietsers)
- Snelheid
- Gedrag algemeen: afleiding, alcohol- en drugsgebruik

Infrastructuur – algemeen

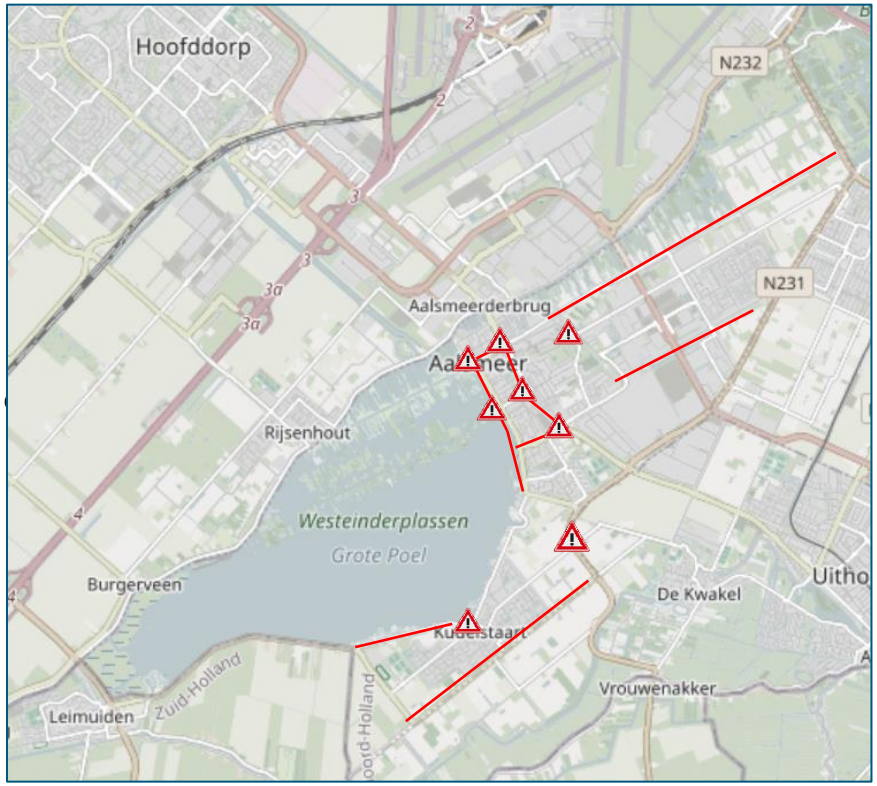
- Lintwegen met een doorgaand karakter
- Te smalle tweerichtingsfietspaden
- Fietsers op de rijbaan op 50 km/uur wegen

Infrastructuur – specifieke wegen

- Oosteinderweg
- Kruispunt Aalsmeerderweg - Stommeerkade
- N196 Burgemeester Kasteleinweg

[1] Verkeersveiligheidsanalyse Aalsmeer, VRA, 2020

- Zwarteweg
- Hoofdweg
- N231 Legmeerdijk (provinciale weg)
- Stormmeerweg
- Herenweg



Figuur 4: Locaties met een relatief groot verkeersveiligheidsrisico.

Risicolocaties

De risicoanalyse richt zich vooral op de wegvakken, welke conform de vormtoets of vanuit gebruik een aandachtspunt vormen. De locaties waar verkeer elkaar kruist vormen echter een groter verkeersveiligheidsrisico. Om deze reden zijn deze wegvakken gecombineerd met locaties waar relatief veel gemotoriseerd verkeer kruist met langzaam verkeer. Dit leidt tot de kaart in figuur 7.

Hierbij zijn bewust de N-wegen niet weergegeven, op deze wegen is de uitwisseling van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer beperkt (ten opzichte van de andere wegen).

Geregistreerde ongevallen

Vanuit het risicogestuurde beleid is het van belang om te kijken naar de locaties met het hoogste risico. Een deel van de ongevallen wordt geregistreerd en kan een aanvullend beeld geven van de verkeersveiligheidssituatie. Deze analyse van de geregistreerde ongevallen is in bijlage 1 weergegeven. Belangrijke kanttekening is dat niet alle ongevallen geregistreerd worden en daarom niet het volledige beeld geven. Voor een vergelijking de verkeersveiligheid van verschillende wegen in Aalsmeer is het wel een nuttige analyse.

Belangrijk aandachtpunt uit deze analyse zijn de kruisingen op de Burgemeester Kasteleinweg, met name die met de Dorpsstraat en met de Oosteinderweg. Op deze kruisingen zijn rotondes aangelegd, die momenteel volop in de aandacht staan. De rotondes wijken af van de standaardvormgeving omdat er is gekozen voor de aanleg van een busbaan midden door de middeneilanden, geregeld met verkeerslichten. De gemeente heeft tot tweemaal toe actie ondernomen om het aantal ongevallen hier terug te dringen.

Als de verschillende netwerken met elkaar vergeleken worden, vallen direct de Oosteinderweg, Stationsweg en Stommeerweg op, waar fietsverkeer en (zwaar) autoverkeer de weg deelt. Ook op basis van de objectieve veiligheidscijfers komen deze wegen terug.

2.6.3 Leefbaarheid

Bij leefbaarheid op het gebied van verkeer moet vooral gedacht worden aan ervaren verkeersoverlast. Dit uit zich bijvoorbeeld in geluidshinder, stankoverlast en subjectieve verkeersonveiligheid (een onveilig gevoel). Leefbaarheid gaat om het creëren van een gezonde en veilige leefomgeving door het verminderen van de negatieve effecten van infrastructuur (barrièrewerking) en autogebruik (geluid, luchtkwaliteit).

Leefbaarheidsknelpunten komen naar voren uit meldingen van bewoners zelf. Bewoners kunnen via de website Fixi de gemeente met allerlei zaken over o.a. verkeersveiligheid bereiken. Ook is er in het najaar van 2022 een Denktank Verkeer geweest, waarin bewoners breeduit velerlei onderwerpen aangaande verkeer hebben kunnen aansnijden. De belangrijkste knelpunten uit Fixi en uit de Denktank zijn:

- Oosteinderweg, fietsers die door vrachtwagens voorbij worden gereden;
- Stommeerweg: veel gemengd verkeer (auto's, fietsers, vrachtverkeer) op een smal profiel. Het verkeer is sinds de knip ook verder toegenomen op deze weg;
- Ophelialaan en Hortensialaan: te grote hoeveelheid verkeer. Ook veel vrachtverkeer ondanks verbod voor doorgaand vrachtverkeer. Veel van dit verkeer is verkeer dat de knip ontwijkt;
- Ook de rotondes op de Burgemeester Kasteleinweg met busbaan middendoor worden als onveilig ervaren. Hier speelt dus een objectief én een subjectief veiligheidsprobleem;
- Het kruispunt Aalsmeerderweg / Stommeerkade / Burgemeester Hoffscholteweg / Ophelialaan: onoverzichtelijkheid, afwijkende voorrangsregeling, mengvorm 30 en 50 kilometer per uur;

De Oosteinderweg, Stommeerweg, Ophelialaan en Hortensialaan zijn wegen zonder vrijliggende fietspaden. De Oosteinderweg en Stommeerweg zijn daarbij ook dermate smal, dat auto's die fietsers willen passeren, dat over de tegenliggende weghelft moeten doen. Dat leidt regelmatig tot onveilige inhaalmanoeuvres, extra gas geven als er een 'gaatje' lijkt, of fietsers die zich aan de kant gedrukt of opgejaagd voelen. De eerste vier punten zijn erg herkenbaar en worden vaak genoemd.

Speciale aandacht dient er te worden gegeven aan de Oosteinderweg. Verreweg de meeste meldingen gaan over de Oosteinderweg, en ook in de netwerkanalyse en in de ongevallencijfers springt deze eruit. Deze 50-weg met fietsstroken wordt veel door lokaal verkeer gebruikt, dat er wegens het gebrek aan drempels of andere snelheidsremmende maatregelen vaak te hard rijdt. Bij drukte en allerhande inhaalmanoeuvres is echter een snelheid van 50 km/uur vaak ook al te hard.

Ten slotte is verkeer rondom scholen voor veel inwoners ook een zorg, zo blijkt uit meldingen. Ouders en passanten zien gedurende het halen en brengen van kinderen vaak van alles tegelijk gebeuren. Auto’s parkeren in, een bakfiets rijdt langs en op hetzelfde moment probeert een leerling met zijn eerste fietsje ook zelf het schoolplein te bereiken. Dit oogt en voelt onveilig, maar juist omdat iedereen zo goed oplet, gebeuren er nauwelijks ongevallen rondom schoolpleinen.



Toekomstige netwerken

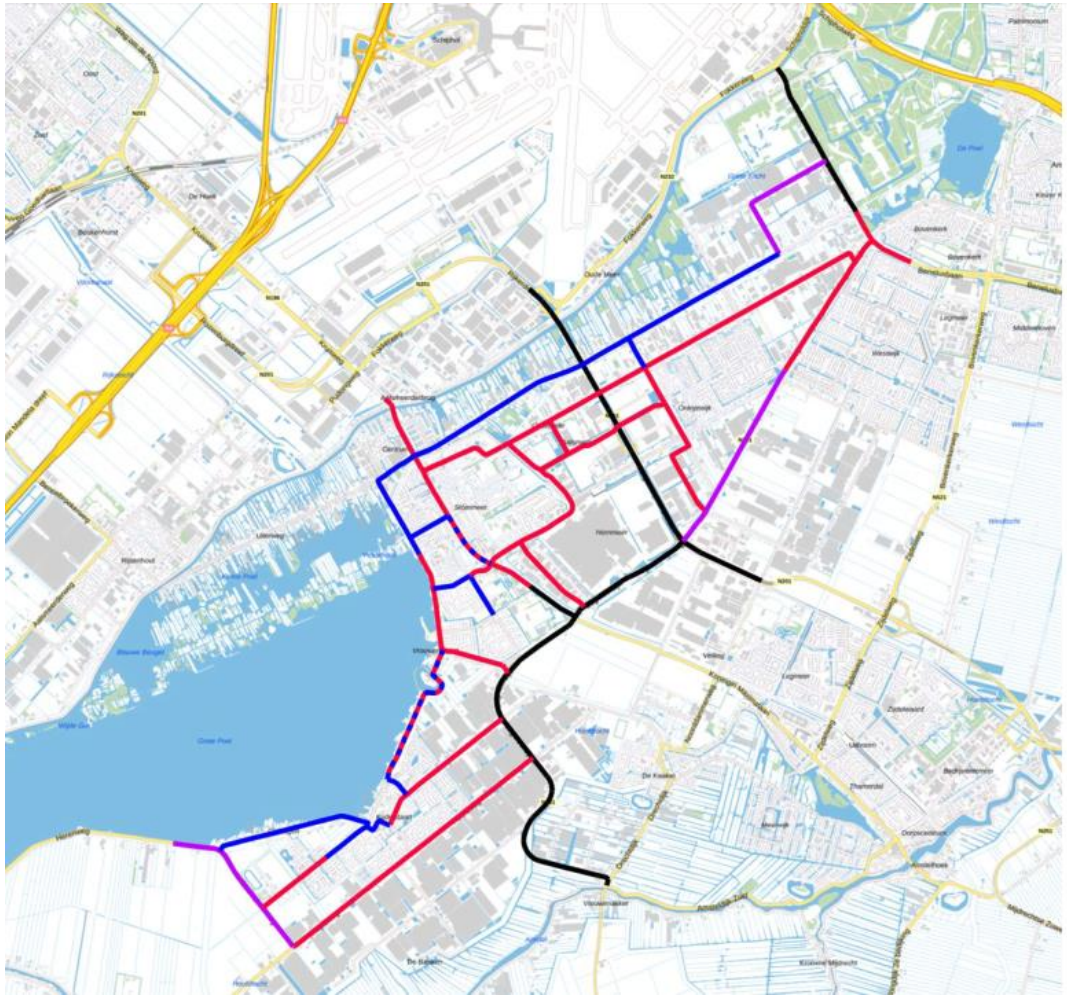


3 Toekomstige netwerken

Nieuwe verkeerscirculatie

Op basis van de inzichten uit de knelpuntenanalyse en de participatiefase hebben we het VCP onderverdeeld in vijf netwerken. Hieronder wordt elk netwerk toegelicht en we beschrijven de voorgenomen veranderingen. Voor het auto-, fiets, en vrachtnetwerk is ook een kaart toegevoegd.

3.1 Auto



Autonetwerkkaart

Legenda

= GOW 80
= GOW 60
= GOW 50
= GOW 30

Bronnen:
- PDOK Achtergrondkaart
- Microstation

Figuur 6: Netwerk auto - wegcategorisering

Gemeente Aalsmeer

Nieuwe wegcategorisering

Voor de verkeersveiligheid, doorstroming en prioritering van het autonetwerk geeft de netwerkkaart ook de nieuwe wegcategorisering weer (zie figuur 8). Voor wegen die geen kleur hebben gekregen op de kaart geldt dat deze wegen een maximumsnelheid 30 km/uur of in bepaalde gevallen 15 km/uur (woonerven) houden of krijgen. Deze wegen staan dus niet apart met kleur aangegeven op de kaart.

Om de verkeersveiligheid te vergroten en verkeer meer op de juiste wegen te leiden wordt ervoor gekozen op een aantal wegen de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/uur. We implementeren hiermee een nieuwe wegcategorie: de GOW30. Voor ontsluitingswegen waar de inrichting van de weg niet dusdanig (te maken) is dat er veilig 50 km/uur gereden kan worden, wordt voorgesteld de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur. Dit geldt bijvoorbeeld voor wegen zonder (ruimte voor een) vrijliggend fietspad en op wegen waar veel overgestoken wordt. Doordat deze wegen een hogere rangorde hebben in het wegsysteem (en daardoor vaak een voorrangsregeling kennen) spreken we over een gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30).

De volgende wegen worden afgewaardeerd naar GOW30: de Stationsweg, de Stommeerweg tot de Mensinglaan, de Oosteinderweg, Van Cleeffkade, Dreef, Ophelialaan-west, Zwarteweg-west en Machineweg-noord. Een aantal wegen worden afgewaardeerd tot erftoegangsweg (ETW30), waaronder de Uiterweg. ETW30 wegen zijn niet met een kleur weergegeven op de kaart in figuur 6. De Aalsmeerderweg blijft juist GOW50, omdat daar over de gehele lengte een vrijliggend fietspad ligt. Voor de Burgemeester Kasteleinweg en de Kudelstaartseweg hangt de uiteindelijke categorie af van de uiteindelijke inrichting van deze wegen. Zowel GOW30 als GOW50 zijn hier goed denkbaar.

De effecten van deze maatregelen op de doorstroming zijn doorgerekend in een verkeersmodel. De resultaten hiervan zijn weergegeven aan het einde van deze paragraaf.

Maatregelen knip

Uit de participatie kwam duidelijk naar voren dat de knip in zijn huidige vorm te veel negatieve effecten met zich meebrengt. Er is dus veel maatschappelijke druk om de knip aan te passen. Dit is echter een bijzonder complexe opgave met verschillende belangen, zoals de exploitatie van de bus. Bovendien zijn de HOV-busbaan en gerealiseerde gedeeltelijke parallelstructuur na lang voorbereiden met een grote regionale bijdrage aangelegd. Het eventueel gedeeltelijk terugdraaien daarvan ligt gevoelig. Daarbij moet ook worden opgemerkt dat het opheffen van de knip weer andere minpunten heeft, zoals een verkeersaantrekkende werking op de Burgemeester Kasteleinweg. De afwikkeling van het verkeer kan daarentegen wel veiliger op de Burgemeester Kasteleinweg dan in de omliggende woonstraten.

Met Provincie en de Vervoerregio is afgesproken om gezamenlijk op te trekken bij het oplossen van dit vraagstuk. De VRA heeft op verzoek van de gemeente ingestemd met het toevoegen van dit vraagstuk aan de Regionale Agenda Mobiliteit. Afgesproken is dat zowel bij de nadere probleemanalyse als bij de uitwerking van een oplossing gezamenlijk wordt opgetrokken, om tot een voor alle partijen acceptabele oplossing te komen.

Bij het opstellen van het VCP heeft de gemeente een voorkeur uitgesproken voor de variant van de Burgemeester Kasteleinweg, waarbij het autoverkeer deels meerijdt met de bus en er een rotonde wordt gerealiseerd op de Mensinglaan. Dit is voor nu dan ook op deze manier opgenomen in de netwerkkaart auto en in de modelberekening. Op dit moment is dit voor de Provincie en de Vervoerregio niet de eerste voor de hand liggende oplossing.

Burgemeester Hoffscholteweg en Verlengde Molenvlietweg

De aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg is geen nieuw plan, maar nemen we wel op in het VCP. De weg is namelijk een belangrijke missende schakel in het netwerk. De onderhandelingen over een stuk benodigde grond zijn inmiddels afgerond en er is een overeenkomst. De realisatie kan nu worden gestart. . De Verlengde Molenvlietweg is in het verlengde hiervan ook een belangrijke schakel.

Deze weg is in de eerste helft van 2025 gereed. Bij de realisatie van de Hoffscholteweg wordt ook de kruising met de Aalsmeerderweg – Ophelialaan en Stommeerkade aangepast om de kruising veiliger te maken. In 2025 wordt de tijdelijke inrichting al aangepast ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Rotonde op de kruising N231 en Marshallsingel

Om de toekomstige ontsluiting van de Oosteindedriehoek goed te regelen is het gewenst om een rotonde aan te leggen op de kruising van de N231 en de Marshallsingel. Dit wordt de hoofdontsluiting van de nieuwe wijk. Voorbereiding en aanleg vindt plaats in overleg met Provincie, Vervoerregio en Amstelveen.

Verbinding Raadhuisplein en Drie Kolommenplein

Om de drukte bij de Stationsweg te verminderen wordt er een verbinding gemaakt tussen het Drie Kolommenplein en het Raadhuisplein, op de plek van de huidige fietsdoorsteek. Dit maakt de uitwisseling tussen de beide parkeerterreinen/parkeergebieden eenvoudiger. Als het ene gebied vol is, hoeft men niet via de Stommeerweg naar het andere gebied te rijden. Dit verhoogt de verkeersveiligheid en draagt bij aan een betere doorstroming op de Stommeerweg, Uiterweg en Van Cleeffkade.

Schoolzones

Rondom scholen willen we de focus leggen op de kwetsbare verkeers-deelnemers (veilig lopen en fietsen). Door de schoolzone duidelijk te markeren als schoolzone (met markering, adviessnelheid max 15km/h en bebording) ontstaat voor alle weggebruikers een duidelijke verkeerssituatie. De voorkeur heeft het om de weginrichting uniform in te richten. Zodat alle schoolzones in de gemeente herkenbaar zijn ingericht.



Figuur 7: Voorbeeld schoolzone Meerwijk

Doorrekening maatregelen met het regionale verkeersmodel

De hierboven genoemde aanpassingen aan het verkeersnetwerk zijn doorgerekend met het regionale verkeersmodel. Het gaat hier niet om exacte cijfers maar om een indicatie van de effecten op het hoofdwegennet. Met deze bril op dient te worden gekeken naar de resultaten. Soms zijn op lokaal niveau wat vreemde modelmatige effecten te zien, die in werkelijkheid niet zullen optreden. Het model kijkt naar prognosejaar 2030. De vastgestelde woningbouwontwikkelingen en infrastructurele maatregelen (zoals completering van de Hoffscholteweg-Molenvlietweg) zijn hierin al meegenomen.

Uitgangspunten

Voor het doorrekenen van de verkeersmodellen is er gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel, variant NHZ 3.3.

Hierbij is uitgegaan van het netwerk uit figuur 8 inclusief:

- GOW 30’s
- Het openstellen van de Burgemeester Kasteleinweg als GOW 50 weg
- De Kudelstaartseweg als GOW 50 weg

Hierdoor gaat de doorrekening uit van een maximale variant voor de doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer op Burgemeester Kasteleinweg. Ten opzichte van het ontwerp VCP is de alternatieve route via de Kudelstaartseweg en Stommeerweg iets aantrekkelijker gehouden door te kiezen voor GOW 50 op deze wegen op de trajecten waar nu vrijliggende fietspaden zijn.

Varianten

In de linker figuur (verschilplot) zijn de verwachte verschillen te zien tussen de prognose met de doorgevoerde maatregelen uit het VCP versus de autonome situatie in 2030. De autonome situatie is dus de situatie zonder opgeheven knip en zonder 30 km/uur op diverse gebiedsontsluitingswegen, maar mét de aangelegde Burgemeester Hoffscholteweg-Molenvlietweg. Voor 2040 is ook een doorrekening

gedaan. Deze komt overeen met die van 2030, maar daar is de verkeersdruk over het hele model hoger dan in 2030 (maar geeft geen andere routes). De aantallen zijn per etmaal.

Op de kaarten op de volgende pagina zijn de aantallen afgerond op honderdtallen. De effecten op kleinere wegen zijn niet weergegeven, hierdoor kan snel een overzichtelijk beeld worden gegeven van de verandering in de stromen.

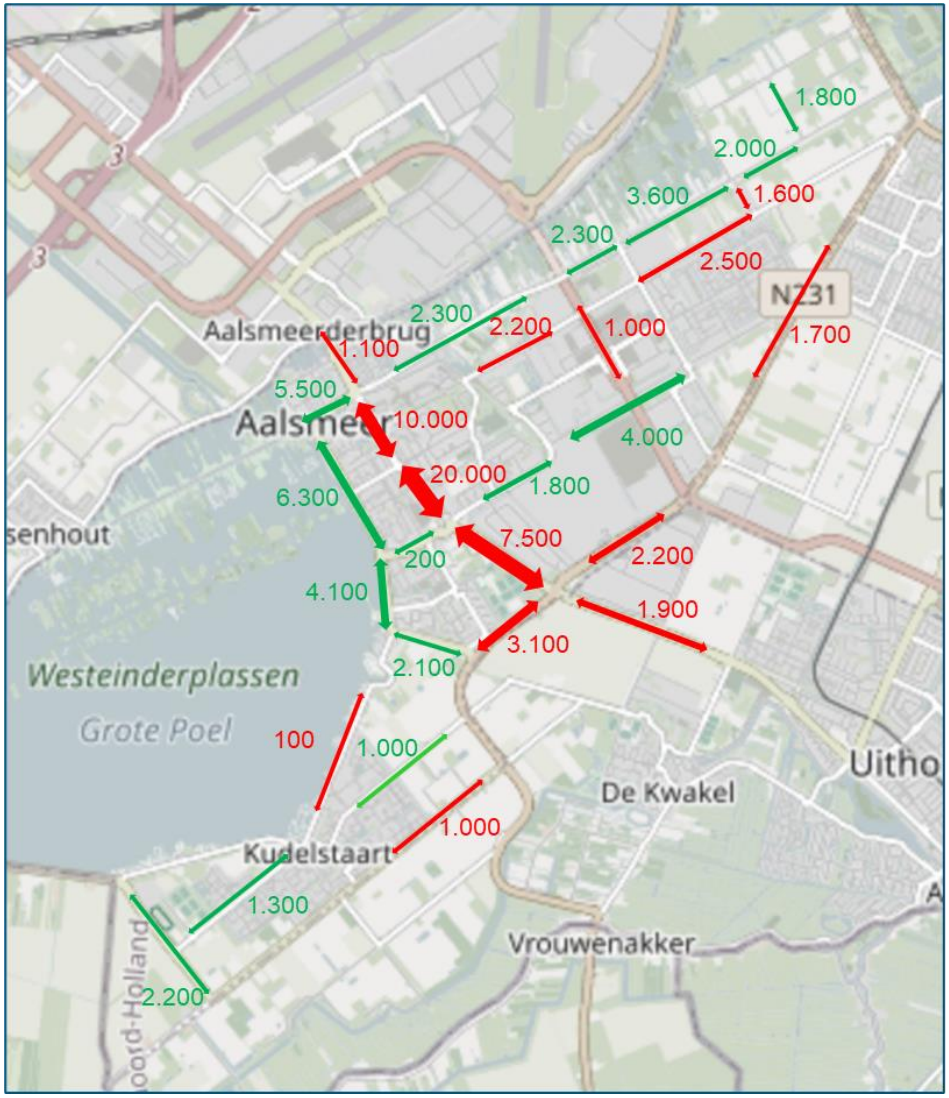
Op figuur 8 zijn de toe- en afnames van verkeer te zien op de verschillende wegen. De rode lijnen geven een toename aan in verkeer over die route. De groene lijnen geven een afname aan van verkeer over die route. De grootste toename is te zien op de Burgemeester Kasteleinweg. De grootste afname is te zien aan de Stommeerweg/Stationsweg waar ongeveer 6000 voertuigen minder per etmaal overheen zullen rijden. Verder zien we een modelmatige afname van verkeer in de Ophelialaan, Hortensialaan en de Witteweg, al zijn die niet duidelijk te zien op de afbeelding.

Op de rechter figuur 9 is weergegeven waar het verkeer dat over de Aalsmeerderbrug rijdt naartoe gaat en vandaan komt in de nieuw voorgestelde situatie. Voor het overzicht zijn de verkeersstromen ten noorden van de brug niet weergegeven. In dit figuur is duidelijk te zien dat verreweg het meeste verkeer op de Aalsmeerderbrug een herkomst of bestemming in Aalsmeer of Kudelstaart heeft.

Uit beide figuren kunnen de volgende (modelmatige) conclusies worden getrokken:

- Het open stellen van de knip leidt slechts tot een zeer kleine toename van verkeer over de Aalsmeerderbrug (± 1.100) en trekt wat extra bestemmingsverkeer uit Uithoorn aan, dat niet doorrijdt over de brug.
- Slechts 12% van het verkeer over de Aalsmeerderbrug (± 5.000 motorvoertuigen per etmaal) zou na het openstellen van de knip een herkomst of bestemming in Uithoorn hebben.
- Er treedt door het openstellen van de knip geen verschuiving op in doorgaand verkeer van de N201 naar de Burgemeester Kasteleinweg.
- Het openstellen van de knip in combinatie met de aanpassing van de snelheidslimieten op diverse lokale wegen (zie pagina 29) leidt tot de gewenste ontlasting van de woonwijken en van de Westeinderroute.
- De capaciteit van de Burgemeester Kasteleinweg wordt na het opheffen van de knip volledig benut met maximaal 20.000 motorvoertuigen per etmaal, ongeveer de grens van wat een 2x1-ontsluitingsweg kan verwerken.
- Door het instellen van 30 km/uur op de Oosteinderweg verschuift het verkeer naar de Aalsmeerderweg, die daar meer geschikt voor is omdat daar een vrijliggend fietspad ligt.
- Het afwaarderen van de Hornweg tot 30 km/uur-gebied zorgt ervoor dat vrijwel alle doorgaand verkeer daarvan verdwijnt.
- Het behouden van GOW50 op de Stommeerweg en de Kudelstaartseweg naar aanleiding van de zienswijze, leidt wel weer tot iets meer verkeer over de Westeinderroute. Het besluit voor GOW50 of GOW30 op de Kudelstaartseweg wordt na participatie over de weginrichting genomen. Mocht er voor GOW30 gekozen worden, dan kan dit een lichte verschuiving van verkeer van de Westeinderroute naar de Kasteleinweg veroorzaken.
- Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat de verschuiving van het verkeer van de nieuwe GOW30-routes naar alternatieve routes zoals de Aalsmeerderweg en de Kasteleinweg deels theoretische verschuivingen zijn, omdat niet kan worden afgedwongen dat al het verkeer op GOW30-wegen daadwerkelijk over de volle lengte 30 km/uur rijdt. Deze ontsluitingswegen moeten immers ook goed toegankelijk blijven voor nood- en hulpdiensten en de toepassingsmogelijkheden van snelheid remmende maatregelen zijn beperkt.

De ingrepen in het netwerk zullen veel effect hebben op andere wegen in Aalsmeer. Het is daarom handig nog geen verdergaande circulatiemaatregelen te nemen, in afwachting van de effecten. Vanuit een verkeersmodel is het mogelijk deze effecten globaal in beeld te brengen, maar de daadwerkelijke verkeersafwikkeling is van veel factoren afhankelijk (voorrang, kruispunttype, weginrichting, etc). Om deze reden is het verstandig om de effecten van de maatregelen te evalueren en zo nodig aanvullende maatregelen in een tweede fase te nemen.



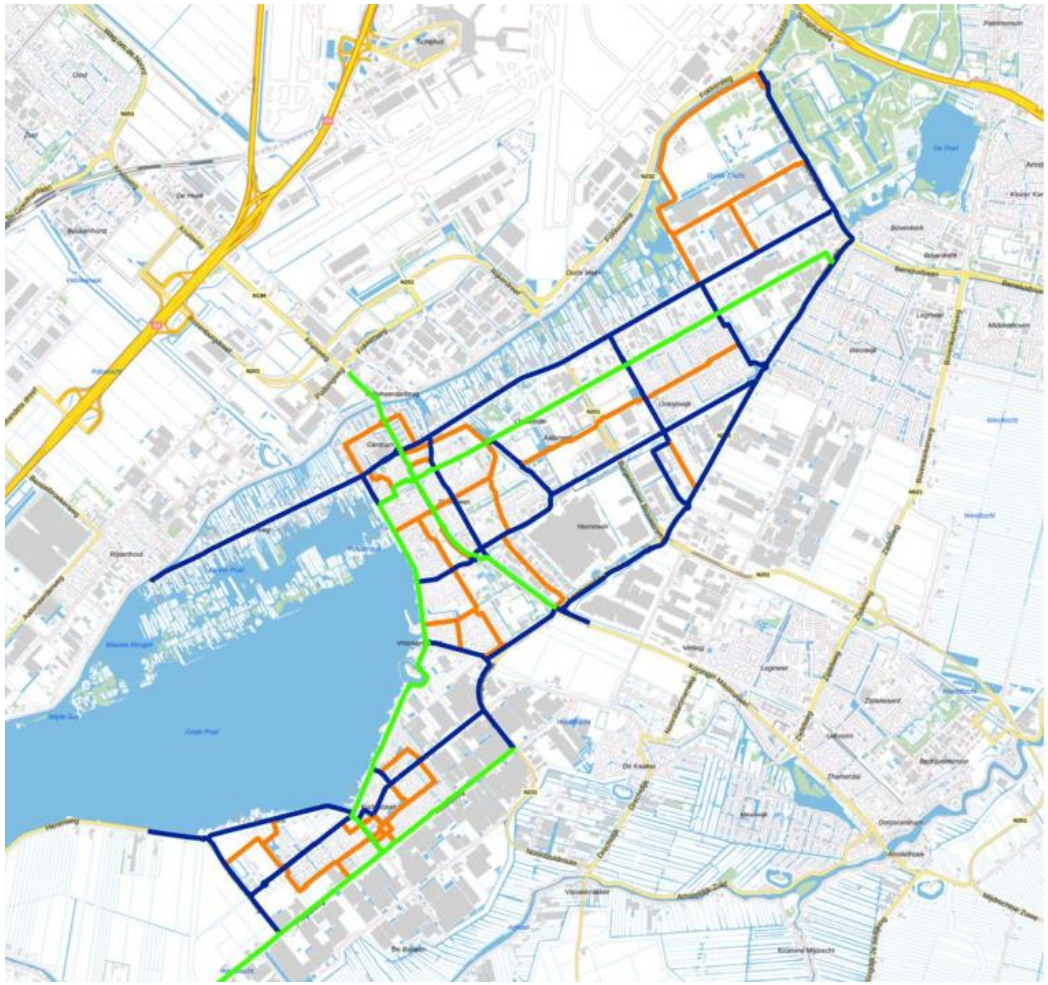
Figuur 8: Verschilplot verkeer 2030 (VCP vs. autonome situatie)



Figuur 9: Bestemming verkeer over de Aalsmeerderbrug

Gemeente Aalsmeer

3.2 Fiets



Fietsnetwerkkaart

Legenda

= MRA-doorfietsroutes
= Regionale fietsroutes
= Overige fietsroutes

Bronnen:
- PDOK Achtergrondkaart
- Microstation

Figuur 10: Fietsnetwerk

Gemeente Aalsmeer

Fietsstraten

Voor enkele wegen in Aalsmeer en Kudelstaart overwegen we de aanleg van fietsstraten. Dit komt voornamelijk voort uit de wens voor hoogwaardiger fietsverbindingen. Diverse lintwegen in Aalsmeer en Kudelstaart zijn hoofdfietsroutes, maar er is ofwel geen ruimte voor vrijliggende fietspaden, ofwel er zijn beperkingen voor het realiseren van een voldoende breed pad in gesloten verharding. Als de rijbaan ingericht en uitgerust kan worden als erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur en menging van het verkeer, dan biedt de rijbaan een goed alternatief voor een comfortabele brede fietsroute over asfalt in de vorm van een fietsstraat waar de auto's te gast zijn.

Hierbij kan gedacht worden aan (delen van) de Herenweg en (delen van) de Kudelstaartseweg in Kudelstaart, en de Lijnbaan in Aalsmeer. Er zijn wel richtlijnen voor het instellen van fietsstraten. Zo is het belangrijk dat het niet te druk is qua autoverkeer. Langs diverse lintwegen zijn de trottoirs erg smal (max. 90 cm). Het realiseren van fietsstraten biedt daar de mogelijkheid om de trottoirs te verbreden en bomen meer ruimte te geven. In de participatie zijn ook de Stationsweg en Stommeerweg geopperd voor een fietsstraatinrichting. Vooralsnog is het op deze wegen te druk voor een realistische auto-te-gast-uitstraling. Het is niet uitgesloten dit in de toekomst te herzien.

Meer (volwaardige) verbindingen Oosteinderweg-Stommeerkade en Aalsmeerderweg

De Oosteinderweg is geen prettige weg om over te fietsen. Ook gebeuren er veel ongevallen. De smalle ruimte maakt het echter moeilijk om tot een weginrichting te komen die de veiligheid voor fietsers vergroot. Er is geen ruimte voor het aanleggen van een vrijliggend fietspad en de weg is te lang om eenrichtingsverkeer in te stellen. Dit zou voor de aangrenzende woningen en bedrijven tot veel te veel omrijkilometers leiden. Om fietsers de mogelijkheid te geven eerder van een meer veilige route gebruik te kunnen laten maken onderzoeken we of er meer verbindingen mogelijk zijn tussen de Oosteinderweg en de Stommeerkade en Aalsmeerderweg.

We gaan in gesprek met de Provincie om het Spoorlijnpad ook voor fietsers door te trekken tot de Oosteinderweg. Fietsers gebruiken nu vaak het bestaande smalle voetpad, maar misschien biedt het perceel aan de noordzijde daarvan wel mogelijkheden om een volwaardige fietsverbinding te realiseren. We onderzoeken waar op de Oosteinderweg er op nog meer tactische plekken fietsdoorsteken gerealiseerd kunnen worden naar de Aalsmeerderweg. De haalbaarheid hiervan is onzeker, omdat er voor één of meerdere van dit soort doorsteken grond zal moeten worden verworven.

Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer

Tot medio 2025 is het niet mogelijk de wijk Polderzoom 2 richting het centrum te verlaten. Fietsers kunnen nog via de tijdelijke Burgemeester Hoffscholteweg richting Aalsmeerderweg-Ophelialaan, maar na afronding van deze weg kan dat niet meer en moet men via Parkmeer en de Stommeerkade gaan fietsen. Voor wandelaars is de situatie niet veel beter. Men kan straks eveneens via Parkmeer richting de Stommeerkade, maar op de Stommeerkade ligt geen trottoir en rijdt nu nog doorgaand verkeer.

Medio 2025 worden er verbindingen aangelegd tussen de wijk en het vernieuwde Spoorlijnpad en zijn er wat meer alternatieven beschikbaar voor wandelaars en fietsers. Nog wat later volgt het doortrekken van deze paden richting Burgemeester Kasteleinweg. Daarmee blijven de verbindingen richting Aalsmeerderweg, Bielzenpad en Geijlwijkerweg/Ophelialaan-noord ontoereikend. We onderzoeken onder andere of het mogelijk is alsnog een fietspad en/of trottoir langs de Burgemeester Hoffscholteweg aan te leggen of eventueel een trap richting het Bielzenpad te realiseren, voorzien van fietsgoten. Deze maatregel was voor de ontsluiting van de wijk al opgenomen in het Meerjaren Projectenplan (MPP), maar is wel als maatregel opgenomen in het VCP, omdat dit dan officieel onderdeel wordt van het toekomstige netwerk.

Kruising Aalsmeerderweg richting Hoffscholteweg

In algehele zin moet deze kruising beter worden ingericht, maar ook voor de fietsveiligheid is een verbetering nodig. In 2025 wordt de tijdelijke inrichting

aangepast en de definitieve inrichting volgt bij de voltooiing van de Burgemeester Hoffscholteweg.

Fietsbereikbaarheid Hollandweg

Het is voor fietsers nu niet goed te doen om vanaf de Middenweg op de Hollandweg te komen. Men kan hier fietsend alleen komen via particuliere terreinen vanaf de Hornweg of vanaf de N201-oprit, of lopend over het trottoir langs de Middenweg. Dit is dus een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk, waar een oplossing voor moet worden gezocht. De oplossingsrichting laten we voor nu bewust open, om voldoende ontwerpvrijheid te hebben in de uitvoering.

Hogedijk

De Hogedijk zou voor fietsers een goed alternatief kunnen zijn voor een deel van de Oosteinderweg. We streven er in de toekomst dan ook naar dat de Hogedijk weer volledig gebruikt kan worden door fietsers en wandelaars.

3.3 Voetgangers

Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer

Zie 3.2 fietsers.

Smalle trottoirs langs diverse lintwegen

De trottoirs langs diverse lintwegen zijn te smal om comfortabel te lopen. Dit zien we bijvoorbeeld langs de Oosteinderweg, Hornweg en Kudelstaartseweg. Bij herinrichtingen van smalle lintwegen wordt daarom gekeken of er ruimte gecreëerd kan worden door de realisatie van een fietsstraat. Door de verlaging van de maximale snelheid kunnen fietsers veilig naar de rijbaan, waardoor meer ruimte voor voetgangers overblijft. Deze oplossing zal echter niet langs elke lintweg een mogelijkheid zijn.

Voetgangersvoorzieningen richting Aalsmeerderbrug

Een veel gebruikt olifantenpaadje tussen de Dorpsstraat en Aalsmeerderbrug zal de gemeente officieel gaan faciliteren via een halfverharding, zoals een schelpenpaadje. Aan de overkant mis nu ook een voetgangersvoorziening. We stellen voor om te onderzoeken of hier een pad gecreëerd kan worden.

Kruising Aalsmeerderweg richting Hoffscholteweg

In algehele zin moet deze kruising beter worden ingericht. Voor voetgangers specifiek missen nu voorzieningen. In het ontwerp van deze kruising moet daar rekening mee worden gehouden.

Hogedijk

Zie 3.2 fietsers.

3.4 Openbaar vervoer

De Vervoerregio beheert de concessie van het openbaar vervoer. De gemeente heeft hierdoor de medewerking nodig van de Vervoerregio om het openbaar vervoer aan te passen. Er is echter wel een rol voor de gemeente om bij de bestuurlijke partners met goede argumenten te lobbyen om aanpassingen te doen aan het openbaar vervoernet. Wij blijven deze inspanningen voort zetten in lijn met de acties uit de mobiliteitsagenda.

Verbetering huidige lijnen

In de Coronaperiode heeft het OV onder druk gestaan en heeft de concessiehouder diverse verschralingen door moeten voeren in het OV. Inmiddels rijdt buslijn 340 weer acht keer per uur, buslijn 171 rijdt ook weer na 21.00, en er zijn positieve aanpassingen aan lijn 357 doorgevoerd, zoals nieuwe bushaltes en een voetgangersbrug bij de Legmeerdijk, waardoor de reistijd vermindert.

Rechtstreeks naar Schiphol en bereikbaarheid Kudelstaart

De gemeente blijft aandringen op de terugkeer van buslijn 342. Ook naar en vanuit Kudelstaart is het nog niet fijn reizen. De gemeente dringt aan op een verbinding met Leimuiden vanuit Kudelstaart, zodat er vanuit daar aansluitingen zijn op het Zuid-Hollandse OV-netwerk. Ook zet de gemeente in op een hogere frequentie van buslijn 357 voor een betere bereikbaarheid van Kudelstaart met het OV.

Doortrekken Uithoornlijn

In de zomer van 2024 is de Uithoornlijn in gebruik genomen. Aalsmeer zet het op termijn doortrekken van de Uithoornlijn naar Aalsmeer op de agenda bij regionale samenwerkingsverbanden. Ook bepleiten wij een P+R voorziening bij een nieuwe tramhalte bij het bedrijventerrein BTAZ in Amstelveen.

3.5 Vrachtverkeer

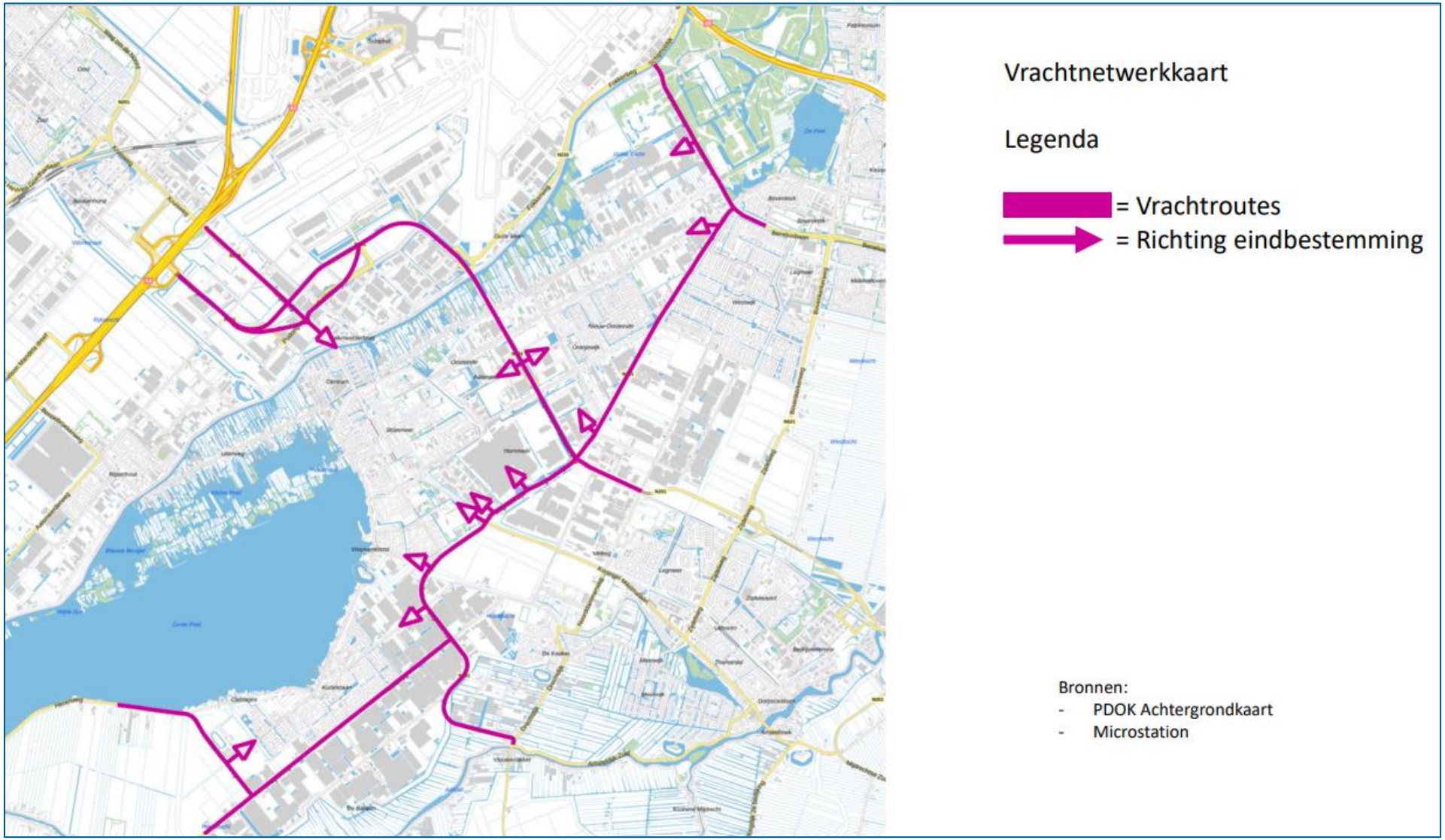
Van oudsher zijn er in Aalsmeer veel verschillende bedrijven. Winkels, horeca, recreatiebedrijven, scheepsbouw, kwekerijen etc, etc. Deze bedrijvigheid verschilt van aard en omvang, en kenmerkt zich onder andere door een grote verspreiding over het hele grondgebied van de gemeente. Flora Holland en de daaraan gelieerde bedrijven vormen op zichzelf een gebied met grootschalige bedrijvigheid. Wat alle bedrijvigheid met elkaar gemeen heeft is het genereren van vrachtverkeer. Daar komt vrachtverkeer t.b.v. bewoners in de vorm van o.a. bezorging en verhuizing nog bij. En tot slot is er in Aalsmeer ook sprake van doorgaand vrachtverkeer zonder begin- of eindbestemming in Aalsmeer zelf, al is deze laatste categorie relatief klein. Uit eerder verkeersonderzoek en TomTom data leiden wij af dat het percentage doorgaand verkeer tussen de 5 en 15% ligt. We gaan er vanuit dat dit voor vrachtverkeer vergelijkbaar, zo niet lager, is.

Vrachtverkeer wordt geacht zoveel mogelijk gebruik te maken van de hoofdroutes door Aalsmeer die ook ingericht en geschikt zijn voor vrachtverkeer. Dit proberen we zoveel mogelijk te sturen door goede inrichting van de wegen, goede bewegwijzering en in samenwerking met de provincie met behulp van dynamische routeinformatie. Samen met Flora Holland en de VRA is een ongestoord logistieke verbinding gerealiseerd, zodat veiling-gerelateerd vrachtverkeer zo min mogelijk over het gemeentelijke en onderliggende wegennet hoeft te rijden en zo gemakkelijk mogelijk richting N201 en A4 en A9 wordt geleid.

Met de kaart uit figuur 11 geven we aan welke afslagen vrachtwagens vanaf de provinciale wegen moeten nemen voor de kortste afstand door het dorp om hun bestemming te bereiken. De belangrijkste economische clusters in Aalsmeer (Schinkelpolder, Greenpark, Flora Holland, Hornmeer en Tuindersgebied Kudelstaart-De Kwakel) zijn zonder routes door woonwijken goed bereikbaar via de aangeven pijlen. Deze routes moeten optimaal ingericht worden om chauffeurs te helpen deze routes te vinden.

Hiermee kunnen we niet voorkomen dat er vrachtwagens door het dorp rijden, maar we kunnen wel sturen op gedrag om alleen het noodzakelijke bestemmingsverkeer in de wijken te laten komen. Vanwege de bevoorrading van Aalsmeerse bedrijven (en soms bewoners) buiten de bedrijventerreinen, zijn dit alsnog best veel vrachtverkeersbewegingen.

De nieuwe wegencategorisering zal ook een positieve aantrekkingskracht hebben voor die wegen, waar we graag willen dat vrachtwagens rijden. Er zijn echter andere maatregelen mogelijk. Deze worden in de volgende paragrafen toegelicht. In een aparte uitvoeringsplan vrachtverkeer zal moeten blijken welke maatregelen doorgevoerd kunnen worden.



Figuur 11: Vrachtroutes

Gemeente Aalsmeer

Vrachtwagenbeperkingen

Vrachtverkeer in Aalsmeer is dus niet volledig te weren, vanwege de aanwezigheid van veel bedrijven door de gehele gemeente. Ook moeten winkels bevoorraad kunnen worden. Daarnaast moeten ook woonstraten bereikbaar blijven voor vrachtverkeer, al is het maar omdat bewoners spullen laten bezorgen, verhuizen of willen verbouwen. Een algeheel verbod is daarom niet wenselijk en niet mogelijk.

Een verbod op doorgaand vrachtverkeer heeft doorgaans nauwelijks effect. Veel vrachtverkeer door Aalsmeer betreft immers al lokaal vrachtverkeer met een bestemming in Aalsmeer. Deze maatregel voorkomt dit niet. De handhaving van een dergelijk verbod wordt door de politie uitgevoerd, waardoor de gemeente beperkte invloed heeft op de handhaving. Niettemin zal onderzocht worden om voor bepaalde woonstraten een verbod op doorgaand vrachtverkeer in te voeren middels een verkeersbesluit, waarbij het advies van de politie ook een belangrijke rol speelt. We onderzoeken of er straten vanuit technisch oogpunt een beperking op vrachtverkeer nodig hebben, zoals op de Uiterweg het geval is. Ook overige denkbare maatregelen worden in dit onderzoek meegenomen, zoals inzet van camera's, hoogtebeperking, milieuzones en venstertijden voor bevoorrading.

Sturen op type bedrijvigheid bij nieuwe ontwikkelingen

Om meer overlast in de toekomst te voorkomen is het van belang om bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen onder meer te sturen op de vestiging van bedrijfsfuncties met de zwaarste verkeersindicatie, door deze bijvoorbeeld slechts toe te staan als er sprake is van een goede ontsluiting op het regionale verkeersnetwerk, zoals op de kaart is aangegeven. Dit is in lijn met de motie bevriezing logistiek.

Gesprek met ondernemers en logistieke hub

In onze gesprekken met ondernemers wordt vrachtverkeer een standaard onderwerp. Hierin wijzen we op de voorkeursroutes om woonwijken zo veel mogelijk te ontlasten. De mogelijkheden van een logisitieke hub zullen ook worden meegenomen in de gesprekken met ondernemers.

Bewegwijzering

We gaan onderzoeken op welke manier de bewegwijzering in en rond Aalsmeer geoptimaliseerd kan worden om vrachtverkeer zo goed mogelijk buiten woongebieden om naar de eindbestemming te begeleiden.

Uitwerking en vervolg



4 Maatregelen

Dit VCP is de visie waarmee we het verkeer de komende jaren in goede banen willen leiden. Deze visie moet via projecten, (verkeers)besluiten en maatregelen stap voor stap worden uitgewerkt. De maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 3 worden in een uitvoeringsplan geprioriteerd en voorzien van een kosteninschatting. Dit uitvoeringsplan wordt dan geïntegreerd in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP). Wanneer maatregelen in uitvoering gaan of er een verkeersbesluit moet worden genomen, geeft dit bewoners de mogelijkheid tot inspraak of bezwaar. Hieronder volgt een overzicht van de maatregelen, die zullen worden opgenomen en geprioriteerd in een uitvoeringsplan:

Maatregelen waartoe reeds besloten is en welke de komende tijd worden afgemaakt c.q. uitgevoerd:

- Veiligheid rotondes Burgemeester Kasteleinweg
- Aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg;
- Aanleg Spoorlijnpad-noord;
- Aanleg van de Verlengde Molenvlietweg;
- Reconstructie van de Machineweg;
- Fietspad Bilderdammerweg;
- Herinrichting Hortensialaan;
- Herinrichting en brug Lijnbaan-Dorpsstraat;
- 1e fase capaciteitsvergroting N231-zuid
- Voortzetten lobbyactiviteiten verbetering openbaar vervoer.

Nieuwe maatregelen volgend uit het VCP welke uitgewerkt worden in een uitvoeringsplan

- Invoeren GOW 30 en ETW 30met bijbehorende verkeersbesluiten;
- Oplossing uitwerken voor de Burgemeester Kasteleinweg in overleg met Provincie,Vervoerregio en buurgemeenten;
- Actieve deelname aan zuidlob-studie met provincie en buurgemeenten, ter verbetering bereikbaarheid op langere termijn;
- Aanleg rotonde N231-Marshallsingel;
- Verbinding Raadhuisplein en Drie Kolommenplein;
- Schoolzones verbeteren en uniformeren;
- Onderzoek naar en aanleggen van diverse fietsstraten;
- Onderzoeken meer verbindingen tussen Oosteinderweg en Stommeerkade-Aalsmeerderweg;
- Ontsluiting Polderzoom 2 voor langzaam verkeer;
- Verbeteren toegankelijkheid Hogedijk voor fietsers en wandelaars;
- Oplossing uitwerken voor verbeteren fietsbereikbaarheid Hollandweg;
- Verbeteren trottoirs langs lintwegen;
- Voetgangersvoorzieningen richting Aalsmeerderbrug; Verbeteren kruising Aalsmeerderweg richting Hoffscholteweg;
- Uitvoeringsplan vrachtverkeer:
    - Uitwerken maatregelen beperken vrachtverkeer; optimaliseren bewegwijzering vrachtverkeer;
    - Aandacht voor vrachtverkeer in gesprekken met ondernemers, inclusief verkennen mogelijkheden van een logistieke hub.

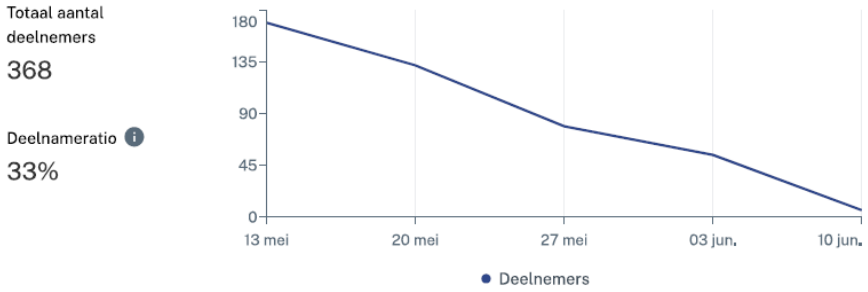


5 Participatie

Naast de knelpunten analyse, waarin de resultaten van de Denktank Verkeer zijn meegenomen, is er een participatietraject opgezet om de wensbeelden bij bewoners en raadsleden op te halen. Ook zijn er gesprekken gevoerd met bestuurlijke partners zoals de Provincie, Vervoerregio en de Politie.

5.1 Bewonersparticipatie

Voor het betrekken van de inwoners van Aalsmeer bij het nieuwe verkeerscirculatieplan is gekozen voor twee fases in de participatie. In de eerste fase is ingezet op twee participatietools; een online ideeënbus en een bewonersavond. Via beide participatietools konden bewoners en ondernemers open hun ideeën en wensbeelden inbrengen op een kaart van Aalsmeer en Kudelstaart. Online hebben er in totaal 368 mensen opmerkingen geplaats in de online tool. Vanuit verschillen plekken in Kudelstaart en Aalsmeer zijn opmerkingen binnengekomen, zoals te zien is in figuur 12 en 13.



Figuur 12: aantal deelnemers online participatie

De eerste bewonersavond is gehouden op woensdagavond 29 mei 2024. In totaal waren hier 35 bewoners aanwezig. Er zijn deze avond in totaal 115 mondelinge reacties gegeven door middel van post-its. De opgehaalde input is toegevoegd aan de informatie die is verkregen uit de online tool (zie bijlage 2).



Figuur 53: Verspreiding opmerkingen online participatie

In de tweede fase is er opnieuw een bewonersavond gehouden. Deze avond vond plaats op dinsdagavond 24 september 2024, er waren hier in totaal 23 bewoners aanwezig. Tijdens deze avond werd het concept VCP gepresenteerd aan geïnteresseerde bewoners en zijn de keuzes in het VCP toegelicht en was er ruimte voor vragen.

In bijlage 2 is een uitgebreid verslag van de eerste fase van de participatie bijgevoegd. De meest genoemde onderwerpen die belangrijk worden gevonden door bewoners zijn:

- *Knip Burgemeester Kasteleinweg (N196)*
- *Rotondes aanpassen*
- *Oversteekplaatsen verbeteren*
- *Snelheidsbeperkingen*
- *Handhaving snelheid*
- *Drempels en versmallingen*
- *Autoluw*
- *Fietsstraten*
- *Verkeersontsluiting*

- *Voorrangssituatie veranderen*
- *Parkeerproblematiek*
- *Voetgangersfaciliteiten*
- *Ov-bereikbaarheid*
- *Eenrichtingsverkeer*
- *Sluipverkeer tegengaan*
- *Vrachtverkeer beperken*
- *Fietsveiligheid verbeteren*
- *Verkeersdrukte verminderen*

Veruit de meeste binnengekomen opmerkingen gaan over de knip op de Burgemeester Kasteleinweg, een aantal andere opmerkingen liggen in het verlengde hiervan zoals de inrichting van de rotondes, voorrangsituatie veranderen en vrachtverkeer/ sluipverkeer in de woonwijken. Andere opvallende opmerkingen zijn het onderhoud van de fiets- en voetpaden wat volgens bewoners problematisch is en onveilige situaties creëert. Deze opmerkingen zijn op verschillende plekken in Aalsmeer en Kudelstaart genoemd. Tenslotte is het terugbrengen van een directe busverbinding naar Schiphol een veel genoemd thema.

5.2 Woordvoerdersoverleggen met raadsleden

Op twee momenten is er overleg geweest met de woordvoerders. De eerste Raadscommissie avond vond plaats op dinsdagavond 2 juli, hier waren in totaal 11 raadsleden bij aanwezig. De tweede Raadscommissie avond vond plaats op 10 oktober 2024

De belangrijkste punten uit deze overleggen zijn:

- *Knip Burgemeester Kasteleinweg (N196)*
- *Rotondes aanpassen*
- *Snelheidsbeperkingen*
- *Verkeersontsluiting*
- *Sluipverkeer tegengaan*
- *Vrachtverkeer beperken*
- *Fietsveiligheid verbeteren*
- *Verkeersdrukte verminderen*

5.3 Wensbeelden Politie

De politie signaleert dat de weginrichting in Aalsmeer niet overal aansluit bij de maximale toegestane snelheid. Bij een aanpassing van de maximale snelheid, ziet de politie graag ook een passende wegindeling. Ook de rotondes op de Burgemeester Kasteleinweg worden door de politie aangekaart. Aanpassingen om deze veiliger te maken zijn gewenst.

Bijlagen



Bijlage 1. Geregistreerde ongevallen

Kruispunten

In het onderstaande overzicht zijn locaties van de afgelopen drie jaar weergegeven waar ongevallen geregistreerd zijn. Deze lijst is afkomstig uit de periode tussen 1 januari 2022 en 31 december 2024. Bewust is gekozen voor data na afloop van de coronapandemie, omdat er tijdens corona sprake was van minder verkeer. Cijfers over deze periode zijn daarom minder goed vergelijkbaar voor ongevallenanalyses. De onderstaande data zijn afkomstig uit cijfers van de politie. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat niet alle ongelukken geregistreerd worden. Daarom kunnen onderstaande tabellen onvolledig zijn. De getallen kunnen wel goed gebruikt worden om diverse wegen met elkaar te vergelijken.

Als je kijkt naar het totaal aantal ongevallen op **kruispunten** inclusief materiële schade, dan zijn dit de kruispunten met de meeste landelijk geregistreerde ongevallen:

Kruispunt			Ongevallen (incl. materiële schade)	Waarvan letselongevallen
B. Kasteleinweg-Oosteinderweg			10	5
B. Kasteleinweg-Dorpsstraat			6	4
Aalsmeerderweg-Middenweg			5	2
Machineweg-Middenweg-C. Amalialaan			3	1
Van Cleeffkade-Stationsweg			2	2
Zwarteweg-Stommeerweg-K'staartseweg			2	2
Aalsmeerderweg-Argusvlinderstraat	2	0		
Aalsmeerderweg-Argusvlinderstraat	2	0		

Wegvakongevallen

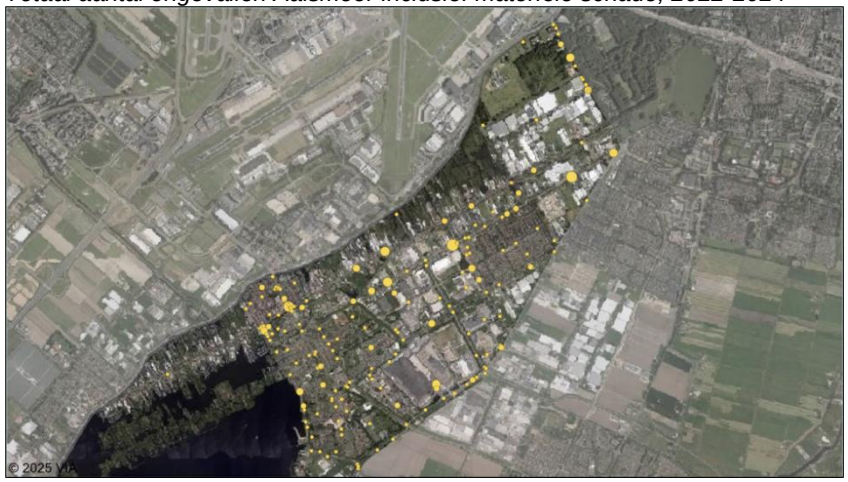
De wegvakken met de meeste ongevallen inclusief materiële schade zijn

Weg	Ongevallen (incl. materiële schade)	Waarvan letselongevallen
Oosteinderweg (Oude Spoordijk-Machineweg)	8	3
Aalsmeerderweg (Samoaweg-Machineweg)	8	4
Aalsmeerderweg (Legmeerdijk-Kerkweg)	7	2
Stationsweg (Van Cleeffkade-Stommeerkade)	5	1
Aalsmeerderweg (Legmeerdijk-Schinkeldijkje)	4	0
Aalsmeerderweg (Ophelialaan-Middenweg)	3	3
Hornweg (Middenweg-(Molenvlietweg, incl. viaduct)	3	1
Aalsmeerderweg (Machineweg-Argusvlinderstraat)	3	0
Oosteinderweg (Machineweg-Kerkweg)	2	1

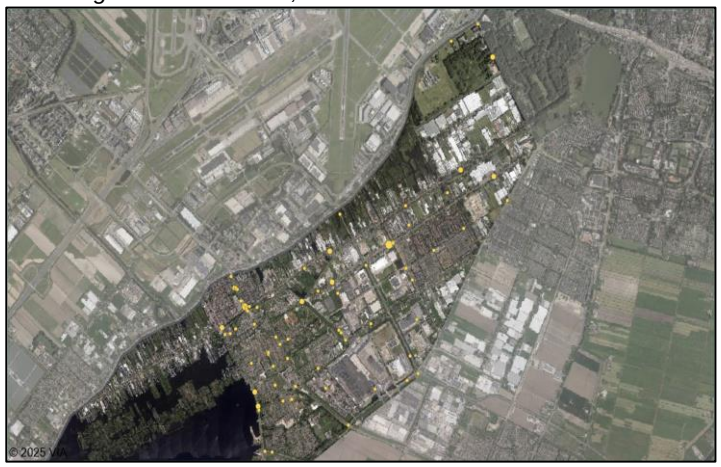
Hierbij moet worden opgemerkt dat de lengte van het wegvak van invloed kan zijn op de hoeveelheid ongevallen. Hoe langer een wegvak, hoe groter de kans dat er harder wordt gereden. Veel korte wegvakken met verspreid diverse ongevallen zijn in de tabel dus bij elkaar opgeteld.

Cartografisch worden deze ongevallen nu voor zowel Aalsmeer en Kudelstaart in een aantal afbeeldingen getoond. Daarna wordt de gemeente Aalsmeer in landelijk perspectief geplaatst, Deze kaarten zijn in lijn met de ongevallenpresentatie zoals gehouden tijdens de Beeldvormende Commissie Maatschappij en Bestuur op 27 februari 2025 om 21.00 uur in het gemeentehuis van Aalsmeer.

Totaal aantal ongevallen Aalsmeer inclusief materiële schade, 2022-2024



Letselongevallen Aalsmeer, 2022-2024



Totaal aantal ongevallen Kudelstaart inclusief materiële schade, 2022-2024

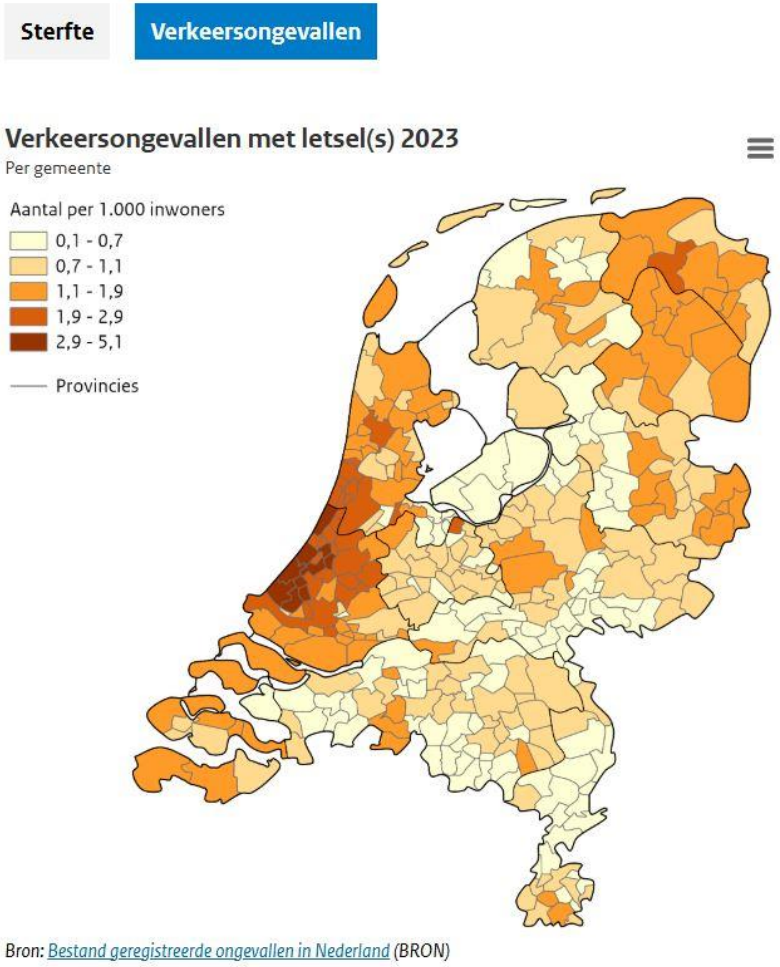


Letselongevallen Kudelstaart, 2022-2024



Gemeente Aalsmeer

Aalsmeer in landelijk perspectief, 2023



Op deze laatste kaart heeft Aalsmeer een score heeft van 1,06 ongevallen per 1000 inwoners, en scoort daarmee beter dan buurgemeenten Haarlemmermeer (2,03) en Kaag en Braessem (2,45).

Belangrijke aandachtpunten zijn de kruisingen op de Burgemeester Kasteleinweg, met name die met de Dorpsstraat en met de Oosteinderweg. Op deze kruisingen zijn rotondes aangelegd, die momenteel volop in de aandacht staan. De rotondes wijken af van de standaardvormgeving omdat er is gekozen voor de aanleg van een busbaan dwars door de midden eilanden, geregeld met verkeerslichten. De gemeente heeft een aantal malen verschillende maatregelen getroffen, zichtbaar in onderstaande kaart, om het aantal ongevallen hier terug te dringen. Dit zijn:

- Het aanbrengen van het worod ‘lijnbus’ op de busbaan;
- Het instellen van een stop/go voor de busdiensten, waardoor bussen niet meer met volle snelheid over de rotonde kunnen rijden;
- Het verwijderen van verdeelpijlen op het asfalt van de rotonde;
- Het plaatsen van een verlicht verkeersbord ‘voorrang verlenen’ voor verkeer wat de rotonde afslaat en voorrang moet verlenen aan rechtdoor rijdende fietsers;
- Het toevoegen van rechtdoorpijlen voor fietsers, om aan te geven dat fietsers niet de rijbaan op mogen;
- Het smaller maken van de bocht voor fietsers komende vanaf de Aalsmeerderbrug, zodat zij niet meer op volle snelheid de bocht rechtsaf kunnen nemen richting de Dorpsstraat.

;

Rotonde Burgemeester Kasteleinweg – Dorpsstraat, genomen maatregelen



Gemeente Aalsmeer

Bijlage 2. Online bewonersconsultatie

Verkeerscirculatieplan (VCP) fase 1 verslag

SAMENVATTING VAN HET VERSLAG

Voor het ontwikkelen van een nieuw verkeerscirculatieplan is een participatieproces gestart. Het doel van dit participatieproces is om verkeersproblemen en de wensen van de inwoners van Aalsmeer in kaart te brengen.

De reacties van de bewoners gaan vooral over de (on)veiligheid en de snelheid van het verkeer, in het bijzonder op de Stommeerweg, Ophelialaan, Oosteinderweg, Mijnsherenweg en Kudelstaartseweg.

Er wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het opheffen van de 'knip' in de Burgemeester Kasteleinweg (N196). Dat zou volgens de bewoners, bijdragen aan een afname van sluipverkeer in de woonwijken. Een veelvoorkomende suggestie is ook het verlagen van de maximumsnelheid in het dorp naar 30 km/u. Dit zou, volgens de bewoners bijdragen aan verbetering van de veiligheid in het verkeer.

Voorstellen die veel steun hebben ontvangen op het participatieplatform zijn onder andere het herstellen van de N196 als doorgaande route zonder knip, het niet openen van de Aalsmeerderbrug tijdens de spits, het realiseren van veiliger fietsroutes, en het inrichten van bepaalde wegen als fietsstraten waar auto's te gast zijn.

CATEGORIEËN

We hebben de bijdrages van bewoners gecategoriseerd en de bijdrages onderverdeeld in de volgende categorieën:

1. ‘Knip’ Burgemeester Kasteleinweg (N196)
2. Rotondes aanpassen
3. Oversteekplaatsen verbeteren
4. Snelheidsbeperkingen
5. Handhaving snelheid
6. Drempels en versmallingen
7. Autoluw maken
8. Fietsstraten
9. Verkeersontsluiting
10. Onderhoud
11. Voorrangssituatie veranderen
12. Parkeerproblematiek
13. Voetgangersfaciliteiten
14. OV bereikbaarheid
15. Eenrichtingsverkeer
16. Sluipverkeer tegengaan
17. Vrachtverkeer beperken
18. Fietsveiligheid verbeteren
19. Verkeersdrukte verminderen

Hieronder zijn de bijdrages onder de categorieën samengevat. We hebben daaraan toegevoegd of de categorie wel of geen plaats krijgt in het VCP. Dit bekent niet dat elke afzonderlijke reactie binnen een bepaalde categorie ook wordt overgenomen in het VCP.

1. ‘KNIP’ BURGEMEESTER KASTELEINWEG (N196)

Respondenten uiten overwegend kritiek op de 'knip' in de Burgemeester Kasteleinweg en pleiten voor het verwijderen ervan. Ze ervaren de huidige verkeerssituatie als onduidelijk, onlogisch en onveilig. De ‘knip’ zorgt ervoor dat verkeer uitwijkt naar woonwijken of het centrum, wat als ongewenst wordt beschouwd. Er wordt ook gevraagd naar het plan voor het al jaren openliggende fietspad aan de westzijde van de Kasteleinweg tussen de 1e J.C. Mensinglaan en de Zwarteweg. Er wordt aangegeven dat deze zijde gebruikt kan worden voor de oplossing voor het opheffen van de ‘knip’, door twee wegkanten open te stellen voor al het verkeer, en om fietsstraten te creëren. Een andere genoemde oplossing is om de busbaan weer in gebruik te laten nemen door het autoverkeer.

Eén respondent merkt op dat ook woonplezier en geluidsoverlast meeweegt, en stelt voor om oude geluidsschermen terug te plaatsen indien de knip wordt opgeheven.
Ook andere verkeersproblemen in het dorp zijn volgens de deelnemers van het platform te herleiden tot de 'knip'. Daarom komt het opheffen van de 'knip' ook terug bij andere categorieën.

REACTIE GEMEENTE OP 'KNIP' BURGEMEESTER KASTELEINWEG (N196)

De reacties van inwoners op de 'knip' geven overwegend aan dat de 'knip' moet worden opgeheven, al is er een aantal bewoners dat zich zorgen maakt over het toenemende verkeer over de N196 en de nadelige effecten hiervan. In het verkeerscirculatieplan zullen we een voorstel doen om de 'knip' op te heffen. Hier zijn verschillende opties voor mogelijk. Deze opties onderzoeken we en bespreken we met onze bestuurlijke partners, zoals de Provincie en de Vervoerregio. De uitdaging is om de route over de N196 aantrekkelijk genoeg te maken om het sluipverkeer in de omliggende wijken te voorkomen en tegelijkertijd te zorgen dat de route niet dusdanig aantrekkelijk wordt dat het doorgaand verkeer aantrekt dat nu over de nieuwe N201 rijdt.

3. AANPASSEN ROTONDES

Respondenten reageren op de verkeersveiligheid en doorstroming in Aalsmeer. Het gaat dan met name over de rotondes in de Burgemeester Kasteleinweg. Er wordt veelvuldig aangegeven dat de rotondes onoverzichtelijk zijn. Onder andere omdat fietsers en scooters van twee kanten kunnen komen. Dit wordt als gevaarlijk ervaren.

Respondenten pleiten voor een duidelijkere en consistentere inrichting van rotondes, die zowel voor bewoners als voor bezoekers begrijpelijk is. Men stelt onder andere voor om fietsers enkel tegen de klok in te laten rijden op rotondes en voorrang te laten verlenen aan automobilisten.

Er wordt gevraagd om kruispunten aan te passen naar rotondes om de snelheid te verlagen en de doorstroming te verbeteren. Eén voorbeeld hiervan is om het Raadhuisplein (kruising Van Cleeffkade, Uiterweg en Stationsweg) her in te richten als rotonde.

REACTIE GEMEENTE OP 'AANPASSEN ROTONDES'

Het aanpassen van de rotondes op de Burgemeester Kasteleinweg is een apart traject en nemen we niet op in het VCP. De afgelopen jaren zijn al wijzigingen aangebracht aan deze rotondes om de verkeersveiligheid te verbeteren. We monitoren het effect van deze ingrepen. Mochten de ingrepen onvoldoende effect hebben, dan gaan we met de Provincie en de Vervoerregio in gesprek voor verdergaande maatregelen. Dit traject valt buiten het VCP.

Voorstellen voor het toevoegen van rotondes op kruispunten om de doorstroming te verbeteren, wegen we af. Die voorstellen krijgen een plek in het VCP indien ze worden overgenomen. Factoren die hierop van invloed zijn, zijn bijvoorbeeld inpassingsruimte en of de gemeente beheerder is van de betreffende weg.

3. OVERSTEEKPLAATSEN VERBETEREN

Respondenten reageren op de veiligheid van diverse oversteekplaatsen, met name voor fietsers en schoolkinderen. Veel genoemde problemen zijn onoverzichtelijke situaties, te hard rijdende auto's en onhandig aangelegde kruispunten en zebrapaden. Er wordt vaak aangehaald dat de Mijnsherenweg als een racebaan wordt gebruikt, wat gevaarlijke situaties oplevert bij het oversteken.

Er worden suggesties gedaan voor het verbeteren van de zichtbaarheid van zebrapaden en het aanleggen van drempels om de snelheid van het verkeer te verminderen. Een voorbeeld daarvan is het zebrapad bij restaurant Christiani aan de Stommeerweg.

Tot slot wordt aandacht gevraagd voor het snoeien van hoog gras bij kruispunten voor beter zicht en het plaatsen van borden om voorrangssituaties duidelijker te maken.

REACTIE GEMEENTE OP 'OVERSTEEKPLAATSEN VERBETEREN'

Het verbeteren van oversteekplaatsen is geen onderdeel van het VCP, tenzij er een oversteekplaats ontbreekt als schakel in een voetgangers- of fietsersnetwerk. De oversteekplaats die het meest genoemd wordt is een oversteekplaats aan de Mijnsherenweg. Hiervoor loopt al een apart verbetertraject.

4. SNELHEIDSBEPERKINGEN

Respondenten pleiten veelvuldig voor het verlagen van de snelheidslimiet naar 30 km/u in verschillende delen van Aalsmeer, met name op wegen waar veel fietsers en voetgangers zijn, zoals rond scholen en woonwijken. Er wordt vaak te hard gereden, wat leidt tot gevaarlijke situaties.

Verkeersremmende maatregelen zoals drempels, wegversmallingen en verkeersdrempels worden voorgesteld om de snelheid te beperken. Ook wordt er geklaagd over sluipverkeer en vrachtverkeer op wegen die daar niet voor geschikt zijn. Een aantal respondenten suggereert dat de hele gemeente Aalsmeer een 30 km/u zone zou moeten worden om verwarring te voorkomen en de veiligheid te verhogen.

Er is ook specifieke aandacht voor de veiligheid van kinderen, met verzoeken om schoolzones in te voeren en te handhaven op snelheidslimieten in de buurt van scholen. De volgende locaties worden specifiek genoemd als locaties waar te hard gereden wordt:

1. Van Cleeffkade en Stationsweg
2. Stommeerweg
3. Oosteinderweg
4. Hoofdweg
5. Stommeerweg
6. Ophelialaan
7. Hortensialaan
8. Kamerlingh Onnesweg
9. Herenweg
10. Kudelstaartseweg
11. Zonnedauwlaan
12. Bilderdammerweg
13. Dorpsstraat
14. Dreef
15. Beethovenlaan en Jupiterstraat
16. Stommeerkade
17. Ampérestraat en Pasteurstraat
18. Uiterweg
19. Mijnsherenweg
20. Aalsmeerderweg

REACTIE GEMEENTE OP 'SNELHEIDSBEPERKINGEN'

Op basis van de reacties kijken we opnieuw naar de categorisering van wegen en voeren we een nieuwe wegcategorie in: de gebiedsontsluitingsweg met maximaal 30 km/u. Dit zal dus onderdeel zijn van het VCP. Daar waar de wegencategorisering niet overeenkomt met de wegindelingen zullen op termijn ingrepen worden doorgevoerd. Dit moet soms echter wachten tot de herinrichting van een straat of groot onderhoud.

5. HANDHAVING SNELHEID

In aanvulling op de reacties over het te hard rijden, wordt er door respondenten veelvuldig gevraagd om handhaving van de maximaal toegestane snelheid door middel van flitspalen en politiecontroles.
Er is ook kritiek op het gebrek aan actie van de gemeente op klachten van bewoners. Respondenten vragen om een proactieve aanpak van de gemeente om de verkeersveiligheid te verbeteren en om ervoor te zorgen dat Aalsmeer een veilige en aangename woonplaats blijft.

REACTIE GEMEENTE 'HANDHAVING SNELHEID'

De gemeente neemt in het VCP op wat de maximale snelheid is op wegen en richt wegen in passend bij die maximale snelheid. Het handhaven van de verkeerssnelheid is geen bevoegdheid van de gemeente, maar van het Openbaar Ministerie. Dit kan dus ook niet overgenomen worden in het VCP. Er zijn echter ontwikkelingen op dit gebied, dus de gemeente houdt dit nauwlettend in de gaten.

6. DREMPELS EN VERSMALLINGEN

In aanvulling op handhaving vragen respondenten om het invoeren of aanpassen van snelheidsbeperkende maatregelen zoals drempels, wegversmallingen en chicanes. Al zijn de meningen hierover verdeeld.
Op sommige plekken wordt voorgesteld om drempels te plaatsen of te verhogen, waar op andere plekken juist wordt gevraagd om drempels te verwijderen.
Bescherming van fietsers op de Oosteinderweg en de Catharina Amalialaan door middel van verkeerssluizen of versmallingen wordt bijvoorbeeld genoemd. De Dreef zou veiliger worden met meer drempels of een fietspad. Op de Midvoordreef moeten bestaande drempels worden opgehoogd om snelheid te remmen. Er wordt ook gesuggereerd om slingerversmallingen toe te passen, zoals op de Ophelialaan.
De Ophelialaan wordt overigens niet door alle respondenten als goed voorbeeld gezien. Sommige ervaren de Ophelialaan als te breed en uitnodigend voor hardrijders, waarbij de huidige snelheidsbeperkende maatregelen niet effectief zijn.

In het Weteringplantsoen en op de Stommeerweg worden hogere drempels of andere maatregelen voorgesteld om snelheid te beperken. Dubbele drempels worden aanbevolen voor de rotonde Dorpstraat.
Op de Bachlaan worden de bestaande drempels juist als gevaarlijk ervaren en wordt voorgesteld om deze te verplaatsen. Op de N196 wordt voorgesteld om drempels te verwijderen om verkeersstromen te verbeteren.

REACTIE GEMEENTE 'DREMPELS EN VERSMALLINGEN'

Op basis van de reacties wegen we de categorisering van wegen opnieuw af. Daar waar de wegencategorisering niet overeenkomt met de wegindelingen zullen op termijn ingrepen worden doorgevoerd. Dit moet soms echter wachten tot de herinrichting van een straat of groot onderhoud. Bloembakken om wegen te versmallen worden niet meer toegepast vanwege het gevaar dat er plots een kind of huisdier achter een bloembak vandaan kan schieten. Ook hebben automobilisten soms de neiging nog net voor een fietser of andere weggebruiker door een versmalling te willen rijden. Dit leidt over het algemeen tot méér gevaarlijke situaties in plaats van het voorkomen ervan.

7. AUTOLUW MAKEN

Het autoluw maken van bepaalde gebieden wordt ook als oplossing aangedragen tegen snelheidsovertredingen. De Stommeerkade en de straten rondom de Brede School in Nieuw Oosteinde worden genoemd als locaties voor een autoluw gebied.
Voor de Stommeerkade wordt geopperd om dit te bereiken door deze aan de noordzijde van de N196 af te sluiten voor autoverkeer, waarbij alleen aanwonenden nog toegang hebben. Dit is volgens een bewoner ook een oplossing voor het onveilige kruispunt met de Aalsmeerderweg, Burgemeester Hoffscholteweg en de Ophelialaan.

REACTIE GEMEENTE OP 'AUTOLUW MAKEN'

Voor een aantal straten wordt de suggestie gedaan om deze autoluw te maken. In Aalsmeer is het lastig dit te bereiken, omdat de gemeente graag alle plekken voor alle modaliteiten bereikbaar houdt. Bovendien leidt een verbod in de ene straat tot toenemend verkeer in een andere straat. De Stommeerkade wordt veel genoemd als een straat waar maatregelen als autoluw of fietsstraat een oplossing kan zijn voor het vele verkeer. We verwachten dat de Burgemeester Hoffscholteweg veel van het verkeer van de Stommeerkade zal afvangen, zodra de weg open is. Voordat we verdere maatregelen overwegen op de Stommeerkade willen we de effecten afwachten van de Burgemeester Hoffscholteweg.

8. FIETSSTRATEN

Een andere oplossing voor onveilige situaties voor fietsers door hard rijdend verkeer is volgens respondenten om straten meer in te richten als fietsstraat.

Specifiek worden de Oosteinderweg en de Stommeerkade genoemd als straten die in aanmerking zouden kunnen komen om ingericht te worden als een fietsstraat. Dit zou de veiligheid voor voetgangers en fietsers verhogen.

Daarnaast wordt ook de Catharina Amalialaan genoemd om in te richten als een fietsstraat met een maximale snelheid van 15 km/u.

REACTIE GEMEENTE OP 'FIETSSTRATEN'

Op basis van de reacties kijken we welke wegen we beter kunnen inrichten als een fietsstraat. Dit wordt dan onderdeel van de nieuwe wegencategorisering. De implementatie kan even duren, omdat dit gepaard zal moeten gaan met gepland onderhoud of herinrichting.

Rondom scholen analyseren we de huidige situaties en onderzoeken we of en hoe we herkenbare, veilige en gelijke situaties kunnen creëren rond alle scholen. Hoewel de conclusie mogelijk is dat dit erg situatieafhankelijk is.

9. VERKEERSONTSLUITING

Respondenten pleiten voor het onderzoeken en ontwikkelen van nieuwe ontsluitingswegen om de huidige verkeersdruk en geluidsoverlast te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren. Er is behoefte aan betere verkeersafwikkeling,

Er zijn zorgen over de verkeersontsluiting met het oog op toekomstige ontwikkelingen zoals de nieuwe wijk Westeinderhage. Men vreest voor een toename van verkeer en daarmee toenemende onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Er wordt opgeroepen tot een verantwoord en veilig ontsluitingsplan voor Westeinderhage met meerdere ontsluitingsopties voor verkeer.

De congestie op de N231 en de noodzaak voor verbreding worden benadrukt, vooral met het oog op toekomstige woonwijkontwikkelingen.

REACTIE GEMEENTE OP ‘VERKEERSONTSLUITING’

Het nieuwe verkeerscirculatieplan toetsen we aan de hand van een verkeersmodel om te beoordelen of het zal voldoen aan de verwachte toegenomen verkeersaantallen. Voor de uitbreiding van de capaciteit van de provinciale wegen zoals de N231, zijn we in gesprek met de Provincie. Hierover nemen we een verklaring op in het VCP.

De nieuwbouwwijk Westeinderhage is reeds doorgerekend en op basis daarvan wordt de infrastructuur al vooruitlopend aangepast. Dit valt buiten het VCP.

10. ONDERHOUD

Respondenten uiten zorgen over de staat van de infrastructuur in Aalsmeer. Er wordt geklaagd over slecht onderhoud van wegen, zoals de lappendeken van asfalt bij de Waterwolftunnel-Machineweg en de slechte staat van straten in Kudelstaart. Ook wordt gevraagd om het groenonderhoud bij te houden om het blokkeren van zicht door groen te voorkomen.

Respondenten benadrukken ook de noodzaak voor verbetering en onderhoud van fietspaden in Aalsmeer. Er wordt aangegeven dat het huidige fietspad langs de Hornweg in slechte staat verkeert, wat ertoe leidt dat fietsers op de weg rijden en zo gevaarlijke situaties veroorzaken.

Men pleit voor asfaltering om het fietsgebruik te stimuleren. Ook het fietspad langs de Oosteinderweg wordt als problematisch ervaren door hobbels en gaten, waarbij goed onderhoud als oplossing wordt gezien om het fietsen aantrekkelijker te maken.

REACTIE GEMEENTE ‘ONDERHOUD’

De reacties over slechte staat van wegen, trottoirs en fietspaden worden niet opgenomen in het VCP. Het onderhoud van wegen kan niet allemaal tegelijkertijd worden uitgevoerd. De planning en kostenbegroting voor het grote onderhoud en vervanging van wegen worden elk jaar afgewogen door de gemeenteraad in het kader van het Meerjaren Project Plan (MPP). Er is kennis genomen van de signalen van slechte wegen, trottoirs en fietspaden door de projectenafdeling.

11. VOORRANGSSITUATIE VERANDEREN

Er zijn meerdere zorgen over voorrangssituaties. Respondenten suggereren het aanpassen van voorrangssituaties, zoals het verlenen van voorrang aan verkeer op de Bilderdammerweg en het plaatsen van haaientanden op de splitsing Bilderdammerweg/Kudelstaartseweg. Ook wordt voorgesteld om de voorrangsbocht uit de Van Cleeffkade te halen en de voorrangssituatie bij de Einsteinstraat te verduidelijken.
Ook vraagt een respondent om een herziening van de in- en uitritten bij het Poldermeesterplein en is er een respondent die oppert om de busbaan voor de rotonde bij de Bosrandweg op te heffen en in te zetten voor rechts afslaand verkeer.

REACTIE GEMEENTE OP ‘VOORRANGSSITUATIE VERANDEREN’

De reacties over voorrangssituaties worden bekeken en afgewogen. Daar waar het aanpassen van de voorrangssituatie een positieve impact heeft op de veiligheid, bereikbaarheid en/of leefbaarheid zal dit worden overgenomen.

12. PARKEERPROBLEMATIEK

Eén respondent geeft aan dat er meer parkeerplekken nodig zijn bij het winkelcentrum in Kudelstaart.

Er wordt aangeraden duidelijke verwijzingen naar alternatieve parkeerplekken rond Waterfront aan te brengen. Dit om drukte op bepaalde plekken in het zomerseizoen te voorkomen.

Op de Oosteinderweg blokkeren soms auto’s het voetpad. Dat is gevaarlijk voor voetgangers, zeker voetgangers met kinderwagens of rolstoelen.

REACTIE GEMEENTE OP ‘PARKEERPROBLEMATIEK’

Parkeren maakt geen onderdeel uit van het VCP, tenzij het parkeren invloed heeft op bijvoorbeeld het voetgangersnetwerk, zoals op de Oosteinderweg. Deze weg is te smal om voldoende ruimte te creëren voor alle weggebruikers. Dat maakt het vinden van een oplossing ingewikkeld.

13. VOETGANGERSFACILITEITEN

Er is behoefte aan betere voetpaden en stoepen, zoals langs de Lijnbaan, en bij de rotonde bij de Dorpsstraat richting de Aalsmeerderbrug, waar momenteel geen stoepen zijn ondanks het drukke verkeer.

De wandelroute tussen Aalsmeer Centrum en Aalsmeerderbrug wordt als onveilig ervaren omdat voetgangers meerdere rijstroken en de Dorpsstraat moeten oversteken. Er worden suggesties gedaan voor betere bebording en het verlengen van het voetpad langs de N196.

De Zijdstraat wordt voorgesteld als voetgangersgebied, waar fietsen dan niet meer is toegestaan.
Tot slot wordt een voetgangersstoplicht voorgesteld voor het kruispunt tussen de Hoofdweg en de Legmeerdijk/Noordzuidroute. Op dit moment zijn daar alleen fietsstoplichten, die voor wandelaars te snel weer op rood springen.

REACTIE GEMEENTE OP 'VOETGANGERSFACILITEITEN'

Bij het opstellen van het VCP worden de voorstellen over het verbeteren van voetgangersfaciliteiten beoordeeld en waar mogelijk meegenomen. Voor de Lijnbaan is in een ander participatietraject al uitspraak gedaan door bewoners over de toekomstige weginrichting. De suggesties voor deze straat worden daarom niet meegenomen in het VCP.

14. OV BEREIKBAARHEID

De bereikbaarheid van het openbaar vervoer in Aalsmeer en omgeving is ook onderdeel van de reacties van respondenten. Er wordt vaak gesproken over de noodzaak voor betere verbindingen met Schiphol, zoals directe buslijnen vanuit verschillende wijken zoals Nieuw Oosteinde en Kudelstaart. Ook komt de wens voor een nachtbus van en naar Amsterdam naar voren.

Ook wordt het idee geopperd om de tramlijn van Amsterdam-Amstelveen naar de Royal Flora Holland veiling door te trekken. Flora Holland is een grote werkgever met veel werknemers buiten de gemeente, die nu veelal met de auto moeten komen.

De bereikbaarheid binnen Aalsmeer zelf is ook een punt van aandacht, waarbij men pleit voor het terugbrengen van buslijnen in wijken zoals Hornmeer en Dorp en het plaatsen van een bushalte bij het winkelcentrum bij het Poldermeesterplein. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor minder mobiele mensen wordt als onvoldoende ervaren.

Tot slot wordt voorgesteld om het openbaar vervoer naar Schiphol en Amsterdam te promoten en betaalbaarder te maken.

REACTIE GEMEENTE OP 'OV BEREIKBAARHEID'

De gemeente is in gesprek met Provincie en Vervoerregio over het verbeteren van het openbaar vervoer. De signalen van bewoners over verbeterpunten voor het openbaar vervoer worden gedeeld met de Provincie en Vervoerregio. In het VCP nemen we de verbeterpunten waar de gemeente op inzet mee.

15. EENRICHTINGSVERKEER

Veel respondenten pleiten voor het invoeren van eenrichtingsverkeer op verschillende wegen, zoals de Stommeerweg, de Kudelstaartseweg en de Oosteinderweg. Dit zou de verkeersveiligheid voor fietsers verhogen, sluipverkeer verminderen en bepaalde routes ontmoedigen.

Er is ook een voorstel om de rijrichting op het Raadhuisplein om te draaien om zo drukte te verminderen op de stationsweg.

REACTIE GEMEENTE OP 'EENRICHTINGSVERKEER'

In Aalsmeer is het oplossen van verkeersdrukte door het introduceren van eenrichtingsverkeer geen oplossing, omdat het alleen tot meer drukte op andere plekken zal leiden. We verwachten dat de Burgemeester Hoffscholteweg en het opheffen van de knip een grote impact zullen hebben. We onderzoeken of het voor sommige wegen na het opheffen van de 'knip' nog nodig zal zijn. Dit wordt hoogstens gezien als een 'plan B oplossing op termijn'.

16. SLUIPVERKEER TEGENGAAN

Er zijn reacties over toegenomen verkeersintensiteit, meer zwaar verkeer en overig sluipverkeer door woonwijken als gevolg van de 'knip'. Veel genoemde problemen zijn de verkeersonveiligheid voor fietsers en voetgangers, met name op de Stommeerweg, de Hortensialaan en de Ophelialaan, waar sluipverkeer en vrachtwagens voor gevaarlijke situaties zorgen. Er wordt geklaagd over geluidsoverlast, trillingschade aan huizen en onveilige situaties door te hard rijdend verkeer.

Een veelgehoorde suggestie is het herinrichten van de N196, waarbij de busbaan voor doorgaand verkeer gebruikt zou moeten worden en de 'knip' zou moeten worden

verwijderd. Ook wordt voorgesteld om bepaalde wegen alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer of in te richten als fietsstraat. Het weren van zwaar vrachtverkeer uit woonwijken is een ander veelgehoord punt.

Er wordt ook gesproken over het gebruik van intelligente elektronische middelen om sluipverkeer te meten en te sanctioneren.

REACTIE GEMEENTE OP 'SLUIPVERKEER TEGENGAAN'

We zoeken in het VCP naar een oplossing voor de situatie rond de knip. Daarmee verwachten we het meeste sluipverkeer uit de woonwijken te halen. Het invoeren van intelligente toegang om sluipverkeer te voorkomen behoort om praktische redenen niet tot de mogelijkheden in Aalsmeer. Dit is te duur en ingewikkeld te implementeren in vergelijking met de toegevoegde waarde die het zou opleveren.

17. VRACHTVERKEER BEPERKEN

Reacties komen er ook op het vrachtverkeer in Aalsmeer, met name de ervaren overlast in woonwijken en de veiligheid op wegen die niet geschikt zijn voor grote voertuigen. Er wordt veel gesproken over de Oosteinderweg, waar vrachtverkeer voor gevaarlijke situaties zou zorgen en waar men pleit voor een verbod op doorgaand vrachtverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer. Ook wordt de Rietwijkeroordweg genoemd als te smal voor het vrachtverkeer.

Een ander veelbesproken punt is de 'knip' in de N196, die volgens sommigen verwijderd moet worden om doorgaand verkeer beter te faciliteren en lokale wegen te ontlasten. Er wordt voorgesteld om vrachtwagens toe te staan op de busbaan om bepaalde wegen te ontzien.

Tot slot wordt er gepleit voor duidelijkere bewegwijzering voor vrachtwagenchauffeurs op de N201 en het gebruik van technologie om de juiste routes voor vrachtverkeer aan te geven. Handhaving op verkeersregels en het serieus nemen van klachten van bewoners worden benadrukt als belangrijke punten voor verbetering.

REACTIE GEMEENTE OP 'VRACHTVERKEER BEPERKEN'

Het beperken van vrachtverkeer is in een dorp als Aalsmeer lastig. Aalsmeer heeft 14.000 huishoudens en zo'n 3500 bedrijven in het dorp. De bedrijfsdichtheid is hiermee hoog. Dat verklaart ook waarom er relatief veel vrachtverkeer door en in Aalsmeer rijdt. Lokale vrachtwagenverboden waarbij bestemmingsverkeer is uitgezonderd lossen weinig op, vanwege het vele bestemmingsverkeer. Bovendien is handhaving erg lastig.

In het VCP neemt de gemeente wel de voorkeursroutes voor vrachtwagens op. We onderzoeken hoe we deze routes het beste kunnen faciliteren, zodat deze routes ook door vrachtwagenchauffeurs het makkelijks gebruikt zullen worden.

18. FIETSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid voor fietsers is een veel terugkomend thema. Er wordt vaak gesproken over de noodzaak van aparte fietspaden, veiligere fietsroutes en het handhaven van snelheidslimieten, vooral op de Oosteinderweg.

De snelheid van het verkeer en het gedrag van bestuurders, inclusief dat van e-bikes en fatbikes, worden als problematisch beschouwd. Er is een roep om meer handhaving op snelheid en een verbod op vrachtverkeer in bepaalde gebieden.

Daarnaast worden er suggesties gedaan voor het verbeteren van de infrastructuur. Hierbij wordt gedacht aan het aanleggen van nieuwe fietspaden, het verbeteren van bestaande fietspaden en het aanpassen van verkeerssituaties om de veiligheid te verhogen.

Ook wordt er gepleit voor betere verbindingen en toegankelijkheid voor fietsers tussen verschillende delen van Aalsmeer en Kudelstaart, zoals veilige routes naar scholen en sportfaciliteiten.

REACTIE GEMEENTE OP 'FIETSVEILIGHEID'

Fietsveiligheid is een belangrijk thema binnen het VCP. We nemen dit dan ook als uitgangspunt mee bij de nieuwe wegencategorisering. We onderzoeken waar het uitbreiden en verbreden van het fietsnetwerk mogelijk is om zo veiligere routes te creëren.

19. VERKEERSDRUKTE VERMINDEREN

Respondenten klagen over verkeersdrukte en doorstroming in Aalsmeer en Kudelstaart, met specifieke aandacht voor de Ringvaartbrug, de Mijnsherenweg, de Kudelstaartseweg, de Legmeerdijk en de N196. Er worden problemen gemeld met betrekking tot files en vertragingen. Veel suggesties gaan over het verbeteren van de

infrastructuur. Daarbij wordt gedacht aan het aanleggen van een tunnel onder de Ringvaart, het toegankelijker maken van de Kudelstaartseweg, het verbreden van wegen zoals de N231 en het optimaliseren van verkeerslichten.
Er wordt ook voorgesteld om de Aalsmeerderbrug tijdens spitsuren niet te openen. Daarnaast wordt aangedrongen op het gebruik van intelligente verkeerssystemen om het verkeer beter te leiden.

REACTIE GEMEENTE OP ‘VERKEERSDRUKTE VERMINDEREN’

Het is niet makkelijk om de verkeersdrukte te verminderen. Via het VCP proberen we de drukte wel beter te verdelen over het dorp en de doorstroom te verbeteren. We zijn met de Provincie in gesprek over het uitbreiden van de capaciteit op de N231 en de wens om de Aalsmeerderbrug minder vaak te openen tijdens de spits.

Bijlage 3. Bewonersavonden

Notulen

Aanwezig:	Rens Kouwenhoven – Gemeente Aalsmeer Paul Gillisen – Gemeente Aalsmeer Bart Kabout – Wethouder Mobiliteit Aalsmeer Jos Hengeveld – Royal Haskoning DHV Daphne Bruil - Royal Haskoning DHV
Van:	Daphne Bruil
Datum:	24 september 2024
Locatie:	Raadshuis Aalsmeer
Ons kenmerk:	BJ7161-RHD-XX-XX-MI-X-0001
Classificatie:	Projectgerelateerd

Onderwerp: **2e bewonersinformatieavond Aalsmeer 24 september - Verkeerscirculatieplan**

Nummer	Details	Actie
1	Totaal: 23 bewoners aanwezig **Opening** Toelichting proces en agendapunten. **Opmerkingen bewoners:** • Is het mogelijk om het voor bewoners makkelijker te maken om aanpassingen in het beleid te doen? Niet alleen vooraf maar ook huidig/ lopend beleid. We zouden hier graag een soort extra clausule voor willen opnemen tijdens dit proces. Zodat bewoners makkelijker sturing kunnen geven tijdens de uitvoering als het niet de kant op gaat wat de bewoners zouden willen. • Het ontbreekt aan de reacties op de online tool waar opmerkingen zijn gegeven door bewoners. Bewoners zijn gewend dat op elke reactie een antwoord wordt gegeven voor de gemeente in een extra kolom. Dit ging bij eerdere processen altijd zo. • Bewoners niet tevreden over een specifiek punt dat hij overal heeft genoemd (denktank, Fiximeldingen, online etc.), maar wordt niets mee gedaan. Het gaat om ‘quick wins’. Noemt als punt: onderhoud tunnel en brug die belangrijk zijn in het gehele netwerk.	

- Bewoners wil de druk op de fietsvoorziening opvoeren. Er worden te weinig knopen doorgehakt door deze gemeente. Verkeersveiligheid wordt ook weinig meegedaan. Fietsverkeer moet meer prioriteit krijgen.

Toelichting toekomstige netwerken
Autonetwerk:
Opmerking bewoner: N231 -> oprit naar Kudelstraat mis ik in het toekomstig netwerk. Verkeer Kudelstraat dat niet meer over de stationsweg rijdt. Rens ligt toe dat het gaat om een maatregel die al wordt uitgewerkt. Wordt straks toegelicht op de kaart.

Vraag vanuit bewoner: Hoe zit het met wegen die nu geen kleurtje meer hebben? Wat is daar de categorisering van? Blijven die allemaal zoals ze nu zijn? We kunnen wel wegen een kleurtje geven maar als er niet gehandhaafd wordt dan blijft iedereen alsnog te hard rijden. Jos laat weten het straks op de kaart verder toe te lichten.

Bewoner geeft aan in het plan de handhaving en educatie maatregelen te missen. De bewoner ziet hier graag iets van terug in de beleidsstukken.

Fietsnetwerk: vooraf geen specifieke vragen over vanuit bewoners.

Voetgangersnetwerk:
Bewoner geeft aan dat op de Hornweg het voetpad te smal is, maar dat geldt ook voor de Uiterweg. Bewoner geeft het aan op de kaart.

OV-netwerk
Bewoners vraagt zich af waarom de rechtstreekse verbinding naar Schiphol ooit is opgeheven?

De opmerkingen zullen worden aangegeven op de verschillende netwerkkaarten. Bevindingen worden meegenomen in de uitwerking.

Afronding en afsluiting

Nota van beantwoording op zienswijze Verkeercirculatieplan Aalsmeer

Kudelstaartseweg en stommeerweg 50 km handhaven. Modeldoorrekening.

Nr.	Indieners	Zienswijze	Reactie	Wijziging in VCP
1	Diverse bewoners Kudelstaart	**Hoofdweg promoveren?** Wethouder Bart Kabout schrijft in zijn voorwoord van het ontwerp Verkeerscirculatieplan gemeente Aalsmeer (dd. 5-11-2024) dat veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid de belangrijkste uitgangspunten zijn geweest. Dat zo zijnde, is de vraag of het 'promoveren' van de Hoofdweg tot een route waar 60 km/uur gereden mag worden de veiligheid bevordert. Wandel in gedachten even met ons mee. Op het bewuste tracé van de Legmeerdijk tot de Ambachtsheerweg van 3.1 km passeer je (binnen de grenzen van de bebouwde kom van Kudelstaart) 74 uitritten van woningen en bedrijven. Bovendien komen vijf openbare wegen op dit deel van de Hoofdweg uit (Doelstraat, Voltastraat, Daltonstraat, Dwarsweg, Schoutweg). Voor een belangrijk deel van de Kudelstaarters is de Hoofdweg de aangewezen route met de auto. Kortom, de Hoofdweg wordt druk bereden. En het VCP lezend, zal het vrachtwagenverkeer vermoedelijk nog toenemen. Frequente gebruikers van de Hoofdweg weten, dat ze regelmatig even moeten wachten om bestuurders van vrachtwagens de gelegenheid te geven achteruit de oprit naar een bedrijf in te manoeuvreren. Er zijn ook dagen dat de vrachtwagens op de Hoofdweg in file staan te wachten, totdat er plaats is op het bedrijfsterrein om te laden of te lossen. Wie aan de Hoofdweg woont, of wie uit een van de aangrenzende woonbuurten komt, weet dat het niet altijd makkelijk is met de auto in te voegen. Scholieren, we zien het dagelijks, moeten goed opletten als ze de Hoofdweg oversteken. En zij zijn niet de enige overstekende fietsers. De Hoofdweg is, met al het in- en uitvoegende verkeer, geen route om even lekker door te rijden.	De achterliggende gedachte van het verhogen van de snelheid op de Hoofdweg en het verlagen van de snelheid langs de Westeinderroute is om het verkeer te stimuleren om de Hoofdweg als primaire route richting Aalsmeer en Hoofddorp te gebruiken. Juist dit soort maatregelen kunnen de voorgestelde route door navigatiesystemen beïnvloeden. Onzes inziens leent de Hoofdweg zich ruimtelijk gezien goed voor een verhoging van de snelheid, al moet inderdaad de komgrens worden aangepast. Onderzoeken zouden nog moeten aanwijzen of een verhoging van de snelheid ook geluidstechnisch een acceptabele maatregel zou zijn. Naar aanleiding van de zorgen die blijken uit uw zienswijze en een aantal andere zienswijzen op dit punt, hebben wij echter besloten deze maatregel niet op te nemen in het definitieve VCP. De zienswijzen tonen aan dat er onvoldoende steun is voor deze maatregel.	Aan-passing

		In het VCP staat in de samenvatting dat het de bedoeling is om doorgaand vrachtverkeer uit de bebouwde kom te weren. Ja, dat zal wel lukken als je de borden 'bebouwde kom' die aan het begin/einde van de Hoofdweg staan weghaalt en verplaatst naar de afritten bij de Doelstraat, Voltastraat, Daltonstraat en Schoutweg. Maar met het 'verhangen van deze bordjes' wordt de Hoofdweg niet veiliger. Eerlijk gezegd vinden wij nu al dat er op gezette tijden wel erg hard gereden wordt. Onverantwoord met al de op/uitritten en aantakkende openbare wegen. Waarom de maximumsnelheid verhogen tot 60 km op deze 3 km Hoofdweg? Kunnen enkele seconden mogelijke tijdwinst opwegen tegen vermindering van de verkeersveiligheid? En je kan ook moeilijk volhouden dat de beoogde snelheidsverhoging bijdraagt tot verbetering van de leefbaarheid in de aangrenzende woonbuurten. Ons dringende verzoek is: handhaaf in het VCP de huidige snelheidsgrens op de Hoofdweg en zie af van de promotie tot GOW 60.		
2	Bewoner	Ik ben enigszins verbaasd over het feit dat jullie de Hoofdweg als 60km weg willen gaan toewijzen, zoals in mijn reactie op Aalsmeer Vandaag onder de publicatie te lezen was. Ik dacht echt dat het een foutje was en eigenlijk wel om de volgende redenen: • Jullie hebben de ervaring al bij de knip op de N196 dat er van alles bedacht kan worden, maar stel je tomtom in en je wordt vanuit Kudelstaart via de Kudelstaartseweg, Stommeerweg, Van Cleeffkade (Westeinderroute) naar de Aalsmeerderbrug geleid. En dit is ook van toepassing op de route vanuit Leimuiden naar Aalsmeer. Ik heb een heel aantal collega's die vanuit de hoek Kaag en Braassem komen en die pakken vanwege de slechte doorstroming op de N231 niet de Herenweg, Ambachtsherenweg, Hoofdweg en Noord-zuid route maar gaan via Herenweg, Kudelstaartseweg of Bilderdammeweg, Kudelstaartseweg naar Aalsmeer. En daar zal met het veranderen van de snelheid echt niets aan veranderen. Want zoals gezegd op de N201 mag je 80km maar toch pakken er vele de doorstroom via Aalsmeer Dorp waar je 30 of 50 km per uur mag (onderkennen jullie ook in	De achterliggende gedachte van het verhogen van de snelheid op de Hoofdweg en het verlagen van de snelheid langs de Westeinderroute is om het verkeer te stimuleren om de Hoofdweg als primaire route richting Aalsmeer en Hoofddorp te gebruiken. Juist dit soort maatregelen kunnen de voorgestelde route door navigatiesystemen beïnvloeden. Onzes inziens leent de Hoofdweg zich ruimtelijk gezien goed voor een verhoging van de snelheid, al moet inderdaad de komgrens worden aangepast. Onderzoeken zouden nog moeten aanwijzen of een verhoging van de snelheid ook geluid- en milieutechnisch een acceptabele maatregel zou zijn. Naar aanleiding van de zorgen die blijken uit uw zienswijze en een aantal andere zienswijze op dit punt, hebben wij echter besloten deze maatregel niet op te nemen in het definitieve VCP. De	Aan-passing

		het verkeerscirculatieplan). Dus de beoogde aantrekkelijkheid om Kudelstaart centrum te ontzien komt daar mee te vervallen mijns inziens. En als we dan kijken naar de lengte van de Hoofdweg (3,2km van Ambachtsheerweg tot N231) dan is ook maar de vraag of die 38 seconden snelheidswinst bij het verhogen van de snelheid met 10 km/uur op weegt tegen de langere weg die je af moet leggen om Kudelstaart heen, ik denk van niet. En als men over het ontzien van het centrum heeft en men heeft het dan over winkelcentrum-Mijnsherenweg dan had men wat met het advies moeten doen wat een wijkgenoot en ik (toen nog wonende in de Copierstraat) tijdens een dorpsraad overleg waarbij de gemeente aanwezig was vanwege de plannen rond Westeinderhage: sluit desnoods de wijken af van de Bilderdammerweg aan de Hoofdweg zijde zodat die gedwongen worden om de Hoofdweg te pakken. Dit zorgt er veel meer voor dat er minder verkeer door het “centrum” gaat aangezien veel verkeer door het centrum plaatselijk verkeer is. Enige wat ik nu zelf zie gebeuren is dat het voor een bepaalde doelgroep, de vrachtwagens, een aantrekkelijkere route gaat worden. Na het aanleggen van de nieuwe N201 zie je al veel meer vrachtverkeer dat via Herenweg en Hoofdweg rijdt in plaats van de te veel noordelijk gelegen N201. • En juist dit zware transport zijn de geluidsoverlast veroorzakers voor de bebouwing langs de Hoofdweg. Auto’s hoor je niet, maar de vrachtwagens (en motoren) des te meer. Dan moet hier ook wat aan gedaan worden. • Vrachtwagens veroorzaken ook vaak nu al verkeersonveilige situaties. Er zijn heel veel ontsluitingen van bedrijven op de Hoofdweg en deze ontsluitingen zijn niet altijd even ruim te noemen, dus vrachtwagens moeten veelvuldig rare capriolen uithalen om de percelen in en uit te kunnen. En met het verhogen van de snelheid naar 60km per uur gaat de veiligheid er niet beter op worden. En als ik de afgelopen 1,5 week ook weer kijk, dan staan er vrachtwagens “geparkeerd” op de Hoofdweg of naastliggend fietspad omdat er te weinig ruimte is op de percelen van de bedrijven. Met een 50km weg is dit al verre	zienswijzen tonen aan dat er onvoldoende steun is voor deze maatregel. Wij zijn het met u eens dat het allereerst wenselijk is de doorstroming op de N231 te verbeteren. Wij zijn hierover in overleg met de Provincie Noord-Holland, de wegbeheerder van de N231. De eerste maatregelen om de doorstroming te verbeteren worden momenteel in overleg met de Provincie uitgewerkt.	

		van ideaal maar met 60km nog minder ideaal voor het verkeer wat over de Hoofdweg rijdt. Maar ziet u, uw kind al via een 60 km weg moeten fietsen omdat er vrachtwagens op het fietspad geparkeerd staan. En ja, misschien moeten de bedrijven het transport beter plannen zodat er niet te veel vrachtwagens te gelijk komen, maar planning is zo'n beetje het moeilijkste wat er is dus dat valt ook niet altijd mee. Ik denk dat jullie kijkende vanuit Kudelstaarts perspectief veel meer ervoor moeten zorgen dat er een goede doorstroming op de N231 plaats gaat vinden icm met het weghalen van de knip in de N196. Want juist die betere doorstroming op de N231 zorgt er veel meer voor dat je autoverkeer vanuit Leimuiden wel over de Hoofdweg krijgt en niet meer via Herenweg/Bilderdammerweg, Kudelstaartseweg of Bachlaan. En als je de Hoofdweg dan 50km per uur houdt, wordt het er voor vrachtwagens nog niet echt aantrekkelijker op. En als dan de knip in de N196 ook nog eens op korte termijn weggehaald wordt, gaat een deel van de Kudelstaarters ook niet meer via Kudelstaartseweg, Stommeerweg richting Aalsmeer Dorp maar pakt men weer ouderwets Hoofdweg, N231 en N196. En als er iemand de illusie heeft dat we vanuit Kudelstaart straks via de N201 en de nieuwe Noordvork naar Aalsmeer gaan rijden, dan kan ik die mensen uit hun droom helpen. Dat gaat zeker niet gebeuren want anders had men vanuit Kudelstaart ook wel de N201 richting Hoofddorp genomen en niet via de Westeinderroute zoals nu gebeurt.		
3	Politie	Pagina 18 onder punt 7 staat vermeld dat de werkzaamheden dat het gedeelte van de Hortensialaan gelegen tussen de 1e J.C. Mensinglaan en de Ophelialaan inmiddels gereed is. Hierin mis op dit gedeelte van de weg wel een verkeersbord. Aan het begin van de Hortensialaan, komende vanaf de rotonde Zwarteweg staat aan de rechterzijde nog steeds een tijdelijk bord. Na de kruising met de 1e J.C. Mensinglaan wordt dit bord niet herhaald. Dient dit wel zo te zijn? Nu zou men kunnen aannemen dat de maximum snelheid 50km/uur bedraagt. De wensbeelden van de politie in punt 5.5 zijn netjes verwoord.	Uw aangehaalde punt over een missend verkeersbord gaan we controleren en indien nodig corrigeren. Wat betreft de ongevallen aan de rotondes en de genomen maatregelen concluderen we dat de maatregelen effect hebben gehad, maar dat er op bepaalde rotondes nog steeds te veel ongelukken gebeuren. De gemeente heeft nu een vervolg cameraonderzoek ingesteld om de achtergrond van (bijna) ongelukken beter te kunnen duiden. Eventuele verdere maatregelen aan deze rotondes worden genomen op basis van dit onderzoek. In	Geen aan-passing

		Over Bijlage 1 en de geregistreerde ongevallen heb ik nog wel een vraagje. Bovenaan pagina 47 staat vermeld dat de gemeente tot tweemaal toe actie heeft ondernomen om het aantal ongevallen terug te dringen. Is er al bekend of de getroffen maatregelen al effect hebben gehad? We weten dat de 'kruising' Burgemeester Kasteleinweg met de Dorpsstraat te Aalsmeer in de top tien staat van kruisingen van wegen met de meeste ongevallen in onze politie eenheid Amsterdam. Wat zijn precies de uitgevoerde aanpassingen en zijn de cijfers daardoor gedaald? Indien de cijfers niet gedaald zijn wat gaat de gemeente verder voor actie ondernemen? Dan nog de GOW 30 en ETW30 wegen. De wegen op de kaart die geen kleur hebben, zijn aangemerkt als ETW30 wegen. Dat betekent dat driekwart van de wegen in mijn wijk als ETW30 weg zal worden aangeduid. Uit interesse vraag ik of al deze ETW30 wegen nog snelheidssremmende maatregelen krijgen.	de definitieve versie van het VCP actualiseren we de ongevallencijfers en stemmen deze ook graag met de politie af. De gemeente streeft ernaar om wegen in te richten volgens de kenmerken die horen bij de aangewezen categorie. Wanneer wegen niet voldoen aan de kenmerken van hun categorie, zal dat in de regel worden aangepast op het moment dat een weg toe is aan groot onderhoud of vervanging. Tussentijdse (kleinschalige) aanpassingen zoals het toevoegen van een drempel worden soms ook doorgevoerd als bewoners daartoe een gedragen verzoek indienen. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat het niet altijd mogelijk is om een snelheidsbeperkende maatregel te nemen. Zo kan de slappe ondergrond, in combinatie met niet of slecht onderheide huizen, ervoor zorgen dat er geen drempels geplaatst kunnen worden.	
4	Bewoner	Na het doorlezen van het Verkeerscirculatieplan mis ik een toekomstig knelpunt. Namelijk de kruising Aalsmeerderweg-Ophelialaan-Stommeerkade. Deze kruising is zeer onoverzichtelijk, vooral komende vanaf de Stommeerkade. De oorzaak is de opgemetselde zijkant van de brug en het niveauverschil van de rijbanen. Nu reeds rijden auto's met de toegestane e snelheid van 50 km/h voorbij en zijn zich vaak niet bewust van de onoverzichtelijke situatie. Graag vraag ik uw aandacht voor deze kruising, zeker als straks de Burgemeester Hofscholteweg compleet is.	De kruising Aalsmeerderweg-Ophelialaan-Stommeerkade is in het traject van het VCP inderdaad naar voor gekomen als gevaarlijk kruispunt. Het kruispunt heeft nu een tijdelijke inrichting omdat de Burgemeester Hoffscholteweg nog niet af is. De tijdelijke inrichting wordt naar verwachting in 2025 aangepast. De definitieve inrichting volgt bij voltooiing van de Hoffscholteweg. Op pagina 36 van het ontwerp-VCP staat ook benoemd dat dit kruispunt beter moet worden ingericht. In het ontwerp VCP staat dit punt wel voornamelijk genoemd bij het voetgangersnetwerk, wat de indruk kan wekken dat er niet gekeken wordt naar de algemene verkeersveiligheid. Om dit te verduidelijken nemen we ook een stukje op bij fiets en auto.	Aan-passing

5	Bewoner	Wat mij opvalt dat ik nog nooit heb gezien, dat er ergens '40 KM' is toegepast! 40 km haalt net de scherpe randjes [50 ++] er af en is zowel fysiek als psychisch beter te verwerken dan 30 km!! Het zou het aantal ongelukken en de ergernis zeker beperken!! Maar misschien is het wettelijk wel mogelijk? Misschien toch eens de moeite waard om een goed te bekijken! Hopende hiermede een punt van discussie te hebben geleverd	In Nederland zijn de wettelijke maximumsnelheden voor het wegverkeer vastgelegd in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. Hierin is de maximum toegestane snelheid van 40 km/u niet opgenomen. Hoewel het zeker een interessante gedachte is, is het de gemeente dus wettelijk niet toegestaan een snelheidslimiet van 40 km/uur in te stellen.	Geen aan-passing
6	Bewoner	We waarderen het dat de gemeente er alles aan gelegen is om de verkeersveiligheid en drukte te reguleren en sluipverkeer te verminderen. Wij maken ons echter veel zorgen over de mogelijke gevolgen die diverse nieuwbouwprojecten in Kudelstaart (Hoofdweg, Bilderdammerweg, etc.) gaan hebben voor de verkeersdruk op de Kudelstaartseweg omdat auto's deze weg gaan gebruiken voor sluipverkeer. In de gebiedsvisie Kudelstaart en het Verkeerscirculatieplan wordt dit risico eveneens benoemd en wordt gehoopt / verwacht dat dit uiteindelijk mee zal vallen. De ervaring leert echter dat dit niet het geval zal zijn. Daarom vragen we u om concrete plannen op te stellen om doorgaand verkeer over de Kudelstaartseweg te ontmoedigen (bijv. verkeersdrempels, eenrichtingsverkeer, een weg waarop auto's te gast zijn etc.) en de veiligheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren door bredere stoepen en vrij liggende fietspaden. Wij zouden het op prijs stellen als bewoners van de Kudelstaartseweg bij deze plannen betrokken kunnen worden.	In het ontwerp VCP is de Kudelstaartseweg gecategoriseerd als een GOW30 weg. Dit was op deze manier gedaan voor de verkeersveiligheid en om te ontmoedigen dat deze route als primaire route richting Hoofddorp wordt gebruikt. Op basis van een andere zienswijze laten we de categorisering van het stuk Kudelstaartseweg, waar een vrijliggend fietspad aanwezig is, nog even open (GOW30 of GOW50), zodat daar door en met omwonenden bij een toekomstige herinrichting nog over gesproken kan worden. Het VCP gaat over circulatie en wegcategorisering, maar niet over de feitelijke herinrichting van wegen. De uiteindelijke inrichting zal passend worden bij de categorie uit het VCP. Dit zal via een project worden gerealiseerd. Via de reguliere participatie die bij dit soort projecten hoort, is uiteraard ruimte voor inbreng van bewoners. Er zijn geen circulatiemaatregelen, zoals eenrichtingsverkeer, op de Kudelstaartseweg in het plan opgenomen.	Geen aan-passing
7	Gemeente De Ronde Venen	Graag reageren wij op uw Ontwerp-Verkeerscirculatieplan Aalsmeer. Onze reactie richt zich op één van uw voorstellen in het kader van dit Verkeerscirculatieplan, namelijk het opheffen van de knip in de route van de voormalige N201. Ook gaan wij in onze reactie in op het vrachtverkeer vanaf Royal FloraHolland. Onze gemeenten zijn met elkaar verbonden via de huidige provinciale weg N201 en het voormalige tracé daarvan. De verlegging van de provinciale weg N201 was bedoeld om onze gemeenten bereikbaar te houden en de leefbaarheid van de plaatsen te verbeteren. Voor onze gemeente speelde	We begrijpen de zorgen over de hoeveelheid verkeer op de ETW 30 weg in Amstelhoek. Een intensiteit van 10.000 is inderdaad hoog. Uit de selected link van het verkeersmodel voor het verkeer dat via de Aalsmeerderbrug Aalsmeer in en uit komt rijden, blijken ongeveer 500 voertuigen per etmaal een bestemming of herkomst te hebben in Amstelhoek. Het overgrote gedeelte van de 10.000 voertuigen per etmaal die gebruik maken van de voormalige N201 in Amstelhoek hebben een bestemming of herkomst voor de Aalsmeerderbrug. Voor dit verkeer blijft de oude route een snellere route dan de nieuwe N201, ongeacht de knip in de Burgemeester Kasteleinweg.	Aan-passing

		vooral de leefbaarheid in Amstelhoek. We zijn inmiddels 10 jaar verder en we zien dat de route van de voormalige N201 desondanks nog steeds intensief wordt gebruikt. Voor onze gemeente geldt dit vooral voor het gedeelte in Amstelhoek. De intensiteit ligt op zo'n 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit past niet bij de inrichting van deze weg als erftoegangsweg 30 en zorgt daarmee voor druk op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Eén van uw voorstellen in het kader van dit Verkeerscirculatieplan is het opheffen van de knip in de route van de voormalige N201. Wij begrijpen dit voorstel: het autoverkeer heeft zich verspreid over de wegen en straten in de woonwijken van Aalsmeer en zorgt daarmee voor leefbaarheids- en verkeersveiligheidsrisico's; het opheffen van de knip kan een verbetering hierin betekenen. Wij hebben echter zorgen over dit voorstel. De intensiteit op het voormalige tracé van de N201 in Amstelhoek is zoals eerder vermeld al hoog. Wij vrezen dat als gevolg van het opheffen van de knip in Aalsmeer nog meer autoverkeer gebruik gaat maken van deze route. Het blijkt ook uit de doorberekeningen die u hebt laten doen voor het gedeelte tussen Uithoorn en Aalsmeer. Het risico voor Aalsmeer zelf is dat meer doorgaand verkeer gebruik gaat maken van het voormalige tracé van de N201, waarmee de druk op de leefbaarheid en verkeersveiligheid weer toeneemt. Wij realiseren ons dat er sprake is van een complex vraagstuk en willen graag bijdragen aan een integrale benadering van het voormalige tracé van de provinciale weg N201. Zo'n integrale benadering bestaat uit het betrekken van de betrokken gemeenten (Haarlemmermeer, Aalsmeer, Uithoorn en De Ronde Venen) en het zoeken naar alternatieven voor het autogebruik (stimuleren fiets en ov) en aanvullende maatregelen. Verder blijven wij uw aandacht vragen voor het vrachtverkeer vanaf Royal FloraHolland. Wij moeten als gezamenlijke overheden blijven inzetten op het stimuleren van de route via de Fokkerweg (N232), A4, A9 en A2. Meer vrachtverkeer in oostelijke richting via de N201 zorgt namelijk voor meer	Denk aan verkeer dat in Uithoorn moet zijn of bij de veiling. Volgens het model zal bij een autonome ontwikkeling het verkeer op de betreffende route toenemen tot 11.850 voertuigbewegingen in 2030. Het model berekent dat indien de voorstellen van Aalsmeer ingevoerd worden het aantal voertuigbewegingen op hetzelfde deel zullen toenemen tot 12.230 per etmaal. Een verschil van ongeveer 400 voertuigbewegingen per etmaal. Wij concluderen hieruit dat het opheffen van de knip vrijwel geen extra doorgaand verkeer van de N201 aftrekt richting de oude route. Het grootste deel van het verkeer dat nu in Amstelhoek gebruik maakt van de oude N201 heeft en houdt een bestemming voor de knip. Een oplossing voor de ervaren verkeersdrukte in Amstelhoek vraagt daarom om een meer integrale aanpak, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van de doorstroming op de N201 zelf. Een integrale oplossing voor het gehele tracé van de voormalige N201 is daarom wat ons betreft een goed voorstel. Aalsmeer is al in gesprek met de Provincie en Vervoerregio om een bredere probleemanalyse te maken, alvorens een definitieve richting te kunnen kiezen voor de oplossing van het sluipverkeer in Aalsmeer. In deze probleemanalyse is het betrekken van de door u genoemde gemeenten een belangrijk onderdeel. We zullen dit ook nadrukkelijker in het VCP opnemen. Het vrachtverkeer vanaf Royal FloraHolland blijft ook voor de gemeente Aalsmeer een aandachtspunt. Het functioneren van de N201 als goede ontsluiting richting de A4 en A9 (via de N232) is ook voor Aalsmeer van belang, om het verkeer zo veel mogelijk om Aalsmeer heen te laten rijden. Dit belang brengen wij ook in bij het provinciale Zuidlobonderzoek.	

		bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in onze gemeente, ook als de maatregelen in het kader van het Project Toekomst N201 zijn gerealiseerd.		
8	Business-park Aalsmeer	Bereikbaarheid en veiligheid Hollandweg De bereikbaarheid van de Hollandweg is ernstig gehinderd door de aangebrachte middenberm in de vernieuwde Middenweg. Verkeer vanaf de N201 kan niet direct linksaf de Hollandweg op. Verkeer moet rechtdoor rijden naar de rotonde Middenweg - Middendwarsweg, deze rotonde 4 kwart / geheel nemen om vervolgens rechtsaf de Hollandweg op te gaan. Hierbij moet de recent geopende nieuwe en geregeld zeer drukke OLV (Ongestoord Logistieke Verbinding) route van de uitgang van de bloemenveiling zijwaarts overgestoken worden. Als er een aantal vrachtwagens achter elkaar op de OLV de Middenweg op rijden, is dit het zijwaarts oversteken niet goed mogelijk en komt dit geregeld tot gevaarlijke situaties. Voor het zijwaarts oversteken heeft het verkeer niet veel tijd, het weggedeelte waar dit moet gebeuren is erg kort en het verkeer moet hier dus 2 banen opschuiven, over de OLV baan. Op het eerste deel van dit stuk weg zijn ook onverlichte betonnen afscheidingen op het asfalt aangebracht tussen de banen van het reguliere verkeer op de Middenweg en de OLV baan, waardoor het stuk weg waar het verkeer 2 banen moet opschuiven nog meer verkort wordt. In de praktijk gaat er een deel van het verkeer niet via deze permanente omleiding maar via de rotonde richting de N201, via het eerste deel van de oprit N201 richting Uithoorn, rechtsaf via het terrein van Paardekooper naar de Hollandweg. Begrijpelijk is dit vanwege meerdere redenen - zoals veiligheid- niet wenselijk. Deze omleiding van verkeer is momenteel nog steeds aangegeven door bebording van matige kwaliteit en duidelijkheid. Deze bebording is aangebracht door Greenpark Aalsmeer. Nieuwe borden zijn al enige tijd geleden toegezegd. Door GPA zijn nieuwe borden besteld. Het nieuwe ontwerp van deze borden is niet inzichtelijk geweest voorafgaand aan de productie hiervan het is dan ook afwachten of deze duidelijker zijn en of dit een positieve uitwerking heeft op de bereikbaarheid en veiligheid.	Bereikbaarheid Hollandweg Het klopt dat verkeer dat vanaf de N201 op de Middenweg rijdt niet linksaf kan slaan richting de Hollandweg. De omleiding via de rotonde Middenweg-Middendwarsweg is volgens ons een minimale omleiding en bovendien een veiligere optie dan linksaf de Hollandweg insteken vanaf de Middenweg en het tegenliggende verkeer te moeten kruisen. Bovendien kan dit het andere verkeer vanaf de N201 ophouden. We onderzoeken of de bebording beter kan om het verkeer duidelijker te sturen. In de zienswijze wordt aangegeven dat fietsers niet veilig op de Hollandweg kunnen komen. Wij begrijpen deze zorg en zullen in het VCP opnemen dat dit een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk is. Tevens nemen we op dat hier een oplossing voor moet worden gezocht. Dat dit punt wordt opgenomen in het VCP betekent dat we in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte op zoek gaan naar ruimte om dit te realiseren. De oplossingsrichting laten we voor nu bewust nog open, om voldoende ontwerpvrijheid te hebben in de uitvoering. OV Het openbaar vervoer staat in heel Nederland onder druk. Zoals in het verkeerscirculatieplan aangegeven blijven wij ons inzetten voor het verbeteren van het OV in Aalsmeer. We zijn hierover regelmatig in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam. Zo zal de route van buslijn 171 medio 2025 verlegd worden via de Machineweg zodat ook de westzijde van Oranjewijk beter bereikbaar wordt. Daarnaast komt er een nieuwe bushalte op de hoek van de toekomstige rotonde Middenweg-Catharina Amalialaan – Machineweg.	aan-passing

		Daarnaast zijn vaak mensen op de Hollandweg op zoek naar bedrijven die zich juist op de Middenweg bevinden zoals Schiphol parkeren. Hieruit blijkt dat ook bedrijven op de Middenweg niet goed bereikbaar/zichtbaar zijn door deze matige aanduidingen. Tevens is de huidige situatie niet goed geregeld voor voetgangers en fietsers die zich van- of naar de Hollandweg bewegen. Er is géén fietspad en géén voetpad aanwezig tussen het fiets- en voetpad van de Middenweg en de Hollandweg. De praktijk is dat voetgangers en fietsers óf de wegbanen en de middenberm van de Middenweg oversteken ter hoogte van de Hollandweg, daar waar geen oversteekplaats is. Óf zich langs of zelfs óp de Middenweg zelf verplaatsen tussen de Hollandweg en de rotonde nabij de N201. Beide situaties zijn levensgevaarlijk te noemen, zeker deze dagen wanneer het laat licht en vroeg donker is. Meerder malen hebben bedrijven bij ons aangegeven dat deze situatie waarbij de bereikbaarheid ernstig gehinderd is en de situatie voor fietsers en voetgangers zeer onveilig is, een groot minpunt is geworden voor de Hollandweg. Deze omleiding van bestemmingsverkeer is zeer hinderlijk voor de bereikbaarheid van de bedrijven gelegen aan de Hollandweg. Vooral bezoekers die voor het eerst de bedrijven aan de Hollandweg bezoeken zijn veel tijd kwijt met het bereiken van de bestemming. Vóór de reconstructie van dit deel van de Middenweg en voor het aanleggen van de OLV was de T-splitsing van de Hollandweg aan de Middenweg een volwaardige T-splitsing, waarbij verkeer op de Middenweg vanaf de N201 wel gewoon linksaf de Hollandweg op kon rijden. Wij zien dus ook als enige oplossing dat de T-splitsing Middenweg - Hollandweg opnieuw moet worden beoordeeld door verkeersexperts die met de bereikbaarheid en veiligheid als pijlers deze situatie moeten gaan verbeteren. Vanuit Greenpark Aalsmeer hebben wij geen toezegging voor het verbeteren van deze situatie. OV Met de auto is het vanaf onze locatie aan de Hollandweg 10 minuten rijden naar Schiphol, met het openbaar vervoer is hier momenteel een uur reistijd		

		voor nodig. De voorzieningen van het openbaar vervoer zijn al langere tijd in onze wijk onder de maat. Met het verdwijnen van diverse bushaltes en buslijnen zijn deze voorzieningen er in de afgelopen jaren flink op achteruit gegaan. Via Greenpark Aalsmeer vernemen wij dat verbetering aanstaande zou moeten zijn, maar de daadwerkelijk realisering hiervan blijft achterwege. Kijkend naar de nieuwe N201 liggen hier o.i. veel kansen voor verbetering. Komend uit de richting van Schiphol is de Middenweg de eerste afslag in Aalsmeer, met daar direct vele bedrijven en woonwijken en met dus veel vraag naar openbaar vervoer. Wij verzoeken u vriendelijk onze zienswijze mee te nemen in de verdere behandeling van het ontwerp Verkeerscirculatieplan Aalsmeer.		
9	Vervoerregio Amsterdam	De gemeente Aalsmeer heeft het voorliggende ontwerp verkeerscirculatieplan ter inzage gelegd, om belanghebbenden de gelegenheid te geven te reageren. Het is goed dat gemeente Aalsmeer in het voorliggende ontwerp verkeerscirculatieplan op een brede integrale manier nadenkt over mobiliteit en hoe de verschillende ambities zich vertalen in de netwerken en inrichting op straat. Wij zijn dan ook overwegend positief over het plan. In deze brief willen wij graag een aantal opmerkingen meegeven: GOW 30 Onze opmerkigen zijn voornamelijk gericht op twee routes die nu als GOW30 worden gekenmerkt, maar daarvoor niet aan de eisen van GOW30 wegen voldoen (dus een mix hebben van de stroomfunctie en de verblijffunctie). Dit zijn als volgt: - Stommeerweg (Kudelstaartseweg) vanaf de kruising Mensinglaan tot de Bachlaan GOW 50 houden. Deze weg is nu gekenmerkt als nieuwe GOW30, terwijl hier sprake is van vrijliggende fietsinfrastructuur, samen met geen	GOW 30 De Vervoerregio merkt op dat twee wegen niet aan de eisen van een GOW30 voldoen. De eerste weg is de Stommeerweg tussen de Mensinglaan en de Bachlaan. Omdat hier sprake is van een vrijliggend fietspad nemen we deze zienswijze van u over. Ten tweede wordt de Zwarteweg tussen de Kudelstaartseweg en de kruising IJsvogelstraat (waarschijnlijk wordt tot de kruising Dreef bedoeld) genoemd, vanwege het ontbreken van voorzieningen en de mogelijk om in de toekomst een vrijliggend fietspad te creëren. De weg is echter een belangrijke route voor schoolgaande kinderen en bezoekers van het zwembad en sportverenigingen. Op het moment dat blijkt dat een vrijliggend fietspad past in het profiel van de weg, kunnen wij GOW50 handhaven. Op dit moment vinden wij GOW30 echter passender. Fietsnetwerk We zullen de MRA doorfietsroutes met een aparte kleur markeren. Verkeerscirculatie en knip Burgemeester Kasteleinweg Naar aanleiding van deze zienswijze heeft een Bestuurlijk Overleg plaatsgevonden, daarin is het volgende afgesproken:	Aan-passing

		nabijgelegen voorzieningen of veel oversteekbewegingen. Daarom ons advies om deze weg bij voorkeur GOW50 te houden. - Zwarteweg tot kruising IJsvogelstraat gaat nu van GOW50 naar GOW30. Dit stukje Zwarteweg kun je het best GOW50 houden, gezien dit stukje tussen de kruising IJsvogelstraat en Kudelstaartweg geen nabijgelegen voorzieningen heeft, alleen bomen. Wij vinden dat het GOW30 inrichten van deze weg niet realistisch en verwachten dat het autoverkeer dan hard zal blijven rijden. In de toekomst zou hier het inpassen van een vrijliggend fietspad ook prima inpasbaar moeten zijn en dus ook een veilige GOW50. We zijn bereid om onze kennis rondom GOW30 te delen en mee te denken met ontwerpvraagstukken. Er is sinds kort bij de Vervoerregio een projectleider aangesteld (Charlotte van Barneveld) die specifiek op dit onderwerp gemeentes kan ondersteunen. Fietsnetwerk Het fietsnetwerk ziet er volledig uit. Het zou goed zijn als de MRA doorfietsroutes specifiek gemarkeerd worden. Die hebben namelijk een hoger kwaliteitsniveau. Verkeerscirculatie en knip Burgemeester Kasteleinweg Een kritiekpunt is hoe de discussie rondom de verkeerscirculatie en de knip wordt neergezet in het plan. De tekst wekt de indruk dat er hoe dan ook een aanpassing komt aan de provinciale busbaan om de knip op te kunnen heffen, ondanks dat de gemeente daarover recent in gesprek is gegaan met de partners. Dit vinden we niet een verantwoorde beeldvorming en schept verkeerde verwachtingen, aangezien nu eerst de problematiek in breed perspectief geduid wordt.	- Aalsmeer zwakt de stelligheid waarmee in het ontwerp verkeercirculatieplan staat dat de knip wordt opgeheven af en zullen aangeven dat we samenwerken met de Provincie, VRA om dit vraagstuk op te lossen, waarbij we de probleemanalyse onderzoeken en samen oplossingsrichtingen in beeld brengen en afwegen. - Het vraagstuk van de Kasteleinweg neemt de VRA op in de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) voor AML. Wensbeelden Het klopt dat er nog geen formeel standpunt was geleverd. Dit hadden wij niet op deze manier moeten opnemen. We verwijderen deze passage.	

		Als voorbeeld komt dit wat ons betreft het meest tot uiting in hoe de maatregel op p41 wordt genoemd: 'Aanpassen Burgemeester Kasteleinweg in overleg met provincie en vervoerregio'. Wat ons betreft is dat al een stap te ver, en zijn we met elkaar nu in gesprek over 'Onderzoeken problemen in de verkeerscirculatie met provincie en vervoerregio'. We kijken verder naar de passages op p29 'Opheffen knip', p30 'Doorrekening maatregelen met het regionale verkeersmodel' en tot slot p44 'Wensbeelden Vervoerregio Amsterdam', waar die verkeerde verwachting wordt gewekt de de tekst wat ons betreft beter in lijn kan worden gebracht met de recente gesprekken tussen de partners. De busbaan op de Burgemeester Kasteleinweg is natuurlijk recent opgeleverd en die geeft een grote impuls aan de verbetering van het openbaar vervoer, zowel in betrouwbaarheid als in doorstroming. Het is niet vanzelfsprekend die zomaar aan te passen. Tegelijkertijd zijn we ons ervan bewust dat in Aalsmeer een toegenomen overlast wordt ervaren op de wegen rondom de Burgemeester Kasteleinweg en we willen daarom juist graag de verkeerscirculatie rondom de Kasteleinweg bekijken in een breder verband en zien we graag nadrukkelijk in relatie met de recent gestarte 'wegennetstudie zuidlob' door de provincie Noord-Holland. Dit mede als uitvloeisel van de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) van de provincie. Daarin wordt het functioneren van de regionale wegen in het gebied tussen Amstelveen, Ouderkerk, Aalsmeer en Uithoorn onderzocht (inclusief de wisselwerking met het gemeentelijke wegennet) en zullen er samenhangende verbetervoorstellen worden gedaan. Wensbeelden		

		Op p44 wordt bij wensbeelden Vervoerregio enkel de discussie over de knip genoemd, terwijl hier wederom nog geen formele standpunten zijn gedeeld vanuit de vervoerregio (in een document wat wel officieel wordt gemaakt). Dit is voor ons niet akkoord. Het is bovendien niet in balans met de rest van het plan waar de lezer dan zou mogen verwachten dat de Vervoerregio ook daar wensbeelden bij zou hebben, terwijl die input niet is opgehaald. We verzoeken dan ook deze paragraaf achterwege te halen.		
10	Gemeente Uithoorn	Wij begrijpen dat het verkeer anno 2024 veel aandacht vraagt. Er is veel verkeer en weinig ruimte. Keuzes moeten gemaakt worden. Verkeer is echter als water, het zoekt een makkelijke weg. Juist daarom is het belangrijk om de verkeersproblematiek gezamenlijk op te pakken. Wij hebben die gezamenlijkheid gemist. Uit het VCP halen wij een viertal punten naar voren waar we op willen reageren. Fietsnetwerk Wij ondersteunen uw wens tot het verbeteren van het regionale fietsnetwerk. Bijzonder in relatie met de Veiling en Schiphol. OV Er is de wens ook de tram naar Aalsmeer te laten rijden. Dat heeft een positieve invloed op de reizigers als het om het gebruik van het openbaar vervoer gaat en op de Uithoornlijn. De wens om de buslijn 342 terug te laten komen past daar ook goed bij. Het is ook een wens van de gemeente Uithoorn omdat er dan een rechtstreekse verbinding met Schiphol ontstaat. Maar het mag niet ten koste gaan van de hoge kwaliteit van lijn 340. Kasteleinweg Het beter laten doorstromen van het verkeer door Aalsmeer is wellicht vanuit de gemeente te begrijpen. Uit het kaartje op pagina 33 blijkt dat er een effect is op de gemeente Uithoorn. Er zal meer verkeer onze gemeente binnenkomen. Wij zijn juist doende over het verkeer en het doorgaande verkeer in het bijzonder na te denken. Conform onze mobiliteitsvisie, zoals	Fietsnetwerk Wij waarderen de steun voor het verbeteren van het regionale fietsnetwerk. We trekken graag gezamenlijk op om deze opgave te realiseren. OV Wij zijn ook blij met de steun voor de Aalsmeerse wensen voor het verbeteren van het OV netwerk, in het bijzonder de wens voor de terugkeer van lijn 342. Aalsmeer is ook gebaat bij een hoge kwaliteit van lijn 340. Het OV in Aalsmeer is nog steeds voor verbetering vatbaar om zo bewoners uit de auto te helpen, een impuls is daarom nodig, aanvullend op lijn 340, 357en 171. Kasteleinweg De kaart op pagina 33 geeft inderdaad aan dat het verkeersmodel verwacht dat er meer verkeer van en naar Uithoorn zal rijden ten opzichte van de situatie als de knip gehandhaafd blijft. Veel van dit verkeer verspreidt zich vervolgens wel snel al over De Kwakel, Uithoorn en omliggende bedrijventerreinen. Verkeer van/naar Uithoorn e.o. kiest daardoor een iets andere route maar het opheffen van de knip trekt slechts in beperkte mate nieuw doorgaand verkeer aan dat van de N201 komt. Wel gaan wij graag in gesprek om dit verkeer te minimaliseren. Graag nodigen wij u uit om zich te voegen bij de gesprekken die wij voeren met de Provincie en de Vervoerregio.	geen aanpassing

		vastgesteld in maart 2022. Wij vragen u in het definitieve VCP meer maatregelen op te nemen om doorgaand verkeer tegen te gaan. N231 Het verbeteren van de doorstroming op de N231 is vanuit de bereikbaarheid van Kudelstaart te begrijpen. Het is ook goed nieuws voor Uithoorn, omdat er dan minder over onze binnenwegen wordt “geslopen”. Wij bieden u aan in het vervolg van het proces deze onderwerpen gezamenlijk te bespreken en te bestuderen.	N231 Fijn om te lezen dat onze beide gemeente baat hebben bij het verbeteren van de doorstroming van de N231. Wij houden u op de hoogte over de ontwikkelingen.	
11	Provincie Noord-Holland	Wij stellen het op prijs dat u ons de gelegenheid biedt te reageren op het ontwerp Verkeercirculatieplan Aalsmeer (VCP). Aan de beleidskaders kunt u toevoegen het perspectief mobiliteit van de provincie Noord-Holland en het multimodaal Toekomstbeeld Metropoolregio Amsterdam 2040. De inzet is een mobiliteitstransitie te bereiken met als pijlers verminderen-veranderen-verbeteren. Wij hebben graag samen met uw gemeente gewerkt aan de aanpak van het leefbaarheidsvraagstuk in Aalsmeer en Uithoorn door de N201 buiten de gemeente om te leggen en op de plaats van de oude N201 een vrijliggende busbaan en een goede fietsroute te maken in combinatie met het afwaarderen van de weg door Aalsmeer en het maken van een “knip” voor het autoverkeer. U constateert als vraagstuk dat er op enkele wegen te veel verkeer zit. Tegelijkertijd constateert u dat een aantal maatregelen die waren voorzien in combinatie met deze maatregelen nog niet uitgevoerd. Wij zijn graag bereid samen met u en met de Vervoerregio Amsterdam nadere mogelijkheden te verkennen om de knelpunten die u signaleert op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken. Die verkenning heeft dan als randvoorwaarde de onlangs gerealiseerde hoogwaardig openbaar vervoer infrastructuur (HOV) en het handhaven van de knip voor het wegverkeer. De HOV geeft immers een grote impuls aan het verbeteren van	Beleidskaders Wij zullen het perspectief van de provincie Noord-Holland en het multimodaal toekomstbeeld van de metropoolregio 2040 benoemen in het hoofdstuk beleidskaders. Aalsmeer ziet het belang in van een mobiliteitstransitie, maar merken dat er op dit moment onvoldoende alternatieven beschikbaar zijn om van bewoners te verwachten dat het autoverbruik wordt verminderd. Aalsmeer zet daarom in op bereikbaarheid via alle modaliteiten. Wij staan als gemeente daarom ook voor de taak om dit in goede banen te leiden binnen de beperkte ruimte die we hebben. Handhaven HOV en de knip We zijn blij dat de provincie nadere mogelijkheden wil verkennen om de knelpunten rondom leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken. Dit traject gaan wij positief in met u en de Vervoerregio. Diverse andere samenwerkingsprojecten Wij kijken uit naar de verdere samenwerking in de diverse projecten die u aanhaalt in uw zienswijze. Wij zullen, daar waar dit niet voldoende is terug te lezen in het VCP, aangeven welke projecten er gezamenlijk worden opgepakt.	Aan-passing

		het openbaar vervoer in de regio, zowel in betrouwbaarheid als in doorstroming. Die verkenning richt zich dan op de pijlers van de eerder genoemde mobiliteitstransitie en de maatregelen die eerder waren voorzien maar nog niet zijn uitgevoerd, zoals de aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg. In de tussentijd werken wij met u aan maatregelen aan de N231/Bachlaan in combinatie met het groot onderhoud. Verder zijn we met u in gesprek over de mogelijkheid maatregelen mee te koppelen met het groot onderhoud op een ander deel van de N231, zoals een rotonde ter hoogte van de Marshallsingel te behoeve van de woningbouwlocatie Buitenveen. Daarnaast starten wij samen met u, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Amstelveen, Uithoorn, en Ouder-Amstel een studie naar het functioneren van het provinciaal wegennet in de zogenoemde Zuidlob-regio. Gezamenlijke kunnen we in deze studie zoeken naar mogelijke oplossingen van het mobiliteitsvraagstuk in breder perspectief. Met de kanttekening dat financiële middelen beperkt beschikbaar zijn en keuzes nodig zullen zijn.		
12	Bewoner	Goedendag, Hierbij een reactie op delen van het verkeerscirculatieplan Aalsmeer. - Wat mij in 1e instantie opvalt is dat de gemeente een aantal projecten heeft opgestart rondom de afschaling van de oude n196 en nu voordat het gedeelte noordvork klaar is alweer maatregelen neemt om op deze projecten in te grijpen en niet de effecten van het geheel aan maatregelen afwacht. Waarom niet wachten op effect van noordvork. - Het gedeelte in het VCP wat gaat over het openbaar vervoer is erg mager. Er spreekt weinig energie uit terwijl het steeds belangrijker wordt en moet zijn bij toename van potentiële reizigers en vanuit oogpunt van een duurzame maatschappij. Het lijkt alsof de gemeente met handen en voeten gebonden is aan VRA en geen eigen visie heeft. - Er wordt gesteld dat de lokale vervoersbehoefte naadloos moet aansluiten bij de behoefte van naburige gemeenten. Waarom? Moeten	- Het klopt dat de gemeente nu al nadenkt over maatregelen rondom de Burg Kasteleinweg, omdat rondom de knip in de omliggende wijken de leefbaarheid onder druk is komen te staan door verkeer dat de knip ontwijkt. De gemeente Aalsmeer zet allereerst in op de realisatie van de langverwachte Noordvork en de verbetering van de doorstroming van de N231. Omdat we verwachten dat de ervaren overlast in de wijken rondom de knip hiermee nog niet volledig zal zijn opgelost, denken we nu alvast na over de circulatie rondom de knip. De gemeente verwacht dat een aanpassing van de knip nodig is om de ervaren overlast in de omliggende wijken aan te pakken. We maken eerst een gezamenlijke probleemanalyse met de Vervoerregio en de Provincie, die ook meer regionale effecten meewegen. Dit zal in de definitieve versie van het VCP duidelijker worden beschreven.	Geen aanpassing

		buurgemeenten beslissen welk niveau het OV in Aalsmeer heeft? Dat lijkt wel heel erg gedicteerd vanuit de VRA, waarin de gemeente Amsterdam een overwicht heeft. Een doortrekking van de Uithoorntram naar Aalsmeer is al eens onderzocht via verlenging van het huidige traject en vond geen grond om te realiseren en met de huidige gunning voor het Amsterdamse GVB zou het concessiegebied voor het streekvervoer nog meer verbrokkelt raken. Die effecten zijn oa. gebleken bij de doortrekking naar Uithoorn: parallelle buslijnen hieraan worden nauwelijks gedoogd en de concessie wordt aan het GVB verleend (ondanks dat de termijn voor de huidige concessie niet verstreken is). Gevolg is meer overstappen voor aalsmeerse reizigers. De dienstverlening door tram is momenteel ook twijfelachtig gezien de kritiek die de gemeenten Amstelveen en Uithoorn hierop hebben. De huidige buslijnen naar Amsterdam zijn allemaal aan de buitenkant (zuidkant) van de gemeente terecht gekomen en komen op niet meer in de buurt van woonwijken. Bij nieuwbouw projecten wordt nauwelijks voor ov gezorgd. Voor degene die afhankelijk zijn van het OV niet gunstig en in het algemeen voor stimulering niet gunstig lijkt me. aanvullende buurtbussen als mogelijk alternatief?	- Gemeentes zijn geen concessiehouders voor openbaar vervoer. Openbaar vervoer wordt regionaal georganiseerd, wat betekent dat een gemeente indirect invloed heeft op de werking van het openbaar vervoer in haar eigen gemeente. Wij zijn daarom continu met onze partners in gesprek om het belang van onze inwoners te behartigen. - U refereert aan een ambitie uit het raadsprogramma. Dit zijn ambities die de raad aan het begin van de raadsperiode meegeeft aan het college. Er wordt gesteld dat het openbaar vervoer binnen de gemeente zo vorm gegeven moet worden dat deze naadloos aansluit op de behoefte van de inwoners en op de bestaande openbaarvervoerlijnen in de naburige gemeenten. Het aansluiten op bestaande openbaarvervoerlijnen in buurtgemeenten is belangrijk om aan te sluiten op een regionaal netwerk. Reizigers hebben namelijk vaak de behoefte om regionaal te reizen en niet alleen binnen de gemeentegrenzen. - Het doortrekken van de Uithoorntram is belangrijk voor de OV bereikbaarheid van Aalsmeer. Makkelijk zal dit niet worden, zoals ook uit uw zienswijze blijkt, maar wij vinden het belangrijk om de wens te verwoorden in het VCP. - Aanvullende buurtbussen kan een optie zijn, maar zijn niet rendabel en de vraag is naar verwachting klein. Voor bewoners die om gezondheidsredenen niet meer mobiel zijn en afhankelijk zijn van het OV is al aanvullend OV beschikbaar via ANWB automaatje.	
13	Bewoner	1. Prima document waar eindelijk ambitie op gebied van verkeersveiligheid en toename van leefbaarheid vanaf straalt. Houd dit vol! Echter, het AVVP bevatte ook mooie statements waar uiteindelijk weinig van terecht is gekomen. Het proces rondom vertaling in projecten, en nog belangrijker sturing op gewenst resultaat, is minstens zo belangrijk. Hiernaast is het zoals al eerder gemeld tijdens de laatste bijeenkomst wenselijk, dat wij als bewoners betrokken blijven en de gemeente van input en motivatie kunnen blijven voorzien. Zodat er geleverd gaat worden en het	1. De betrokkenheid van bewoners bij de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid wordt enorm gewaardeerd. De betrokkenheid bij het vervolg van de uitwerking van het VCP gaat via de reguliere mogelijkheden die bewoners hebben om mee te denken en hun mening te geven. Zoals u al schetst is het aan de gemeenteraad om deze visie op de diverse verkeersnetwerken vast te stellen en daar budgetten voor vrij te maken. De raad controleert vervolgens het college of deze budgetten correct en tijdig worden benut. De	Aan-passing

		resultaat ook naar verwachting gaat zijn. Ook indien opvolgende colleges mogelijk weer andere prioriteiten gaan stellen. Ik mis nog een stuk borging en continue feedback mogelijkheid vanuit bewoners; als één van de belangrijkste stakeholders. Wij betalen immers deze plannen en hiernaast zijn wij ook afnemer van het 'eindproduct'. De Aalsmeerse gemeenteraad die dit namens ons zou moeten doen blijkt een slecht trackrecord op dit gebied te hebben. Ik lees graag terug hoe u als college bewoners betrokken houdt. Ik zie dit als onderdeel van een integrale benadering van een VCP, dit is immers een dynamisch aangelegenheid waar aanpassingen noodzakelijk zullen blijven om met veranderende omstandigheden en behaalde resultaten om te gaan. 2. In het gehele document komt het begrip duurzaamheid of ESG beperkt voor. Gezien de voetafdruk die Aalsmeer heeft met het vele vrachtverkeer, de weinig uitstoot vriendelijke bloemenkweek en aanverwante logistiek, vind ik het ambitieniveau hieromheen te laag. Er is best meer haalbaar t.a.v. ESG doelstellingen, in het VCP is dit te vrijblijvend en vaag geformuleerd: - 'Last mile dilvery' concepten voor pakketbezorging: kijk naar Coolblue met de eBike of Picknick Supermarkt met hun E-Worker. Dergelijke afspraken zijn met bijv DHL / DPD / UPS ook te maken. DHL heeft in Duitsland al ervaring met B-ON opgedaan. Wees innovatief en vooruitstrevend, zet Aalsmeer nog positiever op de kaart. Ook op gebied van innovatieve logistieke concepten! Concretiseer dit beter in het VCP. Iedereen kan hiervan profiteren, ook ondernemers. Met de verdere verdichting van Aalsmeer willen bewoners schonere straten en niet een toename van 'afgetrapte dieselbusjes' waar de vele bezorgers nu mee rijden. Dit verandert niet vanzelf. - Ik mis milieuzones in Aalsmeerse woonwijken, zodat vrachtverkeer er niet of beperkt in kan of makkelijker gesanctioneerd kan worden bij het rijden van onwenselijke routes. Is hier over nagedacht? Simpel om in te stellen, omliggende gemeentes hebben deze ook. Zo zijn er vast nog vele andere zaken rondom duurzaamheid te verzinnen, organiseer een avond voor wat brainstormen! Nodig vooral ook Aalsmeerse jongeren uit die nog even hebben op deze planeet. Een ondernemende en rijke	maatregelen die volgen zullen deel apart gepland worden en deel opgenomen worden in de cyclus van onderhoud en vervanging. Bewoners hebben altijd de kans om mee te denken bij projecten die worden voorbereid in de openbare ruimte. 2. De ambities op het gebied van duurzaamheid staan inderdaad niet centraal in het verkeercirculatieplan. In het verkeercirculatieplan proberen wij ons zo veel mogelijk te beperken tot de hoe het verkeer zich door de gemeente verplaatst. Verder refereert u aan het inzetten van milieuzones om vrachtverkeer te wijken uit woonwijken en dat omliggende gemeente dit ook doen. Amsterdam en Haarlem zijn de enige gemeente in de regio die een milieuzone hebben en gebruiken deze maatregel niet (alleen) om te sturen op het weren van vrachtverkeer, maar op luchtkwaliteit. De gemeente stelt een aantal maatregelrichting voor om het vrachtverkeer in woonwijken verder te beperken, die moeten worden onderzocht en uitgewerkt in een uitvoeringsplan vrachtverkeer. 3. Wat betreft de plannen om vrachtverkeer meer te weren uit woonwijken geeft u aan dat de plannen te weinig concreet zijn. In het VCP geven wij onze visie op waar wij het vrachtwagentransport graag zien rijden en geven een aantal opties, waarmee we denken het vrachtverkeer meer te kunnen sturen en daarbij geen schijnmaatregel zijn. De verdere uitwerking van deze plannen valt buiten de scope van het VCP. Dit zal verder geconcretiseerd worden in een uitvoeringsplan vrachtverkeer. Opmerking bij p.13 Deelautoaanbieder MyWheels is inderdaad recent vertrokken uit Aalsmeer, omdat er sprake was van een negatieve balans tussen vraag en aanbod. De gemeente Aalsmeer betreurt dit. Graag zetten wij ons in voor meer deelmobiliteit, omdat dit bijdraagt aan een duurzamere wijze van mobiliteit. Wij blijven daarom in gesprek met aanbieders van deelvervoer, om op deze wijze te onderzoeken wat er voor Aalsmeer haalbaar is. Wij passen de tekst in het VCP hierop aan.	

		gemeente kan best een bijdrage leveren aan een groenere en gezondere wereld. 3. Zoals u zelf al aangeeft rijdt er om diverse redenen veel vrachtverkeer door Aalsmeer over onwenselijke routes en door woonwijken. Dit heeft een aanzienlijke impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid. U geeft aan dat het moeilijk is al het zware vrachtverkeer goed te begeleiden vanwege de spreiding van bedrijven over het Aalsmeerse grondgebied. Opheffing van de knip zal een positief effect hebben. Deels kan ik hier mee instemmen, echter in denk dat we nog veel meer te doen valt om vrachtverkeer gezamenlijk met alle ondernemers niet over de Aalsmeerderbrug Aalsmeer in te laten rijden, indien men aan de andere zijde van Aalsmeer moet zijn (Bedrijventerrein Hornmeer, FloraHolland, Witteweg, Molenvliet, Middenweg.) Ik vind de plannen hieromtrent nog te vrijblijvend en weinig concreet. Er zijn veel bedrijven, die moeten ook hun aandeel hebben in de leefbaarheid en veiligheid van Aalsmeer en haar bewoners. Voor mij geeft het VCP nog steeds het gevoel: "we gaan wat proberen, maar het kan ook niet lukken". Er moet in samenwerking met de provincie, ondernemers en verschillende bedrijventerreinen veel meer sturing komen op vrachtverkeer zodat deze Aalsmeer vanuit juiste N201-afslag inrijdt om overlast te beperken. Stel hiervoor concrete doelstellingen op; SMART geformuleerd. Iedereen moet zich verantwoordelijk gaan voelen. - P13: "In de gemeente Aalsmeer zijn al deelauto's beschikbaar" SE: helaas zijn beschikbare deelauto's van MyWheels op/rond de Ophelialaan enkele maanden geleden permanent weggehaald door de aanbieder. Dit is jammer, omdat wij als gezin voor 97% van de tijd prima met één auto uit kunnen. Ook uit het oogpunt van milieubelasting onze bijdrage. Op dit moment is geen enkele aanbieder meer actief in Aalsmeer Centrum / Stommeer. Op sommige momenten, was deze deelauto voor ons gezin toch handig om de gewenste mobiliteit te organiseren met meer dan één auto. Nu de deelauto er niet meer is overwegen wij een tweede auto aan te schaffen, terwijl dit niet echt noodzakelijk is. Misschien dat de gemeente toch met één of meerdere aanbieders van deelauto's kan overleggen of deze niet in Aalsmeer	Opmerking p.28 U vraagt of het deel van de Zwarteweg tussen de Burgemeester Kasteleinweg en de Dreef ook opgenomen kan worden als GOW30 weg. De reden dat dit deel als GOW50 is opgenomen, is niet om minimale tijdswinst te realiseren voor verkeersdeelnemers. Het profiel van dit stuk past bij GOW50. De oversteek naar de Dreef gaat via een rotonde, wat een veilige oversteek is. Het autoverkeer moet al voldoende afremmen voor de Rotonde. Het restant van de Zwarteweg leent zich beter voor GOW30, gezien er geen vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op dit deel en dit deel aansluit op een ander gedeelte GOW30. P34: lokale fietsroute Wij nemen deze route niet op in de kaart, omdat de route die u aangeeft voor een groot deel door ETW30 gebied loopt, waar geen specifiek fietspad of fietsroute aanwezig is. P41 Uitwerken maatregelen beperken vrachtverkeer; optimaliseren bewegwijzering vrachtverkeer Het VCP is een strategisch document waarin we de voorkeursroutes voor vrachtverkeer schetsen. We geven aan dat volledig weren van vrachtverkeer om verschillende redenen niet mogelijk is, maar dat we met diverse ingrepen willen proberen het vrachtverkeer meer te gaan sturen. De uitwerking van deze ingrepen en het te meten succes van deze maatregelen zullen op projectbasis worden gedaan, mits de gemeenteraad hier ook uitvoeringsmiddelen voor beschikbaar stelt. P53: REACTIE GEMEENTE OP 'SLUIPVERKEER TEGENGAAN' & 17. VRACHTVERKEER BEPERKEN Bedankt voor de geopperde mogelijkheden om de bewegwijzering te verbeteren. Zoals in het antwoord hierboven is terug te lezen, geven we in het VCP aan waar we vrachtverkeer het liefst zien rijden. We	

		teruggebracht kunnen worden. Hetzij gesubsidieerd, of op een andere manier met een levensvatbaar business model indien een commerciële exploitatie niet 100% uit kan. P28: In het autonetwerk kaart laat u bij de rotonde Hortensialaan/Dreef/Zwarteweg GOW50 en GOW30 bij elkaar komen. Ervanuit gaande dat er in de bestaande situatie een gescheiden fietspad is tot aan de rotonde Dreef, komend vanaf de Kasteleinweg. SE: In de huidige situatie wordt deze rotonde veel gebruikt door scholieren en fietsers gezien de aanwezigheid van meerdere Scholen en alle faciliteiten in en rondom het Hornmeerpark -> oversteek Dreef naar Hortensialaan en andersom. In de huidige situatie nadert en rijdt gemotoriseerd verkeer vaak te snel over de rotonde (komend vanuit de richting Kasteleinweg); de Zwarteweg is breed. Door de weg GOW50 te houden tot aan de rotonde voorzie ik niet een veiligere oversteek dan nu het geval is. Ik zou graag zien dat GOW30 ook aan de andere zijde van de rotonde aanwezig is (ondanks aanwezigheid van het gescheiden fietspad) en dat verkeer middels maatregelen meer wordt gedwongen de snelheid aan te passen ver vóór het naderen van de rotonde, om deze oversteek veiliger te krijgen. Ik kom hier wekelijks te fiets in onveilige verkeerssituaties terecht, omdat auto's en vrachtverkeer 'nog even snel voorlangs gaat' op de rotonde. Gevoelsmatig is het ook beter en duidelijker voor al het gemotoriseerde verkeer, direct komend vanaf de rotonde Kasteleinweg (Aalsmeer in rijdende), 30km te hanteren. De resterende route over zowel Dreef als Zwarteweg wordt immers ook 30km. Waarom 200 meter 50km/h toestaan voor enkele seconden tijdswinst? Kies voor veiligheid en duidelijkheid. P34: lokale fietsroutes SE: In de weergegeven kaart geeft u met paars de lokale fietsroutes aan. Die fietsroute vanaf de Ophelialaan over de Hortensialaan en Dreef wordt i.d.d. veel gebruikt. In de praktijk loop deze route vanaf Aalsmeer Centrum tot aan het Hormeerpark –> Fietsbrug Kwekerijpad, Ketelhuis, Seinpost, fietspad Baccarastraat, Hortensialaan, Dreef. Ik zou ook graag deze route vastgelegd zien worden zodat er een officiële, veilige en goed onderhoude fietsroute is vanaf Aalsmeer Centrum tot aan het Hornmeerpark; geschikt voor kinderen en	geven verder een aantal richtinggevende ingrepen, waaronder optimaliseren bewegwijzering. Deze ingrepen worden verder projectmatig uitgewerkt. In het VCP nemen we geen lijst met type bebording of bewegwijzering op. - P50: "REACTIE GEMEENTE 'HANDHAVING SNELHEID' en P50: Bloembakken om wegen te versmallen worden niet meer toegepast vanwege het gevaar dat er plots een kind of huisdier achter een bloembak vandaan kan schieten. Ook hebben automobilisten soms de neiging nog net voor een fietser of andere weggebruiker door een versmalling te willen rijden. Dit leidt over het algemeen tot méér gevaarlijke situaties in plaats van het voorkomen ervan. Helaas kunnen wij als wegbeheerder niet voorkomen dat honderd procent van de weggebruikers zich aan de maximumsnelheid houdt. Er is altijd structureel een groep weggebruikers die te hard rijdt, en die je als wegbeheerder ook niet tegen *kunt* houden. Het maximale wat wij als wegbeheerder kunnen bewerkstelligen is de weggebruiker bewegen om de juiste snelheid te hanteren door de vormgeving van de infrastructuur, passend bij de functie van het type weg (ontsluitingsweg, erftoegangsweg, enzovoort). Blijkt vervolgens dat 85 % van de weggebruikers de maximumsnelheid op zo'n weg niet of gering overschrijdt, betekent dit dat de weg verkeerskundig goed functioneert. Volgt minder dan 85 % de maximumsnelheid correct, dan kunnen aanpassingen aan de weg een maatregel zijn. Wij blijven er echter bij dat bloembakken en andere zicht belemmerende objecten geen goede maatregel zijn. Er zijn de laatste jaren wel ontwikkelingen op het gebied van handhaving van de snelheid op 30km/u wegen. Na een succesvolle pilot in Amsterdam wordt het voor gemeenten makkelijker om mobiele flitspalen in te zetten op 30 km/u wegen. De gemeente	

		ouderen te fiets. Zowel de Stommeerweg (ondanks de 30 km/h plannen) als het 'snelle fietspad' langs de Kasteleinweg zullen ongeschikt blijven voor (kleine) kinderen om als veilige fietsroute te dienen. Ook veel ouderen vinden de Stommeerweg geen fijne fietsroute. Ontbrekende stuk fietsroute dat defacto veel wordt gebruikt door fietsers om veilig van/naar Aalsmeer Centrum te komen. - P41: "Uitwerken maatregelen beperken vrachtverkeer; optimalizeren bewegwijzering vrachtverkeer". U benoemt optimaliseren bewegwijzering van het vrachtverkeer. Dat impliceert een reeds bestaande bewegwijzering voor deze verkeersgroep en sturing van de routes van het vele vrachtverkeer in Aalsmeer. Echter, momenteel is er nagenoeg niets aanwezig dat vrachtverkeer de juiste richting op stuurt. Ook wordt er geen rekening gehouden met de nationaliteit van chauffeurs. Het merendeel is van niet Nederlandse oorsprong en heeft aan alle kanten moeite met het lezen van de minimaal aanwezige bebording. Ik heb nogal wat chauffeurs de afgelopen jaren aangesproken op het rijgedrag bij ons in de straat. Geen makkelijk volk met weinig interesse in de overlast die ze veroorzaken. Het aantal dagelijkse overtredingen momenteel van het vrachtwagenverbod en rijsnelheid doet vermoeden dat deze 'beroepschauffeurs' niet uit zichzelf wenselijk gedrag gaan vertonen. Meer dwingende maatregelen zijn gewest. Van alle mogelijkheden die men zou kunnen bedenken om vrachtverkeer te sturen, zie ik in de Stommeer en omliggend gebied nagenoeg geen enkel voorbeeld. Met als gevolg overlast. Iedere verbetering is welkom, gezien het aanvangsniveau van dit punt zou het nauwkeuriger zijn te stellen: 'het aanbrengen van bewegwijzering gericht op vrachtverkeer om gewenste routes af te dwingen'. 'Optimaliseren' volgt mijn inziens dan in fase twee, na meeting van resultaat. Ook een verdere specificatie van 'succes' dan wel gestelde doelstelling is wenselijk. U blijft vaag in uw stelling hoe het doel van minder vrachtverkeer over de Aalsmeerderbrug richting alle bedrijventerreinen bereikt gaat worden. O.a. stellen dat Aalsmeer en MRA een planologisch rotzooi is (quote van de planologen niet van mij) met overal en nergens bedrijvigheid, dat klopt. U kunt dan nog steeds wel doelstellingen en een duidelijkere strategie opstellen voor een gewenst	Aalsmeer is in overleg met het OM en politie om te onderzoeken of en op welke wegen dergelijke handhaving kan worden ingezet.	

		resultaat; waar werkt u precies naartoe, met welke strategie en wat is gewenst resultaat? Maak het SMART. - P50: “REACTIE GEMEENTE ‘HANDHAVING SNELHEID’ SE: U stelt dat het handhaven van de verkeerssnelheid geen bevoegdheid is van de gemeente, maar van het OM. U kunt natuurlijk wel een regierol spelen en zorgdragen dat handhaving op gewenste momenten plaatsvindt, zodat dit het uiteindelijke doel van veiligere wegen in Aalsmeer ten goede komt. Daarvoor hoeft u zelf geen flitscamera te hanteren. U kunt doelstellingen opstellen, KPI’s en klachten bewaken, coördineren en communiceren naar bewoners en met de benodigde instanties en partners zorgdragen voor verbetering. Maw, zich verantwoordelijk voelen en inzetten voor het eindresultaat. Iets dat de afgelopen jaren sterk afwezig was. Ambtenaren die vanuit Amstelveen onze klachten consistent afdoen met overzichten van gemiddelde gereden snelheden in wijken en straten, doet geen recht aan de ervaren overlast en vele gevaarlijke situaties voor langzaam verkeer in Aalsmeer. Mijn eigen ervaring met zowel de gemeente als politie van de afgelopen 8 jaar, is dat u allen sterk langs elkaar heen werkt en weinig resultaat gericht te werk gaat. Eigenlijk alleen maar naar elkaar wijst, ook intern binnen de gemeente. Als gevolg gebeurde er de afgelopen jaren weinig tot niets met alle klachten van bewoners en namen de frustraties toe. U kunt als gemeente van alles doen om handhaving te organiseren. Stellen dat het niet uw taak is, is misschien feitelijk correct maar komt niet sterk over. Het lijkt mij ook niet wenselijk dat bewoners zelf deze taak gaan uitvoeren. Nogmaals, het gaan niet om wie de laser vasthoudt, maar om wie verantwoordelijk is voor het eindresultaat en zich ook zodanig opstelt. Met de gemeente als wegbeheerder en verantwoordelijk voor veiligheid lijkt mij het dan ook niet meer dan logisch dat u deze rol op u neemt en niet de verantwoordelijkheid afschuift. P50: Bloembakken om wegen te versmallen worden niet meer toegepast vanwege het gevaar dat er plots een kind of huisdier achter een bloembak vandaan kan schieten. Ook hebben automobilisten soms de neiging nog net voor een fietser of andere weggebruiker door een versmalling te willen rijden. Dit leidt over het algemeen tot méér gevaarlijke situaties in plaats van het voorkomen ervan.		

		U stelt al jaren dat het aanbrengen van wegversmallingen gevaarlijk is met beperkte en terugkerende argumentatie. Gevolg, al jaren wordt er niets gedaan aan het te snel rijdende verkeer in onze woonwijk. Ook is er nog steeds overlast. Er zijn vele manieren om overzichtelijk wegversmallingen aan te brengen om verkeer te dwingen langzamer te rijden. Ik vind de gemeente over het algemeen weinig creatief hiermee omgaan om met werkende oplossingen te komen. Roepen dat ideeën van bewoners 'niet kunnen' of 'gevaarlijk zijn' daar excelleert u de afgelopen jaren helaas in. Ik daag u uit om eens met een ander geluid te komen en met een oplossing die volgens u dan wel werkt: wat dan wel om binnen de bebouwde kom aso-rijgedrag en inhalen met hoge snelheid langs lintbebouwing (zonder gescheiden fietspad) te voorkomen? Auto's die met 100+ km/h door de Ophelialaan rijden zijn immers ook niet veilig. Dat vindt al decennia plaats, ondanks alle klachten. Uit mijn gesprekken met buurtbewoners in het verleden kwam meer dan eens naar voren dat ouders kinderen over de stoep laten fietsen i.p.v. van het fietspad op de weg, omdat de weg te gevaarlijk werd bevonden als gevolg van het te snel rijdend verkeer en de voormalige bussen. Laten wij na 30+ jaar wegpiraten gedogen in de woonwijken nu eens duidelijk kiezen voor veiligheid, leefbaarheid, langzaam verkeer en bewoners. P53: REACTIE GEMEENTE OP 'SLUIPVERKEER TEGENGAAN' & 17. VRACHTVERKEER BEPERKEN Soms kan een oplossing ook simpel zijn - Op de Legmeerdijk is een digitaal verkeersbord aangebracht wat de verwachte reistijd tot de A9 aangeeft. Prima bord met relatief lage kosten. Aalsmeer zou best een proefopstelling kunnen plaatsen om mogelijkheden te toetsen voor het onder controle brengen van vrachtverkeer. Iets dergelijks kan bijv. op diverse plaatsen worden aangebracht op en rond de N201 thv Schipholrijk/A4 om vrachtverkeer (en mogelijk ander bestemmingsverkeer) beter te verleiden en te dirigeren naar de verschillende en vooral verspreide bedrijventerreinen. Om de (vele buitenlandse) chauffeurs te beïnvloeden kun je nadenken over een systeem met bijv: 1. grote led bebording langs de N201/afslag A4 met iconen voor vrachtverkeer met bestemming de diverse Aalsmeerse gebieden en desnoods een aanvullend 'coderingssysteem' voor Aalsmeerse bedrijventerreinen.		

		2. Deze coderingen kunnen ondernemers laten vermelden op vrachtbrieven. Dit vraagt afstemming met Aalsmeerse ondernemers, zodat deze ook gaan nadenken over hun aandeel in de overlast en onderdeel worden van de oplossing. Uitdenken van een dergelijk systeem waarbij een combinatie van techniek en proces prima kan leiden tot minder overlast en betere sturing. Dit hoeft echt geen vermogen te kosten. Anderzijds kunnen bedrijven die een sterk aandeel in de overlast hebben hier ook indirect aan bijdragen. Er is van alles te bedenken om aan funding te komen. Vanzelf gaat dit i.i.g. niet; de 'vervuiler' of overlastgever in dit geval betaalt. Dit lijkt me niet meer dan redelijk. U kunt veel stelliger zijn in uw doelstellingen. Het is te vrijblijvend en weinig creatief hoe u o.a. ondernemers deel gaat laten zijn van de oplossing i.p.v. aandragen dat er overal bedrijven zijn en er daardoor overlast is. Voor het veroorzaken van de huidige situatie bent u als gemeente uiteindelijk zelf verantwoordelijk en bij betrokken geweest. De vraag is nu, hoe gaat u dit beter controleren en beheersen met concrete doelstellingen, strategie en maatregelen om tegemoet te komen aan die 'andere Aalsmeerders' die geen ondernemer zijn en hier alleen wonen. En dat graag op een veilige en prettige manier willen doen.		
14	Bewoner	Hierbij wil ik graag gebruikmaken van de mogelijkheid om te reageren op sommige onderdelen van het Verkeerscirculatieplan (VCP). Een groot deel van de toekomstige voorstellen kan ik begrijpen en zie ook de noodzaak dat niet alles tegelijkertijd kan worden uitgevoerd. De aanpak van de "Knip" heeft zeker voorrang en dient als eerste item te worden aangepakt. Ondanks mijn begrip voor uw keuze zou ik u willen adviseren ook andere items spoedig aan te pakken. Ik doel dan met name op de leefomgeving rond het Molenpad. ZIE DE VOORSTELLEN HFDSTK.4 VAN HET VCT:	De Dorpsstraat, het Molenpad en het Praamplein gelden momenteel als ETW-30 gebieden. Dit is iets anders dan de GOW-30. Het belangrijkste verschil zit hem in het feit dat wegen die zijn aangeduid als ETW 30 enkel wegen zijn in verblijfsgebieden waarbij sprake is van menging van alle soorten verkeer. Infrastructureel zijn zij vaak herkenbaar als wegen met klinkerverharding. GOW-30 wegen zijn wegen die een dubbele functie hebben: enerzijds liggen zij vaak in verblijfsgebieden, anderzijds hebben zij regelmatig een belangrijke (wijk)ontsluitingsfunctie. Zij zijn vaak herkenbaar aan asfaltverharding met fietsstroken	Geen aanpassing

		Het opstellen van een uitvoeringsplan en belangrijk voor de omgeving Molenpad de onderstaande aanbevelingen: • Overwegen het traject: Dorpstraat Molenpad Praamplein te benoemen en in te voeren als GOW 30, met de daarbij horende verkeersaanduiding; • Een tweede mogelijkheid is om bovengenoemde traject te bestempelen als één-richting verkeer (A). Indien dit te bezwaarlijk is voor m.n. het bevoorradingsverkeer van de 3 supermarkten zou een alternatief zijn plan (B). • Plan (B) Om de "last" van verkeersdruk evenwichtig te delen kan m.i. worden gekozen voor het instellen van een eénrichtingsverkeer, zoals bij A, maar met de volgende verandering: Op even-dagen van de week rechtsom. Ik bedoel dan van Dorpstraat, Molenpad naar het Praamplein en op on-even dgn. Anders om. Met name voor het bevoorradings- en zware wegvervoer zou dat de verkeersdruk enorm verbeteren Tevens gelden voor plan A en B een GOW 30-beleid. Daarnaast ondersteun ik uw voornemen met het vervoersbedrijf in overleg te gaan om de bereikbaarheid van de OV-haltes te verbeteren. Voor alle doelgroepen die u in het VCP noemt een verbetering. Voor de omwonenden van het Molenpad en Praamplein is de prioritering van de aanpak van het bevoorradingsverkeer een belangrijke zaak.	'Opwaardering' van de Dorpsstraat, het Molenpad en het Praamplein naar GOW-30 is wat ons betreft geen keuze. GOW-30 is een nieuwe categorie in de verkeerskunde, die is bedacht om de problematiek van GOW-50 wegen in woongebieden aan te pakken. GOW-50 wegen zijn vaak wegen met veel verkeer door verblijfsgebieden heen. Bewoners ervaren daar soms overlast van het vele verkeer, en hebben er baat bij als de snelheid omlaag kan. Deze wegen kunnen daarom eerder in aanmerking om te worden afgewaardeerd naar GOW-30. Daarnaast kunnen wij helaas ook niet mee gaan in uw idee om een nieuw plan voor éénrichtings(bevoorradings)verkeer in te voeren, met daarbij een wisselende roulatie in even en oneven dagen. Als wegbeheerder willen wij een eenduidige boodschap brengen naar onze weggebruikers. Uiteraard kan dit met bebording worden geregeld, maar de kans op overtreding van de verkeersregels is groots aanwezig aangezien dit tot veel verwarring bij weggebruikers kan leiden. Ook leidt éénrichtingsverkeer regelmatig tot omrijbewegingen en kan de snelheid juist in de omliggende straten worden verhoogd, omdat weggebruikers het gevoel hebben dat zij 'verloren tijd' in moeten halen.	
15	Buurt-vereniging ons aller belang	Hierbij willen wij een aantal van onze ideeën over het verkeerscirculatieplan aan u voorleggen. In zijn algemeenheid vinden wij het een prima plan. Vooral het idee om de knip eruit te halen, vinden wij een goed idee. Uit het plan komt naar voren dat de Uiterweg een ETW30 weg moet gaan worden. Wij hebben wat meningen geïnventariseerd en hier komt een	De Uiterweg is een verblijfsgebied. In verblijfsgebieden geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Tegenwoordig bestaat er inderdaad de mogelijkheid om als gemeente óók in 30 km/uur-gebieden een handhavingsverzoek in te dienen, mits de betreffende locatie aan alle voorwaarden voldoet die daarvoor gesteld worden.	aanpassing

		gemengd beeld uit. Bewoners van het eind tegen, maar van het begin voor. Fietsers, voetgangers en (groot)ouders van kinderen voor. Automobilisten en ondernemers meest tegen. Wel breed gedeeld is de mening dat het al een hoop zou helpen als iedereen zich aan de nu geldende 50 km zou houden. U stelt dat handhaving van de maximumsnelheid een zaak van het OM is. Alle wijkraden in Aalsmeer zijn van mening dat er veel, vaak en op veel plekken in de gemeente te hard wordt gereden. Volgens ons zou de gemeente best een kunnen aandringen bij het OM. Af en toe controleren werkt al snel. Op pagina 52 punt 12 staat een opmerking over parkeren op het trottoir op de Oosteinderweg. Hetzelfde speelt bij op de Uiterweg en het leidt ook hier tot gevaarlijke situaties voor voetgangers, meer specifiek ouderen die wat slechter ter been zijn en mensen met een kinderwagen, of loslopende kinderen. Zij moeten de weg op om het geparkeerde voertuig te passeren. Bij bestelbusjes ziet de voetganger helemaal niets en is het levensgevaarlijk, mede omdat er vaak hard wordt gereden. Rollators dus als eerste de weg opduwen. Met kinderwagens eerst zelf. Het handhaven van parkeerverboden is gemeentelijk beleid en kan dus door de eigen organisatie worden gedaan. Als er een paar weken een of twee dagen een of twee keer per dag wordt gehandhaafd is het zo over. Van niet meer op het voetpad parkeren wordt trouwens wethouder Spaargaren ook blij. Dat handhaven geldt trouwens ook voor vrachtauto's langer dan 12 m. Die mogen zonder ontheffing de weg niet op. Zij moeten altijd achteruit terug zijn er dus lang. Daar liggen kansen! Op blad 41 staat dat er een verbinding gecreëerd (voor auto's) gaat worden tussen het Raadhuisplein en het Driekolommenplein. Ten eerste is dat strijdig met de herinrichtingsplannen voor het Raadhuisplein en tevens komen er dan veel meer verkeersbewegingen voor het gezondheidscentrum en het gemeentehuis en dat lijkt ons niet wenselijk. Het is	De procedure voor de aanvraag voor flitspalen loopt hierbij via het Openbaar Ministerie (OM). Handhaving op snelheid kan plaatsvinden via de politie. In beide gevallen kan de gemeente een verzoek indienen bij de desbetreffende instanties. De gemeente Aalsmeer is in overleg met het OM en politie om te onderzoeken of en op welke wegen snelheidshandhaving kan worden ingezet. Daarnaast zijn wij bekend met de parkeersituatie op de Uiterweg. Wij inventariseren momenteel een aantal mogelijkheden om hier het een en ander te optimaliseren. Parkeren op het trottoir is uiteraard niet toegestaan, en hier kan ook op worden gehandhaafd. Het gaat er vooral om de kruispunten van de Stationsweg met het Raadhuisplein en met het Drie Kolommenplein te ontlasten. Vanaf beide zijstraten is het lastig de Stationsweg op te rijden wanneer het druk is met passerend verkeer. Er rijden daar ook veel fietsers. Als een van de terreinen nu vol is, blijven bezoekers rondjes rijden of hinderlijk in de weg staan te wachten totdat er een parkeerplaats vrij komt. Je kunt wel via de Stationsweg naar het Drie Kolommenplein en terug in de hoop daar vrije ruimte te vinden, maar die uitwisseling vindt nu niet veel plaats en levert veel extra moeite op.	

		duidelijk dat het kruispunt Uiterweg, van Cleefkade, Stationsweg wel wat ontlast mag worden, maar als de knip eruit gaat zal het al een stuk een stuk beter zijn. Ook de aanleg van een (kleine)rotonde zoals voorzien in de centrumvisie zal tot een veel betere verkeersafwikkeling leiden. Samenvattend wat ons betreft. Doe iets aan het parketen op het voetpad en het harde rijden. Haal z.s.m. de knip eruit en leg een kleine rotonde aan.		
16	Doprsraad Kudelstaart	Bilderdammerweg De Bilderdammerweg staat deels op GOW 50 en GOW 30. Onze voorkeur zou zijn om de gehele Bilderdammerweg, vanaf de toegang bij de Ambachtsheerweg, op GOW30 te markeren. We weten dat de gehele Bilderdammerweg een vrij liggend fietspad heeft (tot het Stichtse pad) wat in theorie kan betekenen dat de gehele weg nu GOW 50 kan worden maar dat heeft zeker niet onze voorkeur. Door de gehele Bilderdammerweg GOW 30 te make,n is ook de Wim Kan dreef automatisch GOW 30. Hier fietsen en lopen veel kinderen waardoor er bij GOW 50 meer risico gelopen kan worden. Bij een GOW 30 is dit risico minder. Bij het gelijktrekken qua snelheid naar geheel GOW 30, moeten de uitritten met Calslager Bancken, Romeijnstraat, Mastweg en Spilstraat veranderd worden naar een gelijkwaardig kruispunt. Zo zijn alle kruispunten gelijk aan elkaar. Ons advies is om het Stichtse Pad hierop te laten afwijken. In relatie tot het fietspad van de Bilderdammerweg, waar voorrang verleend moet worden aan het verkeer op de Bilderdammerweg, lijkt het ons beter om hier af te wijken van de gelijkwaardigheid. Om gelijkheid te krijgen, is ons voorstel om het Stichtse Pad een ongelijkwaardig kruispunt te maken. Dit geeft voor het overstekend fietsverkeer duidelijkheid dat zij geen voorrang hebben ten opzichte van het verkeer op de Bilderdammerweg. Splitsing Bilderdammerweg/Kudelstaartseweg/Robend	Bilderdammerweg De Bilderdammerweg is een van de belangrijkste toegangswegen voor Kudelstaart, waarop ook R-netbussen rijden. De inrichting en uitstraling van de Bilderdammerweg past bij een GOW-50 profiel. Er ligt een vrijliggend fietspad, er staan weinig woningen langs het zuidelijk deel van de weg en er wordt op dit deel niet veel overgestoken. Dit deel van de weg blijft GOW-50. De Wim Kan Dreef is gecategoriseerd als ETW 30. Splitsing Bilderdammerweg/Kudelstaartseweg/Robend In een ETW 30 km/u-zone heeft verkeer van rechts in principe voorrang, tenzij een weggebruiker van een inrit of een inritconstructie afkomt. De inritconstructie zelf regelt de voorrang al en daar worden geen verkeersborden en haaientanden bij geplaatst. Ook de voetgangers hebben voorrang bij het oversteken van de inrit. Dit zijn basisverkeersregels die iedere verkeersdeelnemer geacht wordt te kennen. Wij begrijpen dat deze situatie enige tijd nodig heeft voordat gewenning voor de weggebruiker optreedt, maar na verloop van tijd zal het verkeer aan de nieuwe situatie gewend zijn. Juist om te benadrukken dat de situatie hier nu anders is, laten we tijdelijke borden plaatsen met ‘voorrangssituatie gewijzigd’. Het toevoegen van haaientanden is een overbodige verkeersmaatregel. Graaf Willemlaan Deze kruising bevindt zich in een ETW30 zone. Op een kruising waar geen voorrangsborden, haaientanden en inritconstructies liggen,	aanpassing

		Wij zijn het niet eens met de maatregel om borden te plaatsen met “voorrangssituatie gewijzigd”. Doordat er nu een ongelijkwaardige kruising / uitritconstructie is gecreëerd via een verhoogd plateau, wil dit niet automatisch zeggen dat rechts geen voorrang meer heeft. Door borden te plaatsen, verandert dit niet. Als men wil bereiken dat het verkeer vanaf de Kudelstaarsteweg voorrang verleend zouden er haaientanden in de verhoogde constructie geplaatst moeten worden. Daarnaast natuurlijk de juiste bebording. Graaf Willemlaan Het nieuw gecreerde fiets oversteekpunt ter hoogte van Place2Bieb geeft onduidelijkheid voor de fietser. Heeft de fietser nu wel of geen voorrang. Ons voorstel is om hier een ongelijkwaardige oversteekplaats te maken. Dit geeft echter wel een probleem met de voetgangersoversteekplaats. Door haaientanden te plaatsen (zowel aan de kant van Place2Bieb als op het Stichtse Pad, geeft dit duidelijkheid voor de fietser die hier wil oversteken. Hoofdweg In het VCP staat het voorstel om de Hoofdweg, tussen de Ambachtsheerweg en de Legmeerdijk/N231, te verhogen naar GOW 60. Echter, de bewoners ageren tegen een verhoogde snelheid. Dit vanwege de vele uitritten (zowel erf- als wijkontsluitingswegen) en vanwege de voortdurende stroom auto’s, m.n. in de spits, hetzij vanwege de hoge snelheid van het verkeer op de Hoofdweg. Daarom zien we geen rechtvaardiging om de snelheid te verhogen naar GOW 60. Het voorstel is daarom om de Hoofdweg, binnen de bebouwde kom, op GOW 50 te laten. Wat wij als Dorpsraad Kudelstaart verder zien is de hoeveelheid van verschillende snelheden op de verschillende wegen. Wij zouden graag een uniformiteit willen zien qua snelheden. Als voorbeeld de	geldt de normale verkeersregel dat bestuurders van rechts voorrang hebben. Uitzonderingen zijn mogelijk, bijvoorbeeld bij het kruisen van een solitair fietspad, zoals over het Robend heen. Daar is de voorrang nu geregeld ten gunste van het langzaam verkeer. Of bij de inrichting van een fietsstraat of GOW30-weg. Dan kun je de voorrang wel regelen. Hoewel het ongebruikelijk is op een normale gelijkwaardige kruising de voorrang te regelen, is dat op het nieuwe plateau bij Place2Bieb nu wel gedaan. Hoofdweg De achterliggende gedachte van het verhogen van de snelheid op de Hoofdweg en het verlagen van de snelheid langs de Westeinderroute is om het verkeer te stimuleren om de Hoofdweg als primaire route richting Aalsmeer en Hoofddorp te gebruiken. Juist dit soort maatregelen kunnen de voorgestelde route door navigatiesystemen beïnvloeden. Naar aanleiding van de zorgen die blijken uit uw zienswijze en een aantal andere zienswijzen op dit punt, hebben wij echter besloten deze maatregel niet op te nemen in het definitieve VCP. De zienswijzen tonen aan dat er onvoldoende steun is voor deze maatregel. Mijnsherenweg Voor de Mijnsherenweg geldt feitelijk hetzelfde als wat eerder gesteld is voor de Bilderdammerweg. De ontsluitingsfunctie, uitstraling en inrichting van de weg en de aanwezigheid van openbaar vervoer leiden ertoe dat wij deze weg GOW 50 willen houden. De aanleg van fietsstraten is mogelijk binnen alle 30 km/uur-categorieën. Over de feitelijke inrichting van deze wegen wordt in het VCP geen uitspraak gedaan. De knip	

		huidige situatie hieronder, de verschillende snelheden als je uit Leimuiden komt, richting Amstelveen: Van Leimuiden tot de Hoofdweg: 60. Hoofdweg: 50. Legmeerdijk tot de opstelstroken bij de verkeerslichten van de N196: 80. Deel van verkeerslichten N196 tot net voorbij de Lakenblekerstraat: 50. Stuk tussen de Lakenblekerstraat en de ingang van de bloemenveiling: 80. Vanaf de ingang bij de bloemenveiling tot en met de gemeentegrens Amstelveen: 60. Wat wij als Dorpsraad Kudelstaart graag zouden zien is: Alles binnen de bebouwde kom: GOW 50 lles buiten de bebouwde kom: GOW 60 Waarbij het deel N231 tussen de Hoofdweg en de N201 (ter hoogte van de fly-over) dan GOW 80 kan zijn omdat daar weinig tot geen uitritten zijn. Mijnsherenweg Ons advies/verzoek is om de snelheid op de Mijnsherenweg vanaf Madame Curiestraat tot aan Winkelcentrum terug te brengen van GOW 50 naar GOW 30. Deze snelheid past goed in het complete beeld van de snelheden van de Madame Curiestraat en de Schweitzerstraat (beide GOW 30). Overwogen kan worden om de kruising “Mijnsherenweg / Madame Curiestraat / Schweitzerstraat” her in te richten tot een ongelijkwaardige kruising maar wel op GOW 30. Herenweg / Kudelstaartseweg (tussen Café Op de Hoek en de Madame Curiestraat) In lijn met de conceptversie van de gebiedsvisie Kudelstaart, is het een optie om de gehele Herenweg, vanaf de Ambachtsheerweg, een “fietsstraat” van te maken. Dit past goed in het beeld van de gebiedsvisie om het tracé tussen de mogelijke Drechtdoorsteek, de Loswal en de Kudelstaartseweg richting het fort Kudelstaart, autoluw te maken. Zo is er meer ruimte voor langzaam verkeer. Als dit geen optie is dan mogelijk wel een fietsstraat inrichting vanaf de loswal tot en met de Kudelstaartseweg	Wij onderschrijven wat u stelt en hopen tevens dat het verkeer zich in de toekomst op deze wijze zal gaan gedragen. Fietsdoorsteek Clantstraat - Hoofdweg Dit lijkt ons een zeer waardevolle, infrastructurele toevoeging voor fietsers, indien het woningbouwproject Hoofdweg-Zuid wordt gerealiseerd. N231 / Legmeerdijk Dit is een weg en project van de Provincie Noord-Holland, die bezig is met groot onderhoud en tegelijkertijd doorstromingsmaatregelen neemt. Hoewel de gemeente blijft aandringen op het verruimen van de capaciteit door het toevoegen van rijstroken, ziet de provincie voorlopig alleen kans kruispuntoptimalisaties door te voeren. Deze worden bij de Bachlaan en de Mijnsherenweg uitgevoerd. Het wegvak tussen de Bachlaan en de Mijnsherenweg krijgt daarbij in zuidelijke richting wel een extra rijstrook. Kudelstaartseweg GOW 30 In het ontwerp VCP stond de gehele Kudelstaartseweg als GOW30 ingetekend. Dit is gedaan voor de verkeersveiligheid en het aantrekkelijker maken van andere routes t.o.v. de Kudelstaartseweg. Op basis van uw zienswijze laten we de categorisering van het stuk Kudelstaartseweg, waar een vrijliggend fietspad aanwezig is, nog even open (GOW30 of GOW50), zodat daar door en met omwonenden bij een toekomstige herinrichting nog over gesproken kan worden.	

		en het deel van de Kudelstaartseweg tussen Cafe Op de Hoek en de Madame Curiestraat. De knip We staan achter het voorstel in het verkeerscirculatieplan om de Knip uit de N196 te halen en daarmee het “sluipverkeer” van de Westeinderoute te halen. Als men via de N196 en de N231 goed door kan rijden via de Hoofdweg naar het Groene Hart zal het autoverkeer deze route (hopelijk) verkiezen boven de Westeinderroute /Kudelstaartseweg/ Bilderdammerweg (Herenweg). Doorsteek fietspad naar de Hoofdweg Er is een verzoek gekomen om een fietsdoorsteek te maken vanaf het Corry Vonkpad naar de Hoofdweg. Kijkende naar de gebiedsversie zien we mogelijk woningbouw Hoofdweg Zuid waar deze verbinding dan gemaakt wordt. Maar mogelijk kan deze verbinding eerder gemaakt worden om zo een veilige fietsroute te creeren vanuit de Clantstraat richting de Hoofdweg (ter hoogte van nr. 144). N231 / Legmeerdijk Op pagina 19 staat het volgende geschreven: “In zuidelijke richting komen twee rijstroken tot en met de kruising met de Mijnsherenweg. De busstrook in noordelijke richting wordt opgeheven” Het is niet helemaal duidelijk welk deel van deze weg nu twee rijstroken komen. Is dit vanaf de N196 of de Bachlaan. Ons voorstel is om vanaf de N196, 2x 2 rijstroken te realiseren. Dit zeker tot de Hoofdweg. We realiseren ons dat ook het trace daarna tot en met de brug bij Vrouwenakker, een drukke weg is. Deze brug is en blijft de trechterhals voor de doorstroming. Kudelstaarteweg GOW 30 Bij diverse bewoners van de Kudelstaartseweg is de vraag gekomen waarom deze weg naar GOW 30 wordt gedegradeerd. Om Kudelstaart uit te komen zijn		

		er 3 wegen; de Hoofdweg, de Mijnsherenweg en de Kudelstaartseweg. Door de Kudelstaartsewg te verlagen naar GOW 30 zal niet resulteren in minder gebruik van deze weg. Zolang de andere 2 wegen niet voldoende afwikkeling kunnen geven qua verkeer, blijven de Kudelstaarters deze weg gebruiken. En laten we eerlijk zijn; via de Mijnsherenweg naar het centrum van Aalsmeer betekent omrijden… Dit is niet snelheidsafankelijk.		
17	Nieuw Aalsmeer	U stelt ons in staat om te reageren op het concept Verkeerscirculatieplan voor Aalsmeer, dat u volgend jaar wil laten vaststellen door de Gemeenteraad. We hebben ervan kennisgenomen dat een aantal concrete maatregelen nog moet worden onderzocht. We hebben al wel een aantal opmerkingen over het plan zoals dat nu voor ligt. Onze constatering is dat dit plan vooral gekenschetst wordt door een focus op de automobiliteit, gezien uw voorstellen over wegverbredingen, en aanvullende infrastructuur. Rondom N196 Over het nogal urgente vraagstuk m.b.t. de zachte knip in de N196 stelt u voor - vanwege verkeerproblemen in de omgeving - de beoogde afwikkeling anders vorm te geven. Finetunen is nog nodig. Er is inderdaad sprake van een ongelukkige afwikkeling met name de toename van verkeer in de woonstraten in de omgeving. Onze voorkeur gaat uit naar een aan de busbaan parallelle vormgeving van een 2 strooksweg, ingericht als 30 kilometer, aan de westzijde langs het nieuw te ontwikkelen woongebied (terrein vml gemeente-werken). Wij vinden nog steeds dat er een geknepen afwikkeling gehandhaafd moet blijven via een bajonet afwikkeling nabij de Mensinglaan. In combinatie daarmee – teneinde in het gebied meer verkeerluwte aan te brengen - is de inrichting van de Hortensialaan van Zwarteweg tot Mensinglaan, als eenrichting woonstraat met 30 km signatuur en brede fietsstrook te realiseren. In dat kader is het te overwegen om ook de Stommeerweg tot aan de Kudelstaartse weg te herinrichten tot eenrichtingsweg. Circulatie centrum parkeren	Rondom N196 Wij zijn geen voorstander van eenrichtingsverkeer, omdat dit vaak tot omrijbewegingen leidt en de automobilist het gevoel heeft tijd te moeten inhalen, waardoor de snelheid in omliggende straten vaak omhoog gaat. Wij willen daarom, als de wegbreedte zich daarvoor leent, zo veel mogelijk twee richtingen kunnen blijven faciliteren. Bovendien blijft het probleem van verkeer wat een weg door woonwijken probeert te zoeken dan bestaan. Circulatie centrum parkeren Het gaat er vooral om de kruispunten van de Stommeerweg met het Raadhuisplein en met het Drie Kolommenplein te ontlasten. Vanaf beide zijstraten is het lastig de Stommeerweg op te rijden wanneer het druk is met passerend verkeer. Er rijden daar ook veel fietsers. Als een van de terreinen nu vol is, blijven bezoekers rondjes rijden of hinderlijk in de weg staan te wachten totdat er een parkeerplaats vrij komt. Je kunt wel via de Stommeerweg naar het Drie Kolommenplein en terug in de hoop daar vrije ruimte te vinden, maar die uitwisseling vindt nu niet veel plaats en levert veel extra moeite en onveilige kruisbewegingen met fietsers op. Parkeren Dit is een verkeerscirculatieplan. Parkeernormen liggen vast in de nota Parkeren.	Geen aan-passing

		Uw voorstel de voetgangersverbinding tussen driekolommenplein en Raadhuisplein om te zetten in een doorsteek voor auto's tussen beide parkeer-locaties zien wij als een verslechtering van de verkeerssituatie. We wijzen een dergelijke "oplossing" krachtig van de hand. Er komt hierdoor veel meer een onduidelijke verkeersdynamiek in het verblijfsgebied, dat het Raadhuisplein eigenlijk zou moeten zijn. Is er niet veel meer noodzaak het Raadhuisplein in te richten als verblijfsgebied en het parkeervolume in een (betaalde)ondergronds gebouwde voorziening te realiseren?. Uw voorstel is o.i. een demonstratie van een ongewenste auto oriëntatie. Beslist niet doen dus. Parkeren Het is overigens jammer dat u in dit plan geen duidelijke parkeer normering/beschikbaarheid uitwerkt. Ook als richtinggevende duiding voor nieuwe woon- en werkgebieden, waar steeds meer autodelen, en car-sharing kan worden gerealiseerd en dus een bescheidener parkeerareaal. Het verdient voorkeur deze ontwikkeling van gemeentewege te faciliteren. OV-lijnvoeing De passage over de OV verbindingen, onderschrijven wij goeddeels. We merken op dat er met hoge urgentie binnen de Vervoerregio moet worden gewerkt aan de doortrekking van Uithoorn tram naar Aalsmeer (verder naar Schiphol en Hoofddorp). Zorg in dat verband dan ook voor goede kiss-and-ride-voorzieningen bij de halten. Deze opstappunten liggen veelal perifeer ten opzichte van de woonbebouwing en voorzieningen. Herenweg Onze stichting vraagt ook extra aandacht voor de realisatie van een veilige wandel/looproute langs de Herenweg in Kudelstaart.	OV-lijnvoering Het OV in Aalsmeer is nog steeds voor verbetering vatbaar om zo bewoners uit de auto te helpen, een impuls is daarom nodig, aanvullend op lijn 340, 357 en 171. Zoals in het verkeerscirculatieplan aangegeven blijven wij ons inzetten voor het verbeteren van het OV in Aalsmeer. We zijn hier regelmatig over in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam. Herenweg Helaas is er geen beschikbare ruimte om langs de Herenweg een volwaardig voetpad aan te leggen. Wegverlichting Dit is geen vraag voor een verkeerscirculatieplan. 30 kilometer De inrichtingsmogelijkheden van een ontsluitingsweg zijn bepalend voor de maximum snelheid. Er wordt gekozen voor GOW-50 indien er sprake is van vrijliggende fietspaden met goede maatvoering. De mate van verblijfsfunctie kan eventueel ook bepalend zijn voor de keuze tussen GOW-50 en GOW-30. Daarnaast is de aanwezigheid van een busroute van invloed op deze keuze. Modal shift Gezien de ligging van Aalsmeer moeten wij ook op de auto te blijven inzetten. De mobiliteitsagenda schrijft voor dat Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar moet zijn. Mobiliteitsarmoede Dit is geen onderwerp voor het verkeerscirculatieplan.	

		Wegverlichting M.b.t. de straatverlichting aan doorgaande wegen en woonstraten, verdient het aanbeveling om vanuit energiebesparing aanbodafhankelijke straatverlichting te introduceren, zonder dat de verkeersveiligheid in het geding komt. 30 Kilometer Het is o.i. een uitgelezen kans in dit VCP, om in Aalsmeer overall , een 30 kilometer beleid te introduceren. Mogelijk met uitzondering van de Hoofdweg (handhaaf nog steeds op 50 km in plaats van uw optie voor 60 km) en Ambachtsherenweg. Er is weinig op tegen om op ons smalle wegenpatroon in Aalsmeer die incentive toe te passen en daarmee (met inrichtingsopties) de verkeersveiligheid te bevorderen. Modal shift We willen u nog een paar andere observaties meegeven. In het VCP wordt op voorhand, in het voorwoord gesteld, dat het gewoon drukker wordt. Terwijl je ook kan redeneren dat ondanks de toename van woningen en bedrijven in Aalsmeer een beleid zal worden ingezet dat de leefbaarheid niet verminderd. Hoe doe je dat? Zou de vraag kunnen zijn. We komen daar later op terug. Op bladzijde 11 Van het plan heeft u het over een verleidingsstrategie de modal split te veranderen. We zien niet in hoe u daar aan vorm geeft. Dat is een zelfde punt van kritiek die we al eerder hebben geuit bij de Mobiliteitsagenda. We zien geen vorderingen op dit punt. Het is volstrekt vreemd om er gewoon van uit te gaan dat de (auto)verkeerstoename/-groei, moet worden gefaciliteerd. Het VCP moet juist zo worden ingericht dat er sprake is van ontmoediging van groei van (fossiele) antomobiliteit.	Deelmobiliteit De gemeente is in gesprek met diverse aanbieders over de mogelijkheden. Het is aan de aanbieders om te bepalen of zij verwachten een positieve businesscase te hebben in Aalsmeer. Overweeg een andere balans We volgen met dit VCP het huidige mobiliteitsbeleid dat Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar moet zijn. Participatie Aalsmeer heeft een participatiebeleid, dat wij volgen. Klachten en meldingen over het verkeer kunnen via Fixi gemeld worden. Bij de inrichting van wegen en bij verkeersbesluiten is er ook vaak de mogelijkheid tot participatie en inspraak.	

		Mobiliteitsarmoede Wordt het niet eens tijd het volgende te overwegen ook om Mobilisteits-armoede in onze gemeente te voorkomen (zie ook de toenemende vergrijzing). Bepaalde groepen zijn bijzonder kwetsbaar voor mobiliteitsarmoede. Menen met een laag inkomen, werkzoekenden, ouderen, personen met een migratieachtergrond, mensen zonder rijbewijs, mensen met een functiebeperking, de minder digitaalvaardigen. Vanwege de op de auto gebaseerde samenleving in Aalsmeer wordt nog eens, gerelateerd n die armoede wordt versterkt door de vele lintbebouwing in ons dorp. Dit vertaald naar de betekenis van collectief vervoer: Benader openbaar vervoer zowel lokaal als in MRA/VRA als investering in plaats van kostenpost. Een goed presterend ov is de basis voor een gewenste modal shift, pakt tegelijkertijd vervoersarmoede aan en brengt grote maatschappelijke voordelen met zich mee. Deelmobiliteit De inzet op deelmobiliteit kan een betaalbaar alternatief vormen voor de privé auto. Voor mensen met lagere inkomens vormen de hoge aanschaf en onderhoudskosten van de eigen auto een zware financiële last. Deelmobiliteit kan de last van autobezit verlichten door de kosten te spreiden en alleen te betalen voor effectief gebruik. Er zijn tal van mogelijkheden om vanuit de gemeente gedeelde mobiliteit te stimuleren. U zou een aantal experimenten kunnen entameren. Overweeg een andere balans: Het VCP is gestoeld op beleid dat automobiliteit bevorderd. Minder uitbreiding van de auto infrastructuur op lokaal niveau vermindert uiteindelijk het autogebruik en -bezit. Bij gelijktijdige infra-verbetering van fietsen en lopen en ov passen mensen hun mobiliteitskeuze aan, kiezen andere routes, nemen		

		andere tijdstippen etc. Ons inziens zou dat ook vertaald moeten worden naar de inrichting van nieuwe woongebieden in Aalsmeer. Participatie Wij zien ook wel dat de verkeersproblematiek een lastig vraagstuk is. Inhoudelijk best uitdagend, Soms emotioneel geladen. Vaak ook diverse belangen dienend. U heeft ervoor gekozen Bewonersparticipatie voor het VCP, gedurende een aantal bijeenkomsten te faciliteren. Wij stellen voor een meer permanente platform, mogelijk in regelmatige wisselende samenstelling op te richten die u gevraagd en ongevraagd van advies dient. Hierbij kunnen delegaties uit de wijk en dorpsraden, bedrijven/instellingen een rode draad vormen. U kunt dit platform dan structureel voorzien van informatie.		
18	Bewoner	Fig 10 toename verkeer achter Heegstrapark een toename met 20.000. Dit is onacceptabel zonder geluidsmaatregelen! En als de Stommeerweg eenrichting verkeer wordt dan wordt de verkeerstoe-name zeker verdubbeld, onacceptabel, voor de bewoners van de Geranium & Cyclamenstraat. Verkeers veiligheid voetgangers en fietsers rotondes burgemeester kasteleinwe g N196 : Er ligt voor de motorvoertuigen een drempel voor de rotondes, Maar deze drempels liggen VEEL te ver voor de rotonde, waardoor er weer flink gas gegeven wordt naar de rotonde en de voetgangers en fietsers over het hoofd worden gezien. De drempel hoort direct voor het zebrapad van de rotonde te liggen met de haaientanden op de opgaande schuine kant van de drempel! Zodat de haaientanden veel beter opvallen. Er MOET gehandhaafd gaan worden want de 30 kilometer zones zijn nu een farce. Als je met de auto hier dertig rijdt dan proberen ze je achterbumper er af te rijden. De Witteweg, fietsstraat is helemaal een blamage, want hier wordt rustig 70+ gereden.	De knip zorgt voor veel verkeer door woonwijken, waardoor daar onveilige verkeerssituaties ontstaan in omliggende straten. De gemeente Aalsmeer ziet het openstellen van de Burgemeester Kasteleinweg als oplossing om het verkeer veiliger door het dorp te leiden. Uiteindelijke maatregelen aan de Burgemeester Kasteleinweg worden integraal bekeken, waarbij dus rekening gehouden wordt met geluidsnormen. Momenteel zijn we echter nog met de Provincie en VRA in gesprek, over de problemen die zijn ontstaan door de knip. Dat wil zeggen dat de voorgestelde oplossing van de gemeente niet zo maar gerealiseerd kan worden. Verder is éénrichtingsverkeer op de Stommeerweg voorlopig niet aan de orde. Dit wordt alleen onderzocht als in de toekomst de voorgestelde circulatie uit het VCP niet goed lijkt te werken. Hier zal dan wederom goed onderzoek naar moeten worden gedaan. Uw zorg over de drempels is geen onderwerp voor het VCP. Het VCP gaat over de circulatie en de wegencategorisering. Er loopt op dit moment een apart traject om de (on)veiligheid van de rotondes in kaart te brengen en te verbeteren.	Geen aan-passing

		Tevens wordt het N196 fietspad door te veel scooters gebruikt die daar geheel niet mogen rijden. [m.u.v. het stuk tussen de brug en Dorpstraat] Googlemaps is na al die jaren nog steeds niet aangepast op de werkelijke situatie, misschien moet de gemeente eens met een rechtzaak dreigen.	Er zijn de laatste jaren ontwikkelingen op het gebied van handhaving van de snelheid op 30km/u wegen. Na een succesvolle pilot in Amsterdam wordt het voor gemeenten makkelijker om mobiele flitspalen in te zetten op 30 km/u wegen. De gemeente Aalsmeer is in overleg met het OM en politie om te onderzoeken of en op welke wegen dergelijk handhaving kan worden ingezet. Wij zullen de zorg over scooters op het fietspad delen met de politie. Dank u voor het attenderen dat de situatie rond de N196 niet correct op Google maps staat. Wij zijn niet voornemens te dreigen met juridische stappen, maar zullen kijken of we het onder de aandacht kunnen brengen bij Google.	

Suggesties FlorAalsmeer t.b.v. het Verkeerscirculatieplan (VCP)

Doel: Verbeteren van de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid door gerichte maatregelen op vrachtverkeer en participatie van inwoners.

---

1. Beperk structurele groei van bedrijven;

Voorkom verdere toename van verkeersdruk, met name vrachtverkeer, door beleidsmatig een einde te maken aan de groei van bedrijven binnen of nabij het dorpsgebied. Dit voorkomt toekomstige verslechtering van bereikbaarheid en veiligheid.

---

2. Kies voor maatregelen die geen actieve handhaving vereisen;

Ontwerp het verkeerssysteem zodanig dat vrachtverkeer automatisch wordt geweerd of omgeleid, bijvoorbeeld via:

- fysieke inrichtingsmaatregelen (wegversmallingen, hoogtebeperkingen),
- slimme routering via digitale navigatieplatforms (zie punt 4),
- heldere bebording en voor vrachtwagens onaantrekkelijke routes.

---

3. Onderzoek de invoering van een logistieke hub;

Hoewel in mijn motie uit 2022 al werd gevraagd om de **mogelijkheid van een logistieke hub** te onderzoeken, is dit niet uitgewerkt in het huidige verkeerscirculatieplan (VCP). In plaats daarvan stelt de gemeente dat een hub een *regionale functie* zou hebben en daarom slechts “informeel besproken” wordt met buurgemeenten.

Dat is onvoldoende om de structurele problemen van zwaar verkeer in Aalsmeer aan te pakken. Want:

- **Aalsmeer telt 3.600 bedrijven** binnen de eigen gemeentegrens. Dat is een stevige economische basis die op zichzelf al voldoende aanleiding geeft om een **eigen hublocatie** te onderzoeken.
- De negatieve impact van vrachtverkeer (geluid, veiligheid, doorstroming) speelt zich juist **binnen onze dorpsgrenzen** af. Waarom dan wachten op regio-overleg?
- Andere gemeenten hebben ook eigen hubs of lossen dit lokaal op. Een “regionale functie” is geen voorwaarde om lokaal beleid te voeren.
- Het VCP stelt zelf voor om budget aan te vragen voor het project ‘beperken vrachtverkeer’. Dan is het volkomen logisch om de **hubfunctie als concrete maatregel** daarbinnen mee te nemen.

---

4. Gebruik Google Maps en navigatiesoftware als verkeersinstrument;

Werk samen met platforms zoals Google Maps om wegen te markeren als onwenselijk of verboden voor vrachtverkeer, en leid vrachtwagens via geschikte alternatieve routes. Dit is kostenefficiënt en voorkomt afhankelijkheid van handhaving.

---

5. Pas het plan aan op basis van praktijk en inwonersparticipatie;

Voer een 'stofkamronde' door het VCP met inwoners, waarbij praktijkervaring, lokale kennis en onveilige situaties worden ingebracht.

---

6. Stel een verbod op vrachtverkeer in op de Burgemeester Hofscholteweg (Noordvork);

Deze route is ongeschikt voor vrachtverkeer vanwege woninginritten en beperkte weginrichting. Een doelgericht verbod verhoogt de verkeersveiligheid en voorkomt ongewenste sluiproutes.

---

7. Verbied vrachtverkeer op de kop van de Aalsmeerderweg;

Voer een verbod in voor vrachtverkeer bij het begin van de Aalsmeerderweg, zodat verkeer richting de Middenweg/N201 wordt geleid. Dit maakt routing beter beheersbaar en voorkomt overbelasting van kwetsbare routes.

---

8. Plaats een verbodsbord voor vrachtverkeer vanaf de Rietwijkeroordweg richting de Oosteinderweg;

Om ongewenste verkeersdruk en onveiligheid op de Oosteinderweg te voorkomen, stel een vrachtverkeerverbod in vanaf de Rietwijkeroordweg. Dit ontmoedigt sluipverkeer en beschermt kwetsbare woonomgevingen en lokale wegen tegen overbelasting door zwaar verkeer.

---

9. Leg zebrapaden aan om 'ganzepaadjes' op te nemen als officiële oversteekplaats;
Raadhuisplein/Marktstraat – Mr. Jac. Takkade/Kerkweg – Stommeerweg thv de Kolenhaven. Alsmede betere verlichting bij de oversteekplaatsen langs het Waterfront. Wij dienen hiervoor bij de raadsvergadering een motie in.

---

10. Analyse Oosteinderweg en de 30 km-zone: klopt de redenering wel?

Wat het VCP stelt:
Wegen zonder vrijliggende fietspaden worden 30 km-zones. Wegen *met* vrijliggende fietspaden mogen 50 km/u blijven. Wij hebben dit laten analyseren;

> In de praktijk werkt dit vaak omgekeerd.

- Wegen met vrijliggende fietspaden ogen breed en veilig → nodigen uit tot hard rijden. (zoals we in de praktijk zien op de Aalsmeerweg en Kudelstaartseweg thv het waterfront)
- Wegen zonder vrijliggende fietspaden zijn smaller → dwingen tot voorzichtig rijgedrag.

Specifiek voor de Oosteinderweg:

- Een 30 km-zone zonder fysieke dwingende maatregelen is op deze lange weg niet geloofwaardig voor automobilisten en vrachtverkeer.
- Zeker zonder duidelijke bebording, herinrichting of flankerende handhaving blijft het functioneren als doorgaande route.

- De maatregel zou verkeer afdwingen voor de Aalsmeerderweg te kiezen als alternatieve route. Zonder de te realiseren nieuwbouw Oosteinder Driehoek en bedrijfsbebouwing aan de Samoaweg is deze weg nu al druk en gevaarlijk. Deze twee ontwikkelingen worden wel genoemd, maar er wordt geen rekening gehouden met de impact van de verkeersbewegingen die deze ontwikkelingen met zich mee brengen.

Vrachtverkeer en geloofwaardige maatregelen;

Een weg alléén als 30 km-zone inrichten om vrachtverkeer te ontmoedigen is verkeerskundig ineffectief en juridisch vaag onderbouwd. Vrachtverkeer mag immers – tenzij expliciet verboden – een openbare weg gewoon gebruiken, ook bij 30 km/u.

Een betere, realistischer aanpak zou zijn:

1. Deels vrachtverkeer verbieden
    - Stel een *gericht vrachtverbod* in op (delen van) de Oosteinderweg, bijvoorbeeld via bestemmingsverkeer-uitzondering. Dat is juridisch duidelijk, handhaafbaar én begrijpelijk voor navigatiesystemen.
2. Fysieke versmallingen
    - Werk met optische of fysieke versmallingen die het wegbeeld consistent maken met 30 km/u gedrag als resultaat; denk hierbij aan chicanes, asverschuivingen of middengeleiders.
3. Goede bewegwijzering en routering
    - Zorg dat vrachtverkeer al vóór het opgaan van de Oosteinderweg wordt omgeleid naar geschikte hoofdroutes, bijv. via de Middenweg of Bosrandweg.

Samenvattend oordeel;

De Oosteinderweg alleen tot 30 km-zone verklaren is onvoldoende effectief en weinig geloofwaardig voor het gewenste effect op vrachtverkeer.
Een combinatie van **fysieke herinrichting, verbodsbepalingen en slimme routering** biedt een veel realistischer aanpak — zowel voor veiligheid als doorstroming.

De gehele Stommeerweg/Kudelstaartseweg tot aan de Bachlaan geheel in te richten als 30 km zone.

Tot slot: laat dit plan niet slechts een verkeerskundige exercitie zijn, maar een realistische en gedragen aanpak van de knelpunten die onze inwoners **elke dag** ervaren.

Fractie FlorAalsmeer

Amendement 'Waterfront GOW30'

De Raad van de gemeente Aalsmeer in de vergadering bijeen d.d. 22 mei 2025

Gelet op Artikel 34 van het reglement van orde van de Raad van Aalsmeer,

Voorstelnummer: 6

Onderwerp 'Vaststellen Verkeerscirculatieplan'

Besluit:

Het 'Verkeerscirculatieplan van Aalsmeer' aan te passen door op pagina 29 onder het kopje 'Nieuwe wegcategorisering', de tekst:

"De volgende wegen worden afgewaardeerd naar GOW30: de Stationsweg, de Stommeerweg tot de Mensinglaan, de Oosteinderweg (…)"

te vervangen door de tekst:

"De volgende wegen worden afgewaardeerd naar GOW30: de Stationsweg, de Stommeerweg, de Kudelstaartseweg tot de Bachlaan, de Oosteinderweg (…)"

De aanpassing zal tevens worden weergegeven op de bijbehorende kaart.

En gaat over tot de orde van de dag.

J. van der Tol — W. Koster

D66 — Absoluut Aalsmeer

Amendement 'Consistente Snelheid'

De Raad van de gemeente Aalsmeer in de vergadering bijeen d.d. 22 mei 2025,

Gelet op Artikel 34 van het reglement van orde van de Raad van Aalsmeer,

Voorstelnummer 6

Onderwerp: Vaststellen Verkeerscirculatieplan

Besluit:

Het 'Verkeerscirculatieplan van Aalsmeer' aan te passen door op pagina 29 onder het kopje 'Nieuwe wegcategorisering', na de derde alinea eindigend met de woorden "...goed denkbaar." de volgende tekst toe te voegen:

"In het kader van de verkeersveiligheid en de snelheidshandhaving is het ook van belang dat er sprake is van een logische en consistente wegcategorisering. Waar op een (kort) traject sprake is van (meerdere) verschillende wegcategorieën draagt dit bij aan zowel onduidelijkheid en verkeersonveiligheid. Ook kan dit handhavingsproblemen met zich meebrengen waar er onduidelijkheid bestaat waar er precies wel en niet sprake is van de betreffende wegcategorie.

Bij de keuze voor wegcategorieën zal er dus uitgegaan worden van het principe dat waar er (logischerwijs) sprake is van een wegtraject, er ook een wegcategorie zal gelden."

En gaat over tot de orde van de dag.

J. van der Tol

D66

Amendement 'Gerichte afwaardering GOW30'

De Raad van de gemeente Aalsmeer in de vergadering bijeen d.d. 22 mei 2025,

Gelet op Artikel 34 van het reglement van orde van de Raad van Aalsmeer,

Voorstelnummer 6

Onderwerp: Vaststellen Verkeerscirculatieplan

constaterende dat

1. Op pagina 29 een aantal wegen wordt voorgesteld om af te schalen naar de categorie Gebiedsontsluitingsweg GOW30;
2. De Oosteinderweg, Van Cleefkade, Dreef, Ophelialaan-West, Zwarteweg-West en Machineweg-Noord momenteel aantoonbaar goed functioneren binnen hun bestaande wegcategorie;
3. Ongevallencijfers voor deze trajecten geen aanleiding geven tot een lagere snelheidslimiet;
4. Afwaardering van deze wegen naar verwachting leidt tot verslechterde doorstroming, sluipverkeer en economische hinder voor aanliggende bedrijven.

overwegende dat

- Een veilig én vlot verkeerssysteem maatwerk vergt;
- 30 km/uur-zones vooral daar wenselijk zijn waar de verkeersveiligheid aantoonbaar tekortschiet;
- De Stationsweg en Stommeerweg op basis van profiel, functie en wél in aanmerking komen voor afwaardering naar GOW30. Deze wegen functioneren immers al als een GOW30 weg.

Besluit

Beslispunt 1 van het raadsbesluit als volgt te wijzigen:

Het Verkeerscirculatieplan Aalsmeer 2025 vast te stellen met dien verstande dat in paragraaf 3.1 (p. 29) en op de bijbehorende kaarten de aanduiding GOW30 voor de wegen Oosteinderweg, Van Cleefkade, Dreef, Ophelialaan-West, Zwarteweg-West en Machineweg-Noord komt te vervallen, voor de Stationsweg en Stommeerweg de wegcategorie GOW30 wordt aangeduid en alle daarmee samenhangende teksten, tabellen en kaarten overeenkomstig worden aangepast.

En gaat over tot de orde van de dag.

P. van den Nouland
CDA

Motie: Onderzoek naar veilige oversteeklocaties en effectieve voetgangersvoorzieningen

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen op 22 mei 2025,

Constaterende dat:

- voetgangersveiligheid in de openbare ruimte een belangrijke prioriteit is, zeker op locaties waar veel overstekend verkeer plaatsvindt;
- zebrapaden bijdragen aan een veilige oversteek, mits goed gesitueerd en voorzien van adequate verlichting;
- op diverse plekken in de gemeente informele looproutes (“ganzenpaadjes”) ontstaan, die kunnen wijzen op een behoefte aan betere of veiligere infrastructuur;
- zichtbaarheid van voetgangers in de avond of bij slecht weer aanzienlijk verbetert door gerichte verlichting bij oversteekplaatsen.

Overwegende dat:

- een inventarisatie van knelpunten en kansen rond voetgangersoversteekplaatsen bijdraagt aan een verkeersveiliger Aalsmeer;
- het betrekken van bewonerservaringen en feitelijke observaties hierbij van grote waarde is;
- sommige locaties – zoals nabij scholen, sportvelden, winkelgebieden en bushaltes – mogelijk prioriteit verdienen in een dergelijk onderzoek;

Overwegende voorts dat:

- specifiek de oversteek van het Raadhuisplein naar de Marktstraat, de Stommeerweg ter hoogte van de Kolenhaven, en het ongelijkwaardige kruispunt Mijnsherenweg in Kudelstaart aandacht verdienen in het kader van voetgangersveiligheid;

Verzoekt het college:

- onderzoek te (laten) doen naar locaties in de gemeente waar de aanleg of verbetering van zebrapaden, al dan niet met verlichting, de voetgangersveiligheid kan verhogen;
- in dit onderzoek ook ganzenpaadjes en andere informele routes te betrekken als aanwijzing voor gewenste looproutes;
- suggesties van inwoners, wijkraden en scholen hierin mee te nemen;
- de gemeenteraad te informeren over de uitkomsten en mogelijke vervolgstappen.

En gaat over tot de orde van de dag.

Namens FlorAalsmeer,

Judith Keessen

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
17/04/2025 16:49:54 CEST
ID: 28d5a5de-84ae-45ae-b06e-ba8f27858242
Auth: Scribble

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Vellenga, Sj. (Sjoerd)
17/04/2025 16:25:46 CEST
ID: 28d5a5de-84ae-45ae-b06e-ba8f27858242
Auth: Scribble

Zaaknummer:	Z25-031556	
Voorstel van:	college van burgemeester en wethouders	**Behandelend ambtenaar:** A. van der Poel 06-34525893 a.van.der.poel@amstelveen.nl Stedelijke Ontwikkeling
Datum:	18 maart 2025	
Portefeuillehouder:	wethouder W. Kikkert	

Onderwerp: Masterplan Energie

Raadsbesluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

- Het Masterplan Energie vast te stellen als kaderstellend en richtinggevend voor het energietransitiebeleid.
- In lijn met het raadsprogramma 2022 -2026 de ambitie bij te stellen van fossiel onafhankelijk in 2040 naar fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal in 2050.
- De reserveringen 'Klimaat en Energie gelden' á 163.000 in 2025 – 2026, en 293.000 in 2027 en 2028 en in te zetten voor uitvoeringskosten duurzame ontwikkeling en energietransitie en de begroting overeénkomstig te wijzigen.
- De specifieke uitkering Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE) in te zetten voor dekking van benodigde capaciteitskosten voor de uitvoering van de energietransitie en de begroting overeénkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Het Masterplan Energie is in opdracht van de gemeenteraad ontwikkeld en in co-creatie met de lokale samenleving en relevante stakeholders uitgewerkt. De uitkomsten hiervan zijn vastgelegd in het rapport 'Masterplan Energie Aalsmeer'. Het Masterplan energie is kaderstellend en richtinggevend voor het energie(transitie)beleid van gemeente Aalsmeer en beschrijft de volgende stappen op weg naar een fossiel onafhankelijke en klimaatneutrale toekomst.

Doel

De opwarming van de aarde is wereldwijd merkbaar. Als er niets veranderd aan de huidige aanpak van landen wordt een opwarming van ~3,2 graden verwacht (IPCC 2023). Om verdere opwarming en de gevolgen zoveel mogelijk te voorkomen is het nodig ook lokaal maatregelen te nemen. Daarom wil gemeente Aalsmeer onafhankelijk worden van fossiele brandstoffen en in uiterlijk 2050 klimaatneutraal zijn. Hiermee volgen we het rijksbeleid zoals vastgelegd in de Klimaatwet.
In lijn met de Europese afspraken, is in de nationale Klimaatwet bepaald om in 2050 klimaatneutraal te zijn en in 2030 tenminste 55% CO2 reductie t.o.v. 1990 te hebben gerealiseerd. In het nationale Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over hoe deze doelen te bereiken. Er is afgesproken dat gemeenten een belangrijke (regie)rol krijgen om de energietransitie lokaal vorm te geven en uit te voeren. Gemeente Aalsmeer neemt de regie op het proces om energietransitie vorm te geven in samenwerking met de lokale samenleving.

Prestatie

Het Masterplan Energie beschrijft de plannen die met de samenleving zijn gemaakt om in 2050 een fossiel onafhankelijke en klimaat neutrale gemeente te zijn. We zetten de processtructuur en co-creatieve werkwijze van het Masterplan Energie voort, inclusief de Vliegwielgroep. We gebruiken de kracht van de lokale samenleving en stimuleren (zelforganisatie van) nieuwe initiatieven. We ondersteunen deze initiatieven met kennis, netwerk en middelen.
Om een fossiel onafhankelijke en klimaatneutrale gemeente te worden is het nodig om de handen uit de mouwen te steken. Tot 2030 moeten we werken aan het voorbereiden van een versnelling

van de CO2 reductie. Zodat in 2040 80% van de opgave voltooid is. Dan rest er nog 10 jaar om de laatste (en lastige) 20% reductie te realiseren.
We richten ons op 6 thema's. energiebesparing, warmte & koude, klimaatneutrale bedrijventerreinen, bewoners en ondernemers op weg, mobiliteit, en lokale opwek. De maatregelen van het huidige beleid en de extra plannen uit het Masterplan Energie moeten samen maximaal 98 kiloton CO2 reductie opleveren. Er blijft 6 kiloton CO2 uitstoot van de industrie over die daar onder verantwoordelijkheid van het Rijk zelf reductieplannen voor maken.
We werken na vaststelling van het Masterplan een energietransitieprogramma uit met daarin het bestaande beleid, wettelijke verplichtingen en de nieuwe plannen vanuit het Masterplan Energie.
Het Masterplan Energie is een levend document. Het is niet in beton gegoten. We volgen de ontwikkelingen en stellen periodiek bij. Dat doen we mede op basis van een tweejaarlijkse evaluatie en energietransitie monitor.

Voorgeschiedenis en context

Om lokaal invulling te geven aan de nationale klimaatdoelen en de uitvoering van het Klimaatakkoord, heeft de gemeenteraad gevraagd om een Masterplan Energie op te stellen dat de kaders voor het energiebeleid aangeeft en de gemeente en de samenleving een duidelijk handelingsperspectief biedt om aan de energietransitie te werken. De gemeenteraad verzocht het plan uit te werken met inbreng van inwoners en ondernemers vanuit de wens de lokale samenleving sterker bij de energietransitie te betrekken.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

- Uit recent wetenschappelijk onderzoek blijkt dat de aarde sneller opwarmt dan verwacht en aankoerst op een temperatuurstijging boven de 3 graden Celsius (IPCC 2023). Geconcludeerd is dat een versnelde CO2-reductie nodig is om de temperatuurstijging onder de 2 graden Celsius te houden, het liefst onder de 1,5 graden Celsius.
- De verwachting is dat de prijzen van fossiele energie in de toekomst stijgen door onder andere het beprijzen van de CO_2 uitstoot. Door te werken aan energiebesparing en een fossiel onafhankelijke energievoorziening verminderen we de afhankelijkheid van (de prijsontwikkeling van) fossiele energie. Prijsstijgingen van aardgas en elektriciteit laten zien dat een betaalbare energievoorziening niet vanzelfsprekend is, hebben nadelige gevolgen voor de koopkracht van inwoners en de energielasten van bedrijven en impact op de concurrentiepositie van energie intensieve bedrijven (bijv. glastuinbouwbedrijven).
- Investeren in het Masterplan Energie is nodig want de energietransitie voltrekt zich ook grotendeels zonder bemoeienis van de gemeente. Zonder actieve gemeentelijke inzet treden aanzienlijk meer onwenselijke neveneffecten op. Door regie op ontwikkelingen te nemen kunnen we die onwenselijke ontwikkelingen zoveel mogelijk voorkomen en wenselijke ontwikkelingen mogelijk proberen te maken. Door te anticiperen op actuele en toekomstige ontwikkelingen willen we ervoor zorgen dat er genoeg energie is om in onze behoeften te voorzien. Bijvoorbeeld voor de bouw van woningen en of (uitbreiding van) bedrijven. Daarnaast is het belangrijk ervoor te zorgen dat de energierekening ook in de toekomst betaalbaar is, dat iedereen aan de transitie mee kan doen en dat energiearmoede zoveel mogelijk wordt voorkomen.
- Gemeente Aalsmeer kan de ambitie fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal niet alleen bereiken. De gemeente is afhankelijk van wat de samenleving doet en gaat doen. En andersom is de samenleving afhankelijk van wat de gemeente doet en gaat doen. Daarom is het Masterplan Energie in co-creatie met de samenleving (en de belangrijkste uitvoerende partijen) ontwikkeld en is het een plan waar de samenleving en belangrijke uitvoerende partijen achter staan.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

Het is mogelijk dat plannen die in het co-creatieproces zijn bedacht niet doorgaan, anders uitpakken of en niet de gevraagde hoeveelheid CO2 reduceren. Als dit gebeurt moeten er alternatieve plannen worden gemaakt om fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal te kunnen worden. Mede daarom is het Masterplan Energie een levend document. Het is richtinggevend en niet in beton gegoten. We volgen de ontwikkelingen en stellen periodiek bij.

Participatie

Het Masterplan Energie is in co-creatie met de lokale samenleving en relevante stakeholders ontwikkeld. Het proces richtte zich op het vormgeven van de energietransitie in Aalsmeer. Welke oplossingsrichtingen en oplossingen passen bij Aalsmeer? Het gesprek werd gevoerd aan de hand van zes thema's: energie besparen, warmte en koude, klimaatneutrale bedrijventerreinen, bewoners en ondernemers op weg, mobiliteit en lokale opwek van elektriciteit. Deze thema's zijn in samenspraak met de deelnemers bepaald. In eerste instantie op basis van interviews. Daarna zijn de thema's aangescherpt en aangevuld. Tijdens de startconferentie, de werkateliers, energiesysteemsessies en het TransitieCafé is de inhoud van het Masterplan tot stand gekomen. Tijdens de sessies zijn verschillende werkmaterialen gebruikt, zoals factsheets, PowerPointpresentaties en posters. Deze bevatten de achtergrondinformatie voor deelnemers om het gesprek te kunnen voeren over de verschillende thema's, zodat iedereen mee kon doen, ongeacht op welk moment zij tijdens het co-creatietraject aansloten. (zie ook bijlage 2: Participatieverslag).

Kantekeningen en risico's

Het is van belang dat de gemeente bereid is om de uitkomst te omarmen. Co-creatie kan slechts succesvol zijn in de uitvoering als de uitvoeringscoalitie zich hieraan committeert. Het (geheel of gedeeltelijk) onttrekken van de gemeenteraad aan de uitkomst zorgt voor verlies van vertrouwen in de lokale overheid. Het samenwerken aan de energietransitie tussen gemeente de samenleving, en betrokken partijen loopt dan forse schade op.

Financiën

Het Masterplan Energie gaan we uitvoeren via een programmastructuur. Het nader uit te werken programma vraagt om middelen voor de capaciteit en voor programmakosten. We stellen voor alleen middelen in te zetten die reeds beschikbaar zijn. Daarnaast is het uitgangspunt om de benodigde capaciteit zoveel als mogelijk ambtelijk in te vullen.
Investeren in formatie voor de transitie is mogelijk door de daarvoor bedoelde specifieke uitkering 'Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE)'. We ontvingen vanaf 2023 tot en met 2025 in totaal omstreeks € 2.335.000 euro. Vanaf 2025 is daarvan ~ € 1.683.000,- beschikbaar. De inkomsten vanaf 2026 zijn nog niet bekend. In de loop van 2025 wordt de nieuwe regeling voor 2026 t.m. 2030 gepubliceerd.
Voor 2025 en 2026 is ingeschat dat er omstreeks € 770.000,- nodig is voor capaciteit. Waarvan € 645.000,- uit CDOKE en € 125.000,- uit lokale middelen. Eventuele extra formatie voor 2026 en verder wordt nader in beeld gebracht, mede op basis van de financiële ruimte in de nieuwe rijksregeling en het op te stellen programma energietransitie.
De volgende voorstellen worden gedaan om het energietransitieprogramma te financieren:

- *De programmakosten* te dekken door de reservering 'Klimaat en Energie gelden' á 163.000 in 2025 – 2026, en 293.000 in 2027, 2028. En deze middelen in te zetten voor de energietransitie waaronder het Masterplan Energie en duurzame ontwikkeling vanuit de Duurzaamheidsagenda. Een nadere verdeling van deze middelen tussen duurzame ontwikkeling en energietransitie wordt na vaststelling van het Masterplan Energie verder uitgewerkt.
- De capaciteitskosten vanaf 1 januari 2025 ten behoeve van de energietransitie te dekken via de daarvoor bedoelde specifieke uitkering 'Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE)' en deze middelen in te zetten voor dekking van benodigde capaciteit.

Toekomstige financiële wijzigingen t.b.v. de energietransitie en of duurzame ontwikkeling zullen via de Planning & Control Cyclus worden voorgesteld.

Vervolgstappen

Belangrijk is dat de samenwerking tussen inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en overheid, die is gestart bij het maken van het Masterplan Energie wordt voortgezet en uitgebouwd. We maken we gebruik van de energie, kennis en middelen die in Aalsmeer en Kudelstaart aanwezig zijn. Zo passen de initiatieven en de uitvoering bij de lokale context. Ook ontstaat lokale kennisontwikkeling en verbondenheid tussen partijen.
Na besluitvorming over het Masterplan Energie is er een ondertekenmoment met de partijen die betrokken waren bij het opstellen van het Masterplan Energie. Waarbij betrokken partijen zich gezamenlijk committeren aan het Masterplan.
Na vaststelling van het Masterplan Energie wordt een programmatische aanpak uitgewerkt onder de paraplu van de duurzaamheidsagenda. In deze aanpak worden de uitkomsten van het Masterplan Energietraject, het bestaande beleid, de wettelijke taken uitgewerkt en organisatorisch en financieel vertaald.

Evaluatie

Het programma stelt CO_2-reductie doelen voor een periode van 5 jaar; 2025 – 2030 – 2035 -2040 – 2045 – 2050. Via de energietransitie monitor wordt de CO_2 uitstoot tweejaarlijks gerapporteerd. Het programmamma voorziet in een tweejaarlijkse evaluatie. Op basis van de evaluatie en de energietransitie-monitor) wordt het energieprogramma aangepast en opnieuw voor besluitvorming aangeboden.

Duurzaamheidsaspecten

Het Masterplan Energie richt zich op het reduceren van de CO2 uitstoot door energiebesparing en duurzame energie-opwek. Het Masterplan draagt zo bij aan het voorkomen van de verdere opwarming van het klimaat op aarde.

Bijlagen

1. Masterplan Energie
2. Participatieverslag

De secretaris,

drs. Sj. Vellenga

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

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

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:45:45 CEST
ID: 819d1da3-b107-49e9-af08-3af8db8e1f46
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
23/05/2025 00:08:07 CEST
ID: 819d1da3-b107-49e9-af08-3af8db8e1f46
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van college van burgemeester en wethouders, d.d. 18 maart 2025, zaaknummer; Z25-031556

Besluit

1. Het Masterplan Energie vast te stellen als kaderstellend en richtinggevend voor het energietransitiebeleid.
2. In lijn met het raadsprogramma 2022 -2026 de ambitie bij te stellen van fossiel onafhankelijk in 2040 naar fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal in 2050.
3. De reserveringen 'Klimaat en Energie gelden' á 163.000 in 2025 – 2026, en 293.000 in 2027 en 2028 en in te zetten voor uitvoeringskosten duurzame ontwikkeling en energietransitie en de begroting overeénkomstig te wijzigen.
4. De specifieke uitkering Tijdelijke regeling capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CDOKE) in te zetten voor dekking van benodigde capaciteitskosten voor de uitvoering van de energietransitie en de begroting overeénkomstig te wijzigen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier,

H.R.E. Hofland

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

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

Masterplan energie Aalsmeer



Samen op weg naar
een klimaatneutraal
Aalsmeer & Kudelstaart





Masterplan energie Aalsmeer

"Later wil ik ook nog kunnen leven
zonder elke dag een natuurramp."

Vera Keessen, kinderburgemeester schooljaar '23-'24.

Dit rapport is geschreven door:
Margreet van der Woude, Marianne Teng (CE Delft), André van der Poel, Maartje de Meer,
Tessel van Willigen, Peter Maarsen (Gemeente Aalsmeer) en Raymond Reesink (Mannen met Plannen)

Aalsmeer, maart 2025

Meer informatie kunt u opvragen via energietransitie@aalsmeer.nl

Inhoudsopgave

Voorwoord 5

1 Totstandkoming en doelstelling van het Masterplan Energie 6

2 Wat weten we, wat doen we al en wat komt er op ons af? 8
- 2.1 Wat wordt er al gedaan? 8
- 2.2 Waar staat Aalsmeer nu? 11
- 2.3 Wat komt er op Aalsmeer af? 15
- 2.4 Versnelling nodig om doel te bereiken 16

3 Co-creatieproces om tot het Masterplan te komen 17
- 3.1 Uitgangspunten in de aanpak 18
- 3.2 Deelnemers aan het proces en organisatie 19
- 3.3 Stappen en overzicht bijeenkomsten 20
- 3.4 Resultaat 21

4 Op weg naar een fossielonafhankelijk en klimaatneutraal Aalsmeer en Kudelstaart 22
- 4.1 Thema energie besparen 22
- 4.2 Thema warmte en koude 24
- 4.3 Thema klimaatneutrale bedrijventerreinen 31
- 4.4 Thema Bewoners en ondernemers op weg 33
- 4.5 Thema Mobiliteit 37
- 4.6 Thema Lokale opwek van elektriciteit 39
- 4.7 Visuele samenvatting van het Masterplan Energie Aalsmeer 43

5 Masterplan Energie: van samen het plan maken, naar samen uitvoeren 44
- 5.1 Waarom een gezamenlijke uitvoering? 44
- 5.2 Voortzetten beweging 45

6 Vervolgstappen 46

7 Impactanalyse 47

Literatuur 54

Bijlagen 55
- A Beleidskaders 56
- B Financiering 60
- C Broeikasgasemissies in Aalsmeer 62
- D Rekenmethodiek impactanalyse 66

Voorwoord

Het beperken van de verdere opwarming van de aarde door broeikasgassen en daarmee het beperken van de desastreuse gevolgen van die opwarming. Dat is niet alleen belangrijk voor onszelf, maar vooral ook voor toekomstige generaties. Bij de start van de reis die in dit Masterplan Energie Aalsmeer wordt beschreven, zei toenmalig kinderburgemeester Vera Keessen: "Later wil ik ook nog kunnen leven zonder elke dag een natuurramp. Dus ik vind het heel belangrijk dat we hieraan werken". Met dit Masterplan Energie gaan we op weg naar een duurzame energievoorziening en worden onafhankelijk van fossiele brandstoffen.

Stip op de horizon: uiterlijk in 2050 gebruiken we in Aalsmeer en Kudelstaart geen fossiele brandstoffen meer en zijn we een klimaatneutrale gemeente. Kolen, aardgas en olie zijn vanaf dan niet meer nodig. De komende jaren maken we de reis van fossiele naar duurzame energie: de zogeheten energietransitie. Dit gaat ons lukken, maar alleen als we het samen doen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en de gemeente.

Dit Masterplan Energie Aalsmeer stippelt de route uit voor die reis naar de fossiel onafhankelijke en klimaatneutrale gemeente die we in 2050 willen zijn. Om deze route te volbrengen gaan we energie besparen en het resterende energiegebruik duurzaam invullen. Het Masterplan helpt ons in deze, behoorlijk uitdagende reis.

In Aalsmeer en Kudelstaart werken bewoners, organisaties, ondernemers en de gemeente al aan verduurzaming. Maar om in 2050 klimaatneutraal en fossiel onafhankelijk te zijn, is meer nodig. Daarom hebben inwoners, organisaties, bedrijven en gemeenten dit Masterplan Energie samen gemaakt. De oplossingen en acties in dit Masterplan zijn soms al heel concreet als we al weten wat we moeten doen. Soms zijn de acties algemener als we meer kennis en informatie nodig hebben, maar wel de richting weten.

Laten we vooral aan de slag gaan met de uitvoering en onderweg bijsturen. En met elkaar werken aan een toekomstbestendig Aalsmeer. Voor ons, onze kinderen en onze kleinkinderen. Dit Masterplan Energie voldoet aan nationale en internationale afspraken. Door de kracht van onze inwoners, bedrijven en instellingen te benutten, zorgen we ervoor dat het qua omvang en mogelijkheden ook past bij Aalsmeer en Kudelstaart.

De weg naar een klimaatneutrale gemeente is, net als bij elke reis naar een nieuwe bestemming, best onzeker. Veel dingen zijn nog nieuw en onbekend. Technologische ontwikkelingen en innovatie gaan snel en veel is van elkaar afhankelijk. Je zou dan kunnen stilstaan en afwachten. Maar in Aalsmeer kiezen we ervoor om de handen uit de mouwen te steken en aan de slag te gaan. Want alleen ga je sneller, maar samen komen we verder. Al lerende van elkaar komen we zo bij het einddoel van deze route.

De vliegwielgroep Masterplan Energie

Bob IJpelaar	Nieuwe Ondernemersvereniging Aalsmeer (NOA)
Jaap Overbeek	Werkgroep Aalsmeer Fossielvrij, Wijkoverleggen
Kees Buskermolen	Nieuw Aalsmeer
Monique Beernink	Participe Amstelland
Ronald van den Breevaart	Greenport Aalsmeer
Stefanie Miltenburg	Royal FloraHolland
Wim de Waard	Eigen Haard
Willem Kikkert	Gemeente Aalsmeer



Figuur 1 – De vliegwielgroep tijdens één van de werk-sessies met v.l.n.r. Willem Kikkert, Jaap Overbeek, Stefanie Miltenburg, Kees Buskermolen, Anke van der Veen (opgevolgd door Monique Beernink), Ronald van den Breevaart, Wim de Waard. Niet op de foto: Bob IJpelaar

Bericht vanuit de kinderraad:

"Volgens ons zijn twee dingen het allerbelangrijkste: ga zoveel mogelijk energie besparen en zorg ervoor dat de plannen voor iedereen duidelijk zijn. En we hebben nog een paar tips!

Maak zoveel mogelijk elektrisch. Meer zonnepanelen en elektrische auto's. Maak zonnepanelen of je huis isoleren verplicht. Het moet goed te doen zijn met simpele, maar ook effectieve dingen. Het moet ook betaalbaar zijn. Maak standaard lessen voor school over energie. Maak de prijzen van duurzame dingen lager, en de prijzen van niet-duurzame dingen (zoals gewone auto's) duurder. En zorg voor meer goede buslijnen zodat mensen niet alleen met de auto gaan.

Wij zijn 37, 38 en 39 jaar oud in 2050. Het gaat dus om onze toekomst. De ideeën moeten realistisch zijn maar ook goed op de lange termijn. En alle kleine beetjes helpen. Doe je stinkende best! Succes!"



Kinderraad schooljaar '23-'24.

1 Totstandkoming en doelstelling van het Masterplan Energie

In dit Masterplan Energie gaat het over zes thema's die goed passen bij Aalsmeer en Kudelstaart. De thema's zijn gekozen na interviews met verschillende vertegenwoordigers vanuit inwoners, bedrijven, maatschappelijke instellingen en de gemeente. Tijdens een co-creatieproces, dat in hoofdstuk 3 wordt beschreven, zijn onderstaande thema's verder ontwikkeld, aangepast en uitgewerkt.

- energie besparen;
- warmte en koude;
- klimaatneutrale bedrijfsterreinen;
- bewoners en ondernemers op weg;
- mobiliteit en logistiek;
- lokale opwek van elektriciteit.

Niet alle thema's zijn in de co-creatiesessies behandeld. Zo is er voor het lokaal opwekken van elektriciteit al een eerder proces geweest om tot een aantal zoekgebieden te komen.
Ook voor mobiliteit ligt er al een plan en een agenda waarbij de gemeente met partners de uitvoering ter hand neemt.

Verderop in dit Masterplan worden bovenstaande thema's ieder apart behandeld en wordt duidelijk hoe de deelnemers aan het co-creatieproces met deze thema's aan de slag zijn gegaan. Tijdens de co-creatiesessies is informatie opgehaald die direct is aangevuld met de kennis en ervaring van specialisten. Er zijn gezamenlijk uitwerkingsrichtingen en plannen bedacht om mee te kunnen werken. Er bleken onder de deelnemers veel ideeën te bestaan om het doel van een fossielonafhankelijk en klimaatneutraal Aalsmeer en Kudelstaart in 2050 te realiseren.

De ontwikkeling van dit Masterplan Energie Aalsmeer is niet bij nul gestart. Er is al een solide basis van zowel nationaal als lokaal beleid waarop wordt voortgebouwd. Wetgeving, richtlijnen en stimuleringsmaatregelen op nationaal niveau geven richting aan hoe de uitstoot van broeikasgassen kan worden verminderd en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen kan worden afgebouwd.

Zo is in het Klimaatakkoord (in 2019 gesloten tussen bedrijven en (overheids-)organisaties in Nederland) is afgesproken dat gemeenten de regierol hebben bij het aardgasvrij maken van de gebouwde omgeving. Regie is maatwerk en komt tot stand in samenwerking met andere partijen. Wat effectief is, hangt af van de betrokken partners, de buurten en wijken, de inwoners en de financieel-technische mogelijkheden. De manier waarop de gemeente Aalsmeer haar regierol invult, zal gedurende het proces veranderen.

Door samen met belanghebbenden een route te schetsen zoals we doen in dit Masterplan Energie, door samen te leren en gezamenlijk bij te sturen, vinden de gemeente en haar partners de weg naar een fossielonafhankelijk en klimaatneutraal Aalsmeer en Kudelstaart.

Veel partijen hebben meegewerkt en meegedacht aan dit Masterplan, waaronder ook leden van de gemeenteraad. De samenwerkingspartners en deelnemers hebben aangegeven dat zij het co-creatie proces waarderen. Het is een open en transparant proces op basis van gelijkwaardigheid. De intentie is om het co-creatieproces ook in de uitvoering voort te zetten, en het samen opgestelde Masterplan Energie met elkaar uit te voeren.

De doelstelling van het MPE volgt uit het landelijke en Europese doel: de gemeente Aalsmeer is in 2050 fossielonafhankelijk en klimaatneutraal.

Om te beoordelen of het MPE genoeg plannen bevat om dat doel te halen, zijn de thema's omgewerkt naar de sectoren van het Klimaatakkoord. De gemeente is namelijk verplicht om de voortgang van de energietransitie bij te houden en te monitoren. Dat monitoren gebeurt aan de hand van indicatoren die bij de sectoren van het Klimaatakkoord passen. De sectoren van het Klimaatakkoord zijn: gebouwde omgeving, mobiliteit, landbouw, elektriciteit en industrie.

Op basis van de emissie prognose (zie hoofdstuk 2) is ingeschat dat er een versnelling nodig is. Deze versnelling moet in 2030 starten. Dat betekent dat de ideeën van het Masterplan Energie dan moeten zijn uitgewerkt in projecten en klaarstaan voor uitvoering. In 2040 moet 80% van het doel gehaald zijn. De laatste tien jaar zijn nodig om de moeilijkste 20% van het doel te realiseren.

2 Wat weten we, wat doen we al en wat komt er op ons af?

2.1 Wat wordt er al gedaan?

De ontwikkeling van het Masterplan Energie voor de gemeente Aalsmeer is niet bij nul gestart. Er is al een solide basis van zowel nationaal, provinciaal en lokaal beleid waarop wordt voortgebouwd. Wetgeving, richtlijnen en stimuleringsmaatregelen op nationaal niveau geven richting aan hoe de uitstoot van broeikasgassen kan worden verminderd en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen kan worden afgebouwd. Op lokaal niveau wordt in Aalsmeer al veel gedaan om bij te dragen aan een duurzamere energievoorziening. Dit hoofdstuk beschrijft de basis waarop het Masterplan Energie voortbouwt. Ook wordt inzicht gegeven in de huidige emissievoetafdruk van de gemeente. Dit vormt de basis waarop het Masterplan Energie verder is opgebouwd. Door voort te bouwen op het werk dat al is verricht, kan gericht en doelbewust verder worden gewerkt aan een fossielonafhankelijk en klimaatneutraal Aalsmeer.

Ondersteuningsaanpak samenleving door de gemeente

De gemeente werkt al lange tijd aan de verduurzamingsopgave. Voor bewoners, maatschappelijke organisaties en ondernemers zijn al aanpakken voor isolatie, energiebesparing en verduurzaming, ook om energiearmoede tegen te gaan. Hierbij wordt onder andere samengewerkt met de woningcorporatie en de huurdersvereniging. Voor informatie en begeleiding kunnen inwoners terecht bij een aantal loketten.

Daarnaast werken we ook aan een robuuste en toekomst vaste elektriciteitsvoorziening, het stimuleren van energie-opwek, en verkennen we de mogelijkheden van collectieve warmte.

Tabel 1 – Overzicht van de activiteiten die de gemeente al uitvoert

Activiteit	Wat is het?
De Lokale Aanpak Isolatie (LAI)	De lokale aanpak isolatie Aalsmeer richt zich op het stimuleren en ontzorgen van woningeigenaren bij het isoleren van woningen met een slecht energielabel (DEFG) en gemiddeld lage WOZ. Daarbij is er in het bijzonder aandacht voor het ontzorgen en begeleiden van minima met een slecht geïsoleerde koopwoning. Deelnemers krijgen een korting op uitgevoerde maatregelen boven op de landelijke subsidies. En ontvangen desgewenst ondersteuning bij het aanvragen van subsidies.
De aanpak energiearmoede	De energiearmoede aanpak richt zich via verschillende activiteiten op het tegengaan van energiearmoede. Denk aan energiefixers die kleine maatregelen aanbrengen en tips geven om in huis energie te besparen of de energiecoaches (vrijwilligers) die inwoners helpen energie te besparen.

Activiteit	Wat is het?
Prestatieafspraken corporatie	Afspraken uit de prestatieafspraken voor het verduurzamen van de sociale woningbouw: ● Deelname aan de Vliegwielgroep Masterplan Energie. ● Grote renovaties naar Label B. ● Planmatig onderhoud, renovatie van mutatiewoningen, grote renovaties en volgens de SaVe (Samen Verduurzamen) aanpak. E, F en G sneller energetisch te verbeteren. Bij complexmatig onderhoud en aardgasvrij ready maken woningen worden ook C en D meegenomen ● Bij het uitvoeren van planmatig onderhoud en het muteren van een woning, wordt waar het kan verduurzaamd. ● Complexgewijze aanpak Zonnepanelenproject. ● Waar mogelijk duurzame materialen als onderdeel van circulair bouwen. ● Gedrag en communicatie.
Het Servicepunt Energieadvies Aalsmeer	Het Servicepunt Energieadvies Aalsmeer ondersteunt initiatieven, collectieven, maatschappelijk vastgoed, VvE's, etc met energieadvies en procesbegeleiding bij verduurzamingsprojecten.
Het Regionaal Energieloket (REL)	In samenwerking met het REL ondersteunt en ontzorgt de gemeente Aalsmeer woningeigenaren bij het verduurzamen van woningen door het aanbieden van een energieloket, helpdesk, advies en groepsaankopen.
Verzwaren van het lokale elektriciteitsnet met Buurtaanpak LS/MS-net	In samenwerking met Liander wordt gewerkt aan het verzwaren van het lokale elektriciteitsnet door middel van het plaatsen van trafohuisjes in verschillende buurten van Aalsmeer. De eerste buurtrealisatieplannen zijn inmiddels gereed (Hornmeer) of bijna afgerond (Stommeer en Centrum).
Onderzoeken van lokale opwekmogelijkheden met de Regionale Energie Strategie (RES)	Het onderzoeken van lokale opwekmogelijkheden voor duurzame energie; voorbereiding plan van aanpak zon op grote daken en op parkeerplaatsen, uitwerken zoekgebieden (na duidelijkheid gebieds- en omgevingsvisies).
Voorbereiden van een robuuste, adaptieve en betaalbare elektriciteits-infrastructuur Taskforce Energie Infra	In samenwerking met provincie, gemeenten, netbeheerders en andere partijen wordt gewerkt aan een robuuste, adaptieve en betaalbare elektriciteitsinfrastructuur.
Voorbereiden collectieve warmte	Via de Taskforce Energietransitie Greenport Aalsmeer werken we aan het onderzoeken van de mogelijkheden van collectieve warmte. Denk aan randvoorwaarden, governance, bronnen en infra, etc. Dit doen we in samenwerking met overheden en markt.

Aalsmeerse initiatieven

De gemeente Aalsmeer kent een groot aantal ondernemers en ondernemende bewoners. Mede hierdoor zijn er verschillende initiatieven die als inspiratie of goed voorbeeld kunnen dienen voor het Masterplan Energie.

Samen stroom delen: Wilgenstroom

Energiecoöperatie Wilgenstroom is opgericht door de bewoners van de Wilgenlaan in Aalsmeer. De bewoners wilden graag zonne-energie opwekken zonder het beschermde dorpsgezicht van de straat aan te tasten. Daarom delen zeventien bewoners van de Wilgenlaan nu stroom afkomstig van 324 zonnepanelen, gelegd op het dak van het bedrijfs-pand Multi Suplies. Ap Eigenhuis, de voorzitter van de energiecoöperatie, zegt dat het initiatief niet alleen belangrijk is voor CO2-reductie, het draagt ook bij aan saamhorigheid in de buurt, en maakt de energietransitie tastbaar voor Aalsmeerders en Kudelstaarters.

Uniek: slimme uitwisseling van warmte en koude in Hornmeer

Warmte in ruil voor koude. Met een behoorlijke energiebesparing als resultaat. Vijf lokale partijen in Aalsmeer sloegen de handen ineen voor Energy Hub Aalsmeer. Samen met de gemeente Aalsmeer werkten ze in vier jaar toe naar realisatie. Daarbij levert NorthC Datacenters zijn (rest)warmte van de vestiging Aalsmeer aan kindcentrum Triade, Sportcentrum De Waterlelie en Fertiplant, exporteur van potplanten. In ruil voor die warmte, krijgt NorthC koude terug om zijn datazalen te koelen. Een slimme samenwerking met een duurzaam resultaat. Want de CO2-reductie staat gelijk aan de CO2-uitstoot van zo'n 74 huishoudens. Op dit moment wordt uitbreiding van de energie-uitwisseling onderzocht. Dit is een samenwerking tussen NorthC, Greenport Aalsmeer en Royal Flora Holland.

Ondernemende vrijwilligers: energiecoaches geven gratis energieadvies

Vanaf 2022 vrijwillige energiecoaches actief om bewoners op verzoek kunnen helpen met energie besparen. Alle inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart kunnen – gratis – een bespaargesprek aanvragen en krijgen zo inzicht in hun energiekosten en -verbruik. Een bespaargesprek begint met het goed bekijken van de energierekening: wat staat daar eigenlijk allemaal in? Daarna kijkt de coach samen met de bewoner hoe die kan besparen. Dat kan bijvoorbeeld door dingen in huis net even anders te doen. Denk aan het zo zuinig mogelijk gebruiken van apparaten als de was- of afwasmachine. Zo helpen de energiecoaches Aalsmeerders met concrete tips om energie en geld te besparen. Inmiddels zijn er honderden bespaargesprekken geweest! (Ook zetten we Energiefixers in, die op afspraak aan huis advies geven en gratis kleine maatregelen installeren en uitvoeren. Denk aan CV ketels afstellen, radiatorfolie, ledlampen, waterbesparende douchekoppen, etc)

Lokale, regionale en provinciale beleidskaders

Op provinciaal-, bovengemeentelijk- of gemeentelijk niveau worden beleid, visies en plannen gemaakt die relevant zijn voor het Masterplan Energie. Een overzicht hiervan staat in bijlage A. Veel heeft betrekking op Energie-Infrastructuur en energiebronnen. We werken hierin met samen met vele partners zoals provincie Noord-Holland, Energieregio Noord Holland Zuid, Netbeheerders, de tuinbouwsector waaronder Greenport Aalsmeer en omliggende gemeenten zoals Haarlemmermeer, Uithoorn en Amstelveen.

Nationale beleidskaders

In de Klimaatwet is vastgelegd dat Nederland in 2030 49% minder broeikasgassen moet uitstoten en in 2050 95% minder ten opzichte van 1990. Andere broeikasgassen dan CO2 worden daarbij teruggerekend naar CO2-equivalenten. In het Nederlandse Klimaatakkoord is met de maatschappelijke partijen die aan het overleg deelnamen afgesproken hoe die doelstellingen bereikt kunnen worden. Met het aannemen van de Green Deal in Europa, gaan de lidstaten akkoord met het verhogen van de ambitie naar reductie broeikasgassen met 55% in 2030 en klimaatneutraal in 2050.

Nationaal beleid is een belangrijk kader voor de energietransitie in Aalsmeer. Bijlage A bevat een overzicht van nationale beleidskaders die relevant zijn voor het Masterplan Energie.

2.2 Waar staat Aalsmeer nu?

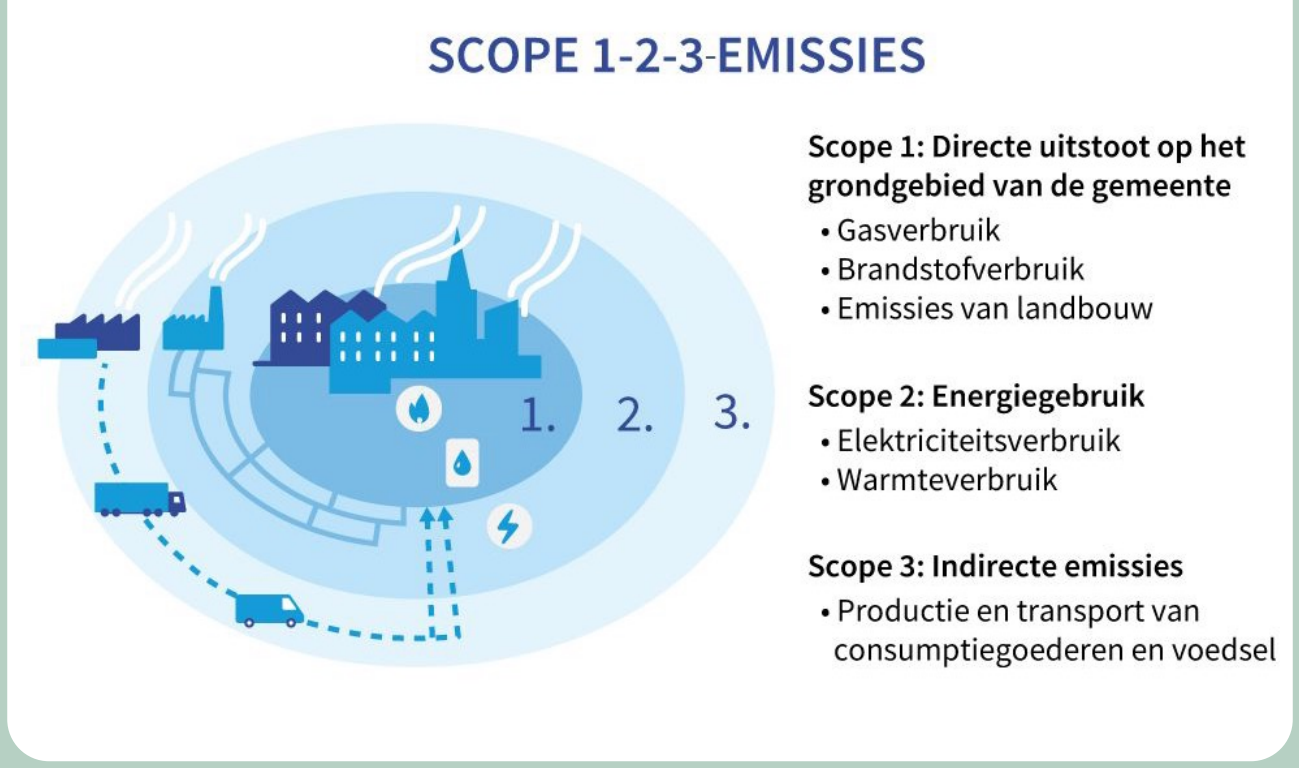
Toelichting op emissies van energieverbruik in Aalsmeer

Het Masterplan Energie gaat onder andere over de emissies als gevolg van energieverbruik. Er wordt onderscheid gemaakt in drie scopes van emissies (zie Figuur 2).

- Scope 1-emissies zijn directe emissies op het grondgebied van de gemeente, bijvoorbeeld emissies door gasverbruik in een woning, of benzinegebruik in een auto.
- Scope 2-emissies zijn emissies van energieverbruik, waarvan de emissies niet op het grondgebied van de gemeente plaatsvinden. Bijvoorbeeld emissies van elektriciteit die in Aalsmeer gebruikt wordt, maar ergens anders is opgewekt.
- Scope 3-emissies zijn indirecte emissies. Dit zijn emissies van activiteiten binnen de gemeente, die emissies veroorzaken buiten de gemeente. Denk bijvoorbeeld aan de productie en het transport van spullen of voedsel dat wel in de gemeente wordt geconsumeerd, maar elders wordt geproduceerd.

In het Masterplan Energie worden alleen de Scope 1- en 2-emissies beschouwd. Hiermee wordt aangesloten bij het Klimaatakkoord en de nationale doelstellingen voor CO2-reductie die gaan over de Scope 1- en 2-emissies. De Scope 3-emissies (emissies van elders geproduceerde producten en transport) hebben een belangrijke klimaatimpact, maar worden in de monitoring van broeikasgasemissies meestal buiten beschouwing gelaten, onder andere omdat de gemeente daar weinig invloed op heeft, het lastig te monitoren is en omdat de Scope 3-emissies ook reduceren als ergens anders de Scope 1- en 2-emissies reduceren.

Figuur 2 – Scope 1-, 2- en 3-emissies



CO2 én overige broeikasgassen

In het Masterplan Energie gaat het over broeikasgasemissies, dus zowel CO2-emissies als emissies van overige broeikasgassen. Het gaat hierbij om emissies gerelateerd aan energiegebruik en directe emissies naar de lucht binnen de gemeentegrens. De overige broeikasgassen, zoals lachgas (N2O), methaan (CH4) en fluorhoudende gassen (F-gassen), zijn omgerekend naar CO2-equivalenten met de zogenoemde Global Warming Potentials (GWP).

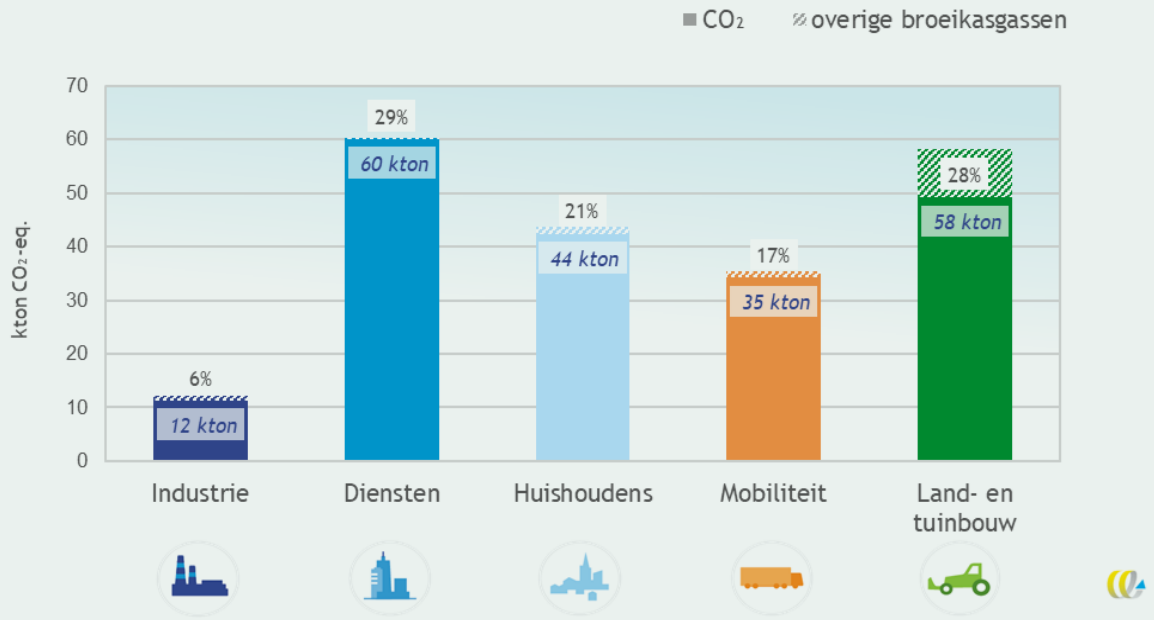
Door te kijken naar de huidige emissievoetafdruk van de gemeente, kan een goed beeld worden gekregen van waar de gemeente Aalsmeer nu staat. Daar waar nu de meeste uitstoot plaatsvindt, kan de grootste winst behaald worden.

Er is inzicht gegeven in de huidige broeikasgasemissies in de gemeente op basis van openbare data uit de (Rijksoverheid, 2024b) . De belangrijkste broeikasgassen zijn koolstofdioxide (CO2), methaan (CH4) en lachgas (N2O). Methaan en lachgas worden overige broeikasgassen genoemd en zijn omgerekend naar CO2-equivalenten. De emissies worden getoond voor het jaar 2021, omdat dit de meest recente gegevens zijn op het moment van schrijven.

De belangrijkste gegevens over de broeikasgasemissies zijn beschreven in dit hoofdstuk. In Bijlage C zijn de resultaten in meer detail weergegeven.

In 2021 waren de totale emissies 210 kton CO2-eq. Figuur 2 laat de emissies per hoofdsector zien. Daaruit blijkt dat de sectoren diensten en landbouw de grootste uitstoot hebben, gevolgd door huishoudens, mobiliteit en de emissies uit industrie hebben een klein aandeel in het totaal in Aalsmeer. Dit komt overeen met het beeld van Aalsmeer als een gemeente met veel glastuinbouw, de bloemenveiling (Royal FloraHolland) en veel bedrijvigheid hieromheen.

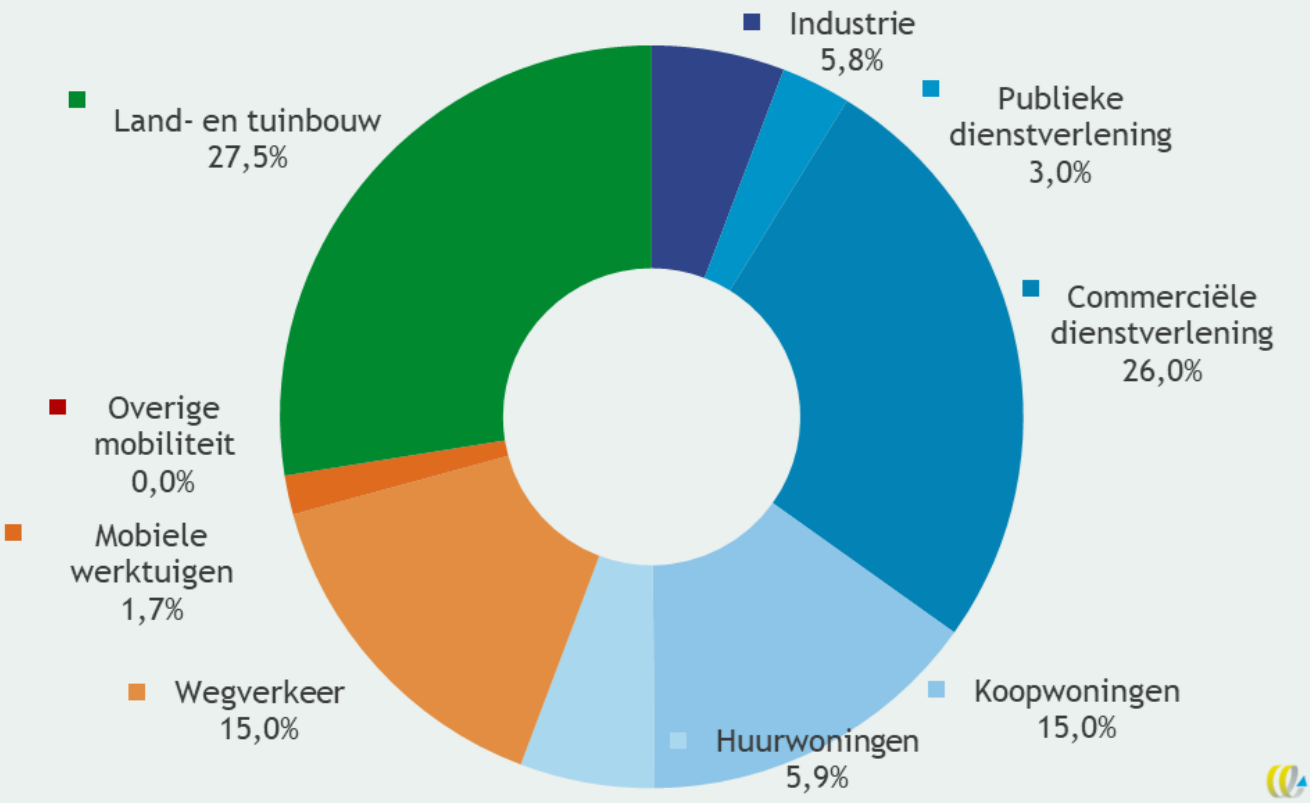
Figuur 2 – Broeikasgasemissies in Aalsmeer in 2021 per hoofdsector met onderscheid tussen CO2-emissies en overige broeikasgassen



1 De emissies in de klimaatmonitor zijn niet volledig, er is een inschatting gedaan voor de missende data. Het kan zijn dat in de toekomst nieuwe inzichten ontstaan, waardoor de inschattingen bijgesteld moeten worden.

In Figuur 3 zijn de emissies verder uitgesplitst. Hier valt vooral op dat van de sector diensten, de meeste uitstoot afkomstig is uit de commerciële dienstverlening. Onder commerciële dienstverlening vallen onder andere emissies van datacenters en distributiecentra.

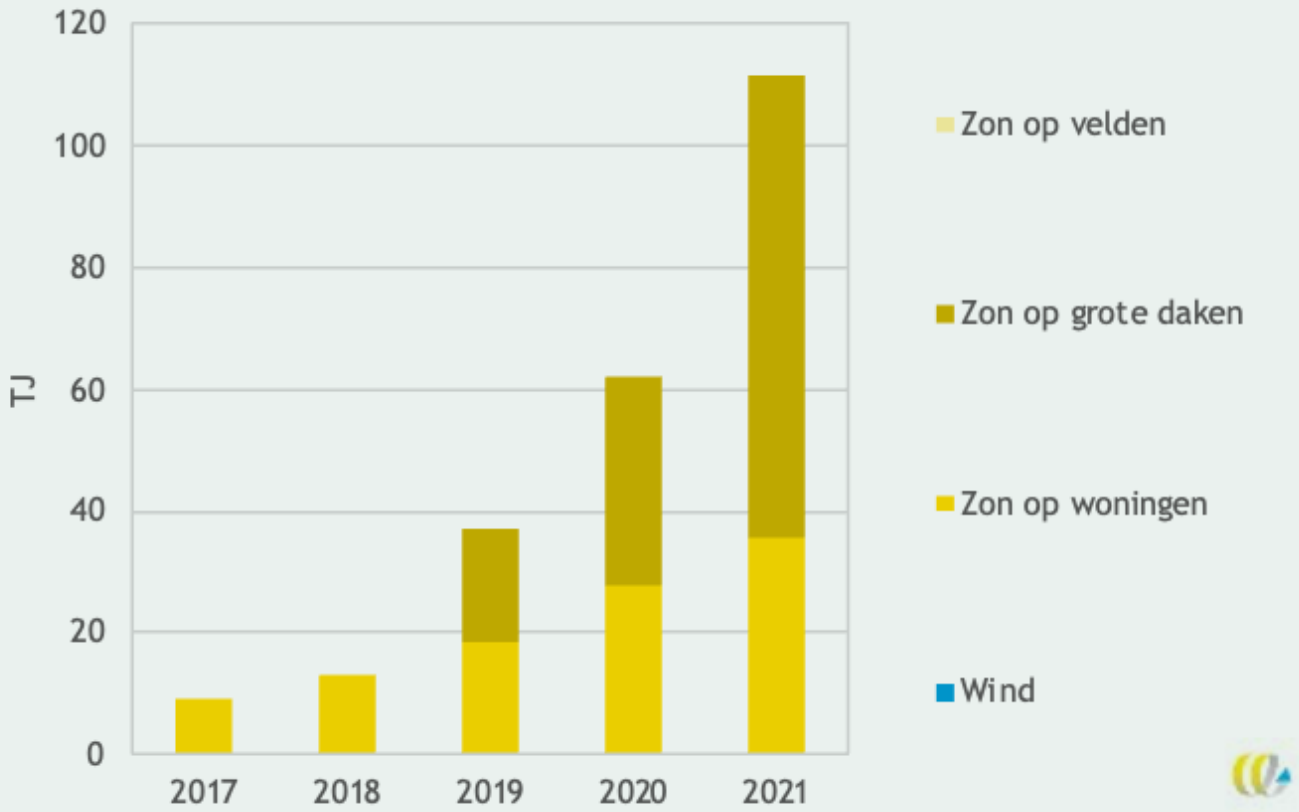
Figuur 4 – Broeikasgasemissies in Aalsmeer in 2021 per subsector



Hernieuwbare opwek

Figuur 4 geeft de hernieuwbare elektriciteitsopwek in de gemeente Aalsmeer weer. Alle opwek vindt plaats op daken, zowel op daken van woningen als op grotere daken van bijvoorbeeld een bedrijfspand. In 2021 werd 112 TJ (31 GWh) elektriciteit opgewekt, dat is 14% van het totale elektriciteitsgebruik in de gemeente, dat was namelijk 800 TJ

Figuur 4 – Hernieuwbare opwek in de gemeente Aalsmeer[2]



De RES-regio Noord-Holland Zuid, waar de gemeente Aalsmeer bij hoort, heeft de ambitie om 2,7 TWh opwek van duurzame elektriciteit op land te realiseren voor 2030. Hiervan is 0,7 TWh al gerealiseerd. De gemeente Aalsmeer ligt in de deelregio Amstelland. Voor deze deelregio is voorzien dat zij 376 GWh bijdraagt aan de doelstelling van de RES-regio (Noord Hollandse Energie Regio, 2022). Er zijn nog geen doelstellingen geformuleerd op gemeenteniveau.

CE Delft adviseert de gemeente aan om een doel te formuleren voor de opwek in de jaren 2030, 2040 en 2050. Het formuleren van een doelstelling op gemeenteniveau zorgt voor een duidelijke richting en geeft de mogelijkheid te monitoren of het doel in zicht is. Een doel kan geformuleerd worden als een totale hoeveelheid, opwek of als een percentage van de hoeveelheid elektriciteit die gebruikt wordt.

2 De opwek is weergegeven in TJ, dit is berekend op basis van het opgestelde vermogen en het gemiddelde aantal vollasturen per jaar.

2.3 Wat komt er op Aalsmeer af?

Prognose emissies in 2030 en 2050

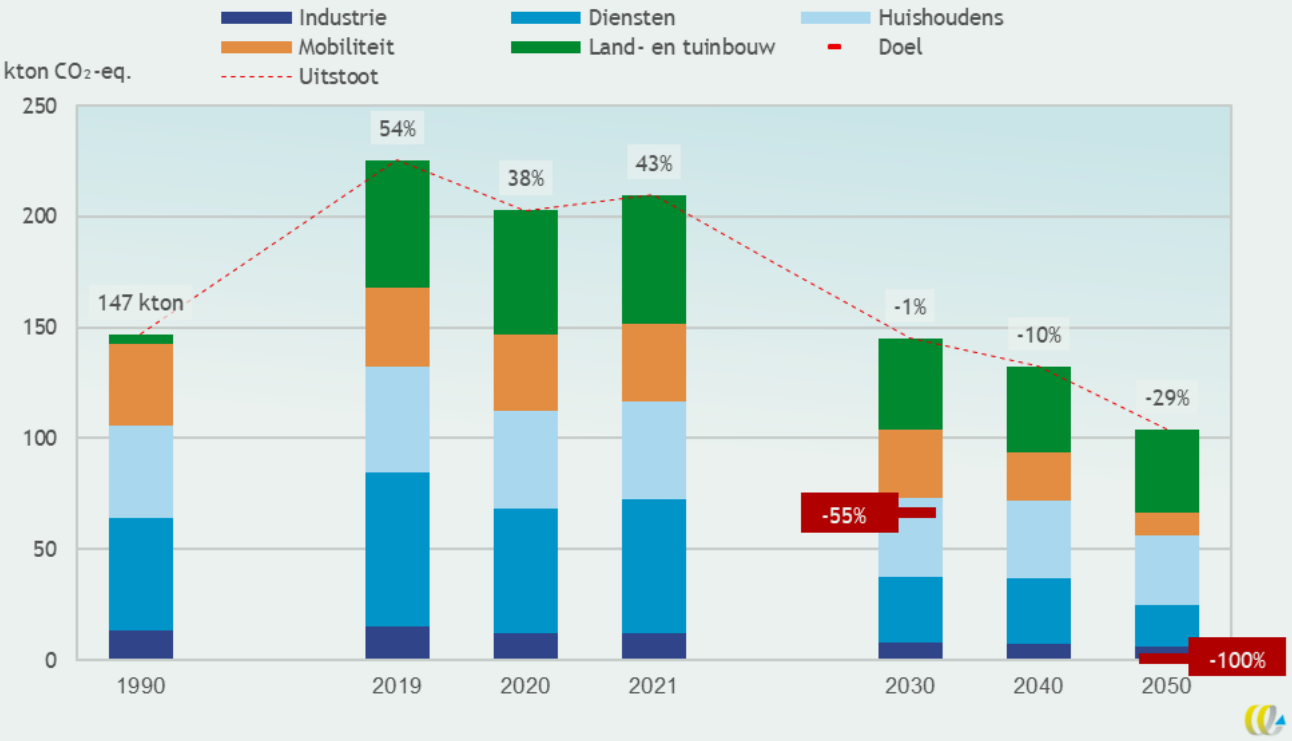
Naast de huidige emissievoetafdruk van de gemeente, is ook in beeld gebracht hoe de voetafdruk zich de komende jaren naar verwachting ontwikkelt. Landelijk vastgesteld en voorgenomen beleid is vertaald naar de Aalsmeerse context. Vervolgens is een inschatting gedaan van het effect van het beleid op de broeikasgasemissies. De basis hiervoor is de Klimaat en Energieverkenning (KEV), een studie op nationaal niveau naar het effect van klimaatbeleid. Het landelijk beleid waarvoor het effect in beeld is gebracht is:

- daling emissiefactor elektriciteit;
- energiebesparingsplicht;
- label C-verplichting kantoren;
- nationale subsidies elektrisch rijden;
- Europese voertuignormeringen;
- Zero-Emissie(ZE)-zones[3].

Figuur 5 laat zien hoe de emissies in de gemeente Aalsmeer zich ontwikkelen als gevolg van landelijk beleid. Een duidelijk dalende trend is te zien, echter is dit niet voldoende om de doelstellingen van de gemeente Aalsmeer of de landelijke doelstellingen (55% reductie in 2030 en 100% reductie in 2050) te halen. De figuur laat zien dat in 2050 nog 104 kton CO2-eq. uitgestoten worden. Er moet dus aanvullend op het bestaande beleid nog 104 kton extra broeikasgasemissies gereduceerd worden. Figuur 7 laat zien hoe de resterende emissies in 2050 verdeeld zijn over de sectoren.

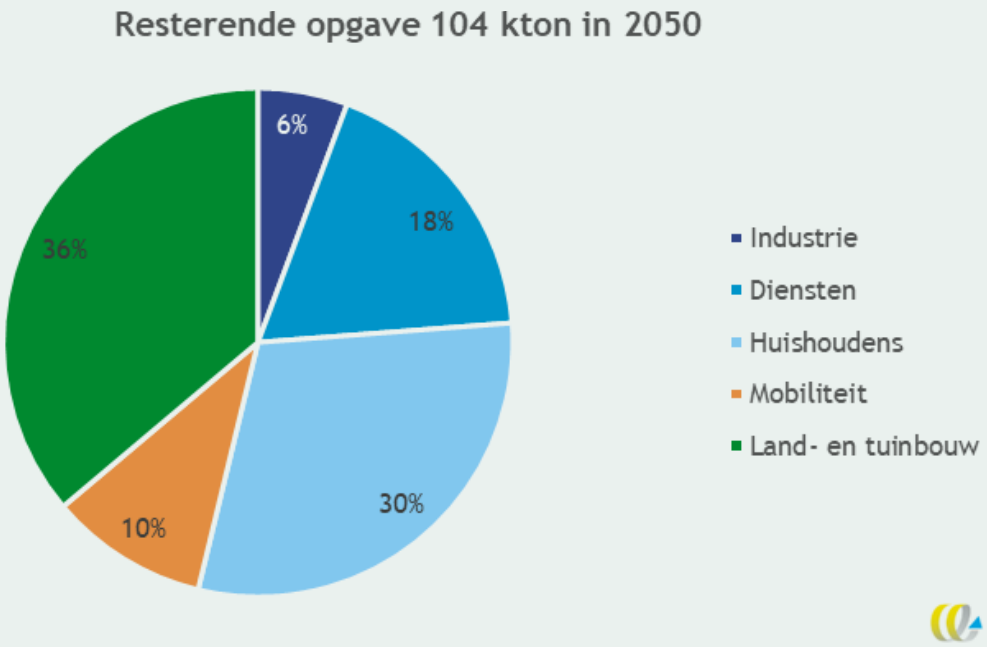
In het MPE ligt de focus op het ontwikkelen van plannen, projecten en ideeën om de resterende 104 kton CO2-eq. te reduceren. Het is belangrijk te beseffen dat ook de verwachte emissiereductie tot 2030 en 2050 niet vanzelf gebeurt. Voor deze emissiereductie bestaan wel al plannen, maar deze moeten nog wel uitgevoerd worden.

Figuur 5 – Emissies in 1990, 2019 2020 en 2021 en de verwachte emissies in 2030, 2040 en 2050 op basis van landelijke trends



3 Voor Aalsmeer is het effect van ZE-zones in de omgeving van Aalsmeer in kaart gebracht. De ZE-zone in Amsterdam heeft ook een effect op het verkeer dat in Aalsmeer rijdt.

Figuur 6 – Verdeling van de resterende emissies in 2050 op basis van landelijke trends

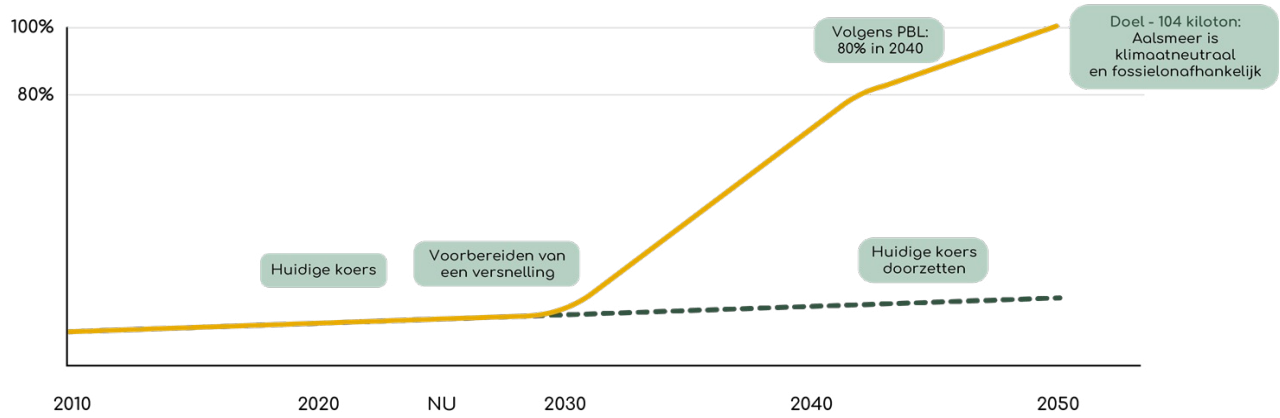


2.4 Versnelling nodig om doel te bereiken

Figuur 7 geeft een indicatie voor hoe de tijdlijn eruit kan zien voor Aalsmeer om in 2050 klimaatneutraal en fossielonafhankelijk te zijn. In 2050 moet 100% van de opgave voltooid zijn. Om dat te halen, zou in 2040 al 80% voltooid moeten zijn, zodat er nog 10 jaar is om de 'moeilijkste' 20% van de emissies te reduceren (NOS, 2024). Tussen nu en 2040 moet er dus een flinke versnelling in emissiereductie plaatsvinden. Tussen nu en 2030 zal dat voor een groot deel uit het voorbereiden van deze versnelling bestaan; het maken van plannen en ideeën en het voorbereiden van de uitvoering hiervan. Vanaf 2030 moeten de plannen daadwerkelijk gerealiseerd worden, zodat de CO2-eq.-emissies gereduceerd worden. Hieruit kunnen de volgende tussendoelen worden afgeleid:

- 2030 alle projecten zijn gereed voor de uitvoering;
- 2040 80% van de reductie behaald;
- 2050: 100% van de reductie is behaald.

Figuur 7 – Indicatieve tijdlijn voor een klimaatneutraal en fossielonafhankelijk Aalsmeer



Bronvermelding: Illustratie uit werkatelier 1 van het Masterplan Energie.

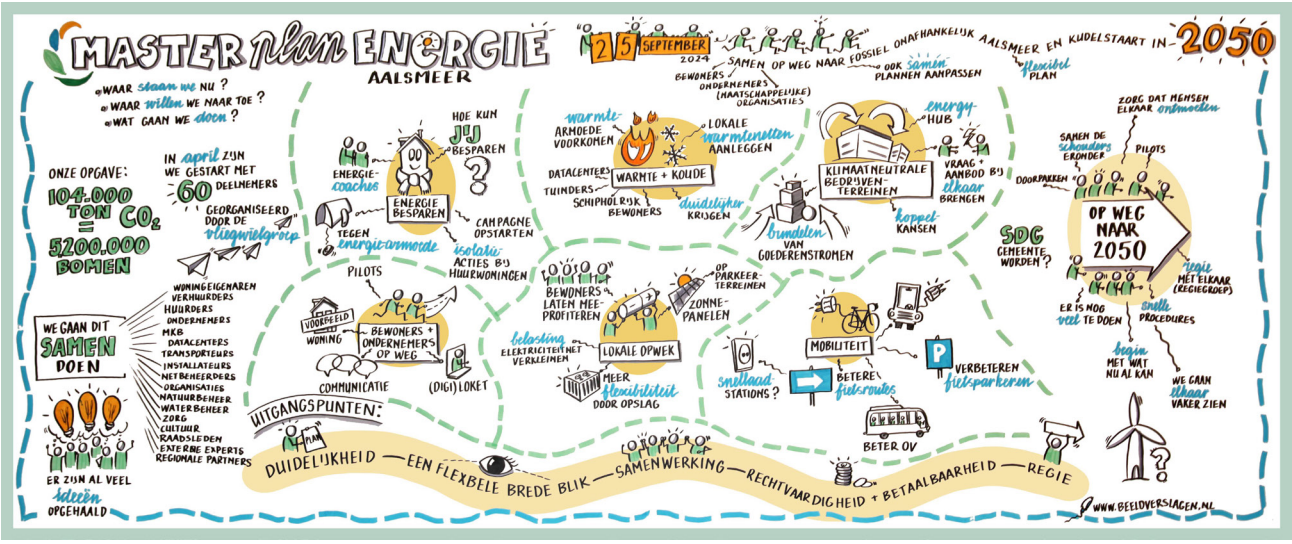
3 Co-creatieproces om tot het Masterplan te komen

Het plan van aanpak voor het Masterplan Energie (MPE) is op 8 juni 2023 door de gemeente-raad van Aalsmeer vastgesteld. In het plan van aanpak staat beschreven dat Aalsmeer het MPE niet in kleine kring zal ontwikkelen maar dat deze het resultaat moet zijn van een proces van co-creatie met inwoners, bedrijven en organisaties.

Dat is niet voor niets: de energietransitie is ingrijpend en kan alleen slagen als alle betrokken partijen de schouders eronder willen zetten. Door de lokale samenleving invloed te geven op het proces en de plannen voor de energietransitie, wordt bevorderd dat deze aansluiten bij de situatie, belangen en mogelijkheden van alle betrokkenen.

Dit document, het MPE, is in deze aanpak niet het eindpunt van het proces, maar een stap in een reis, waarbij steeds meer mensen en organisaties kunnen aanhaken. Het MPE geeft richting en houvast, en maakt de verandering zo concreet mogelijk, met nadrukkelijke focus op uitvoerbaarheid en uitvoering. Maar de weg is lang, en daarom is het een levend en dynamisch document, dat gaandeweg kan worden bijgesteld als veranderende omstandigheden of inzichten daarom vragen.

Figuur 8 – Procestekening 'Op weg naar een fossiel onafhankelijk Aalsmeer', Kaap Z, uit het plan van aanpak zoals vastgesteld door de raad op 4 april 2023



Bronvermelding: (Gemeente Aalsmeer, 2023).

3.1 Uitgangspunten in de aanpak

Het Masterplan is de plek waarin de stappen en plannen in de energietransitie van Aalsmeer op weg naar 2050 samenkomen. De weg naar een fossielonafhankelijk Aalsmeer is lastig en vol onzekerheden en daarmee een uitdaging. Met het Masterplan worden alle organisaties en mensen die betrokken zijn bij de energietransitie zo veel mogelijk overzicht en houvast geboden op weg naar dat doel. Het vormt het kader voor de inzet van de gemeente en alle andere betrokkenen de komende jaren. Het proces om het Masterplan te maken vond plaats tussen februari en oktober 2024. Hieronder worden de uitgangspunten bij de aanpak toegelicht.

Intensief aan de slag met betrokken kerngroep

Het gezamenlijk maken van een gedegen plan lukt niet met een paar losse bijeenkomsten met wisselende deelnemers. Daarom is gekozen voor een intensief proces van samenwerking met een kerngroep van vertegenwoordigers van de Aalsmeerse gemeenschap. Deelnemers vanuit zoveel mogelijk achtergronden en perspectieven is gevraagd om zich voor meerdere bijeenkomsten tegelijk aan te melden. Zo een vijfentachtig mensen hebben tussen april en oktober 2024 verdeeld over een viertal sessies meerdere dagdelen aan de invulling van het plan gewerkt. Met deze kerngroep als basis werd de groep die betrokken is bij het MPE gaandeweg de reis steeds verder verbreed.

Figuur 9 – Impressie van de sessies voor het Masterplan Energie Aalsmeer











Focus: waarmee wordt het verschil gemaakt?

De energietransitie bestrijkt heel veel onderwerpen en veel organisaties en inwoners zijn al op allerlei manieren met de transitie aan de slag. Daarnaast gebeurt er in de regio, de provincie en landelijk ook veel. Maar het is nog niet genoeg. Om plannen te maken die bijdragen aan de benodigde versnelling is een duidelijke focus nodig: er moet worden vastgelegd waar in Aalsmeer het verschil mee kan worden gemaakt, bovenop dat wat al gebeurt. Dat betekent dat gedurende het proces inzichtelijk moest worden gemaakt wat er al in Aalsmeer loopt dat bijdraagt aan het fossielonafhankelijk en klimaatneutraal maken van de gemeente en wat er door landelijk beleid gaat veranderen. Zo werd duidelijk welke extra stappen moeten worden gezet. Daarbij zijn steeds drie vragen voor ogen gehouden bij de ideeën die werden aangedragen: 1) 'Wat heeft de meeste impact op de CO2-uitstoot van Aalsmeer?' 2) 'Waar willen mensen hun schouders onder zetten (enthousiasme)?', en 3) 'Wat is juridisch, technisch en economisch haalbaar?'.

Samenhang en het grotere geheel: systeemsessies

Kenmerk van het proces is dat de deelnemers zelf konden kiezen met welke onderwerpen ze aan de slag wilden gaan. Om de samenhang tussen de verschillende onderwerpen te bewaken, zijn gedurende het proces energiesysteemsessies georganiseerd, met professionals van bijvoorbeeld netbeheerders, installatiebedrijven en overheden die vanuit hun achtergrond op systeemniveau naar het vraagstuk kijken. Deze groep keek ook naar wat buiten de gemeentegrenzen gebeurt - in buurgemeenten, op provinciaal en landelijk niveau - en welke toekomstige ontwikkelingen voor de energietransitie van belang zijn. Ze gaven hun inzichten mee als voeding voor en aandachtspunten bij de inbreng van de Aalsmeerse deelnemers.

Expertinbreng gedurende het proces

Het maken van plannen voor de energietransitie roept vanzelfsprekend inhoudelijke vragen op; veel is onzeker en veel onderwerpen hebben een technische component. Om die reden was voorzien in een continue inhoudelijke ondersteuning vanuit CE Delft, waarin de kerngroep van deelnemers met vragen kon terugvallen op de kennis van experts. Ideeën werden door de experts verder uitgewerkt. De impact, effectiviteit en haalbaarheid van de ingebrachte ideeën werd tussentijds doorgerekend en getoetst om samen koers te kunnen houden.

3.2 Deelnemers aan het proces en organisatie

Aan de sessies in het proces deden 129 unieke deelnemers mee met een breed spectrum aan perspectieven en achtergronden: leden van de gemeenteraad, Klimaattechniek de Niet BV, Floriway Transport B.V., AA, KOA, Eveleens Makelaars, ambtenaren gemeente Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn, welzijnsorganisatie Participe, Koninklijke de Vries Scheepsbouw, Energie Aalsmeer, Belangen ouderen Aalsmeer, Bestuur VvE Geraniumstraat, Aalsmeer Fossielvrij, Nieuw Ondernemend Aalsmeer, stichting Nieuw Aalsmeer, Glastuinbouw Nederland, Royal FloraHolland, Kunstploeg Aalsmeer, een installateur, Compleet Duurzaam, Winkeliersvereniging Aalsmeer Centrum, DC Systems, Energie Samen Noord-Holland, Kernteam Fairtrade gemeente Aalsmeer, Compleet Duurzaam, Huurdersvereniging Aalsmeer Kudelstaart, de Klimaatburgemeester, de kerken, Liander, provincie Noord-Holland, Waternet, Greenport Aalsmeer, Stedin, woningbouwvereniging Eigen Haard en van Vliet containers.

De vliegwielgroep organiseerde het co-creatieproces op basis van het door de raad geaccordeerde Plan van aanpak. De groep bestaat uit acht personen die verschillende perspectieven op de energietransitie vertegenwoordigen en die toegang hebben tot relevante netwerken in Aalsmeer. De vliegwielgroep bestaat uit personen die in staat en bereid zijn hun organisatie te binden aan de uitkomst van het MPE en uit personen die het belang van inwoners en ondernemers weten te duiden.

Het projectteam ondersteunde de vliegwielgroep in haar werkzaamheden. Ze hebben samen de startconferentie, systeemsessies, de werkateliers en het transitiecafé voorbereid. Het projectteam werkte de resultaten uit en bestond uit medewerkers van de gemeente, onderzoeks- en adviesbureau CE Delft en procesbegeleiders Mannen met Plannen.

Een groep systeemspecialisten met onder andere netbeheerders, vertegenwoordigers van buurgemeenten, provincie en regio dacht in twee aparte systeemsessies mee over de samenhang tussen de oplossingsrichtingen, en met een blik op het grotere geheel, denkend vanuit het integrale energiesysteem voor Aalsmeer en de regio.

3.3 Stappen en overzicht bijeenkomsten

In de procestekening in bovenstaande figuur staan de verschillende stappen en bijeen-komsten op een rij. Op de startconferentie in april werden de klokken gelijk gezet en zijn gezamenlijk de thema's voor het vervolg vastgesteld. De kern van het co-creatieproces vond plaats in twee rondes werk-ateliers van ruim vier uur. Daarin werd gekomen tot de belangrijkste oplossingsrichtingen. Die werden zoveel mogelijk uitgewerkt in concrete oplossingen. Met twee systeemsessies werd een blik gehouden op het grotere geheel en de samenhang tussen de thema's. Na de zomer volgde een transitiecafé, waarin de eerste versie van het MPE Aalsmeer werd voorgelegd aan een bredere groep.

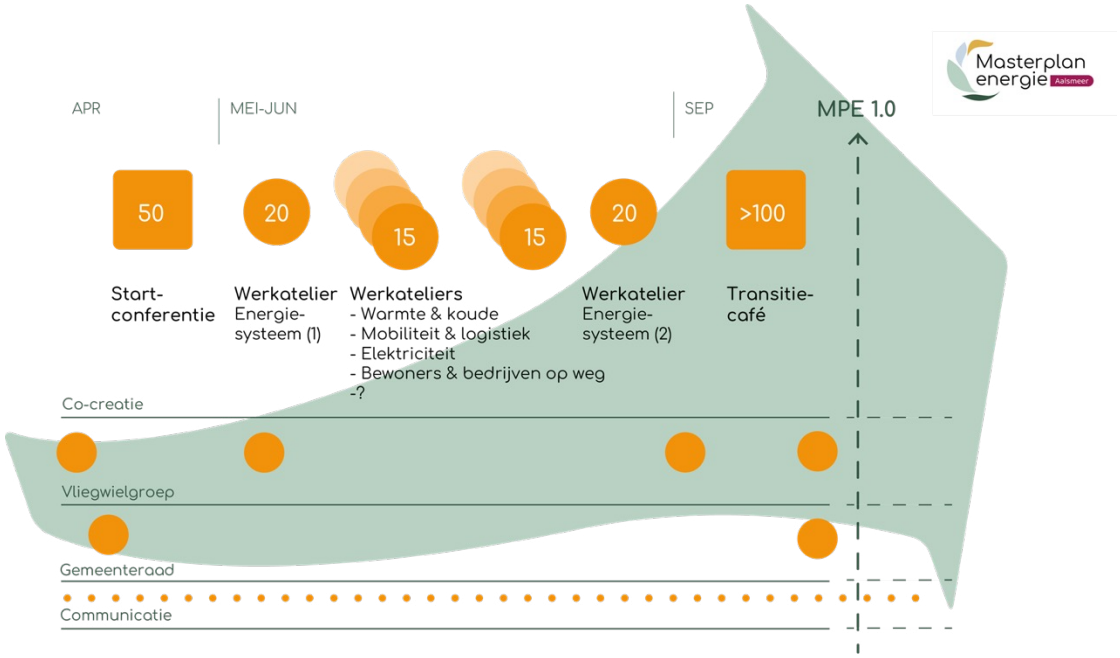
Ter voorbereiding op de startconferentie zijn interviews gehouden met woningbouw-vereniging Eigen Haard en Huurdersvereniging Aalsmeer en Kudelstaart (HAK), biologisch sierteeltbedrijf GreenBalanz, Royal FloraHolland, bewoners-initiatief Wilgenstroom, Bakkerij Borgesius, Data-center NorthC, gemeente Uithoorn, DC Systems en Parkmanagement Greenpark. Uit deze interviews ontstonden de eerste thema's waarmee aan de werkateliers is begonnen:

- thema warmte en koude;
- thema mobiliteit en logistiek;
- thema elektriciteit;
- thema bewoners en bedrijven op weg.

Tijdens de startconferentie zijn wensbeelden opgehaald, vond het gesprek plaats over wat de opgave voor Aalsmeer precies is en zijn de eerste thema's getoetst en aangevuld.
Tijdens de startconferentie is door deelnemers nadrukkelijk aandacht gevraagd voor energie-besparing als onderwerp.
In de eerste energiesysteemsessies zijn aandachts-punten voor de werkateliers opgehaald, waarbij met name netcongestie en zorgvuldige fasering nadrukkelijk op de agenda zijn gezet.
Met deze thema's, eerste aanvullingen en ideeën is in twee ronden werkateliers aan de slag gegaan, waarbij de experts zorgden voor de inhoudelijke verdieping en het doorrekenen van de mogelijke impact. Uiteindelijk zijn de volgende thema's uitgewerkt in het MPE:

- thema energie besparen;
- thema warmte en koude;
- thema klimaatneutrale bedrijfsterreinen;
- thema bewoners en ondernemers op weg;
- thema mobiliteit;
- thema lokale opwek van elektriciteit.

Figuur 10 – Procestekening Op weg naar een fossiel onafhankelijke Aalsmeer



Bronvermelding: Illustratie uit werkatelier 1 van het Masterplan Energie. De cijfers staan voor het aantal deelnemers.

3.4 Resultaat

Het resultaat van de sessies is een levend document met voorinformatie (wat wordt er al gedaan, waar staat Aalsmeer nu en wat komt er op Aalsmeer af?), thema's die typisch zijn voor Aalsmeer, oplossingsrichtingen en oplossingen die bij de thema's passen met uitvoeringscoalities, een beoordeling van de impact van het MPE, de rol van de gemeente en voorwaarden zoals rechtvaardigheid.

Toen het MPE steeds meer vorm kreeg, ontstond het gesprek over de uitvoering. De beweging is gestart met deze eerste sessies en de deelnemers voelen de behoefte om dit voort te zetten: 'we stoppen er pas mee als het klaar is, in 2050'. Een ondernemersplat-form, Aalsmeerders die de marketing op zich willen nemen en doorgaan met samenwerken in coöperaties zoals Aalsmeer dat al gewend is, zijn vormen voor de uitvoering van het MPE.

Bij het Masterplan Energie komt een monitor om de voortgang van de energietransitie te meten. In bijlage B – Financiën worden financieringsmogelijkheden beknopt beschreven. Van alle bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt, die opvraagbaar zijn bij het e-mailadres energie@aalsmeer.nl. Ook alle werkmaterialen zoals posters en factsheets zijn daar op te vragen.

Iedereen in Aalsmeer kreeg de kans om in het transitiecafé kennis te nemen van het concept-MPE en de achtergronden daarvan, met de mogelijkheid om het MPE aan te vullen, aan te scherpen en daar met anderen over in dialoog te gaan.

4 Op weg naar een fossiel-onafhankelijk en klimaatneutraal Aalsmeer en Kudelstaart

De thema's die we eerder noemden, zijn tijdens de werkateliers verder uitgewerkt. Ieder thema is op dezelfde manier opgebouwd, volgens Tabel 5.

Tabel 2 – Uitwerking van de thema's

Naam van het thema	Toelichting
Oplossingsrichting	Waarom gaan we dit doen? Context, aanleiding.
Oplossing	Wat is er mogelijk? Concreet maken, acties.
Voorwaarden	Wat is nodig voor succes?
Aandachtspunten	Wat kan een belemmering zijn en vraagt aandacht?
Uitvoeringscoalitie en samenwerking	Wie gaan er mee aan de slag?
Rol gemeente	Welke rol heeft de gemeente?
Vervolgstappen	Wat gaat de gemeente doen?

4.1 Thema energie besparen

Oplossingsrichting

In alle sessies werd het thema energie besparen genoemd, het was 'top of mind'. Besparen van energie is belangrijk, dit zeggen de deelnemers en de kinderburgemeester ook. CE Delft geeft aan: energie die niet gebruikt wordt, hoeft niet betaald te worden en veroorzaakt ook geen uitstoot van CO2. Daarnaast is de hoeveelheid duurzame energie beperkt en is het van belang hier zuinig mee om te gaan. Daarom heeft het besparen van energie al lange tijd de aandacht van bewoners, ondernemers, de gemeente, de provincie en het rijk.

De deelnemers vinden de betaalbaarheid heel belangrijk. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de energietransitie haalbaar en betaalbaar moet zijn. Voor huishoudens zou de transitie 'woonlasten neutraal' moeten zijn.

Daarom is er een nationale belastingschuif gemaakt zodat elektriciteit goedkoper wordt en aardgas duurder. Op die manier gaat het lonen om van aardgas af te stappen. Ook is afgesproken dat er subsidies zijn zolang de duurzame oplossing duurder is dan aardgas. Er zijn veel subsidies in het leven geroepen om de betaalbaarheid te bevorderen. Zoals subsidies voor innovatie, uitvoering, eindgebruikers en groot-eigenaren. Ook zijn er rentevrije leningen of kunnen er garanties gegeven worden, etc. Als er financiële middelen ontbreken voor bewoners, corporaties, bedrijven en of de gemeente, dan is dat een reden voor lobby richting Rijk en Provincie. Het is logisch daarin op te trekken met andere gemeenten. In Bijlage B staat een beknopte notitie over financiering.

In Bijlage B staat een beknopte notitie over financiering.

Oplossingen

De overheden hebben al aanpakken voor energiebesparing: een loket, subsidies en leningen voor bewoners en ondernemers om gebouwen te verduurzamen.

Isoleren en zuinige installaties toepassen, maar ook zelf elektriciteit opwekken en overgaan op elektrisch koken is altijd goed om te doen. Om dit te bevorderen worden de volgende acties al ondernomen door de gemeente:

- informeren en stimuleren van energie besparen door de informatie te verstrekken via een loket;
- stimuleren van isolatie en energiezuinige installaties met landelijke subsidies en leningen;
- Lokale isolatie aanpak om slecht geïsoleerde woningen te verduurzamen;
- verschillende acties om energiearmoede tegen te gaan met fixers en energiecoaches;
- Verkennen gebiedsgerichte aanpak om maatregelen tegen geluidsoverlast te combineren met energie besparen;
- isolatieactie bij huurwoningen door corporatie Eigen Haard, in samenwerking met huurdersvereniging HAK;
- afspraken maken met corporatie Eigen Haard, via de prestatieafspraken.

Wat nog toegevoegd kan worden:

- loket voor ondernemers;
- afspraken maken met de particuliere verhuurders.
- Versterken samenwerking met sociaaldomein en sociaalloket.

Voorwaarden en aandachtspunten

Voor het besparen van energie zijn de voorwaarden ingevuld door de overheid. Er zijn subsidies en leningen. Iedere gemeente heeft een energieloket voor advies, informatie en doorverwijzen naar uitvoerders zoals aannemers en installateurs. De gemeente kan meedenken en advies geven, bijvoorbeeld voor VvE's inwonerinitiatieven en/of energiecoöperaties.

Vanuit het rechtvaardigheidsoogpunt wordt door deelnemers aan de co-creatie aandacht gevraagd voor de gelijkheid tussen huur- en koopwoningen. Bij huurwoningen bestaat een split incentive tussen huurders en verhuurders. Daarmee wordt bedoeld dat degene die de kosten maakt voor de isolatie niet degene is die een lagere energierekening heeft. Dit split incentive zorgt ervoor dat gebouweigenaren niet altijd willen investeren in isolatie. Huurders zijn sterk afhankelijk van wat de verhuurder wil. Dit probleem speelt vooral bij particuliere verhuur.

Uitvoeringscoalitie en samenwerking

Er zijn verschillende partijen die energiebesparing kunnen stimuleren of ondersteunen. Dit zijn onder anderen:

- Regionaal Energieloket (aanbesteed door de gemeente);
- Woningwaard (advies tool voor all electric-wijken lintbebouwing, en geluid en energie Stommeer, (aanbesteed door de gemeente);
- EigenHaard;
- HAK (huurdersvereniging Aalsmeer Kudelstaart);
- bewonerscommissies;
- sociaal maatschappelijke partijen zoals Participe, Humanitas, Vluchtelingenwerk, wijk/buurthuizen, bibliotheek;
- de gemeente (sociaal en fysiekdomein).

Rol gemeente

CE Delft adviseert de gemeente de inzet en samenwerking met partners, het energieloket en corporatie te continueren. Daarnaast raadt CE Delft de gemeente aan opdracht te geven voor een voorlichtingscampagne – gekoppeld aan acties voor handelingsperspectief om mensen te inspireren – en afspraken te maken met particuliere verhuurders voor isolatie, vanwege het split incentive.

Vervolgstappen

De gemeente Aalsmeer zet de ondersteuningsaanpak voor de samenleving voort en werkt deze verder uit. Energiebesparing wordt verder onder de aandacht gebracht en gestimuleerd. De Lokale aanpak isolatie Aalsmeer en de kortingsregeling gaan we nog intensiever onder de aandacht brengen. Zo zorgen we voor een steeds beter geïsoleerde woningvoorraad en een lagere energierekening voor onze inwoners. Verder werken we verder aan de aanpak energiearmoede en blijven we informeren, adviseren en inkoopacties via het Regionaal Energieloket uitvoeren. We werken zoveel mogelijk samen met lokale partners zoals de woningcorporatie en welzijnsorganisatie.

Vanuit Servicepunt Energieadvies worden verschillende doelgroepen ondersteund en gestimuleerd om te verduurzamen en energie te besparen denk aan VvE's, Monumenten, Maatschappelijk vastgoed, inwoners initiatieven zoals bijv. coöperaties. Deze activiteiten worden voortgezet en uitgebreid. Voor de doelgroep particuliere verhuurders worden de mogelijkheden voor een aanpak nader verkend.

In het thema bewoners en ondernemers op weg (hoofdstuk 4.4) worden een aantal extra vervolgstappen benoemd. Naast het voortzetten van de huidige ondersteuningsaanpak voor energiebesparing. Denk aan het ontwikkelen van een voorlichtingscampagne gekoppeld aan concrete acties met handelingsperspectief om mensen te inspireren en activeren. Of denk aan een loket waar ondernemers terecht kunnen met vragen over verduurzamen.

4.2 Thema warmte en koude

Oplossingsrichtingen

Warmtenet glastuinbouw

Voor collectieve warmte zagen de deelnemers aan de co-creatie, bijvoorbeeld kwekers en de netbeheerders, veel kansen. Vooral omdat de kwekers aan de slag gaan en omdat er warmtebronnen zijn. De glastuinbouwsector wil in 2040 klimaatneutraal zijn. Dat betekent dat ze van aardgas overgaan op duurzame verwarming van de kassen (de glastuinbouwsector heeft deze ambitie vastgelegd in het Convenant Energietransitie Glastuinbouw. Het convenant is gesloten met het rijk). Volgens experts van CE Delft biedt dit aanknopingspunten voor de bestaande buurten en wijken en voor de nieuwbouw. De deelnemers aan de sessies verwachten dat er voldoende bronnen zijn maar CE Delft raadt de gemeente Aalsmeer aan dit goed uit te zoeken. Daarnaast adviseert CE Delft de gemeente om vaart te maken met het vastleggen van bronnen omdat er veel warmtevragers zijn in de regio.

PrimA4a (aan de westkant van de Westeinderplassen) en De Kwakel Kudelstaart (aan de oostkant van de Westeinderplassen) zijn twee glastuinbouwgebieden met plannen voor een warmtenet voor de ondernemers. Tijdens de co-creatiesessies werd door systeemspecialisten aangegeven dat het vanuit het elektriciteitssysteem geredeneerd zeer wenselijk is dat de glastuinbouw verduurzaamt door middel van een warmtenet. De systeemspecialisten geven aan dat wanneer de glastuinbouw kiest voor verduurzaming door middel van elektrificatie, er zeer grote aanpassingen nodig zullen zijn op het elektriciteitsnet. Dit wordt onderbouwd door onderzoek van Liander: elektrificatie heeft een veel grotere ruimtelijke impact dan een warmtenet (Liander, 2024). Ook komt uit het onderzoek van Liander naar voren dat een warmtenet ten opzichte van elektrificatie een flinke maatschappelijke kostenreductie oplevert.

Mogelijkheid voor warmtenetten in woonwijken

Aan de hand van de opbrengst uit de co-creatie en de feitennotitie voor de warmtevisie Aalsmeer concludeert CE Delft dat de unieke Aalsmeerse situatie kansen biedt om een warmtenet voor de glastuinbouw te koppelen aan de warmtebehoefte in Aalsmeerse woonwijken. Woongebieden die hier vlakbij liggen en mogelijk te verbinden zijn, zijn Kudelstaart, Hornmeer, Stommeer en het centrum van Aalsmeer. In al deze woongebieden is een warmtenet als kansrijke oplossing geïdentificeerd, zie Figuur 13 en Figuur 14 uit de feitennotitie voor de warmtevisie Aalsmeer (Gemeente Aalsmeer, 2021). Ook geplande nieuwbouw zoals bij Kudelstaart biedt kansen. Bij nieuwbouw is het eenvoudiger vooraf een warmteoplossing te ontwerpen.

In de Feitennotitie is ook de buurt Oosteinde geïdentificeerd als een buurt met mogelijkheden voor collectieve warmte. Deze wijk ligt wat verder van de Westeinderplassen. Als de wijk niet kan worden aangesloten op het warmtenet voor Stommeer, Hornmeer en het centrum van Aalsmeer dan kan het mogelijk een solitair warmtenet worden.

Warmteoplossing voor de lintbebouwing

De gemeente Aalsmeer kent veel lintbebouwing. De woningen staan over het algemeen verder uit elkaar en hebben volgens CE Delft voldoende grond voor een individuele warmteoplossing. In de co-creatie gaf de netbeheerder echter aan dat de straten op sommige plekken zo smal zijn dat er weinig ruimte is voor extra kabels en/of trafohuisjes.

Het verzwaren van het elektriciteitsnet is dan een forse uitdaging. In de sessies werd geopperd dat het daarom ook interessant kan zijn een (kleinschalige) collectieve warmteoplossing te onderzoeken. Hoewel ook hier ruimte voor nodig is. De deelnemers zagen echter haken en ogen voor een collectieve oplossing voor de lint-bebouwing. Vandaar dat is gezegd dat dit nu geen prioriteit heeft en het initiatief bij de bewoners blijft. De gemeente zal een mogelijk initiatief van de bewoners ondersteunen.

Oplossingen

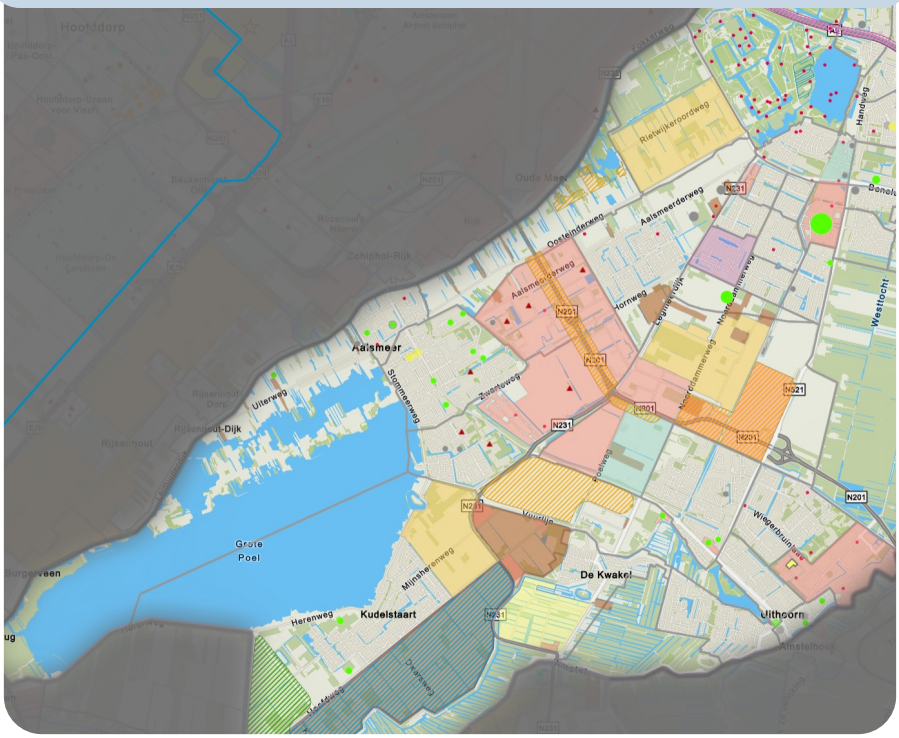
Verdere uitwerking warmtenet configuratie

Tijdens de co-creatie is gesproken over verschillende scenario's om tot collectieve warmteoplossingen voor de buurten en wijken te komen. Eén scenario is een groot onderling verbonden open warmtenet, met meerdere bronnen en een midden temperatuur. Een ander scenario is een verzameling van kleine, losse collectieve warmteoplossingen met ieder een of enkele eigen bronnen en een lage temperatuur. Deze kleine netten zijn eventueel aan elkaar te verbinden ('kralen rijg-model'). Tussen deze twee uitersten zijn veel varianten mogelijk. Er is meer informatie nodig om te kunnen zeggen of een van deze scenario's kansrijk is en welke de voorkeur heeft. CE Delft raadt de gemeente aan om dit verder te onderzoeken.

Onderzoek beschikbare warmtebronnen: maak een bronnenstrategie

Uit beschikbare data van de Regionale Strategie Warmte blijkt dat er meerdere warmtebronnen beschikbaar zijn voor de gemeente Aalsmeer, maar het is niet duidelijk hoeveel warmte er precies is. Verder zijn er partijen actief die contracten afsluiten op de warmtebronnen, dus het is ook niet precies helder welke bronnen (nog) beschikbaar zijn of tegen welke voorwaarden warmte geleverd kan worden. De inschatting tijdens de co-creatie door deelnemers is dat er voldoende warmte is voor zowel de kwekers als de gebouwde omgeving. CE Delft raadt de gemeente aan om de beschikbaarheid van de bronnen goed te onderzoeken en de beschikbaarheid van warmte vast te gaan leggen met contracten. De bronnen zijn op kaart gezet voor de Regionale Strategie Warmte (RSW), zie Figuur 12. CE Delft raadt aan daarbij ook te kijken naar de rol van de warmtekracht koppelingsinstallaties van de kwekers. Dit zijn installaties om elektriciteit en warmte te maken van (fossiele) brandstof. Ze zouden ingezet kunnen worden bij het warmtenet.

Figuur 11 – Overzicht van de bronnen uit de Regionale Strategie Warmte



Bronnen van een lage temperatuur (LT) die bekend zijn:

- Datathermie, warmte uit datacenters zoals op bedrijventerrein Schiphol-Rijk en enkele kleinere datacenters die dicht in de buurt van de gebouwde omgeving van Aalsmeer staan.
- Restwarmte van de koelinstallaties van de bedrijven.
- Aquathermie, warmte uit de Westeinder-plassen.
- Aquathermie, warmte uit de ruwwaterleiding die door Aalsmeer loopt, de WRK.
- Als er eenmaal een warmtenet voor de glastuinbouw is aangelegd: restwarmte of retourwarmte van de glastuinbouw.

Bron van een hoge/midden temperatuur (HT/MT):

- Aardwarmte van geothermie, maakt gebruik van warmte uit de diepe ondergrond. Vanuit minimaal 500 meter onder de grond wordt warm water opgepompt. De warmte wordt gebruikt om gebouwen mee te verwarmen. Voor geothermie moet veel onderzoek gedaan worden. Als het onderzoek er goed uitziet dan kan geothermie veel warmte van een hoge temperatuur leveren.

Als bron voor piek en back-upvoorziening:

- Waterstof of hernieuwbare gassen om de wkk's van de tuinbouw een rol te geven in de back-upvoorziening van een warmtenet.

Volgens CE Delft is een voorstelbaar scenario voor het grote onderling verbonden warmtenet, met meerdere bronnen en een MT-niveau: dit kan een warmtenet voor de kwekers op basis van datathermie zijn. De kwekers zullen warmte overhouden. Deze restwarmte en andere lage temperatuurbronnen kunnen benut worden voor de gebouwde omgeving, voor de buurten en wijken. Warmtepompen kunnen de temperatuur verhogen. Op termijn kan aardwarmte van geothermie de warmtebron worden voor een gezamenlijk net. De bestaande wkk-installaties kunnen ingezet worden als flexibele bron van warmte en als piek- en back-upvoorziening.

Daarnaast geeft CE Delft aan dat een ander mogelijk scenario het 'kralen rijg-model' is: een verzameling van kleine, losse collectieve warmte-oplossingen. Bij het kralen rijg-model kunnen de LT-bronnen (zoals aquathermie) die hierboven genoemd zijn gebruikt worden. Volgens CE Delft is een LT-net flexibel, kan deze makkelijk inspelen op de beschikbare bronnen en kan deze zowel warmte als koude leveren. Door deze flexibiliteit biedt dit model meer kansen voor lokaal eigenaar- en ondernemerschap. In andere woorden voor lokale (warmte & koude initiatieven). Voor een LT-net is het vaak nodig dat gebouwen beter geïsoleerd moeten worden of het afgiftesysteem aangepast moet worden voordat ze geschikt zijn om te verwarmen met een LT-warmte.

Bestuursmodel warmtenet

De deelnemers aan de co-creatie vinden het belangrijk dat een warmtenet in publieke handen komt en niet in de handen van een commercieel bedrijf. Deelnemers geven aan dat een warmtenet in publieke handen beter kan sturen op het maatschappelijk belang. Volgens CE Delft is dit in lijn met het wetsvoorstel Wet Collectieve Warmte waarin bij nieuwe warmtenetten een meerderheidsaandeel in publieke handen komt.

Voorwaarden en aandachtspunten

Deelnemers van de ateliers gaan ervanuit de tuinbouwsector een toekomst heeft in en om Aalsmeer en stellen dat het belangrijk is aan te sluiten bij het tempo dat glastuinders willen en moeten maken. Verder werd in de co-creatie gezegd dat de beschikbaarheid van warmte en warmtebronnen belangrijk is, het warmtenet in publieke handen moet zijn en dat er draagvlak bij de partners, de bewoners en de ondernemers moet zijn. Deze aandachtspunten zijn hierna verder uitgewerkt.

Meer tempo nodig om kansen voor collectieve warmte te benutten

CE Delft concludeerde tijdens de co-creatie-sessies dat de aankomende jaren belangrijk zijn voor het ontwikkelen van warmtenetten. Nu zijn de kosten van collectieve warmte voor de eindgebruikers nog vaak hoger dan doorgaan met aardgas. CE Delft verwacht dat de prijs van aardgas zal gaan stijgen door de invoering van het nieuwe EmissieHandelSysteem (ETS 2) in 2027 en de bijmengplicht voor groene gassen. Met de ETS 2 wordt de prijs voor het uitstoten van CO2 door het verbranden van aardgas hoger. Vanaf 2030 zijn energie-leveranciers verplicht om 20% groengas bij het aardgas te mengen. Groengas is duurzamer maar ook duurder dan aardgas. Zowel de invoering van ETS 2 als de bijmengplicht zullen ervoor zorgen dat verwarmen met aardgas in de toekomst duurder wordt dan collectieve warmte. In dit licht is nader onderzoek

naar verschillende alternatieven voor aardgas (en de betaalbaarheid ervan) in het belang van de lokale samenleving.

Het voorbereiden van een warmtenet kost een aantal jaar. De eerste woningen worden pas aangesloten wanneer het financiële break-evenpoint in beeld komt. Uit de expertsessies blijkt dat het belangrijk is dat de gemeente nu de regie voert over de lokale warmteoplossing. Zo geeft de netbeheerder aan dat een groot deel van de wijk mee moet doen om (de businesscase van) het publieke warmtenet te laten slagen. De aankomende jaren zijn essentieel om duidelijkheid te geven omdat er anders een kans is dat al te veel mensen hebben gekozen voor een individuele warmteoplossing. Uit een analyse van CE Delft tijdens de expertsessies blijkt dat als de gemeente Aalsmeer een collectief warmtenet in publieke handen wil realiseren, de doorslaggevende beslissingen de aankomende twee jaar te nemen zijn.

De deelnemers aan de co-creatie zien dat gemeenten van nature risicomijdend zijn, terwijl er snelheid gemaakt moet worden om de kwekers bij te houden. Daar hoort bij dat je risico neemt. Vragen die omhoogkomen bij de co-creatiesessies zijn: "Gunt de samenleving de gemeente dat ze meer risico neemt of wordt de gemeente daar dan meteen op afgerekend?" "We zijn heel erg bezig om risico's te elimineren. Is het niet zinvoller om te denken: Wat gaan we doen als we een tegenslag tegenkomen?" Deelnemers geven aan graag met elkaar afspraken te willen maken over bovenstaande vragen.

De gemeente maakt de afweging of collectieve warmte geschikt is voor Aalsmeer en Kudelstaart, stapsgewijs. De haalbaarheid en de betaalbaarheid staan daarbij voorop. CE Delft raadt de gemeente aan het onderzoek hiervoor te starten. Tegelijkertijd is het nodig om de beschikbaarheid van bronnen uit te zoeken en het draagvlak te polsen.

Het voorbereiden van een warmtenet kost een aantal jaar. De eerste woningen worden pas aangesloten wanneer het financiële break-evenpoint in beeld komt. Uit de expertsessies blijkt dat het belangrijk is dat de gemeente nu de regie voert over de lokale warmteoplossing. Zo geeft de netbeheerder aan dat een groot deel van de wijk mee moet doen om (de businesscase van) het publieke warmtenet te laten slagen. De aankomende jaren zijn essentieel om duidelijkheid te geven omdat er anders een kans is dat al te veel mensen hebben gekozen voor een individuele warmteoplossing. Uit een analyse van CE Delft tijdens de expertsessies blijkt dat als de gemeente Aalsmeer een collectief warmtenet in publieke handen wil realiseren, de doorslaggevende beslissingen de aankomende twee jaar te nemen zijn.

De deelnemers aan de co-creatie zien dat gemeenten van nature risicomijdend zijn, terwijl er snelheid gemaakt moet worden om de kwekers bij te houden. Daar hoort bij dat je risico neemt. Vragen die omhoogkomen bij de co-creatiesessies zijn: "Gunt de samenleving de gemeente dat ze meer risico neemt of wordt de gemeente daar dan meteen op afgerekend?" "We zijn heel erg bezig om risico's te elimineren. Is het niet zinvoller om te denken: Wat gaan we doen als we een tegenslag tegenkomen?" Deelnemers geven aan graag met elkaar afspraken te willen maken over bovenstaande vragen.

De gemeente maakt de afweging of collectieve warmte geschikt is voor Aalsmeer en Kudelstaart, stapsgewijs. De haalbaarheid en de betaalbaarheid staan daarbij voorop. CE Delft raadt de gemeente aan het onderzoek hiervoor te starten. Tegelijkertijd is het nodig om de beschikbaarheid van bronnen uit te zoeken en het draagvlak te polsen.

Regie nodig bij warmtenetten

Gemeenten hebben de taak om regie te voeren over de energietransitie in de gebouwde omgeving. Bewoners en ondernemers hebben duidelijkheid van de gemeenten nodig om de juiste beslissingen te nemen. Dat geldt vooral voor de warmtenetten, zoals de deelnemers zeiden: daar dreigt 'wildgroei' met allerlei initiatieven en is nu geen goede structuur voor aanwezig.

CE Delft onderstreept: regie bij warmtenetten is belangrijk, ook in verband met de hoge investeringskosten; 'het moet in één keer goed'. Anders geformuleerd: er wordt niet eerst een dunne (iets goedkopere) warmteleiding aangelegd om vervolgens nóg een leiding aan te leggen voor een latere uitbreiding van het warmtegebied. Dat is veel te kostbaar. Die eerste leiding moet meteen de juiste capaciteit krijgen, maar aan die voorinvestering zitten wel financiële consequenties vast.

De gemeente Aalsmeer moet de regie pakken om de volgende dingen te voorkomen:

- De markt pakt de krenten uit de pap, hierdoor blijven de 'meest lastige' gebieden over. Dit leidt tot hoge kosten voor deze gebieden.
- Aansluiting van particulieren blijft achter.
- Schaarse warmtebronnen worden mogelijk niet optimaal benut.
- Schaarse ruimte in de grond wordt niet optimaal benut.
- Inefficiënt, zoals deelnemers aan de co-creatie zeggen: 'iedereen praat met iedereen over dezelfde bronnen'.

Hoe moet die regie vorm krijgen?

Het mandaat en de besluitvorming voor de aanleg van warmtenetten ligt bij de gemeente, en dus bij de gemeenteraad. Soms bij grotere warmteprojecten is dat in afstemming tussen meerdere gemeenten of op regionale schaal. Vormen die tijdens de ateliers door deelnemers zijn besproken:

- de regie zou bij de gemeente zelf kunnen liggen met versterking van capaciteit;
- bij een gemeentelijk warmtebedrijf;
- bij een netbeheerder;
- of bij een nutsbedrijf met publieke aandeelhouders.

Dat laatste heeft de nadrukkelijke voorkeur van de gespreksdeelnemers; kennis en capaciteit kan daar gebundeld worden, er is sprake van rolscheiding en enige afstand van de politiek met haar 4-jarige cyclus (robuuster; projectvoorbereiding en uitvoering van een warmteproject vergt al gauw 15 jaar, en daarna tientallen jaren beheer). Vanuit het nutsbedrijf kan dan een ontwikkelteam worden gevormd, projectmanagement worden gevoerd, en een model voor financiering worden vastgesteld, in samenspraak met bronnen/leveranciers en afnemers van warmte. Daarbij is het wel van belang dat de gemeente haar rol kan spelen als formele mandaathouder, en dus als opdrachtgever fungeert. Om die rol te kunnen waarmaken is ook voldoende kennis en capaciteit nodig bij de gemeente, het gaat immers wel om publieke belangen en veelal ook om publiek geld.

Warmte én koude

Door het veranderende klimaat, met langere warme periodes als gevolg, is het van steeds groter belang dat woningen ook koel blijven in de zomermaanden. Om deze reden is er naast aandacht voor het duurzaam verwarmen van woningen ook aandacht nodig voor koeling. Hitte in de woning kan worden voorkomen door bijvoorbeeld het zorgen voor een verkoelende groene leefomgeving, het weren van directe zoninval, mogelijkheden voor ventilatie of het doorluchten van de woning of koeling met bijvoorbeeld een warmtepomp of een warmtenet met een zeer lage temperatuur. Grote warmtenetten met een midden temperatuur (MT) kunnen dat niet. Elektrische koelen met airco's is niet wenselijk omdat dit meer elektriciteit vraagt, terwijl er sprake is van netcongestie.

De ladder van koeling zegt:

1. Zorgen voor een verkoelende omgeving (bijvoorbeeld met bomen of groen dak).
2. Warmte weren (bijvoorbeeld met screens of zonwering).
3. Passief koelen (bijvoorbeeld met nachtventilatie).
4. Actieve koeling (bijvoorbeeld met warmtepomp of een Zeer Lage Temperatuurnet of 5e generatie warmtenet).

Bronnen: de factsheet Hitte in de woning of de handreiking hitte in bestaande woningen

Uitvoeringscoalitie en samenwerking

Om tot een warmtenet voor de glastuinbouw te komen zijn de volgende partijen nodig:

- Kwekers, verenigd in een coöperatie, de Greenport Aalsmeer, de gemeente Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Uithoorn, de netbeheerder, de provincie Noord-Holland.

Om tot een warmtenet voor bewoners van Aalsmeer en Kudelstaart te komen (strategie, aanpak, warmtebedrijf, etc.) zijn de volgende partijen nodig:

- kwekers/ondernemers (warmtecoöperatie van kwekers, Greenport);
- een ervaringsdeskundige (bijvoorbeeld uit het Westland, daar zijn al goede ervaringen opgedaan);
- bewonersvertegenwoordiging;
- woningcorporatie;
- netbeheerder;
- projectleider gemeente;
- regionale warmteregisseur;
- kennisspecialisten voor strategie en financieel-technische kennis.

Om tot een warmteoplossing voor de lintbebouwing te komen zijn nodig:

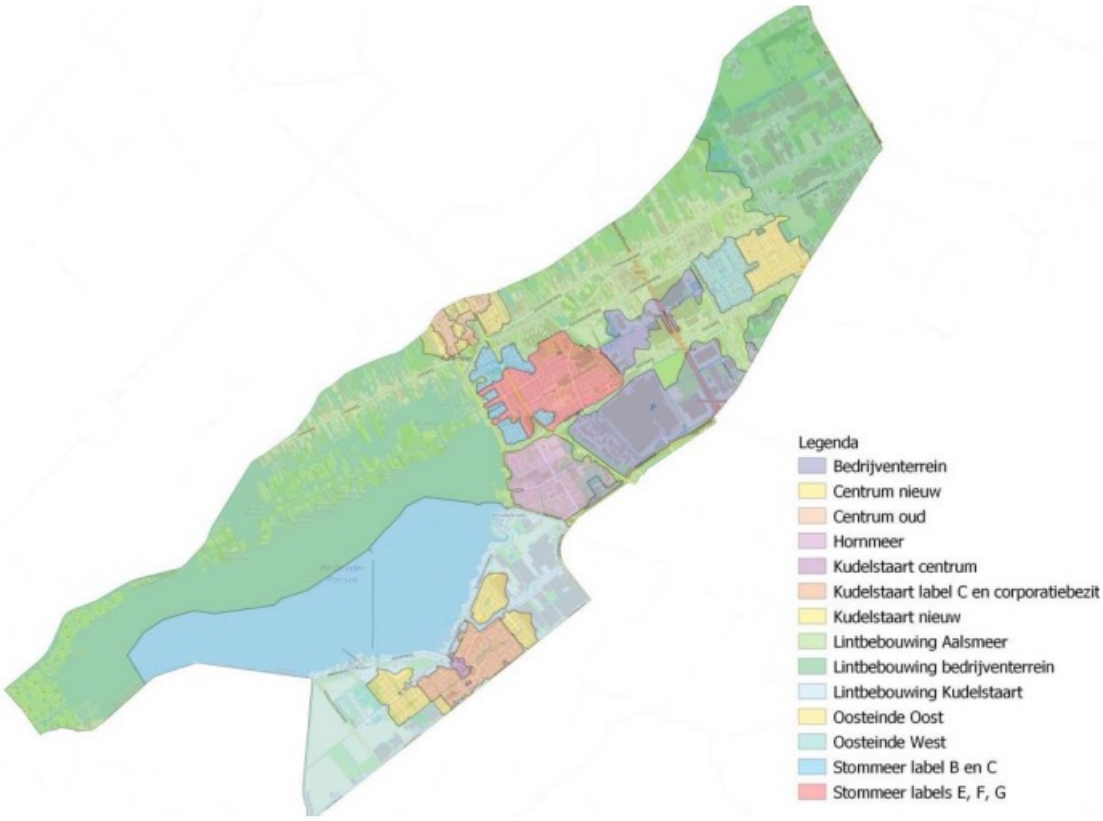
- initiatiefnemer/bewoner;
- overige bewoners;
- netbeheerder.

Vervolgstappen

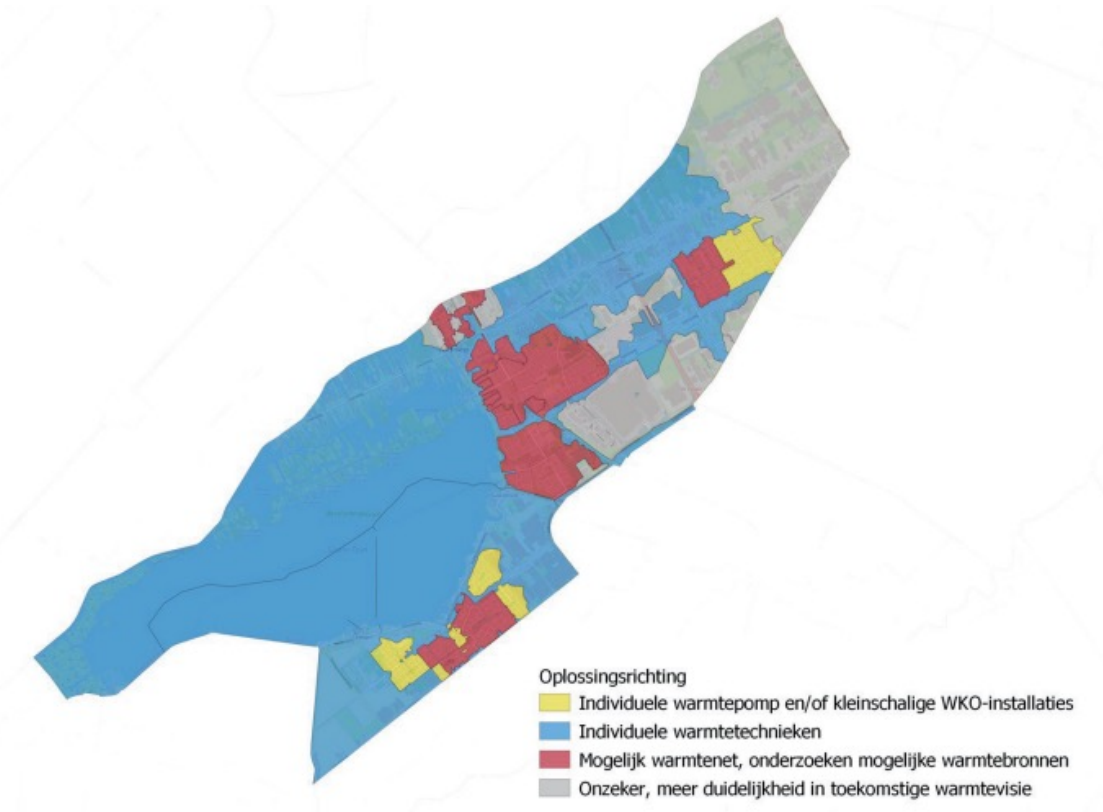
De gemeente Aalsmeer brengt via de Taskforce Energietransitie Greenport Aalsmeer (een regionale samenwerking van provincie, gemeenten en markt) de mogelijkheden in beeld voor een toekomstbestendig en duurzaam energiesysteem. Hiertoe ontwikkelen we een roadmap. De scope is (collectieve) warmteoplossingen en elektriciteit voor de tuinbouw en gebouwde omgeving. Haalbaarheid en betaalbaarheid staan voorop. Ook werken we aan een lokaal Warmteprogramma dat uiterlijk in 2026 moet worden vastgesteld.

In de warmtetransitie in Aalsmeer kan de tuinbouw worden gezien als startmotor. Daarnaast hebben gemeenten de regie over de warmtetransitie in de gebouwde omgeving. De warmtetransitie van de gebouwde omgeving en glastuinbouw kennen verschillende transitiepaden, met eigen tijdshorizon en belangen. Daarnaast is er sprake van onzekerheid over beschikbaar aanbod van warmte en exacte vraag naar warmte in de regio. Ook zijn er organisatorische vraagstukken. Tot slot zijn er verschillende belangen die goed gewogen moeten worden om daadwerkelijk te komen tot een slim, integraal én toekomstbestendig energiesysteem. Er ontstaan diverse initiatieven van bedrijf tot bedrijf waar overheden en netbeheerder mee geconfronteerd worden. Deze complexiteit vraagt nu om sturing. Vandaar dat de bestuurlijke Taskforce Energietransitie met een werkgroep opgericht is. Dit is een samenwerkingsverband bestaande uit de Provincie Noord-Holland, Gemeente Aalsmeer, Gemeente Amstelveen, Gemeente Uithoorn, Gemeente Haarlemmermeer, Alliander en Greenport Aalsmeer. Het doel waarmee de Taskforce Energietransitie wordt opgericht is het gezamenlijk komen tot integrale besluitvorming over een integraal toekomstbestendig én duurzaam energiesysteem (vooral elektriciteit en warmte) voor de glastuinbouw sector en gebouwde omgeving in de regio Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Uithoorn. In 2025 wordt vanuit de Taskforce gewerkt aan een Roadmap en plan van aanpak. Vanzelfsprekend komt de gemeenteraad nog volop aan zet op dit thema.

Figuur 12 – De logische warmtebuurten van Aalsmeer uit de Feitennotitie Warmtevisie Aalsmeer



Figuur 13 – Oplossingsrichtingen van de warmtebuurt uit de Feitennotitie Warmtevisie Aalsmeer



4.3 Thema klimaatneutrale bedrijventerreinen

Oplossingsrichtingen

Gebiedsgerichte aanpak bedrijventerreinen
In het eerste werkatelier kwam bij het thema Elektriciteit als belangrijkste oplossings-richting het slim koppelen van lokale opwek, opslag en verbruik naar voren. Om dat voor elkaar te krijgen werd door deelnemers (bijvoorbeeld ondernemers en netbeheerders) en specialisten van CE Delft gedacht aan een gebiedsgerichte aanpak, met de focus op bedrijventerreinen in Aalsmeer. Tegelijkertijd werd in het werkatelier Logistiek en Mobiliteit door deelnemers aandacht gevraagd voor collectieve oplossingen voor laden van elektrische voertuigen, en de slimme combinatie van opwek en laadmogelijkheden. Dit leidde ertoe dat de thema's Elektriciteit en Logistiek en Mobiliteit samengevoegd zijn in de gebiedsgerichte aanpak voor klimaatneutrale bedrijventerreinen. In de gebiedsgerichte aanpak werken ondernemers samen met de netbeheerder en de gemeente aan samenhang van de oplossingen.

Uit een analyse van CE Delft blijkt dat er drie bedrijventerreinen in de gemeente Aalsmeer zijn waar een gebiedsaanpak opgesteld kan worden voor een klimaatneutraal eindbeeld:

- klimaatneutrale gebiedsaanpak Hornmeer;
- klimaatneutrale gebiedsaanpak Greenpark;
- klimaatneutrale gebiedsaanpak Schinkelpolder.

Oplossingen
Denk bij de gebiedsgerichte aanpak voor bedrijventerreinen voor gebouwen, voor bedrijfsvoering, opwek en voor logistiek aan:

- Netcongestie, de ondernemers kunnen mogelijk veel optimaliseren door hun eigen bedrijfsvoering beter af te stemmen op de beschikbaarheid van elektriciteit, door samen te werken in energyhubs en de mogelijkheden voor grootschalige opwek en opslag van elektriciteit beter te benutten.
- Uitwisseling van energie in smartgrids waarbij digitalisering ingezet wordt om installaties van meerdere bedrijven slim te laten samenwerken. Daarnaast zijn de gebruiks- en opwekprofielen van de ondernemers van belang. Om dat te benutten is samenwerking tussen meerdere bedrijven op een bedrijventerrein een voorwaarde.
- Energyhubs, als lokale knooppunten waar verschillende energiebronnen, -diensten en -gebruikers samenkomen. Op dit moment worden energyhubs vooral gericht op samenwerking binnen de grenzen van het elektriciteitsnet. Maar Aalsmeer heeft ook al een energyhub waarin vijf lokale partijen warmte en koude uitwisselen. Door plannen te maken voor zowel groei als verduurzaming van de bedrijven op de terreinen maken we de transitie en economische groei mogelijk.
- Laadhubs voor elektrische vrachtwagens, het liefst dichtbij grootschalige opwek en logistieke centra.
- De deelnemers geven aan dat ze individueel laadinfra kunnen realiseren, maar een laadplein delen met andere ondernemers klinkt logischer. De netbeheerder geeft ook de voorkeur aan gebundelde laadinfra omdat dat de realisatie minder complex maakt.
- Emissievrije logistiek vraagt ook aandacht voor 'the last mile'. Dit is de laatste stap van de distributieketen. Het is de distributie bij productieketens, aan winkels en de toelevering aan klanten. Samenwerking met transport en logistiek is essentieel omdat het een zeer hoge kostenpost binnen de keten is, een verstoring in de keten leidt tot financiële risico's. Vandaar dat afspraken over het verduurzamen ervan zorgvuldig gemaakt dienen te worden.
- Ruimtelijke kansen: zon op dak, op land en op parkeerterreinen direct benutten, onder andere voor onderling delen opgewekte energie, en direct gebruiken van de opgewekte elektriciteit (waardoor het elektriciteitsnet minder belast wordt).
- De grote bedrijven zijn vanaf 2025 verplicht om een duurzaamheidsrapportage (CSRD) op te stellen. De grote bedrijven zullen in deze rapportage duidelijk moeten maken hoe hun hele keten presteert. Ook kleinere toeleveranciers op de bedrijventerreinen krijgen hier dus mee te maken.
- Aandacht voor de natuur en klimaatadaptatie als leidraad met natuur inclusieve gebouwen en klimaat adaptieve gebiedsinrichting. De deelnemers dachten bijvoorbeeld om bijvoorbeeld heggen in het gebied te laten planten.

Voorwaarden en aandachtspunten

Beperkte invloed van de gemeente op verduurzaming logistiek

De invloed van de gemeente op duurzame logistiek is beperkt, aangezien dit vooral om internationale, nationale en economische invloeden gaat. Voor logistiek is eigenlijk alleen het einddoel bekend: zero-emissie in 2050 en het EU Fit for 55-maatregelenpakket. Er zijn opvallend weinig doelen en tussendoelen bekend tussen nu en 2050. Deze tussendoelen worden niet door de gemeente bepaald maar door het rijk, de marktpartijen en samenwerkingsverbanden zoals de MRA en de vervoersregio Amsterdam. De focus ligt op het eindplaatje van logistiek: waarbij de verwachting is dat de vrachtwagens vooral overschakelen op elektrisch rijden en slechts een zeer klein deel op waterstof. Uit de co-creatiesessies blijkt:

- Waterstof kan nog steeds een eindoplossing zijn, mits er een H2-aftakking met de benodigde tankvoorzieningen komt van de backbone die vanuit Rotterdam door de Haarlemmermeer naar het Noordzeekanaalgebied zal lopen. Dit is onduidelijk. De deelnemers verwachten echter dat elektrisch rijden de standaard in de markt gaat worden. Nader onderzoek is nodig over het tempo en de impact op het energiesysteem.
- Er is sprake van een hybride route waarbij HVO (biodiesel) fungeert als een overgangsbrandstof en een tussenoplossing.
- Logistiek is een breed begrip, maak daarbinnen onderscheid tussen de distributie regionaal en internationaal met de rittenprofielen.

Tegelijkertijd hebben de ondernemers zelf wel veel invloed op logistiek. In samenwerking met Greenport Aalsmeer is de Duurzame Sierteelt Transport Coalitie opgericht.

Meer informatie nodig

Uit de co-creatiesessies is een aantal punten naar voren gekomen waar bedrijven tegenaan lopen bij de verduurzaming:

- gebrek aan informatie van andere bedrijven (lage organisatiegraad);
- hoge investeringskosten;
- regelgeving kan innovatie beperken;
- netcongestie en bedrijven hebben moeite om met de juiste mensen van netbeheerder Liander in contact te komen.

Deze problemen komen overeen met de barrières die genoemd worden in (CE Delft, 2023):

- lage organisatiegraad bij bedrijventerreinen;
- ontbrekend beleid en onduidelijke doelstellingen voor bedrijventerreinen;
- financiering voor procesbegeleiding en verduurzamingsmaatregelen;
- netcongestie-problematiek.

Om deze belemmeringen weg te nemen zijn in dezelfde studie een aantal beleids-aanbevelingen opgesteld. ‘Om het organiserend vermogen bij bedrijventerreinen te versterken is het aanstellen van een centraal aanspreekpunt per bedrijventerrein een eerste stap. Aan de andere kant, moet het beleid het handelingsperspectief en de ruimte bieden aan de ondernemers. En moet het de urgentie voor alle stakeholders duidelijk maken. Bijvoorbeeld door de doelstellingen uit het Klimaatakkoord te vertalen naar bedrijventerreinen of door bedrijventerreinen een expliciet onderdeel te maken van het warmteprogramma van de gemeente.’ (CE Delft, 2023)

Energiebesparing en bedrijven

Gemeente Aalsmeer is vanuit haar wettelijke taken verantwoordelijk voor toezicht en handhaving op energiewetgeving ten aanzien van bedrijven. Denk bijvoorbeeld aan de energiebesparingsplicht voor bedrijven die jaarlijks vanaf 50.000 kWh stroom of 25.000 m3 gas gebruiken. Gemeente Aalsmeer laat het toezicht op die bedrijven uitvoeren door de Omgevingsdienst Noord Zee Kanaal Gebied als onderdeel van het basistakenpakket. Recent is het bestand van bedrijven dat aan de energiebesparingsplicht moet voldoen in Aalsmeer geactualiseerd en aangevuld. Via het jaarprogramma sturen we actief op activiteiten en via de jaarlijkse rapportage informeren we actief over behaalde resultaten.

Uitvoeringscoalitie en samenwerking
In de co-creatiesessie is een aanjaagteam genoemd. Dit aanjaagteam bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeente, netbeheerder, 'fixers' (mensen met verstand van subsidies/financiering) en ondernemers en kan helpen om initiatieven aan te jagen, knelpunten aan te pakken en samenwerking te faciliteren. Het team kan het gevoel van urgentie versterken, business-cases delen en dienen als aanspreekpunt en informatiebron voor bedrijven.

De grote bedrijven hebben door de komst van de rapportageplicht CSRD-duurzaamheidsmanagers aangesteld. Deze managers kunnen gevraagd worden om mee te werken aan verduurzamingsprojecten.

Rol gemeente
CE Delft adviseert de gemeente de bedrijventerreinen te ondersteunen, bijvoorbeeld door de informatievoorziening te verbeteren. In de gemeente Tilburg heeft CE Delft voor bedrijventerreinen in kaart gebracht wat de energiestromen zijn (nulmeting) en aan de hand van twee scenario's laten zien wat de mogelijke verduurzamingsroutes zijn. Dit is uitgewerkt in een routekaart (CE Delft, 2023). Het is waardevol lokale kennis en expertise, zoals van Schiphol Trade Park, mee te nemen. Daarnaast ziet CE Delft een rol voor de gemeente om het aanjaagteam op te zetten en daaraan deel te nemen. De verduurzamingsopgave van de bedrijfsterreinen kan door de gemeente eventueel worden gecombineerd ***met een revitaliseringsopgave.***

Vervolgstappen
De gemeente Aalsmeer richt zich op het opzetten van een aanjaagteam klimaatneutrale bedrijventerreinen in samenwerking met de vliegwielgroep Masterplan Energie en lokale ondernemer(verenigingen). Het doel van het aanjaagteam is het onderzoeken van mogelijke verduurzamingsroutes en het stimuleren van verduurzaming bij bedrijven en bedrijventerreinen. Bijvoorbeeld door middel van het faciliteren van samenwerkingen, het aanvragen van subsidies en het delen van kennis (innovatieteam). Daarnaast zoekt het aanjaagteam de connectie met bestaande initiatieven, zoals de Duurzame Sierteelt Transport Coalitie.

4.4 Thema Bewoners en ondernemers op weg

Voor een geslaagde energietransitie is het zeer belangrijk bewoners en ondernemers te ondersteunen in de energietransitie. Uiteindelijk worden alle inwoners en bedrijven van Aalsmeer en Kudelstaart geconfronteerd met de energietransitie, dus het is heel belangrijk om hen daarin mee te nemen, op verschillende niveaus. Sommige mensen willen actief aan de slag en mee doen, anderen moeten vooral goed geïnformeerd worden over wat ze kunnen of moeten doen. En sommige doelgroepen moeten wellicht actief geholpen en ondersteund worden.

De deelnemers van de sessies Bewoners en Ondernemers op weg voelden zich sterk verbonden met het onderwerp en waren zeer geëngageerd. Tegelijkertijd werd meermalen gezegd dat duidelijkheid en regie wordt gemist en hier maken de deelnemers zich zorgen over. Aandacht werd verder gevraagd voor betaalbaarheid en rechtvaardigheid. Kan iedereen wel meedoen?

Oplossingsrichtingen

Toekomstvisie ontwikkelen
Uit de co-creatiesessies blijkt dat de blik niet alleen op de energietransitie moet worden gericht. Onder deelnemers zijn er ook zorgen over thema's zoals klimaat, hitte, water, voedsel, mobiliteit, consumptie en wonen; het is groter dan energie alleen. De energietransitie staat niet op zichzelf; andere transities zijn ook bezig. Op metaniveau wordt door enkele deelnemers aandacht gevraagd voor de toekomst: is de glastuinbouw houdbaar? Kunnen we in de toekomst nog wel sierbloemen telen als de voetafdruk daarvan te hoog is?

Oplossingen

Marketing en communicatie voor meer bewustzijn
Marketing, communicatie en storytelling voor een collectief bewustzijn zijn door deelnemers genoemd als oplossing. Het doel hiervan is draagvlak creëren onder bewoners en ondernemers in Aalsmeer en Kudelstaart. In de sessies zijn verschillende ideeën genoemd om deze bewustwording te vergroten, zoals het organiseren van klimaatgesprekken, wedstrijden op wijkniveau en maandelijkse artikelen in de Nieuwe Meerbode.

Individuele aanpak voor bedrijven
Het ontwikkelen van een generieke en individuele aanpak voor bedrijven, ook die niet op een bedrijventerrein staan, is essentieel om hun verduurzaming te bevorderen. Uit de sessies blijkt dat in tegenstelling tot bedrijven op goed georganiseerde bedrijfsterreinen, deze zelfstandige bedrijven minder toegang zullen hebben tot collectieve voorzieningen zoals gezamenlijke energieoplossingen, of mobiliteitsinitiatieven. Een op maat gemaakte aanpak kan hen ondersteunen bij het vinden van duurzame oplossingen die aansluiten bij hun specifieke locatie en bedrijfsvoering, zoals het inzetten van lokale groene energiebronnen, efficiëntere logistieke processen of duurzame gebouwmaatregelen. Er is al een loket voor bewoners. Ook voor ondernemers kan een loket opgericht worden.

Concreet en actiegericht aan de slag
In het hier-en-nu is er, naast de ondersteuning die de gemeente nu al biedt, behoefte aan actie. Bij het thema energie besparen is al gezegd dat er, naast het bestaande loket voor inwoners, ook een loket gewenst wordt voor ondernemers. Ook zijn andere voorbeelden genoemd zoals een energiehuis, een duurzaamheidscentrum of een voorbeeld kas of tuin.

Ook wordt het starten van pilots en uitprobeer projecten op straat-, buurt- en wijkniveau tijdens de ateliers genoemd. Daarbinnen kan ruimte worden gegeven aan initiatieven vanuit bewoners (en die ondersteunen), en/of vanuit de gemeente projecten initiëren (en dan gebruikmaken van kracht uit de wijk). Ook werd door deelnemers het belang benadrukt van samenwerking op wijk- en buurtniveau om bewoners en ondernemers dichter bij elkaar te brengen en verduurzaming op een toegankelijke manier te realiseren. Energiecoöperaties en warmtecoöperaties zijn een mooi voorbeeld van wat dit kan opleveren.

Voorwaarden en aandachtspunten

Behoefte aan meer duidelijkheid
Eén van de belangrijkste behoeften die bewoners en ondernemers aangaven, is de wens voor meer duidelijkheid over de verduurzamingsplannen. Er moet helderheid komen over wat er gaat gebeuren, wanneer de overstap naar aardgasvrij wordt verwacht, en wat de gevolgen hiervan zijn. Er is ook behoefte aan planning in de tijd, ook als sommige dingen nog niet duidelijk zijn.

Een vastgesteld Masterplan Energie kan bijdragen aan meer transparantie en richting. Daarnaast wil men duidelijkheid over welke stappen al vaststaan en welke nog onzeker zijn. Dit voorkomt verwarring en zorgt ervoor dat bewoners en ondernemers zich goed kunnen voorbereiden.

Behoefte aan ondersteuning
Naast duidelijkheid is er onder deelnemers behoefte aan ondersteuning bij het zetten van stappen richting verduurzaming. Gemeente en samenleving moeten hierin samen optrekken om effectieve oplossingen te bieden. Dit kan door het bieden van praktische informatie, zoals via een fysiek of digitaal informatiepunt met technische experts, en door voldoende budget vrij te maken voor buurt- en wijkinitiatieven. Deze ondersteuning helpt bewoners en ondernemers om te kunnen anticiperen, de juiste keuzes te maken en concreet aan de slag te gaan met verduurzaming. Hierbij moet genoemd worden dat de gemeente de regie over de energietransitie voert en er van beide kanten afstemming nodig is.

Rechtvaardigheid en een inclusieve transitie
Rechtvaardigheid werd door deelnemers in alle sessies nadrukkelijk genoemd als een cruciaal aspect van de energietransitie. Een inclusieve transitie houdt in dat iedereen mee moet kunnen doen, ongeacht financiële middelen of woonlocatie. Dit betekent dat lokale subsidies en (financiële) ondersteuning terecht moeten komen bij degenen die dit het meest nodig hebben. Ook moeten er aanvullende lokale instrumenten worden ontwikkeld om de inclusiviteit te waarborgen, wat extra tijd en financiële middelen vraagt. Het waarborgen van rechtvaardigheid in de transitie is essentieel om te voorkomen dat bepaalde groepen niet mee kunnen komen en om breed draagvlak te behouden.

Daarnaast is het van belang zicht te houden op de relatie tussen individuele oplossingen en het strategisch collectief belang. Dit kan bijvoorbeeld spelen bij de keuze tussen een warmtepomp en een warmtenet. Als veel mensen nu voor een warmtepomp kiezen, kan dat de financiële haalbaarheid van een toekomstig warmtenet ondermijnen. Wanneer een warmtenet op lange termijn voordeliger is voor de gemeenschap, is het belangrijk dat hier tijdig en duidelijk over wordt gecommuniceerd, zodat het collectieve belang voorop blijft staan.

Urgentie en monitoring
Er moet meer aandacht komen voor het overbrengen van de urgentie van de energietransitie. Externe gebeurtenissen, zoals de oorlog in Oekraïne of extreme weersomstandigheden, kunnen bijdragen aan een gevoel van urgentie, maar het is belangrijk dat de gemeente en betrokken partijen dit gevoel actief blijven uitdragen. Daarnaast is het van belang om duidelijke doelen te stellen en de voortgang nauwgezet te monitoren, zodat tijdig kan worden bijgestuurd waar nodig.

Inzet op bewustwording en de kracht van samenwerking benutten
Duidelijkheid over de energietransitie, welke keuzes worden gemaakt voor de buurten en wijken van Aalsmeer en Kudelstaart, hoe worden deze keuzes besproken met de bewoners en ondernemers en hoe wordt de menselijke energie van bewoners en ondernemers benut. De groep vindt het belangrijk dat er een goede communicatie- en marketingcampagne komt, voor bewustwording en draagvlak. Rechtvaardigheid wordt door deelnemers belangrijk gevonden, kan iedereen mee doen, worden de belangen van de bewoners bij (collectieve) oplossingen wel voldoende meegenomen en zijn er dadelijk nog betaalbare bronnen beschikbaar?

Een flexibele, brede blik

Deelnemers willen op weg naar een klimaatneutraal Aalsmeer niet alles aan de voorkant vastleggen, maar gaandeweg open blijven staan voor nieuwe ontwikkelingen en innovaties. Genoemd is: ontwikkelingen rond waterstof, gelijkstroom, kleinschalige windturbines, minikerncentrales, en de inzet van AI.

Ook is het belangrijk dat de energietransitie wordt verbonden aan een breder gesprek over welke samenleving Aalsmeerders en Kudelstaarters willen, denk aan een gesprek over een circulaire economie.

In de ateliers werden de volgende ideeën aangedragen:
Een voorbeeld van slimmer omgaan met energie ging over een gelijkstroom toepassing die ervoor zorgt dat je een veel kleinere netaansluiting nodig hebt als je een parkeerplein met zonnepanelen direct verbindt met het laden van elektrische auto's, via een zelfstandig gelijkstroomnet.

Blijf in de toekomst openstaan voor circulaire economie om grondstoffenschaarste te voorkomen en anders consumeren te stimuleren.

Aalsmeer werkt met wat nu mogelijk is maar de techniek van morgen wordt al ontwikkeld.
Blijf open staan voor deze toekomstdenkers. Houd een flexibele blik en maak een flexibel plan.

Stel een innovatieteam samen, om blijvend de ontwikkelingen voor hard- en software te blijven volgen (innovaties op hard- en software gaan heel snel).

Voor gelijkstroom werden de volgende ideeën genoemd:
- Een proef in een wijk voor een gelijkstroom (DC-)net naast het bestaande wisselstroom net om opgewekte stroom van zonnepanelen direct te benutten voor elektrische toepassingen, zoals het laden van elektrische auto's en het opslaan van elektriciteit in de accu's. De wijk Hornmeer wordt als optie gezien.
- De proeftuin van Lelystad en Almere volgen en eventueel overnemen: een lokaal gelijkspanningsnet wordt benut voor de warmtepomp en bidirectioneel laden (zowel opladen als ontladen).
- Combineer het opwekken van zonne-energie met elektrisch laden van auto's om het energietekort op te lossen. Denk bijvoorbeeld aan een batterij op een supermarkt-parkeerterrein als snellader op een DC-net.
- Uitvoeringscoalitie: innovatieve ondernemers, innovatie/inspiratie sessies.

Rol gemeente: Open staan voor ondernemerskracht, ondersteunen van pilots, meewerken aan uitvoering.

Inzet op bewustwording en de kracht van samenwerking benutten
Duidelijkheid over de energietransitie, welke keuzes worden gemaakt voor de buurten en wijken van Aalsmeer en Kudelstaart, hoe worden deze keuzes besproken met de bewoners en ondernemers en hoe wordt de menselijke energie van bewoners en ondernemers benut. De groep vindt het belangrijk dat er een goede communicatie- en marketingcampagne komt, voor bewustwording en draagvlak. Rechtvaardigheid wordt door deelnemers belangrijk gevonden, kan iedereen mee doen, worden de belangen van de bewoners bij (collectieve) oplossingen wel voldoende meegenomen en zijn er dadelijk nog betaalbare bronnen beschikbaar?

Uitvoeringscoalitie en samenwerking

Voor de uitvoering zijn de volgende partijen van belang:

- enthousiaste buurtbewoners;
- kartrekkers (gemeente en maatschappelijke partners kunnen helpen deze te identificeren en te benaderen);
- onderwijsorganisaties en scholen.
- Maatschappelijke organisaties

Overige betrokken partijen:

- woningbouwvereniging;
- vertegenwoordiging huurders HAK, bewonerscommissies;
- marketing, door experts;
- gemeente - initiëren en faciliteren, en de bereidheid om pilots te ondersteunen, ook met projectorganisatie.

De deelnemers geven aan dat ondersteuning door de gemeente met een 'projectorganisatie' heel belangrijk is. De projectorganisatie zorgt voor technische expertise, die bijvoorbeeld oplossingen voor de buurt in kaart kan brengen, uitvoerders, mogelijk organisaties als Participe voor benaderen en betrekken bewoners, etc. De gemeente kan de ondersteuningsaanpak voor initiatieven (Servicepunt Energieadvies Aalsmeer) versterken en acties op zetten om die initiatieven 'te vinden'.

Rol gemeente
Duidelijkheid: De deelnemers verwachten van de gemeente duidelijkheid. Het vaststellen van het Masterplan Energie, het onderzoeken van de kansen van warmtenetten voor buurten en wijken, het kiezen van keuzes die het elektriciteitsnet verlichten, de toekomst van de glastuinbouw, zijn voorbeelden die van groot belang zijn voor bewoners en ondernemers. Zij willen meedenken, maar willen wel weten wat de koers dan wordt. Zij zullen de consequenties dragen en willen weten of de keuzes goed gemotiveerd zijn.

Rolneming (governance): De deelnemers vinden het belangrijk dat een toekomstig warmtenet niet in commerciële handen komt. Het is belangrijk dat de gemeente ervoor zorgt dat het warmtenet voor de gebouwde omgeving in publieke handen komt. De deelnemers van de sessies hebben besproken welke opties de gemeente daarvoor heeft. Deze opties staan bij het thema warmte en koude.

Voor het integrale energiesysteem vinden de deelnemers het belangrijk dat de verschillende overheden, netbeheerders en andere relevante partijen met elkaar blijven samenwerken. Dat gaat nu ook al goed, zet dat vooral voort. Elektriciteit en netcongestie zijn belangrijk om op te schakelen. 'Makelen en schakelen' is een rol waar de gemeente heel geschikt voor is. Het bewaken van het energiesysteem en het beschikbaar houden van elektriciteit wordt gezien als een verantwoordelijkheid van de netbeheerder.

Als het gaat over rechtvaardigheid dan willen de deelnemers dat het belang van de bewoners geborgd wordt. Als het gaat over de verdeling van warmtebronnen dan willen de deelnemers voorkomen dat de bewoners achter het net vissen omdat anderen de warmte-bronnen al hebben geclaimd. Dit hoort een collectieve verantwoordelijkheid te zijn van iedereen die betrokken is bij het opstellen van het MPE. De gemeente kan ervoor zorgen dat partijen bij elkaar blijven komen en het belang van de bewoners goed belegd wordt. De gemeente heeft een verantwoordelijkheid met betrekking tot het tempo. De deelnemers zien dat er meer tempo gemaakt moet worden met de warmtenetten.

Vervolgstappen
De deelnemers geven aan dat ondersteuning door de gemeente met een 'projectorganisatie' heel belangrijk is. De gemeente Aalsmeer zet een projectteam Masterplan Energie op – in hoofdstuk 5 wordt omschreven hoe dit team eruit komt te zien.

Daarnaast gaat de gemeente Aalsmeer onderzoeken hoe het Servicepunt Energieadvies aangepast en versterkt kan worden, passend bij de uitkomsten van het thema Bewoners en Ondernemers op Weg. Bijvoorbeeld het actiever inzetten van het Servicepunt Energieadvies voor het vinden van pilots en uitprobeerprojecten op straat-, buurt- en wijkniveau.

Het projectteam gaat ook aan de slag met het opstellen van een marketing- en communicatieplan mede om meer bewustwording te creëren, duidelijkheid te geven wanneer mogelijk en participatie te verbeteren.
In de sessies werd een loket voor ondernemers genoemd. In het aanjaagteam klimaatneutrale bedrijventerreinen gaat de gemeente Aalsmeer, in samenwerking met de ondernemers(verenigingen), onderzoeken wat de behoeften zijn van ondernemers en hoe een ondernemersloket eruit zou kunnen zien.

Tot slot, gaat de vliegwielgroep onderzoeken of er een 'energie inloopplek' opgezet kan worden in Aalsmeer, op een fysieke locatie. Op deze locatie kunnen Aalsmeerders en Kudelstaarters in gesprek gaan over de energietransitie en duurzaamheid in de bredere zin. Het opzetten van de 'energie inloopplek' kan worden gezien als ondersteuning en onderdeel van een campagne voor het vergroten en creëren van draagvlak onder bewoners en ondernemers.

4.5 Thema Mobiliteit (bestaand en vastgesteld beleid)

De gemeente Aalsmeer heeft met de mobiliteitsagenda een ambitieus programma vastgesteld met veel aandacht voor de bereikbaarheid van Aalsmeer. Naast de vele infrastructurele en ruimtelijke projecten in Aalsmeer en omgeving, komen er op mobiliteitsvlak nieuwe ontwikkelingen op Aalsmeer af. Denk aan deelmobiliteit, de opkomst van de elektrische auto en fiets, nieuwe vormen van logistiek, maar ook regionale veranderingen in het openbaar vervoer die vragen om creatieve, fijnmazige oplossingen. Verminderen, veranderen en verschonen van de mobiliteit moet uitstoot voorkomen om tot 'zero-emissie'-mobiliteit te komen. Omdat de gemeente al beleid heeft gemaakt, was er in de ateliers weinig behoefte om over mobiliteit te spreken. Over logistiek is het veel gegaan maar dan als integraal onderdeel van het thema klimaatneutrale bedrijventerreinen.

Oplossingsrichting
Blijf uitvoering geven aan de mobiliteitsagenda
De gemeente heeft de mobiliteitsagenda (Gemeente Aalsmeer, 2022) vastgesteld. Deze agenda gaat uit van drie uitgangspunten:
- Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar;
- Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk;
- Aalsmeer innovatief duurzaam bereikbaar.

De agenda laat zien hoe de gemeente Aalsmeer de komende jaren duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig wil houden en maken voor iedereen. Om Aalsmeer bereikbaar en toekomstbestendig te houden werkt de gemeente aan een goed wegennet en goede (logistieke) verbindingen in de regio. Dit houdt in goed onderhoud, veilige wegen, betere doorstroming van verkeer, goede openbaar vervoer verbindingen en prettige wandelpaden. Onderstaande oplossingen, acties en uitvoeringscoalities komen uit de mobiliteitsagenda.

Oplossingen
Versterking rol (e-)fiets
De rol van de (e-)fiets in de bereikbaarheid van Aalsmeer wordt versterkt:
- uitvoering fietsprojecten Meerjarenprojectenplan Buitenruimte (MPP);
- verbetering MRA- en regionale fietsroutes, inclusief verlenging MRA-route Amsterdam-Aalsmeer tot Kudelstaart en aansluiting op Holland Rijnland;
- onderzoek naar langzaam verkeer verbinding Ringvaart;
- verbeteren fietsparkeren (stallingsfaciliteiten) bij belangrijke bestemmingen;
- verbetering fietsbereikbaarheid én fietsbaarheid bij herontwikkeling bedrijventerreinen.

Aalsmeer bereikbaar met openbaar vervoer en auto
Er wordt gewerkt aan een regionaal en lokaal bereikbaar Aalsmeer per openbaar vervoer voor iedereen:

- bij reactie op (jaarlijkse) vervoerplannen van de openbaar vervoersconcessiehouder inzetten op zowel regionale als lokale bereikbaarheid;
- per openbaar vervoer, kwaliteitsniveau minimaal vergelijkbaar met niveau vóór COVID-19 openbaar vervoersnetwerk;
- fijnmazigheidsoplossingen voor wijken en lintbebouwing Aalsmeer: vervaardigen dekkingskaart en starten pilots;
- onderzoek naar kwaliteitsverbetering belangrijkste openbaar vervoerhaltes en haltes nabij de belangrijkste werkgebieden, inclusief last mile-oplossingen bedrijven nabij R-net haltes/werkgeversaanpak;
- onderzoek naar verbetering openbaar vervoersbereikbaarheid Nieuw Oosteinde Noord en Oosteinderdriehoek met Schiphol via Bosrand;
- onderzoek naar verbinden ov-concessie Amstelland-Meerlanden met ov-concessie Zuid-Holland-Noord.

De bereikbaarheid per auto blijft op orde, tegelijkertijd worden automobilisten verleid om vaker via de andere vervoerswijzen te reizen en de spits te mijden:

- uitvoering wegprojecten Meerjaren-projectenplan Buitenruimte (MPP);
- monitoren verkeersstromen voor regionale en lokale bereikbaarheid.

Vrachtvervoer
Er wordt gewerkt aan slimmer, efficiënter en schoner vrachtvervoer om de doorstroming te verbeteren en de overlast te beperken:

- participeren in regionale Amsterdam Logistic Program en Amsterdam logistic Board (ALP en ALB) als Connected Transport Corridors Amsterdam;
- onderzoek naar kansen van transport over water (Ringvaart, Oosteinderweg, Green Park);
- participeren in onderzoek Hyperloop/ Cargoloop;
- uitwerken MRA Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES), bijvoorbeeld met onder-zoek naar regionale (stads)logistieke hub;
- realiseren pakketwanden en pakket-ophaalpunten.

Slimme mobiliteit en laadvoorzieningen
Er wordt gekeken naar slimme vormen van mobiliteit:

- actualisatie parkeernormen;
- onderzoek naar mogelijkheden deelmobiliteit (auto, scooter en fiets).

Duurzame mobiliteit draagt bij aan een schoon, gezond en leefbaar Aalsmeer:

- aanbieden van voldoende laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen;
- monitoring behoefte aan laadvoorzieningen met behulp van een Plankaart Elektrisch Vervoer;
- onderzoek naar wens en mogelijkheid snellaadstations;
- onderzoek mogelijkheden elektrificatie RFH (hier gebeurt weinig vanwege netcongestie);
- verleng succesvolle pilots zoals verlengd laden voor de eigen deur met eigen stroom.

Uitvoeringscoalitie en samenwerking

De gemeente werkt voor de uitvoering van de mobiliteitsagenda samen met partners zoals Amsterdam Logistic Program en Amsterdam logistic Board (ALP en ALB), De coalitie duurzame logistiek van Greenport Aalsmeer (71 bedrijven die rijden in deze regio), de vervoerregio Amsterdam, aanbieders van deelmobiliteit, ontwikkelaars, ondernemers, Royal FloraHolland en MRA-elektrisch.

Rol gemeente

- uitvoeren van de mobiliteitsagenda, mogelijk: projectleider om verduurzamen van mobiliteit en logistiek te versnellen;
- voor de volgende Mobiliteitsagenda ook de laadbehoefte van de (plezier)vaart meenemen.

Vervolgstappen
De gemeente Aalsmeer doet een tussentijdse evaluatie van de mobiliteitsagenda om de vervolgstappen te bepalen. Voor de evaluatie wordt ook de connectie gezocht met het thema klimaatneutrale bedrijventerreinen aangezien de verduurzaming van de logistiek onderdeel is van dit thema.

4.6 Thema Lokale opwek van elektriciteit

Bij lokale opwek gaat het over het opwekken van stroom van natuurlijke bronnen, zoals van de zon en van de wind. In het raadsprogramma 2022 – 2026 staat dat windturbines onwenselijk zijn vanwege de ligging van Aalsmeer. De raad spreekt een voorkeur uit voor zonne-energie en vindt het belangrijk de gevolgen voor het elektriciteitsnet van lokale opwek te betrekken. Het gaat om zonnepanelen op kleine daken van huizen en op grote daken van zakelijke gebouwen (of bijvoorbeeld Schipholparkeren). De afgelopen jaren is er in kader van de regionale energie strategie (RES) vooral gewerkt aan zon op grote en kleine daken in lijn is met de Kaders zonne-energie Aalsmeer. Deze kaders stellen kort gezegd dat de ruimte op daken eerst benut moet worden.
In deze paragraaf beschrijven we hoe we verder werken aan het stimuleren van lokale opwek en de RES.

Oplossingsrichting

Uitvoering geven aan de RES

Sinds 2021 werken gemeenten, provincies en waterschappen in 30 energieregio's in Nederland samen aan de Regionale Energiestrategie (RES). Voor het maken van de RES werd in elke regio samengewerkt met inwoners, bedrijfsleven, netbeheerders, energie-coöperaties en maatschappelijke organisaties. Zij onderzochten wat de mogelijkheden zijn. Zij onderzochten de plekken om grootschalig energie op land op te wekken en wat dat oplevert. Ook werd beoordeeld of het energienetwerk al die energie wel aankan.
De gemeente Aalsmeer heeft meegewerkt aan de RES in de regio Amstel- en Meerlanden.
De RES 1.0 is vastgesteld in 2022 (RES-regio Noord-Holland Zuid, 2021) en in 2024 (Noord Hollandse Energie Regio, 2024) is de RES vernieuwd, dat heet de herijking.

Oplossingen

Concretiseren RES-zoekgebieden

Er zijn drie RES-zoekgebieden:

1. RES-zoekgebied Zuiderlegmeerpolder-Oost
2. RES-zoekgebied N201 zon langs infrastructuur.
3. RES-zoekgebied Oosteinderpoel.

Voor deze zoekgebieden worden de kansen nader in kaart gebracht mede afhankelijk van ruimtelijke keuzes in de omgevingsvisie en of deelgebiedsvisies: Wat is er nodig? Welke eisen worden gesteld aan de zoekgebieden? Wat willen belanghebbenden en omwonenden? Wie is geïnteresseerd om eigenaar te worden?
Wat betreft zoekgebied Zuiderlegmeerpolder Oost is de toekomst op het moment van schrijven onduidelijk.

Stimuleren van zon op daken, parkeerterreinen en kassen

Plan van aanpak voor:

- Zon op grote daken.
- Zon op kleine daken.
- Zon boven parkeerterreinen.
- Agri-pv, dit is een combinatie van het telen van gewassen en het opwekken van zonne-energie met zonnepanelen. De zonnepanelen en de gewassen worden op hetzelfde oppervlakte gecombineerd. Er zijn ook combinaties met vee mogelijk.
- Kas-pv of een kasdek is het plaatsen van zonnepanelen op de kassen met als voordeel dat er nieuw glas op de kas komt. Deze oplossing zal de groei van de gewassen niet belemmeren, er blijft natuurlijk licht op de gewassen vallen.

Voorwaarden en aandachtspunten

Benut opwek lokaal om belasting op het net te verkleinen

Ook in Aalsmeer is er sprake van netcongestie; de transportcapaciteit van elektriciteit is beperkt en bedrijven die een grootverbruik aansluiting nodig hebben, staan op een wachtlijst. Bedrijven kunnen echter vaak nog optimaliseren binnen hun huidige aansluiting door zelf stroom op te wekken en deze direct te benutten. Door het elektriciteitsverbruik slim te beheren en aan te sturen, kunnen ze de vraag en aanbod beter afstemmen binnen hun eigen bedrijfsvoering.

Het lokaal benutten van energie kan ook worden toegepast op de zoekgebieden van de Regionale Energiestrategie (RES) om het elektriciteitsnet te ontlasten. Uit een analyse van CE Delft blijkt dat de zoekgebieden in Aalsmeer dichtbij bedrijventerreinen en of grote energievragers liggen, wat het mogelijk maakt om de opgewekte energie direct te koppelen aan het elektriciteitsgebruik

van omliggende bedrijven. Dit kan gerealiseerd worden via zogenaamde energyhubs. In een energyhub werken groepen bedrijven en/of inwoners samen om de opwekking, opslag, conversie en het verbruik van energie op elkaar af te stemmen. De partijen in de hub sluiten onderling en met de netbeheerder contracten af en stemmen hun gebruiksprofielen op elkaar af. Door slim gebruik te maken van elektriciteit, piekverbruik te vermijden en mogelijk energie op te slaan in batterijen, dragen ze bij aan een efficiënter en stabieler energienet. Nader onderzoek is altijd nodig om de (on)mogelijkheden te onderzoeken.

De deelnemers aan de co-creatiesessies vinden dat lokaal opgewekte energie het best direct benut kan worden en vragen verder om aandacht voor opslag. Elektriciteit kan opgeslagen worden in batterijen, omgezet worden in warmte of in een warmtebuffer.

Financiële deelname door bewoners
Vanuit rechtvaardigheid is in de sessies gezegd dat iedereen mee moet kunnen doen, dat kan nu niet altijd bij elektriciteitsopwek, bijvoorbeeld als je huurder bent en de verhuurder wil geen zonnepanelen of wanneer je woning niet geschikt is voor zonnepanelen. Volgens CE Delft kunnen lokale coöperaties (zoals het Aalsmeerse initiatief Wilgenstroom) ervoor zorgen dat bewoners financieel kunnen participeren in elektriciteitsopwek. Een andere oplossing is financiële deelname door omwonenden of het instellen van een omgevingsfonds. In de RES is afgesproken dat de omwonenden de kans krijgen om mee te profiteren van een groot opwekproject. Zo dragen omwonenden niet alleen de lasten, maar kunnen ze ook profiteren van de lusten.

Flexibele opwek nodig
In de toekomst zal de productie van elektriciteit landelijk grotendeels uit hernieuwbare bronnen komen, zoals wind en zon. De systeemspecialisten en CE Delft geven aan dat deze bronnen afhankelijk zijn van het weer, waardoor er meer flexibiliteit nodig is om vraag en aanbod van elektriciteit in balans te houden. Flexibiliteit kan bijvoorbeeld geleverd worden door batterijen om elektriciteit op te slaan en met slimme sturing (energiemanagement) vraag en aanbod goed af te stemmen.

In verschillende ateliers en in de systeemsessies werd aangegeven door deelnemers dat elektrolyzers die stroom omzetten in waterstof en kleine modulaire kernreactoren (SMR's) ook als oplossing kunnen dienen voor flexibiliteit. Maar, uit een analyse van CE Delft blijkt dat deze in de toekomst niet lokaal ingezet gaan worden. Elektrolyzers kunnen op het landelijke elektriciteitsnetwerk ingezet gaan worden en SMR's worden in de toekomst bestemd voor de grote industriële clusters van Nederland zoals de havens.

In de sessies warmte en koude en de energiesysteemsessies kwamen de warmtekrachtkoppelingen van de kwekers ter sprake. Dat zijn installaties die van aardgas warmte, elektriciteit en CO2 (voor de teelt) maken. Op dit moment worden deze wkk's onder andere ingezet om elektriciteit aan het net te leveren als er onvoldoende aanbod is. Als er te veel aanbod is gebruiken kwekers juist extra stroom. Beide varianten helpen het elektriciteitsnet in balans te houden. Kwekers geven aan dat ze hier een financiële vergoeding voor krijgen. Het transitiepad van wkk's en de invloed op het energiesysteem is nog onzeker en zou nader onderzocht kunnen worden. CE Delft adviseert daarbij om elektrische voertuigen te benutten als batterijen om het net te ontlasten, maak slim laden verplicht en stimuleer bidirectioneel laden.

Experimentele technieken

Tijdens de sessie is gesproken over experimentele technieken, zoals het benutten van kleine kernreactoren. Het rijk heeft een (Rijksoverheid, 2024a) gelanceerd waarin staat dat kleine kernreactoren een rol krijgen in het energiesysteem vanaf 2045. Kleine kernreactoren kunnen dan eventueel worden toegepast bij de grote industriële clusters, zoals de zeehavens en Chemelot. Er komt geen toepassing van kleine kernreactoren in de gemeente Aalsmeer.

Kernenergie zal in de toekomst bijdragen aan elektriciteitsproductie en helpt het nationale elektriciteitssysteem stabiel te houden. TNO (2024) heeft uitgerekend dat het aandeel van kernenergie in 2050 toeneemt van de huidige 4% naar 7 tot 9% door de komst van twee nieuwe kernreactoren. Het nieuwe kabinet wil nog twee kernreactoren toevoegen.

Kerncentrales helpen om flexibiliteit aan het elektriciteitsnetwerk toe te voegen. Ze hebben een plek in het elektriciteitssysteem doordat ze helpen om dure batterijen voorkomen.

Aandachtspunten met betrekking tot wind energie

Op basis van het Raadsprogramma 2022 – 2026 is een duidelijk politiek kader meegegeven aan het co-creatieproces: geen opwek door middel van windenergie in de gemeente Aalsmeer. Een groep deelnemers vindt dit een beperking. De systeemspecialisten geven aan dat zonne-energie bijvoorbeeld kan helpen om netcongestie te verminderen, maar alleen op de momenten dat de zon schijnt. In de zomer wekken zonnepanelen de meeste stroom op, maar dan is de stroom niet zo hard nodig. In de winter is het rendement van zonnepanelen maar een kwart terwijl de vraag naar stroom dan groot is.

Experts van CE Delft beargumenteren dat zonnepanelen en windmolens elkaar aanvullen, omdat ze elk hun eigen piekmaanden hebben. Dit zijn de maanden waarin ze de meeste energie leveren. De zonnepanelen produceren de meeste energie in de zomer, terwijl windmolens juist in de winter meer energie opwekken. Dit komt doordat de zon krachtiger schijnt in de zomer, terwijl de wind over het algemeen sterker waait in de winter. Een combinatie van zon- en windenergie heeft op systeemniveau de voorkeur omdat windmolens en zonnepanelen elkaar gedurende het hele jaar goed aanvullen. Kwekers gaven tijdens de sessies aan dat het voor hen van belang is om naast zonne-energie ook windenergie te kunnen benutten omdat dit beter past bij hun verbruiksprofiel. Ook zou het nodig zijn om hun doel van klimaatneutraal in 2040 te halen.

Uitvoeringscoalitie en samenwerking

CE Delft geeft aan dat om de plannen voor de RES-zoekgebieden te concretiseren per zoekgebied een ontwikkelaar nodig is. Deze gaat aan de slag in samenwerking met netbeheerder, gemeente, ondernemers en bewoners. Voor het benutten van de grootste daken is volgens CE Delft samenwerking tussen de grote bedrijven, hun duurzaamheidsmanagers, de projectleider van de gemeente en de netbeheerder nodig. Voor het benutten van de overige grote daken is samenwerking tussen de bedrijven (terreinen), het parkmanagement, de gemeente en de netbeheerder nodig.

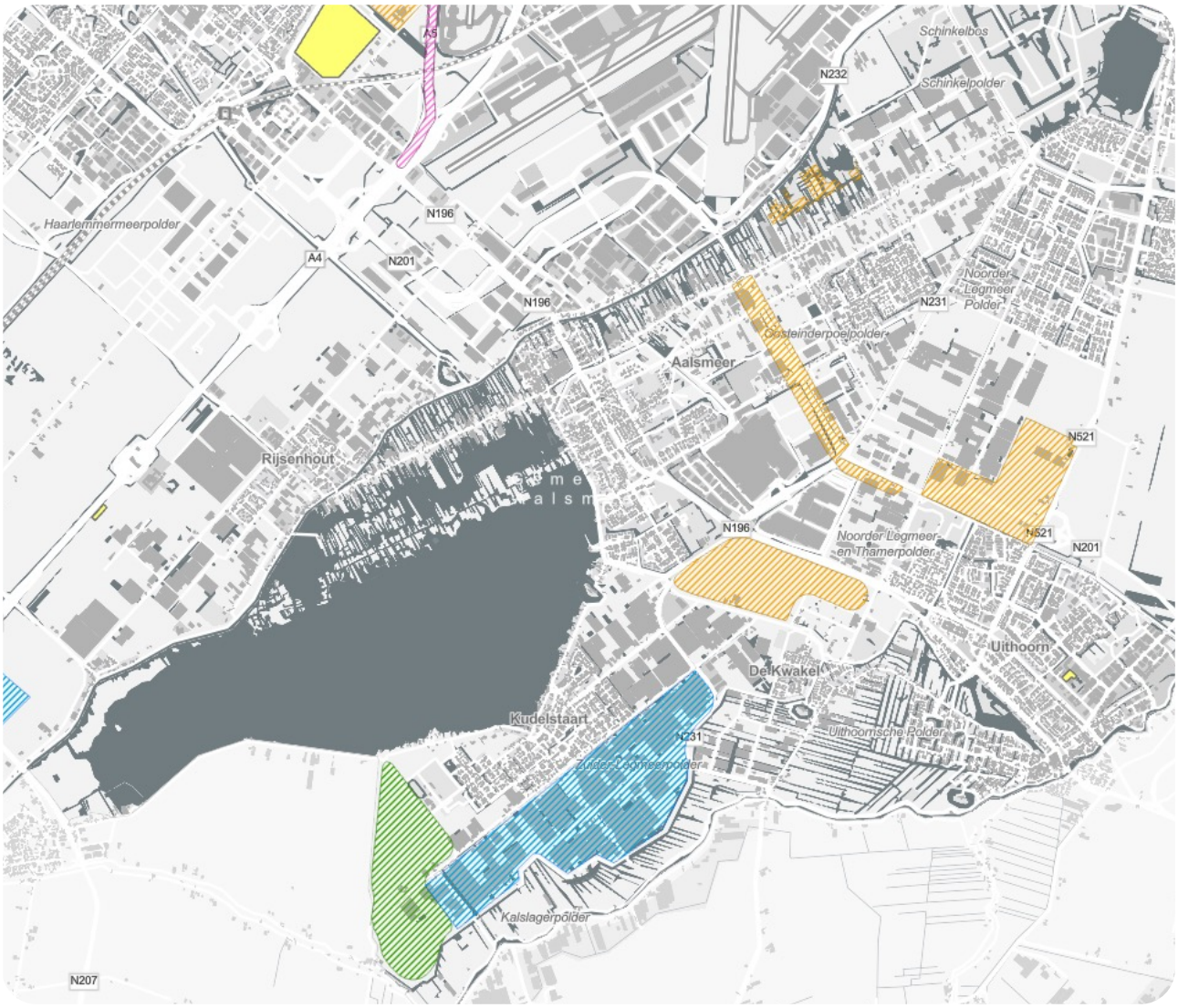
Rol gemeente

De gemeente kan een kwartiermaker instellen om de kansen voor lokale opwek in kaart te brengen: wat is er nodig, wie is geïnteresseerd om eigenaar te worden? Voor de RES zoek-gebieden geldt dat deze door de kwartiermaker voorbereid kunnen worden tot ‘projectgebieden’. Belangrijk is daarbij dat er een initiatiefnemer per zoekgebied wordt gevonden. De kwartiermaker kan lokaal zoeken naar initiatiefnemers of ontwikkelaars en ook de kansen mee te nemen vanuit het thema klimaatneutrale bedrijven terreinen. Als de kwartiermaker klaar is en de projecten zijn gedefinieerd dan kan een projectleider namens de gemeente de initiatiefnemers of project-ontwikkelaars begeleiden.

Het benutten van kleine daken kan aan de markt over worden gelaten. De markt heeft op dit moment veel last van onduidelijk rijksbeleid, vooral met betrekking tot saldering. De gemeente kan voor grote en of vergunning plichtige projecten de procedures en vergunningen begeleiden en makkelijker maken en de afdeling van de vergunningen proactief voorbereiden op aanvragen.

Vervolgstappen
In aanloop naar de omgevingsvisie Aalsmeer wordt duidelijk welke RES zoekgebieden kunnen worden gebord in het omgevingsbeleid. Daarvoor is het o.a. nodig het draagvlak te verkennen en eventuele mogelijkheden van grondgebonden energie opwek nader te onderzoeken. Van belang is op te merken dat de gemeenteraad uiteindelijk beslist over grondgebonden energieopwek.
In lijn met de kaders zonne-energie Aalsmeer wordt gewerkt aan het stimuleren van zonne-energie op daken van woningen, bedrijven en organisaties en mogelijk parkeerplaatsen, rekening houdend met netcongestie. Ook is er een belangrijke relatie met het thema klimaatneutrale bedrijventerreinen en kansen voor energyhubs. Een verkenning naar de mogelijkheden om doelen voor energie-opwek in de gemeente te formuleren voor de jaren 2030, 2040, en 2050, en te eventueel te verwerken in het omgevingsbeleid en een energieprogramma.

Figuur 14 – Uitsnede uit de (Noord Hollandse Energie Regio, 2024) van 2024 met de zoekgebieden van de gemeente Aalsmeer en omgeving. Zoekgebieden zon (oranje), zoekgebieden zon en wind (groen), zoekgebied wind (blauw)



Bronvermelding: RES Viewer (Noord-Holland.nl)

Wisselstroom en gelijkstroom

Ons elektriciteitssysteem is gebouwd voor wisselstroom (AC). Met wisselstroom wordt elektriciteit over grote afstanden vervoerd. Gelijkstroom wordt gebruikt voor consumentenelektronica. Onze mobieltjes, televisies en computers zijn gemaakt voor gelijkstroom (DC). Zonnepanelen en accu's van elektrische auto's zijn ook gemaakt voor gelijkstroom. Bij het opwekken van stroom en het gebruiken van stroom wordt de stroom steeds omgezet, met omvormers en converters. Met een gelijkstroomnet kan dat anders.

Met een gelijkstroom net kunnen zonnepanelen gelijkstroom leveren die via een nieuw gelijkstroomnet meteen wordt opgeslagen in batterijen, bijvoorbeeld van elektrische auto's. Zo'n nieuw net wordt een 'tweede ring' of microgrid genoemd. Deze tweede ring kan het huidige overbelaste elektriciteitsnet ontlasten door meer balans te geven. Vanwege de mogelijke bijdrage aan het verminderen van netcongestie willen we de kansen van gelijkstroominnovaties verder verkennen, bijvoorbeeld vanuit het thema Klimaatneutrale bedrijventerreinen.

Bij de deelnemers is veel enthousiasme over dit idee. Voordelen die ze zien zijn:

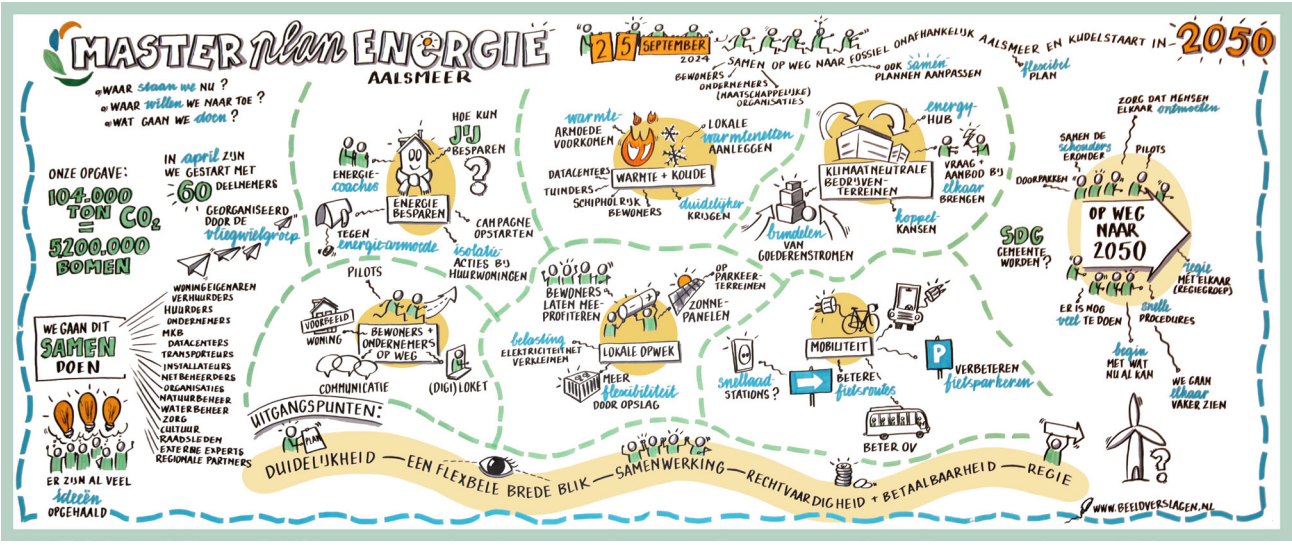
- Microgrids dragen bij aan zelfvoorziening en autonomie omdat ze op zichzelf kunnen staan. Met een tweede ring of microgrids van gelijkstroom zouden extra laagspanningsruimten (trafo's) in buurten voorkomen kunnen worden.
- Ook laadpleinen kunnen autonoom op een 'eigen net' van gelijkstroom.

Nadelen worden ook gezien:

- Waarom zou je een tweede elektriciteitssysteem willen? We hebben in Nederland een goed functionerend systeem, op wisselstroom.
- Er is nog weinig kennis over gelijkstroomnetwerken.
- Hoe beheer je microgrids? Door de netbeheerder, in een DSO (Distribution System Operator)?

4.7 Visuele samenvatting van het Masterplan Energie Aalsmeer

Figuur 15 – Handgetekende samenvatting, gemaakt tijdens het transitiecafé



5 Masterplan Energie: van samen het plan maken, naar samen uitvoeren

Veel verschillende partijen werkten samen aan het Masterplan Energie. Ook het vervolg wordt gezamenlijk georganiseerd, zodat de ontstane energie en betrokkenheid wordt behouden en verder wordt ondersteund en uitgebreid. Door het vervolgproces een wendbare structuur te geven kan worden bijgesteld wanneer nodig. Ook is er ruimte voor nieuwe initiatiefnemers en initiatieven om zich aan te sluiten.

5.1 Waarom een gezamenlijke uitvoering?

Het streven is om zoveel mogelijk beweging en samenwerking te creëren onder inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en overheid. Daardoor wordt gebruikgemaakt van de energie, kennis en middelen die in Aalsmeer en Kudelstaart aanwezig zijn, passen de initiatieven en uitvoering bij de lokale context, en ontstaan lokale kennisontwikkeling en verbondenheid tussen verschillende partijen. Want alleen door met elkaar te werken aan de energietransitie lukt het om in 2050 fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal te zijn.

Aanpak
Er gebeurt al veel in Aalsmeer en Kudelstaart. Inwoners, ondernemers, organisaties en overheid werken op verschillende manieren aan verduurzaming en de energietransitie. Maar om een beweging op gang te brengen en het Masterplan Energie uit te voeren is meer nodig. Daarom stimuleert het vervolgproces meer samenwerking, ondersteuning, en ruimte voor initiatieven. Dat doen we op de volgende manieren:

1. Initiatieven ondersteunen: Een projectteam en vliegwielgroep brengen in beeld welke samenwerkingen en initiatieven al bestaan en welke nog nodig zijn om het Masterplan Energie uit te voeren. Zij stimuleren initiatieven en samenwerkingen en ondersteunen de start en verdere ontwikkeling daarvan – gebaseerd op de energie en het enthousiasme dat leeft in de samenleving. Het projectteam is aanspreekpunt voor initiatiefnemers.
2. Zelforganisatie stimuleren: Uitvoeringscoalities en werkgroepen werken zoveel mogelijk zelfstandig aan projecten. Een 'trekker' is aanspreekpunt van de werkgroep en houdt zicht op de voortgang. De groepen worden ondersteund door het projectteam, dat ook de algehele voortgang volgt.
3. Leren & ontwikkelen faciliteren: Een projectteam zorgt ervoor dat leren en uitwisseling tussen de verschillende groepen zoveel mogelijk gestimuleerd wordt, bijvoorbeeld door middel van netwerken, een nieuwsbrief, en kennis- en samenwerkingsbijeenkomsten. Op die manier wordt een lerende beweging gefaciliteerd.
4. Reflecteren, leren & nieuwe acties: De vliegwielgroep volgt de voortgang van de beweging en organiseren terugkombijeenkomsten. Daarin is ruimte voor reflectie en evaluatie op basis van ervaring en geleerde lessen, wordt het Masterplan Energie waar nodig bijgesteld, en kunnen nieuwe acties en verbindingen ontstaan.
5. Continuïteit & Communicatie: Voortdurend houden de vliegwielgroep en het projectteam overzicht op het geheel: zij zorgen voor ondersteuning, monitoring, en voor communicatie binnen en buiten de beweging. Werkgroepen zorgen zelf ook voor communicatie met hun doelgroep en stellen het projectteam op de hoogte van hun voortgang.

Werkstructuur
De volgende groepen werken aan het Masterplan Energie:

- Vliegwielgroep. De vliegwielgroep die het co-creatietraject tot nu toe organiseerde wordt voortgezet. Zij bestaat uit personen die een verschillend perspectief op de energietransitie in Aalsmeer vertegenwoordigen en goed verbonden zijn binnen Aalsmeer en Kudelstaart. De vliegwielgroep initieert de vervolgstappen van het Masterplan Energie en volgt en ondersteunt de uitvoering en voortgang. Ook treden zij op als ambassadeurs van de beweging. De vliegwielgroep wordt ondersteund door het projectteam.
- Projectteam. Het projectteam ondersteunt de uitvoering van het Masterplan Energie en degenen die daaraan werken. Het bestaat uit een kwartiermaker/coördinator, een beleidsadviseur energie, een projectmedewerker en een communicatieadviseur. Zij huren wanneer nodig technisch experts of gespreksbegeleiders in. Het projectteam ondersteunt bijvoorbeeld op de volgende manieren: aanspreekpunt zijn voor wie aan het Masterplan werkt of wil werken; contacten leggen en verbinden; voortgang monitoren en bewaken; samenwerking met externe en interne stakeholders; inhoudelijke expertise; communicatie activiteiten.
- Uitvoeringscoalitie en werkgroepen. Het uitwerken van de oplossingen uit het Masterplan en daaraan vorm geven is een gezamenlijke zoektocht. Voor sommige oplossingen bestaan al initiatieven en samenwerkingen (zoals voor de isolatieacties uit thema 'energie besparen'), andere oplossingen vragen om iets nieuws (zoals het aanjaagteam uit thema 'klimaatneutrale bedrijventerreinen'). Het projectteam initieert en stimuleert het vormen van een uitvoeringscoalitie met werkgroepen, die aansluiten bij waar energie en enthousiasme zit in de samenleving. Vervolgens gaan deze groepen zoveel mogelijk zelfstandig te werk: zij werken oplossingen verder uit, zetten acties in gang, houden zicht op de voortgang en delen hun ervaringen met andere groepen. Hierin worden zij ondersteund door het projectteam, waar ook nieuwe initiatiefnemers kunnen aankloppen.

5.2 Voortzetten beweging

De volgende activiteiten ondersteunen de beweging Masterplan Energie.

Vervolgbijeenkomsten

- Terugkombijeenkomsten (2 maal per jaar): alle betrokkenen komen samen, wisselen kennis, ervaring en ideeën uit, stellen acties en oplossingen bij (geïnitieerd vanuit de vliegwielroep en het projectteam);
- Informatiesessies: bijeenkomsten, webinars, presentaties of excursies over nieuwe ontwikkelingen en specifieke onderwerpen om te leren en nieuwe kennis op te doen (geïnitieerd vanuit deelnemers en vanuit vliegwielgroep en projectteam);
- Themabijeenkomsten: bijeenkomsten voor groepen om kennis te delen en of krachten te bundelen (geïnitieerd door deelnemers en projectteam).

Communicatie
Een behoorlijke groep Aalsmeerders is inmiddels al betrokken bij het Masterplan Energie. Om deze beweging voort te zetten en meer mensen te bereiken is communicatie nodig op twee niveaus.

1. **Communicatie met mensen die actief betrokken zijn bij het Masterplan Energie.** Degenen die werken aan het Masterplan Energie en de uitvoeringscoalitie en werkgroepen worden via mail en bijeenkomsten op de hoogte gehouden, hebben contact met het projectteam, informeren hun eigen achterban, en zorgen ervoor dat geïnteresseerden kunnen aansluiten. Mogelijk wordt op termijn een website ontwikkeld.
2. **Informeren en betrekken van inwoners en ondernemers in Aalsmeer.** Er wordt een communicatieplan ontwikkeld en uitgevoerd om inwoners en ondernemers te informeren en betrekken.

Monitoring voortgang
Het projectteam bewaakt via monitoring de voortgang en het behalen van het doel om klimaatneutraal en fossiel onafhankelijk te worden in uiterlijk 2050. Dat gebeurt op basis van kwantitatieve gegevens uit de nationale Klimaatmonitor en kwalitatieve gegevens vanuit de mensen en partijen die werken aan het Masterplan Energie.

6 Vervolgstappen

Uit het co-creatietraject zijn verschillende concrete acties naar voren gekomen. In dit hoofdstuk wordt de belangrijkste vervolgstap per thema genoemd.

We gaan door met de ondersteunings-aanpak, waaronder de isolatie aanpak

Voor bewoners en ondernemers hebben de gemeente en samenwerkingspartners al diverse activiteiten lopen. Dit onderwerp is top of mind bij deelnemers. Ga vooral verder met deze activiteiten.

We bepalen op korte termijn de strategie voor warmtenetten

In de glastuinbouw wordt serieus gekeken naar warmtenetten als optie voor verduurzaming. De unieke Aalsmeerse situatie biedt kansen om een warmtenet voor de glastuinbouw te koppelen aan de warmtebehoefte in Aalsmeerse woon-wijken. Als de gemeente een collectief warmtenet in publieke handen wil realiseren dan zijn de doorslaggevende beslissingen de aankomende twee jaar te nemen.

We stellen een routekaart op voor klimaatneutrale bedrijventerreinen

De gemeente kan bedrijventerreinen ondersteunen, bijvoorbeeld door de informatie-voorziening te verbeteren. CE Delft raadt de gemeente aan om samen met de ondernemers van de bedrijventerreinen te onderzoeken wat de mogelijke verduurzamingsroutes zijn en dit uit te werken in een routekaart voor het verduurzamen van bedrijventerreinen.

We stellen een marketing- en communicatie-plan op om participatie te verbeteren

Om draagvlak te creëren onder bewoners en ondernemers in de gemeente Aalsmeer gaan we een marketing- en communicatieplan op te stellen. We willen bewustwording vergroten, en inwoners, organisaties en ondernemers stimuleren, activeren en ondersteunen met onder andere concrete voorbeelden en handelingsperspectief. Wanneer dat logisch en kansrijk is willen we samenwerking stimuleren en ondersteunen.

We gaan door met het beleid voor mobiliteit en opwek

In de gemeente Aalsmeer hebben veel partijen (en de gemeente) al eerder plannen en beleid opgesteld. CE Delft raadt aan hier verder mee te gaan de plannen uit te voeren.
Het gaat dan onder andere over:

- het uitvoeren mobiliteitsagenda door de gemeente;
- het verduurzamen van de eigen organisatie;
- werken aan lokale duurzame energie-opwek.

We blijven in co-creatie werken aan het Masterplan Energie

Het Masterplan Energie is een levend document. Dit rapport is slechts een tussenstap.

- het is van belang dat de co-creatie met de samenleving wordt voortgezet;
- samenwerkingen die voortgekomen zijn uit dit traject worden voortgezet;
- uitvoeringscoalities worden ondersteund;
- capaciteit en kennis worden uitgebouwd, mogelijk ook investeren in en met partners;
- zorgen voor voldoende financiering, dit kan onder anderen gerealiseerd worden door lobby bij het rijk en provincie, voor bijvoorbeeld warmte, subsidies, en uitvoeringskosten, zie Bijlage B: Financiering.

7 Impactanalyse

Tijdens het co-creatie proces is in verschillende thema's gesproken over ideeën, plannen en oplossingen om tot de benodigde CO2-reductie te komen (zie Hoofdstuk 4). In Hoofdstuk 2 is per sector uit het Klimaatakkoord gekeken wat de huidige emissievoetafdruk is, en wat verwacht wordt voor 2050. Dit hoofdstuk bevat een impactanalyse van de ideeën, plannen en oplossingen uit Hoofdstuk 4. Er is gekeken naar de tijdlijn tussen nu en 2050. Per sector uit het Klimaatakkoord is een kwalitatieve (en soms een kwantitatieve) inschatting gedaan van de impact van de plannen uit het co-creatieproces. Figuur 16 laat de samenhang tussen de thema's en de sectoren uit het Klimaatakkoord zien. In dit hoofdstuk wordt per sector weergegeven:

- wat de resterende emissies zijn volgens de prognose uit Paragraaf 2.3;
- in welke thema's oplossingen voor deze sector zijn besproken;
- kwantitatief of kwalitatieve inschatting van de impact van de oplossingen en hoe ver deze gevorderd zijn.

Figuur 16 – De relatie tussen de thema's en de sectoren uit het Klimaatakkoord



Energie besparen					
Warmte en koude					
Klimaatneutrale bedrijventerreinen					
Bewoners en ondernemers op weg					
Mobiliteit					
Lokale opwek van elektriciteit					

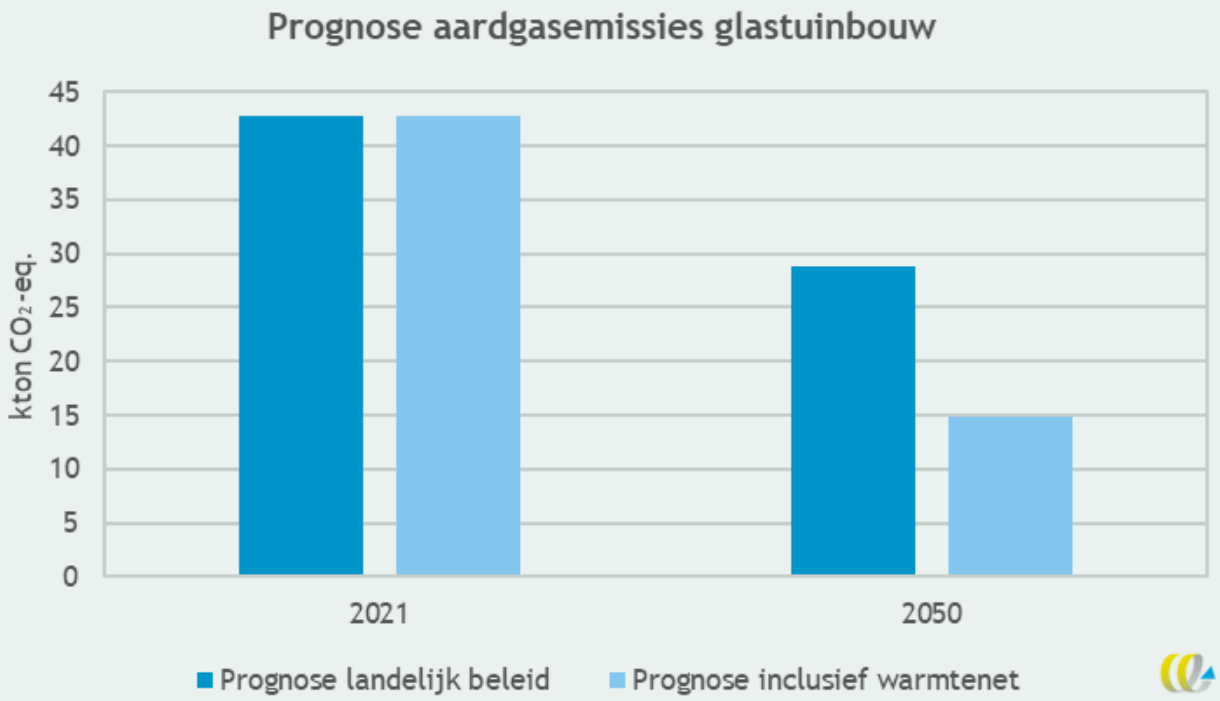
Bronvermelding: Illustratie uit de sessies van het Masterplan Energie Aalsmeer.

Land- en tuinbouw

Emissies in 2050 volgens emissieprognose: 38 kton CO2-eq. (36%).
Besproken in het thema: warmte en koude.

Eén van de projecten is een warmtenet in het gebied De Kwakel Kudelstaart. Hiermee kan ca. 14 kton CO2-eq. extra reductie gerealiseerd worden. Voor de rekenmethode: zie Bijlage D.

Figuur 17 – Emissiereductie als gevolg van het warmtenet in De Kwakel Kudelstaart



Naast het warmtenet is in de sessies benoemd dat ook de rest van de glastuinbouwbedrijven moeten verduurzamen. De ideeën hiervoor zijn nog in de een eerste stadium. Dit is ook weergegeven in Tabel 3.

Tabel 3 – Kwalitatief inzicht in de impact van projecten, plannen en ideeën en hoe ver ze gevorderd zijn

Ideeën, plannen, projecten	Impact op sector	Hoe ver zijn we?
	+ klein ⟷ +++++ groot	- er zijn ideeën ⟷ +++++ co_2 reductie is gerealiseerd
Warmtenet voor kassengebied De Kwakel Kudelstaart	+++++	+
Oplossing voor overige kassen-complexen	+++	-
Individuele route	+++	-

Gebouwde omgeving - Huishoudens

Emissies in 2050 volgens prognose: 31 kton CO2-eq. (30%).
Besproken in het thema: warmte en koude, bewoners en bedrijven op weg.

Wanneer een warmtenet wordt aangelegd in Stommeer, Hornmeer en Aalsmeer-centrum kan daarmee 8,4 kton CO2-reductie in 2050 behaald worden. Een warmtenet in Kudelstaart zorgt voor 5 kton CO2-reductie. Een warmtenet in Oosteinde zorgt voor 4 kton CO2-reductie. Deze wijken samen zijn 17,4 kton CO2-reductie. Voor de berekening is er vanuit gegaan dat 80% van de woningen aansluit op het warmtenet, voor de volledige rekenmethode zie Bijlage D.

Tabel 4 – Kwalitatief inzicht in de impact van projecten, plannen en ideeën en hoe ver ze gevorderd zijn

Ideeën, plannen, projecten	Impact op sector	Hoe ver zijn we?
	+ klein ⟷ +++++ groot	- er zijn ideeën ⟷ +++++ co_2 reductie is gerealiseerd
Warmtenet Stommeer, Hornmeer en Aalsmeer centrum	+++++	-
Warmtenet voor Kudelstaart en nieuwbouw	+++	-
Individuele route	+++	++
Warmtenet voor Oosteinde	+++	-
Collectieve oplossing lintbebouwing	+	-

Gebouwde omgeving - Diensten

Emissies in 2050 volgens prognose:
19 kton CO2-eq. (18%).
Besproken in het thema: warmte en koude, bewoners en bedrijven op weg.

Wanneer een warmtenet wordt aangelegd in Stommeer, Hornmeer en Aalsmeer-centrum kan daarmee 5,8 kton CO2-reductie in 2050 behaald worden. Een warmtenet in Kudelstaart zorgt voor 0,5 kton CO2-reductie. Een warmtenet in Oosteinde zorgt voor 0,2 kton CO2-reductie. Voor de berekening is er vanuit gegaan dat 80% van de bedrijfsgebouwen aansluit op het warmtenet, voor de volledige rekenmethode zie Bijlage D.

Tabel 5 – Kwalitatief inzicht in de impact van projecten, plannen en ideeën en hoe ver ze gevorderd zijn

Ideeën, plannen, projecten	Impact op sector	Hoe ver zijn we?
	+ klein ⟷ +++++ groot	- er zijn ideeën ⟷ +++++ co_2 reductie is gerealiseerd
Klimaatneutrale gebiedsaanpak Hornmeer	+++++	+
Klimaatneutrale gebiedsaanpak Greenpark	+++++	+
Klimaatneutrale gebiedsaanpak Schinkelpolder	+++	-
Warmtenet Stommeer, Hornmeer en Aalsmeer centrum	+++	-
Warmtenet voor Kudelstaart en nieuwbouw	+	-
Warmtenet voor Oosteinde	+	-
Gemeentelijke organisatie	+	+
Individuele route	+	+

Mobiliteit

Emissies in 2050 volgens prognose:
10 kton CO2-eq. (10%).
Besproken in het thema: logistiek en klimaatneutrale bedrijventerreinen.

Er zijn verschillende typen mobiliteit die elk hun eigen aanpak nodig hebben. De gemeente Aalsmeer wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van veel logistieke bewegingen. Toch zijn de emissies van de logistiek (vrachtwagens en bestelbusjes) slechts verantwoordelijk voor een derde van de mobiliteitsemissies in Aalsmeer, terwijl personenvervoer ongeveer de helft van de mobiliteitsemissies veroorzaakt (zie Bijlage D).

Dit komt doordat de vrachtwagens en bestelbussen maar een klein stuk van hun totale reis door de gemeente Aalsmeer rijden. Grote stukken rijden ze op snelwegen door een andere gemeente en omdat er geen snelwegen in de gemeente Aalsmeer zijn, rijden in Aalsmeer alleen vrachtwagens die Aalsmeer als bestemming hebben. Wanneer de logistiek verduurzaamt, bijvoorbeeld door elektrificatie of overstapt op waterstof, dan is Aalsmeer een logische plek om te op te laden of bij te tanken. Dat betekent dat, ondanks dat de huidige emissies van de logistiek beperkt zijn, veel van de impact van de verduurzaming wel in de gemeente terechtkomt. Denk hierbij aan verzwaring van het net voor laadpalen voor vrachtwagens, etc.

Industrie

Emissies in 2050 volgens prognose:
6 kton CO2-eq. (6%).

De verduurzaming van industrie is niet expliciet besproken in de werkateliers en sessies.
De industriële bedrijven gaan hier zelf mee aan de slag. De verduurzaming van de industrie valt onder de verantwoordelijkheid van het rijk.

Tabel 6 – Kwalitatief inzicht in de impact van projecten, plannen en ideeën en hoe ver ze gevorderd zijn

Ideeën, plannen, projecten	Impact op sector	Hoe ver zijn we?
	+ klein ↔ +++++ groot	- er zijn ideeën ↔ +++++ co_2 reductie is gerealiseerd
Verduurzaming personenvervoer o.a. door laadinfra faciliteren	++++	+
Duurzame logistiek: elektrificeren of waterstof	+++	-
Hubs voor bundelen goederenstromen: samenwerking in de keten	+++	-
Mobiele werktuigen	++	-
Openbaar vervoer	+	++
Verduurzaming overig vervoer	+	-

Hernieuwbare opwek

Voor het berekenen van de CO2-uitstoot gerelateerd aan elektriciteitsverbruik, is de emissiefactor van het landelijke elektriciteitsnet gebruikt. Omdat het Nederlandse elektrici-teitsnet zo goed verbonden is, kan in de praktijk de elektriciteit die gebruikt wordt als in Aalsmeer een lamp aan wordt gezet, ook van buiten de gemeente komen. De elektriciteit die in Aalsmeer wordt opgewekt, wordt weer in heel Nederland gebruikt. Daarom is de eigen opwek binnen de gemeente, met bijvoorbeeld zonnepanelen of windmolens, niet direct meegeteld als CO2-reductie, anders dan dat gemeentelijke of regionale inspanningen een bijdrage leveren aan reductie van de landelijke emissiefactor. Vergroening van de nationale (en internationale) elektriciteitsproductie werkt als externe ontwikkeling door op de emissies van de gemeentelijke elektriciteitsvraag.

De opwek van hernieuwbare elektriciteit in Aalsmeer wordt met deze methodiek dus niet gerekend als directe emissiereductie. Wel is ingegaan op de productie van hernieuwbare elektriciteit. Tabel 7 geeft een kwalitatief overzicht van de impact van ideeën, plannen en projecten voor hernieuwbare opwek.

Tabel 7 – Kwalitatief inzicht in de impact van projecten, plannen en ideeën en hoe ver ze gevorderd zijn

Ideeën, plannen, projecten	Impact op sector	Hoe ver zijn we?
	+ klein ⟷ +++++ groot	- er zijn ideeën ⟷ +++++ co_2 reductie is gerealiseerd
RES-zoekgebied Zuiderlegmeerpolder Oost	+++++	-
Zon op grote daken, geschikt	+++	++
Kleine daken, geschikt	++	+++
Extra zon op grote daken (bijvoorbeeld versterking van dak nodig)	++	-
RES-zoekgebied Oosteinderpoel	++	-
RES-zoekgebied N201 zon langs infrastructuur	++	-

Totaaleffect

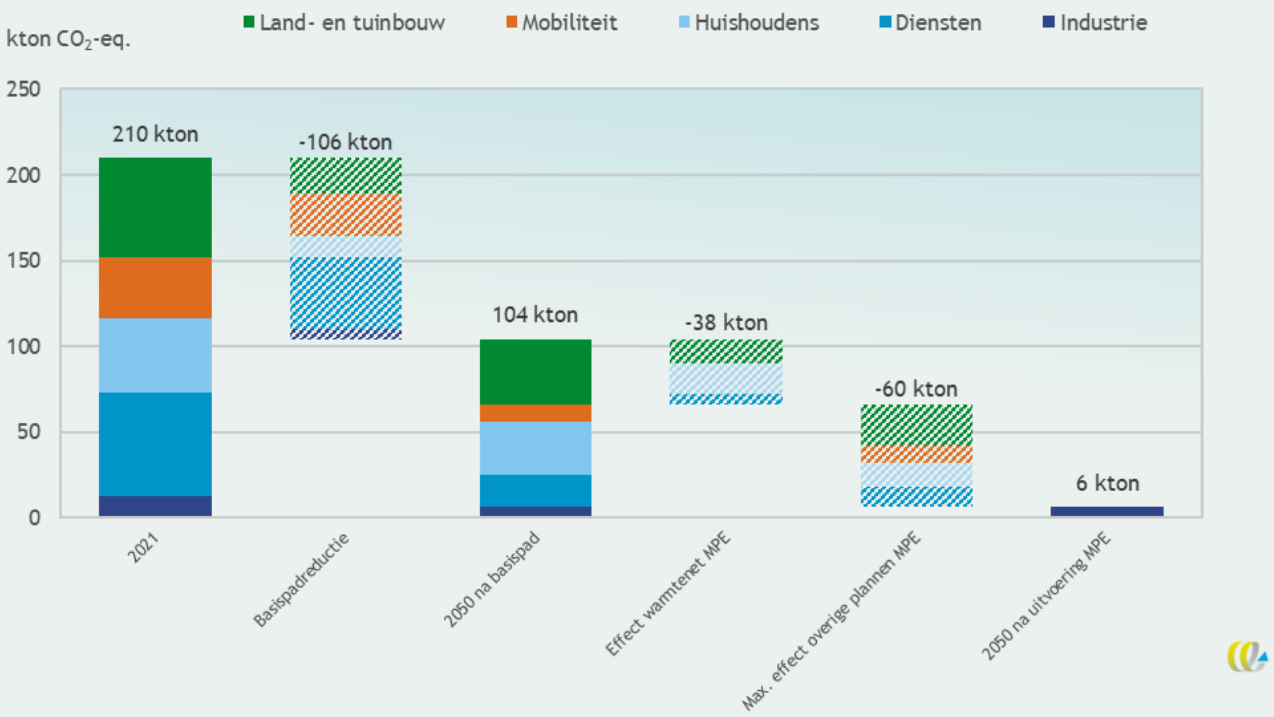
Voor alle sectoren, behalve de industrie, zijn verschillen plannen en ideeën naar voren gekomen. Alleen voor het warmtenet was het mogelijk deze plannen te kwantificeren. Het warmtenet dat is doorgerekend, kan in totaal voor 38 kton reductie zorgen. Dat is een flink aandeel van de 104 kiloton en een grote stap die al binnen afzienbare termijn genomen kan worden. De andere plannen waren nog niet te kwantificeren, omdat deze nog in de planvormingsfase zijn. Wel geven de plannen richting en focus. Door met de plannen aan de slag te gaan en ze verder te concretiseren en tot uitvoering te brengen, kan maximaal nog 60 kton extra CO2-reductie behaald worden. Als dit allemaal gerealiseerd wordt, resteert nog 6 kton CO2-eq. van de industrie. De verduurzaming van industrie is niet expliciet besproken in de werkateliers en sessies. De industriële bedrijven gaan hier zelf mee aan de slag. De verduurzaming van de industrie valt onder de verantwoordelijkheid van het rijk.

Conclusie impactanalyse

Het warmtenet dat besproken is in het co-creatieproces kan een significante bijdrage aan de benodigde CO2-reductie geven, namelijk 38 kton CO2-eq. Alle andere projecten die besproken zijn, zijn nog in de planvormingsfase. Hierdoor is het niet mogelijk het effect van deze plannen te kwantificeren. De plannen kunnen maximaal 60 kton CO2-reductie opleveren wanneer ze allemaal worden uitgevoerd. Er resteert nog 6 kton CO2-eq.-emissies waar geen plannen voor zijn. Dit zijn emissies uit de industrie. De industriële bedrijven gaan hier zelf mee aan de slag. De verduurzaming van de industrie valt onder de verantwoordelijkheid van het rijk.

Daarnaast is het belangrijk te beseffen dat de verwachte emissieafname tot 2030 en 2050 niet vanzelf gaat. De maatregelen uit huidig en voorgenomen beleid én de plannen uit het Masterplan Energie moeten volledig worden uitgevoerd. Als plannen niet doorgaan, moeten er alternatieve plannen voor worden gemaakt.

Figuur 18 – Maximaal effect van de plannen uit de co-creatie



Literatuur

CE Delft. (2023). Verduurzaming van bedrijventerreinen. Typering, barrières en oplossingen.

Gemeente Aalsmeer. (2021). Warmtevisie Aalsmeer - concept.

Gemeente Aalsmeer. (2022, 2022). Mobiliteitsagenda Aalsmeer. Gemeente Aalsmeer. https://www.aalsmeer.nl/data/publicatie-website/mobiliteitsagenda-aalsmeer-januari-2022/Mobiliteitsagenda%20Aalsmeer%20januari%202022.pdf

Gemeente Aalsmeer. (2023). Op weg naar een fossielonafhankelijk Aalsmeer. Gemeente Aalsmeer. https://aalsmeer.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document

Liander. (2024). Notitie: resultaat verkenning Warmtetransitie Tuinder de Kwakel-Kudelstaart.

Noord Hollandse Energie Regio. (2022). Eerste RES-Monitor.

Noord Hollandse Energie Regio. (2024). Herijking RES 2024. Noord Hollandse Energie Regio. https://energieregionh.nl/herijking-res-2024-noord-holland-zuid

NOS. (2024). 2040 wordt belangrijk jaar voor het klimaat, meeste werk moet dan zijn gedaan. NOS. https://nos.nl/artikel/2513327-2040-wordt-belangrijk-jaar-voor-het-klimaat-meeste-werk-moet-dan-zijn-gedaan

RES-regio Noord-Holland Zuid. (2021). RES 1.0 Noord-Holland Zuid (concept, 11 maart 2021).

Rijksoverheid. (2022). Nationale Methaanstrategie. Rijksoverheid. https://cdn.nieuweoogst.nu/public/file/212213.pdf

Rijksoverheid. (2024a). Programma-aanpak Small Modular Reactors.

Rijksoverheid. (2024b). Regionale klimaatmonitor. Rijkswaterstaat. https://klimaatmonitor.databank.nl/

TNO. (2024). Toekomst van het Nederlandse energiesysteem. TNO. https://publications.tno.nl/publication/34642479/Acs6Uy/scheepers-2024-toekomst.pdf

Bijlagen

A Beleidskaders.

B Financiering.

C Broeikasgasemissies in Aalsmeer.

D Rekenmethodiek impactanalyse.

A Beleidskaders

Tabel 8 – Nationale beleidskaders

Beleid	Wat is het?	Wat is de kern?
Klimaatakkoord	Een nationale overeenkomst tussen overheid, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en burgers om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.	Het belangrijkste doel van het Klimaatakkoord is de CO2-uitstoot in 2030 met 49% verminderen vergeleken met 1990. In 2050 moet de uitstoot van broeikasgassen met 95% afgenomen zijn. Dit is nodig om de opwarming van de aarde niet verder te laten oplopen dan 1,5°C.
Omgevingswet en Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	Nationale regie op ruimtelijke ordening	De Omgevingswet gaat over de ruimte waarin mensen wonen, werken en ontspannen. Deze nieuwe wet voegt oude wetten samen en bevat regels voor wat er buiten te zien, horen en ruiken is. De Nationale Omgevingsvisie bevat nieuw nationaal ruimtelijk beleid.
Nationaal Programma Energiesysteem (NPE)	Een programma dat de visie van het kabinet op het energiesysteem tot 2050 omvat.	• Elektriciteit als ruggengraat van het energiesysteem CO2-vrij in 2035. • Waterstof cruciaal voor industrie en internationaal transport. • Afbouwen fossiele koolstof en opschalen duurzame koolstof. • Warmtevraag aanvullen met warmtenetten en elektrificatie, benutten lokale warmtebronnen waar mogelijk, warmteopslag belangrijk als buffer.
Programma Energiehoofdstructuur (PEH)	Het PEH laat zien welke nieuwe nationale energie-infrastructuur nodig is richting 2050 en waar deze slim geplaatst kunnen worden.	Beter anticiperen op ruimte die in de toekomst nodig is voor de energie-infrastructuur om de energietransitie te versnellen.
Landelijk actieplan Netcongestie	Landelijk actieplan om netcongestie aan te pakken.	Sneller bouwen: • sneller realiseren van netuitbreidingen. Sterker sturen: • sturen op betere benutting van het net. Vergroten flexibele capaciteit: • publiek-private acties voor slimme oplossingen.
Nationaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (nMiek)	In de Meerjarenprogramma's Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) worden keuzes vastgelegd over energie-infrastructuurprojecten, zoals hoogspanningsleidingen, transformatorstations of waterstofleidingen. Dat gebeurt zowel op nationaal niveau (nMIEK) als op provinciaal niveau (pMIEK).	Het nMIEK omvat de energie-infrastructuurprojecten die van nationaal belang zijn. Deze projecten zijn gebaseerd op de energiestrategieën van de zes Nederlandse industriële clusters, de Cluster Energiestrategieën (CES).

Beleid	Wat is het?	Wat is de kern?
Wet collectieve warmte (WCW)	De Wet collectieve warmte (Wcw) vervangt de Warmtewet. Deze wet draagt eraan bij dat het leveren van warmte in de toekomst goed geregeld is: betrouwbaar, betaalbaar en duurzaam.	• marktordening; • tariefregulering; • verduurzaming; • leveringszekerheid; • meerderheidsaandeel in publiek bezit.
Wet gemeentelijke instrumenten warmtetransitie (Wgiw)	Een wetsvoorstel (goedgekeurd door de Tweede Kamer) dat gaat de bevoegdheden van de gemeente in de warmtetransitie.	De Wgiw geeft gemeenten de bevoegdheid om wijken aan te wijzen, die de komende tijd van aardgas overstappen op duurzame energie. Het is een belangrijk instrument voor gemeenten om hoge kosten te voorkomen voor de samenleving. Hierdoor hoeft (een deel van) het gasnet namelijk niet in stand te worden gehouden voor een klein aantal mensen.
Convenant Energietransitie Glastuinbouw	Afspraken tussen de glastuinbouw sector en de overheid over de Energietransitie in de glastuinbouw.	Voor 2030 is een restemissiedoel van 4,3 Mton CO2-equivalenten afgesproken. De ambitie voor 2040 is om zowel klimaatneutraal als economisch rendabel te zijn.
Prestatieafspraken met woningcorporaties	Prestatieafspraken zijn een vrijwillige, maar niet vrijblijvende overeenkomst tussen drie partijen: de huurders-organisatie, gemeente en corporatie.	Afspraken uit de prestatieafspraken voor het verduurzamen van de gebouwen: • Nieuwbouw aardgasvrij. • Grote renovaties naar label B. • Planmatig onderhoud, renovatie van mutatiewoningen, grote renovaties en volgens de SaVe (Samen Verduurzamen) aanpak. E, F en G sneller energetisch te verbeteren. • Bij het uitvoeren van planmatig onderhoud en het muteren van een woning, wordt waar het kan verduurzaamd. • Complexgewijze aanpak energetische verbetering van C en D labels. • waar mogelijk duurzame materialen als onderdeel van circulair bouwen. • Gedrag en communicatie. • Deelname Vliegwielgroep Masterplan Energie

Tabel 9 – Regionale en lokale beleidskaders

Beleid	Wat is het?	Wat is de kern?
Energie Systeem Actieplan (ESAP)	Programma van Liander: Samen programmeren voor een toekomst-bestendig energie-systeem.	Jaarlijkse cyclus: • Gemeenschappelijke feitenbasis: ontwikkelingen integraal in beeld. • Impact bepalen: benodigde netcapaciteit in beeld. • Koppelkansen verkennen: hoe netimpact reduceren? • Keuzen maken en uitvoeren: planningen op elkaar leggen.
Regionale Energiestrategie (RES)	Regionale energiestrategie voor hernieuwbare opwek.	De RES-regio Noord-Holland Zuid doet een bod om 2,7 TWh hernieuwbare energie op te wekken in 2030.
Regionale Structuur Warmte (RSW)	Een overzicht van de beschikbare duurzame warmtebronnen, de vraag naar warmte en van de bestaande en te verwachten warmte-infrastructuur in de regio.	De provincie heeft alle warmtebronnen in Noord-Holland in kaart gebracht. Deze zijn terug te vinden in het online warmtedata-register. Hiermee wordt vraag en aanbod van warmte inzichtelijk gemaakt, zodat zichtbaar wordt waar kansen voor koppeling liggen.
Energievisie	De Energievisie geeft een overzicht van ontwikkelingen in energievraag, aanbod en infrastructuur, schetst belangrijke algemene principes voor het toekomstige energiesysteem in het gebied en maakt de s tructurerende keuzes voor het gebied inzichtelijk.	Voor Amstelland-Meerlanden zijn de belangrijke keuzes: • Verduurzaming luchtvaart: elektrificatie, waterstof en/of duurzame brandstoffen? • Warmtevraag Schiphol-Oost en -Zuid: warmtenet (in plaats van volledige elektrificatie). • Warmtevraag glastuinbouw: warmtenet (in plaats van volledige elektrificatie). • Verduurzaming vrachtverkeer: waterstof of elektrificatie? • Zonnecarré A9: direct gekoppeld aan energie-vragers (in plaats van enkel invoeding in het elektriciteitsnet). • Datacenters: vestiging extra datacenters na 2030 of niet?
pMIEK	In de Meerjarenprogramma's Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) worden keuzes vastgelegd over energie-infrastructuur–projecten, zoals hoogspannings-leidingen, transformatorstations of waterstofleidingen. Dat gebeurt zowel op nationaal niveau (nMIEK) als op provinciaal niveau (pMIEK).	Projecten in de regio Aalsmeer: • Verkenning naar mogelijkheden voor aanleg regionaal warmtenet, glastuin-bouw, Schiphol en omliggende gebouwde omgeving (inclusief gebruik restwarmte datacenters en beschikbaarheid andere bronnen, zoals geothermie). • Verkenning naar de mogelijkheden voor een aftakking van de H2-backbone naar regio Schiphol/Aalsmeer.
Transitievisie-warmte/ Warmte-programma	Een transitievisiewarmte is een beleidsdocument dat een eerste richting geeft aan de aanpak van het isoleren en aardgasvrij maken van de gebouwde omgeving. In Aalsmeer heet dit de warmtevisie. Het warmte-programma is het vervolg op de transitievisie-warmte. Uiterlijk eind 2026 moeten gemeen-ten hun warmteprogramma vast-stellen en aanvullende gebieden aanwijzen voor de periode tot 2035.	In de warmtevisie zijn warmtebuurten gedefinieerd die bestaan uit woningen die goed bij elkaar passen. Per warmtebuurt is een voorkeurstechniek bepaald. De warmtevisie van de gemeente Aalsmeer is niet vastgesteld.

Beleid	Wat is het?	Wat is de kern?
Omgevingsvisie en omgevingsplan	De gemeente Aalsmeer geeft in omgevingsvisies en omgevingsplan aan hoe de gemeente zich wil ontwikkelen op ruimtelijk gebied en hoe u grond en gebouwen mag gebruiken.	Omgevingsvisie: Met de omgevingsvisie komt er een kader en kompas voor ruimtelijke ontwikkelingen. In de omgevingsvisie worden belangen ruimtelijk afgewogen en samengebracht. De visie beschrijft de gewenste ruimtelijke toekomst van Aalsmeer. Omgevingsplan: Het omgevingsplan bevat alle regels voor de fysieke leefomgeving op lokaal niveau. Het gaat over welke activiteiten worden toegestaan. En welke regels bij deze activiteiten gelden. Alle regels in het omgevingsplan samen leiden tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
Lokaal beleid opwek (Kaders zonne-energie Aalsmeer)	Het is een ruimtelijk afwegingskader voor zonne-energie opwek in Aalsmeer. Aalsmeer is ingedeeld in acht deelgebieden. Door middel van een zonneladder wordt per deelgebied duidelijkheid gegeven over de (on)mogelijk-heden van zonne-energie opwek.	Aalsmeer heeft bepaald dat er zoveel mogelijk zonne-energie op daken (trede 1) dan via multifunctioneel ruimtegebruik (trede 2) op te wekken alvorens opwek als secundaire functie (trede 3) of primaire functie (trede 4) toe te staan. Trede 4 is niet toegestaan met uitzondering van enkele uitzonderingen en tijdelijkheid van 25 jaar.
Mobiliteitsagenda Aalsmeer	De Mobiliteitsagenda bepaalt o.a. het beleid voor duurzamer verkeer en vervoer.	De Mobiliteitsagenda richt zich op duurzaamheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.
De Lokale Aanpak Isolatie (LAI)	De Lokale Aanpak Isolatie (LAI).	De lokale aanpak isolatie Aalsmeer richt zich op het stimuleren en ontzorgen van woningeigenaren bij het isoleren van woningen met een slecht energielabel (DEFG) en gemiddeld lage WOZ. Daarnaast richt de aanpak in het ontzorgen en begeleiden van minima in een koopwoning. Deelnemers krijgen een korting op uitgevoerde maatregelen boven op de landelijke subsidies. En ontvangen desgewenst ondersteuning bij het aanvragen van subsidies.
De aanpak energiearmoede	De aanpak energiearmoede.	De energiearmoede aanpak richt zich via verschillende activiteiten op het tegengaan van energiearmoede. Denk aan energiefixers die kleine maatregelen aanbrengen en tips geeft om in huis energie te besparen of de energiecoaches (vrijwilligers) die inwoners helpen energie te besparen.

B Financiering

De transitie naar duurzame energie binnen de gemeente Aalsmeer is een complex en dynamisch proces dat onvermijdelijk gepaard gaat met onzekerheden en risico's. Hoewel deze risico's niet volledig kunnen worden geëlimineerd, kunnen er wel strategieën en afspraken worden geformuleerd om ze effectief te beheersen. Deze beknopte bijlage behandelt financieringsmogelijkheden beschrijvend.

Risicobeheersing en besluitvorming

1. Grote plannen voorleggen aan de raad: er kan vooraf geen prijskaartje gegeven worden voor de energietransitie van Aalsmeer en Kudelstaart. De energietransitie bestaat uit vele plannen en projecten. Er kan afgesproken worden om grote plannen en projecten voor te leggen aan de raad voor besluitvorming. Op die manier kan de raad haar verantwoordelijkheid nemen als het gaat over de financiën en de betaalbaarheid en een vinger aan de pols houden op de voortgang.
2. Fasering van projecten: door de uitvoering van projecten in fases te plannen, kunnen we risico's beperken en indien nodig tijdig bijsturen.
3. Afgebakende projecten en SMART-formulering: het formuleren van projecten op een SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdgebonden) manier en het werken met procesopdrachten helpt om de risico's te minimaliseren en de voortgang beter te monitoren.

Financieringsmogelijkheden

In het MPE worden verschillende financieringsmogelijkheden beschreven die kunnen bijdragen aan de realisatie van de energietransitie. Financiering is nodig als de gemeente een directe rol zou nemen in een project. Dat zijn meestal de grote projecten zoals collectieve warmte of grootschalige opwek van elektriciteit. Om de financiering van zo'n project mogelijk te maken zijn investeringen, garantstellingen, subsidies en of financiering door derden nodig:

1. Aandeelhouderschap en investeringen: de gemeente kan ervoor kiezen om zelf te investeren of als aandeelhouder op te treden in duurzame energieprojecten. Dit kan bijdragen aan een grotere betrokkenheid, zeggenschap en controle over de projecten.
2. Garantstellingen: het afgeven van garantstellingen kan helpen om financiering van derden aan te trekken door de risico's voor investeerders te verkleinen. De gemeente kan garant staan, maar de gemeente kan ook de provincie of het rijk vragen om (mede) garant te staan.
3. Subsidies voor onrendabele toppen: voor projecten die financieel minder rendabel zijn, kunnen subsidies worden aangevraagd om de onrendabele top te dekken. Dit kan zowel via nationale als Europese subsidies.
4. Financiering door derden: voor het financieren van grote projecten zijn investeringen van derden nodig, zoals de Bank Nederlandse Gemeenten of van de provincie of het rijk. Subsidies van de gemeente of van derden, zoals Europese of nationale programma's, en garanties van het rijk worden aangewend om de financiering te ondersteunen.

Betaalbaarheid voor Bewoners

Een belangrijk aspect van de energietransitie is de betaalbaarheid voor bewoners bij het uitvoeren van maatregelen.

De gemeente kan diverse maatregelen en ondersteuningen overwegen:

- Eindgebruikerskosten: het in kaart brengen van de kosten voor eindgebruikers en het bieden van persoonlijke leningen en of subsidies kan helpen om de financiële lasten voor bewoners te verlichten. Denk bijvoorbeeld de nationale Energie Bespaarlening die de financiële lasten voor bewoners verlicht en investeren in energiemaatregelen makkelijker maakt. Informatievoorziening over subsidies en financiering is standaard onderdeel van het gemeentelijke ondersteuningsaanbod.
- Hulp en ondersteuning: het aanbieden van hulp bij het aanvragen van subsidies en het verstrekken van informatie over beschikbare financieringsopties helpt inwoners bij deelname aan de energietransitie. Kosten en opbrengsten van maatregelen om woningen in stappen te verduurzamen worden standaard meegenomen bij uitvoering van de huidige ondersteuningsaanpak. Denk aan informatievoorziening voor leningen en subsidies en ondersteuning bij het aanvragen subsidies.

Directe Kosten voor de gemeente en partners

Tot slot moet rekening gehouden worden met de directe kosten voor de gemeente en haar partners. Dit omvat onder andere de inzet van mensen en middelen voor het proces en ondersteuning.

Door een duidelijke en gedegen aanpak van financiering en risicobeheersing te hanteren, kunnen we gezamenlijk werken aan een succesvolle en duurzame energietransitie binnen de gemeente. Kaders voor financiering worden wanneer nodig in een later stadium verder uitgewerkt en afgestemd met de gemeenteraad.

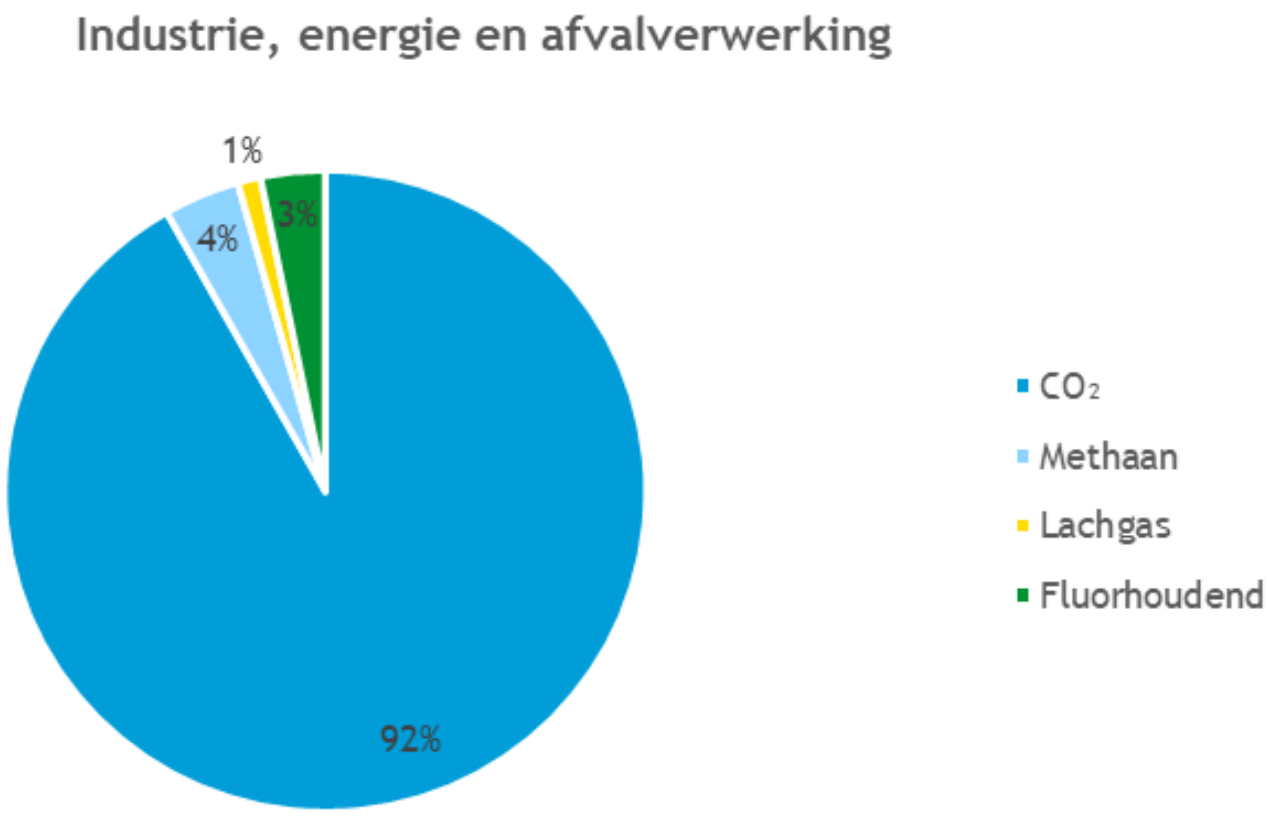
C. Broeikasgasemissies in Aalsmeer

Deze bijlage bevat een overzicht van de broeikasgasemissies per sector in de gemeente Aalsmeer op basis van openbare data uit de (Rijksoverheid, 2024b) . De belangrijkste broeikasgassen zijn koolstofdioxide (CO2), methaan (CH4) en lachgas (N2O). Methaan en lachgas worden overige broeikasgassen genoemd en zijn omgerekend naar CO2-equivalenten. De emissies worden getoond voor het jaar 2021, omdat dit de meest recente gegevens zijn die beschikbaar zijn op het moment van schrijven.

1. Industrie

De sector industrie stoot 12 kton CO2-eq. uit. Dit is een relatief klein aandeel van de totale emissies in de gemeente Aalsmeer (6%). Figuur 19 laat de verdeling naar type broeikasgas zien voor de sector industrie. De meeste emissies zijn CO2-emissies. Dit zijn emissies afkomstig van energiegebruik (gas en elektriciteit) voor verwarming, processen en apparaten. Bedrijven die binnen deze categorie vallen in Aalsmeer zijn bijvoorbeeld de Vries scheepsbouw en bakkerij Borgesius.

Figuur 19 – Emissies van de sector industrie in de gemeente Aalsmeer naar type broeikasgas



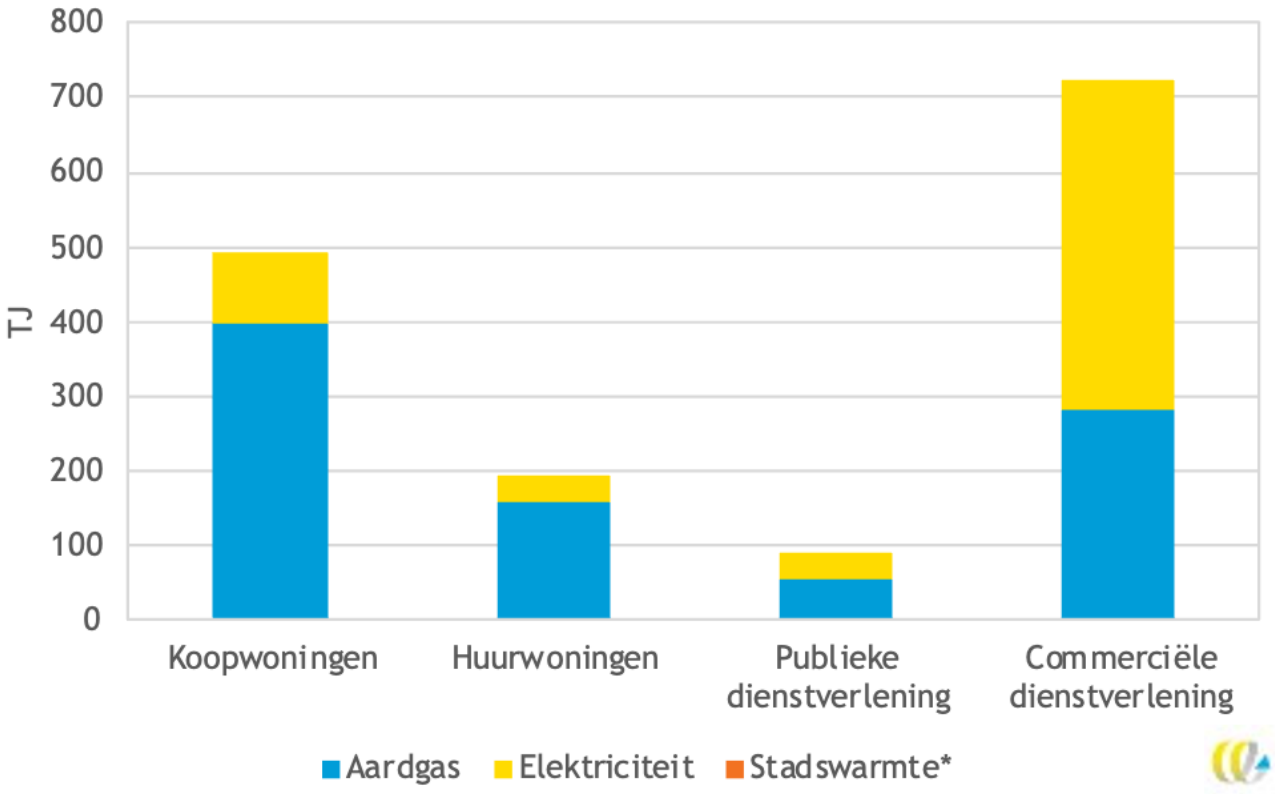
4 De emissies in de klimaatmonitor zijn niet volledig, er is een inschatting gedaan voor de missende data. Het kan zijn dat tijdens het traject van het Masterplan Energie nieuwe inzichten ontstaan, waardoor de inschattingen bijgesteld moeten worden.

2. Gebouwde omgeving

Ongeveer de helft van de emissies van de gemeente Aalsmeer komen uit de gebouwde omgeving (104 kton), dit zijn de sectoren diensten en huishoudens. In de gebouwde omgeving zijn zo goed als alle emissies afkomstig uit energieverbruik (gas en elektriciteit) bijvoorbeeld voor het verwarmen van gebouwen of voor elektrische apparaten.

Figuur 20 laat de verdeling van het energieverbruik zien in TJ. Bij woningen is een groot deel van het energiegebruik aardgas dat gebruikt wordt om de woning te verwarmen. Bij de dienstverlening is het aandeel elektriciteit veel groter, vooral bij de commerciële dienstverlening. Onder deze categorie vallen onder anderen het elektrisch vervoer binnen de bloemenveiling en elektriciteitsgebruik van datacenters.

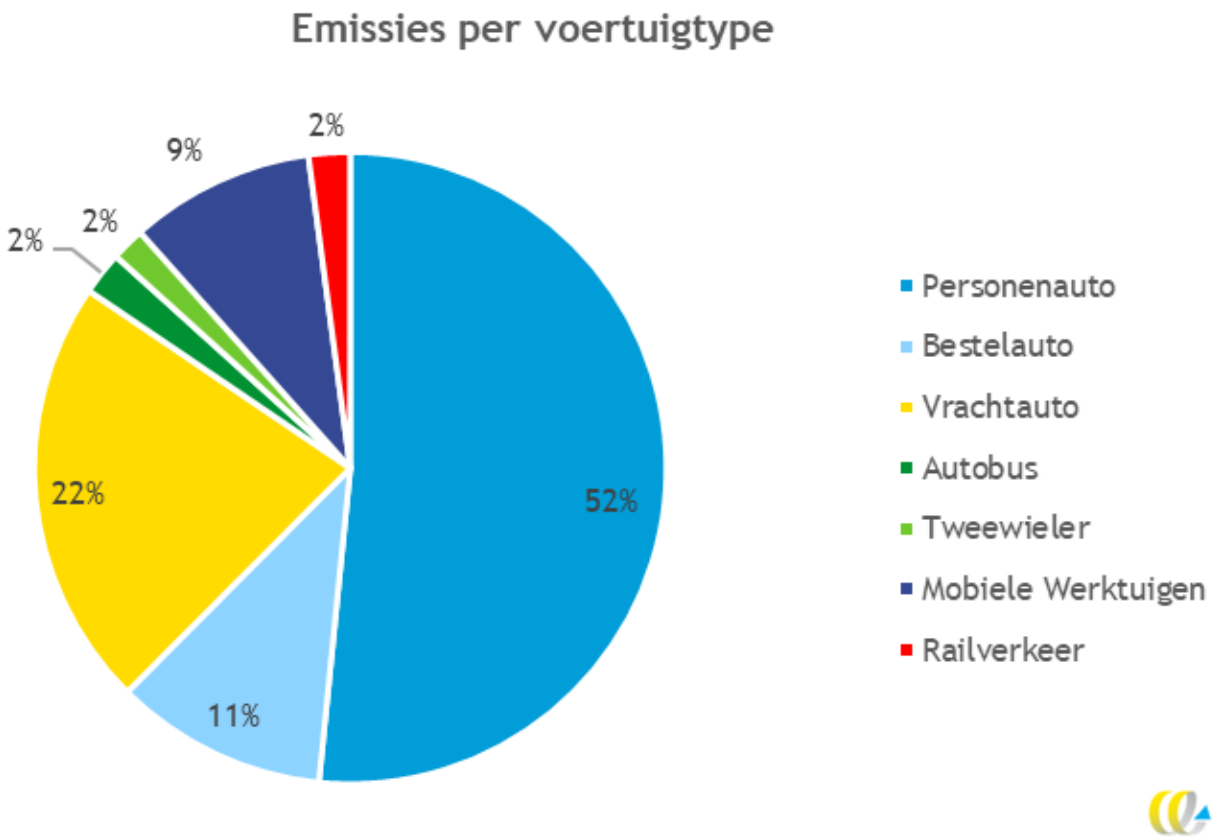
Figuur 20 – Energieverbruik in de gebouwde omgeving



3. Mobiliteit

Mobiliteit zorgt voor 35 kton CO2-eq.-emissies, dat is 17% van de emissies in de gemeente Aalsmeer. Figuur 21 laat de emissies van de sector mobiliteit per voertuigtype zien. Ongeveer de helft van de emissies zijn afkomstig van personenauto's, vervolgens wordt ongeveer een derde van de emissies veroorzaakt door logistiek (22% door vrachtwagens en 11% door bestelauto's). Bijna 10% van de emissies komt door mobiele werktuigen, dit zijn waarschijnlijk tractoren of andere werktuigen die bijvoorbeeld door de glastuinders gebruikt worden. Tweewielers (scooters, en motoren, etc.) en autobussen veroorzaken samen 4% van de emissies.

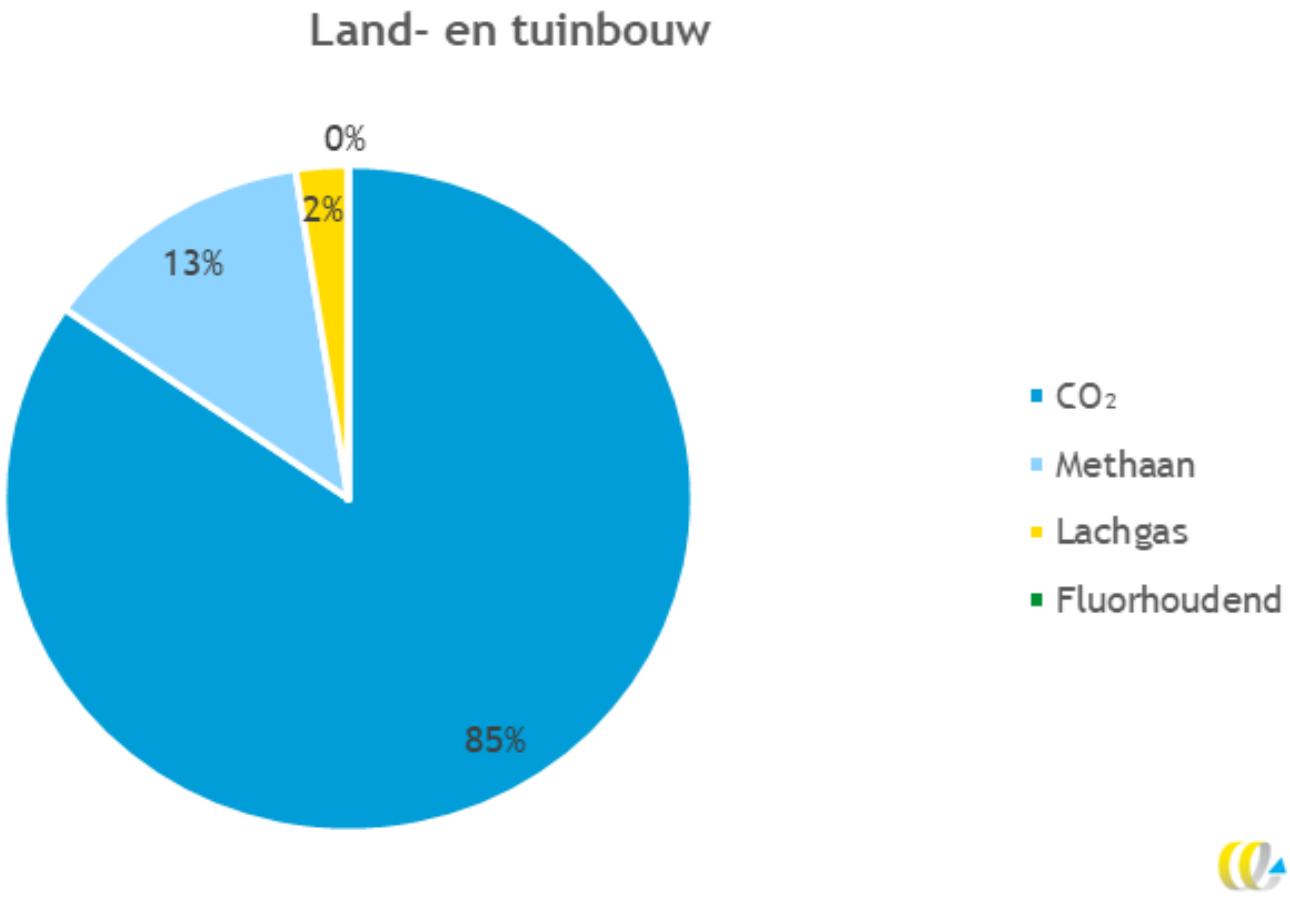
Figuur 21 – Emissies van de sector mobiliteit verdeeld naar voertuigtype



4. Land- en tuinbouw

De land- en tuinbouwsector heeft een uitstoot van 58 kton CO2-eq., dat is 28% van de totale emissies in de gemeente Aalsmeer. Figuur 22 laat zien van welke broeikasgassen de emissies afkomstig zijn. CO2-emisises hebben het grootste aandeel. Dan zijn emissies door verbruik van aardgas en elektriciteit. Het grootste deel komt door gasverbruik, waarschijnlijk van warmtekrachtkoppeling centrales (wkk's) en gasketels in de glastuinbouw. Hiernaast komt een significant deel van de emissies uit methaan. In de glastuinbouw is de methaanuitstoot te herleiden naar het ontstaan van methaanslip door gasverbranding van wkk's5.

Figuur 22 – Emissies in de land- en tuinbouwsector in de gemeente Aalsmeer naar type broeikasgas



(Rijksoverheid, 2022).

D. Rekenmethodiek impactanalyse

Warmtenet Kwakel Kudelstaart

Er is data ontvangen van de Greenport Aalsmeer uit de glasmonitor over de emissies van bedrijven in De Kwakel Kudelstaart binnen de gemeentegrenzen. De emissies als gevolg van de warmtebehoefte van deze bedrijven is ingeschat op 29,5 kton CO2-eq. Vervolgens is aangenomen dat het warmtenet 70% van de warmtevraag invult, er is nog geen plan ontwikkeld voor een emissievrije piekvoorziening. Ook is de aanname gedaan dat het warmtenet volledig klimaatneutraal opereert.

De extra reductie in 2050 als gevolg van het warmtenet is 14 kton. Er kan een beperkte dubbeltelling zijn tussen de emissiereductie uit de prognose op basis van landelijk beleid en het effect van het warmtenet. Hier is echter rekening mee gehouden in de rekenmethode, waardoor de dubbeltelling geminimaliseerd is.

Warmtenet voor huishoudens en bedrijven

Om de impact van het warmtenet te bepalen, is aangenomen dat 80% van de gebouwen in een buurt overstapt op het warmtenet. Ook is de aanname gedaan dat het warmtenet volledig klimaatneutraal opereert.

Om de CO2-reductie te bepalen is gerekend met de warmtebuurten uit de warmtevisie (Gemeente Aalsmeer, 2021). De warmtevraag per warmtebuurt is berekend en de emissies van aardgas zijn over de buurten verdeeld in verhouding met de warmtevraag.

Participatieverslag Masterplan Energie

Initiatief: Masterplan Energie Aalsmeer
Datum/periode: februari 2024 – september 2024

Fase van het initiatief waarin participatie plaatsvond:
Voorbereiden en opstellen van het Masterplan Energie voor Aalsmeer – een routekaart voor de energietransitie in Aalsmeer en Kudelstaart.

Resultaten van de participatie:

- Door middel van co-creatie is het rapport Masterplan Energie tot stand gekomen waarin thema's, oplossingsrichtingen, oplossingen, voorwaarden, opletpunten en uitvoeringscoalities staan om aan de energietransitie in Aalsmeer te werken en zo het doel te behalen om fossiel onafhankelijk en klimaatneutraal te zijn in uiterlijk 2050.
- Een groep betrokken deelnemers die heeft meegewerkt aan het Masterplan Energie en voor een groot deel ook betrokken wil zijn bij de uitvoering ervan.

Belanghebbenden/rol (+aantal):

- In totaal deden 129 unieke deelnemers mee aan de sessies in het co-creatieproces. Zij werden uitgenodigd en vertegenwoordigden een zo breed mogelijk spectrum aan perspectieven en belangen bij de energietransitie in Aalsmeer, waaronder: Leden van de gemeenteraad, Klimaattechniek de Niet BV, Floriway Transport B.V., Eveleens Makelaars, ambtenaren gemeente Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn, welzijnsorganisatie Participe, Koninklijke de Vries Scheepsbouw, Energie Aalsmeer, Belangen ouderen Aalsmeer, Bestuur VvE Geraniumstraat, Aalsmeer Fossielvrij, Nieuw Ondernemend Aalsmeer, stichting Nieuw Aalsmeer, Glastuinbouw Nederland, Royal Flora Holland, Kunstploeg Aalsmeer, een installateur, Compleet Duurzaam, Winkeliersvereniging Aalsmeer Centrum, DC Systems, Energie Samen Noord-Holland, Kernteam Fairtrade gemeente Aalsmeer, Compleet Duurzaam, Huurdersvereniging Aalsmeer Kudelstaart, de Klimaatburgemeester, de kerken, Liander, provincie Noord-Holland, Waternet, Greenport Aalsmeer, Stedin, woningbouwvereniging Eigen Haard en van Vliet containers.
- Een actieve 'vliegwielgroep' organiseerde het proces, bestaande uit 8 personen die een verschillend perspectief op de energietransitie in Aalsmeer vertegenwoordigen en goed verbonden zijn binnen Aalsmeer. Zij nodigden deelnemers uit voor co-creatiesessies, organiseerden het traject, en hebben toegezegd zich ook te willen inzetten voor de uitvoering. De vliegwielgroepleden zijn: Monique Beernink (Participe Amstelland, voorheen Anke van der Veen), Bob IJpelaar (Nieuw Ondernemend Aalsmeer), Jaap Overbeek (Werkgroep Aalsmeer Fossielvrij), Kees Buskermolen (Nieuw Aalsmeer), Ronald van den Breevaart (Greenport Aalsmeer), Stefanie Miltenburg (Royal Flora Holland, zal opgevolgd worden door Eline van den Berg), Willem Kikkert (gemeente Aalsmeer) en Wim de Waard (Eigen Haard).

Planning van het co-creatieproces en participatie:

juni 2023 Plan van aanpak vastgesteld door gemeenteraad

Q4 2023 Vliegwielgroep start

- Op initiatief van de wethouder Duurzaamheid wordt de vliegwielgroep samengesteld en uitgenodigd.

februari 2024 Basisinformatie in kaart brengen

- Een inventarisatie van beleid en een CO2-uitstootanalyse van Aalsmeer en Kudelstaart laten zien waar mogelijk veel impact te maken is om uitstoot van broeikasgassen te reduceren. Ook wordt duidelijk dat dit thema's zijn waarbij de gemeente en partijen uit de samenleving elkaar nodig hebben.
- Uit een serie van 10 interviews met partijen uit verschillende sectoren komen thema's en onderwerpen naar boven die belangrijk gevonden worden in de lokale samenleving, en die relevant zijn voor de energietransitie in Aalsmeer.
- De deelnemerslijst wordt samengesteld aan de hand van thema's en belangen rondom de energietransitie, deelnemers worden persoonlijk uitgenodigd door vliegwielgroepleden en medewerkers van de gemeente.

april 2024 Startconferentie

Deelnemers ontmoetten elkaar, benoemden onderwerpen per thema (Warmte & Koude, Mobiliteit & Logistiek, Elektriciteit, Bewoners en bedrijven) en brachten extra onderwerpen in, zoals verminderen van energieverbruik.

mei-juni 2024 2 rondes Werkateliers, per thema werken deelnemers aan oplossingen in deelsessies.

mei-juni 2024 2 sessies over het energiesysteem, een groep energie-experts houdt overzicht en zorgt voor samenhang tussen de thema's.

september 2024 Transitiecafé

Presentatie 1e versie Masterplan Energie, een bredere groep deelnemers deelt aanvullingen en aanscherpingen. De hoofdthema's zijn nu: energie besparen, warmte en koude, klimaatneutrale bedrijventerreinen, bewoners en ondernemers op weg, mobiliteit, en lokale opwek van elektriciteit. Ook zijn er uitgangpunten, zoals: duidelijkheid, rechtvaardigheid en betaalbaarheid, samenwerking en een flexibele brede blik. Continu heeft onderzoeksbureau CE Delft bij de bedachte thema's en oplossingen gekeken naar de impact, haalbaarheid en enthousiasme.

Q4 2024 Onderzoeksbureau CE Delft en medewerkers van de gemeente verwerken de opbrengst van het traject in het Masterplan Energie rapport, inclusief een analyse.

Vragen/kanttekeningen van participanten/deelnemers:

De deelnemers hebben met elkaar de inhoud van het Masterplan Energie vormgegeven, in 10 interviews en daarna 7 co-creatiesessies, begeleid door onderzoeksbureau CE Delft (en hun technische expertise), gespreksbegeleiders Mannen Met Plannen, en medewerkers van de gemeente Aalsmeer. Het rapport 'Masterplan Energie' omvat onder andere een verslag van de uitkomsten van de co-creatie. Daarin is aandacht voor de kanttekeningen, opletpunten zorgen en of wensen de deelnemers.

Vervolgacties participatie:

Nadat het Masterplan Energie in co-creatie is opgesteld, is het voornemen om ook de uitvoering van het plan in co-creatie te doen. Oftewel: door betrokken partijen en mensen die met elkaar

samenwerken aan de energietransitie in Aalsmeer. Hiervoor moeten ten eerste uitvoeringscoalitie(s) verder worden opgezet. Daarnaast krijgen belanghebbenden opnieuw de kans middels thema- en terugkombijeenkomsten om de thema's en oplossingen verder uit te werken en uit te voeren. Vanzelfsprekend werken organisaties, bedrijven en individuen ook zelfstandig aan verduurzaming – en zetten zij deze activiteiten voort.

Aanvullende informatie:

- **Mogelijk gemiste doelgroepen:**
  In het co-creatietraject Masterplan Energie is getracht deelnemers met verschillende belangen en perspectieven omtrent de energietransitie uit te nodigen. Wanneer dat kon, zijn deelnemers aan het traject *persoonlijk* uitgenodigd door de leden van de vliegwielgroep. De vliegwielgroep bestond uit 8 personen die een verschillend belang bij de energietransitie in Aalsmeer vertegenwoordigen en goed verbonden zijn binnen Aalsmeer en Kudelstaart. Uiteindelijk, hebben deelnemers vanuit de volgende doelgroepen meegedaan aan één of meerdere sessies: netbeheerders, woningeigenaren, verhuurders, huurders, bewoners, gemeente, bedrijven (productie), bedrijven (handel), grote ondernemers, MKB (incl. winkeliers), datacenters, maatschappelijke organisaties, transporteurs, regionale partners, installateurs, watersport, VvE's, natuurbeheer, waterbeheer, zorg en cultuur. Voor het TransitieCafé is breder uitgenodigd, hierover is in lokale media gecommuniceerd.

  De doelgroep die deels is gemist, zijn de jongerenorganisaties in Aalsmeer. Er is contact opgenomen met de beleidsadviseurs Jeugd & Onderwijs van de AA om hun netwerk (bijvoorbeeld vertegenwoordigers van scholen, kinderopvang en jongerenorganisaties) uit te nodigen voor de sessies van het Masterplan Energie. Maar, omdat het thema 'energie' niet direct raakt aan de bezigheden van veel jongerenorganisaties, was de opkomst onder deze doelgroep laag. Er was echter wel een aantal vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties aanwezig die binnen hun doelgroep ook met jongeren werken, zoals Participe en de Bibliotheek Aalsmeer. Daarnaast is er een sessie met de Kinderraad Aalsmeer geweest waarin kinderraadleerlingen van groep 7 en 8 konden aangeven wat zij belangrijk vonden dat in het Masterplan Energie moest komen.

  In het vervolg van het traject Masterplan Energie (de uitvoering zal ook door middel van co-creatie vormgegeven worden), mag extra worden ingezet op het betrekken van jongeren en het helder maken van hun belangen bij de energietransitie.

- **Afbakening participatie**
  - ***Is helder omschreven waarover het participatietraject gaat?***
    Het co-creatietraject Masterplan Energie gaat over het vormgeven van de energietransitie in Aalsmeer. Het gesprek werd gevoerd aan de hand van zes thema's: 1) energie besparen, 2) warmte en koude, 3) klimaatneutrale bedrijventerreinen, 4) bewoners en ondernemers op weg, 5) mobiliteit en 6) lokale opwek van elektriciteit. Deze thema's zijn in samenspraak met de deelnemers bepaald. In eerste instantie op basis van interviews. Daarna zijn de thema's aangescherpt en aangevuld tijdens de startconferentie, werkateliers, energiesysteemsessies en het TransitieCafé. Tijdens de sessies werden verschillende werkmaterialen gebruikt, zoals factsheets, PowerPointpresentaties en posters. Deze bevatten de achtergrondinformatie voor deelnemers om het gesprek te kunnen

voeren over de verschillende thema's, zodat iedereen mee kon doen, ongeacht op welk moment zij tijdens het co-creatietraject aansloten.

- ***Over welke onderdelen mochten belanghebbenden meedenken?***
  Belanghebbenden mochten tijdens het traject meedenken over welke thema's zij belangrijk vinden voor de energietransitie in Aalsmeer, oplossingen en oplossingsrichtingen binnen deze thema's, voorwaarden en opletpunten (bijvoorbeeld wat betreft rechtvaardigheid binnen de energietransitie) en de partijen die nodig zijn voor de uitvoering van het Masterplan Energie.
- ***Welke randvoorwaarden zijn vooraf meegegeven?***
  Door de gemeenteraad van Aalsmeer zijn vooraf kaders voor het co-creatieproces meegegeven, op basis van het Raadsprogramma 2022 – 2026. Deze zijn aan deelnemers gecommuniceerd.

- **Is onderbouwd welke participatieresultaten wel en niet worden meegenomen in het plan?**

Er is onderbouwd welke participatieresultaten zijn meegenomen in het Masterplan Energie Aalsmeer. Tijdens de sessies en in het rapport is toegelicht welke resultaten zijn meegenomen. Tijdens de sessies is hand van drie elementen bekeken welke resultaten belangrijk zijn om mee aan de slag te gaan:

- **Impact:** wat heeft de meeste impact op de CO_2-uitstoot van Aalsmeer?;
- **Enthousiasme:** waar willen mensen hun schouders onder zetten?;
- **Haalbaarheid:** zijn de oplossingen juridisch, technisch en economisch haalbaar?

Amendement: Naamsverandering Masterplan energie Aalsmeer

De Raad van de gemeente Aalsmeer, in vergadering bijeen op 22 mei 2025

Gelet op artikel 34 van het reglement van orde voor de raad van de gemeente Aalsmeer;

Voorstelnummer; Z25-031556, agendapunt 7

Onderwerp: Masterplan energie Aalsmeer

Overwegende dat:

- De titel “Masterplan energie Aalsmeer” niet de lading dekt
- De ondertitel “Samen op weg naar een klimaatneutraal Aalsmeer en Kudelstaart” wordt gebruikt

Spreekt uit dat:

- De inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart meer bij het onderwerp moeten worden betrokken en geïnformeerd

Besluit:

- De titel van het document te wijzigen in: Op weg naar een duurzame toekomst in Aalsmeer en Kudelstaart. Dit geldt zowel voor de hoofdtitel van het document als voor alle verwijzingen naar de titel in de tekst en bijlagen
- De ondertitel van het document te wijzigen in: Onze energieopgave en wat dit betekent voor de inwoners

En gaat over tot de orde van de dag,

Fractie Absoluut Aalsmeer

Werner Koster

Amendement: Leesbare Publieksversie

De Raad van de gemeente Aalsmeer, in vergadering bijeen op 22 mei 2025

Gelet op artikel 34 van het reglement van orde voor de raad van de gemeente Aalsmeer;

Voorstelnummer; Z25-031556, agendapunt 7

Onderwerp: Masterplan energie Aalsmeer

Overwegende dat:

- “Op weg naar een duurzame toekomst” ook voor alle inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart gevolgen heeft
- De inwoners daarom recht hebben op een leesbare versie van het plan

Spreekt uit dat:

- De inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart meer bij het onderwerp moeten worden betrokken en geïnformeerd

Besluit:

- Dat er bij het plan “Op weg naar een duurzame toekomst” een publieksversie wordt toegevoegd
- Dat deze publieksversie in begrijpelijke taal wordt opgesteld
- Dat deze publieksversie beknopt en handzaam moet zijn

En gaat over tot de orde van de dag,

Fractie Absoluut Aalsmeer

Werner Koster

Motie – Iedereen kan meedoen

De Raad van de gemeente Aalsmeer, in vergadering bijeen d.d. 22 mei 2025

Gelet op artikel 35 van het reglement van orde voor de raad van de gemeente Aalsmeer:

Voorstelnummer: 7

Onderwerp/ontwerpbesluit: Vaststellen Masterplan Energie

Constaterende dat:

- verduurzaming van particuliere huur- en koopwoningen noodzakelijk is voor het behalen van de energiedoelen;
- het Masterplan op dit moment nog geen planmatige strategie of financieel kader bevat voor deze woningtypen;
- er reeds enkele ondersteuningsmaatregelen bestaan via subsidies, energiecoaches, het Warmtefonds en VvE-begeleiding;

Overwegende dat:

- het Masterplan Energie expliciet stelt dat “iedereen aan de transitie mee moet kunnen doen” en dat “energiearmoede zoveel mogelijk moet worden voorkomen” (Masterplan Energie Aalsmeer, p. 28);
- dit uitgangspunt breed werd gedeeld in het participatieproces, waarin “rechtvaardigheid” en “inclusiviteit” in alle sessies als cruciale aspecten van de energietransitie zijn benoemd (Participatieverslag CE Delft, p. 20);
- een vroegtijdige verkenning van mogelijke financiële regelingen kan bijdragen aan uitvoerbaarheid, duidelijkheid en draagvlak in de samenleving;

Verzoekt het college:

- Om in 2025 een verkennend onderzoek te starten naar mogelijke financiële arrangementen voor particuliere woningen,
- inclusief scenario’s en voorbeelden voor:
  • wijkgerichte subsidiemodellen;
  • gemeentelijke of provinciale leningen;
  • derde-partij-financiering;
  • en ondersteuning voor VvE’s;

en gaat over tot de orde van de dag

R.P Fransen J.H. Buisma

Fractie GroenLinks Fractie PvdA

Motie – Onderzoek Warmtestrategie: van richting naar realiteit

De Raad van de gemeente Aalsmeer, in vergadering bijeen d.d. 22 mei 2025

Gelet op artikel 35 van het reglement van orde voor de raad van de gemeente Aalsmeer:

Voorstelnummer: 7

Onderwerp/ontwerpbesluit: Vaststellen Masterplan Energie

Constaterende dat:

- het Masterplan vooral inzet op warmtenetten als oplossingsrichting;
- het Masterplan erkent dat er nog geen duidelijkheid is over de bronnen, temperatuur, technische uitvoerbaarheid en betaalbaarheid van warmtenetten in Aalsmeer (Masterplan Energie Aalsmeer, p. 31) ;
- het warmteprogramma, dat uiterlijk in 2026 gereed moet zijn, deze aspecten verder zal uitwerken (Masterplan Energie Aalsmeer, p. 35) ;

overwegende dat:

- het wenselijk is dat de raad al in 2025 inzicht krijgt in de technische en financiële fundamenten van de warmtestrategie om in het verdere proces een toetsende en sturende rol te kunnen vervullen;

verzoekt het college:

1. Om in 2025 een onderzoek te starten naar de technische en financiële haalbaarheid van warmtenetten in Aalsmeer,
2. Waarin minimaal wordt meegenomen:
   a. de beschikbaarheid en leveringszekerheid van warmtebronnen (glastuinbouw, geothermie, WKK);
   b. het effect van lage versus hoge temperatuur op infrastructuur, systeemverliezen en woningaanpassingen;
   c. de kosten voor verschillende typen huishoudens en bedrijven;

en gaat over tot de orde van de dag.

R.P Fransen J.H. Buisma

Fractie GroenLinks Fractie PvdA

Motie – Windstil of niet: geef inzicht in de gevolgen

De Raad van de gemeente Aalsmeer, in vergadering bijeen d.d. 22 mei 2025

Gelet op artikel 35 van het reglement van orde voor de raad van de gemeente Aalsmeer:

Voorstelnummer: 7

Onderwerp/ontwerpbesluit: Vaststellen Masterplan Energie

Constaterende dat:

- het Masterplan en CE Delft aangeven dat windenergie op systeemniveau van belang is voor de energiebalans en leveringszekerheid (Participatieverslag CE Delft, p. 9);
- in Aalsmeer in het raadsprogramma is vastgelegd dat windenergie op dit moment onwenselijk wordt geacht;
- er in het kader van gebiedsontwikkeling en de RES verkennende onderzoeken plaatsvinden naar de inzet van windenergie in specifieke gebieden (Masterplan Energie Aalsmeer, p. 27–28)

Overwegende dat:

- de uitsluiting van windenergie gevolgen kan hebben voor de haalbaarheid en betaalbaarheid van de energietransitie als geheel;
- het bredere effect op het gehele energiesysteem, netbelasting en kosten voor inwoners en bedrijven nog onvoldoende inzichtelijk is;

Verzoekt het college:

- om in 2025 een onderzoek te starten naar de gevolgen van het uitsluiten van windenergie voor:
  • het behalen van de energiedoelstellingen;
  • de benodigde inzet van alternatieve bronnen en infrastructuur;
  • de maatschappelijke kosten en gevolgen voor bewoners en bedrijven;

en gaat over tot de orde van de dag.

R.P. Fransen J.H. Buisma

Fractie GroenLinks Fractie PvdA

Motie : Kosten in kaart brengen

De Raad van de gemeente Aalsmeer, in vergadering bijeen op 22 mei 2025

Gelet op artikel 34 van het reglement van orde voor de raad van de gemeente Aalsmeer;

Voorstelnummer; Z25-031556, agendapunt 7

Onderwerp: Masterplan energie Aalsmeer

Overwegende dat:

- “Op weg naar een duurzame toekomst” ook voor alle inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart financiële gevolgen heeft
- De inwoners recht hebben op de financiële consequenties van het plan

Spreekt uit dat:

- De inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart meer bij het onderwerp moeten worden betrokken en geïnformeerd

Roept het college op:

- Dat er bij het toekomstige plan een kostenraming wordt toegevoegd
- Dat deze toevoeging uitgaat van de diverse kosten die het plan met zich meebrengt

En gaat over tot de orde van de dag,

Fractie Absoluut Aalsmeer

Werner Koster

Motie: Individuele toetsing

De Raad van de gemeente Aalsmeer, in vergadering bijeen op 22 mei 2025

Gelet op artikel 34 van het reglement van orde voor de raad van de gemeente Aalsmeer;

Voorstelnummer; Z25-031556, agendapunt 7

Onderwerp: Masterplan energie Aalsmeer

Overwegende dat:

- “Op weg naar een duurzame toekomst” voor alle inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart gevolgen heeft
- De inwoners daarom recht hebben op een individuele toetsing

Spreekt uit dat:

- De inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart meer bij het onderwerp moeten worden betrokken en geïnformeerd

Roept het college:

- Dat er bij de vervolgstappen aandacht is en blijft voor een individuele toetsing.
- Dat deze toevoeging in begrijpelijke taal wordt opgesteld

En gaat over tot de orde van de dag,

Fractie Absoluut Aalsmeer

Werner Koster

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Zaaknummer: Z25-055736
Voorstel van: De rekenkamer

Behandelend ambtenaar:
Griffier
griffie@aalsmeer.nl

Datum: 18 maart 2025
Portefeuillehouder:

Onderwerp
Aanbevelingen Rekenkameronderzoek Subsidies in Aalsmeer

Raadsbesluit
De rekenkamercommissie stelt de raad voor te besluiten:

1. Het college op te dragen om subsidies te gebruiken om maatschappelijke doelen te bereiken.
2. Het college op te dragen om regelmatig met ontvangers de subsidies te evalueren.
3. Het college op te dragen de informatie over subsidies voor de raad te verbeteren en een jaarlijks debat te initiëren.
4. Het college op te dragen om de verordening te actualiseren en het kiezen tussen inkoop of subsidie duidelijker te maken.
5. Het college op te dragen om de samenwerking met ESA te ontwarren.

Samenvatting
De rekenkamer heeft een onderzoek gedaan naar de subsidies in de gemeente Aalsmeer.
Op basis van dit onderzoek heeft de rekenkamer aanbevelingen gedaan.
Het is aan de raad om de aanbevelingen van de rekenkamer vast te stellen.

Doel
De aanbevelingen van de rekenkamer over te nemen zodat het proces subsidies in de gemeente Aalsmeer verbeterd wordt.

Prestatie
De aanbevelingen van de rekenkamer overnemen.

Voorgeschiedenis en context
De rekenkamer heeft een onderzoek gedaan naar de subsidies in de gemeente Aalsmeer.
Op basis van dit onderzoek heeft de rekenkamer aanbevelingen gedaan.

Het blijkt dat de gemeente onvoldoende weet of maatschappelijke doelen uit het beleid met de subsidie wordt bereikt. Dat komt ook omdat de gemeente niet altijd met beleid verbonden doelen met de ontvanger afspreekt. De gemeente evalueert te weinig of de subsidie bijdraagt aan het beleid. Door dit alles weet de gemeente niet zeker of de subsidies het maatschappelijke doel treffen en daarmee doeltreffend zijn ingezet. Bij de gemeente bleek in dit onderzoek de wens om het proces van subsidie geven te vereenvoudigen door een deel van de aparte uitvoeringsregels te schrappen en de verordening te actualiseren. Het college staat ook open om particulier initiatief en maatschappelijk vernieuwing te ondersteunen. Het onderzoek toont aan dat er ook veel goed gaat. Het nieuw sociaal beleid is gemaakt met inbreng uit de samenleving en gemeentelijke organisatie. Het verstrekken van subsidies is doelmatig georganiseerd. Door de jaarlijkse €6m subsidies aan 120 instellingen, groepen inwoners en verenigingen kunnen mensen sporten, lezen, cultuur beleven en zich ontwikkelen. Aalsmeer verstrekt elk jaar meer subsidie en de groei is sterker dan bij de overige uitgaven. Uit het onderzoek blijkt dat de raad beter geïnformeerd kan worden om hierop meer invloed uit te oefenen.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

De conclusies en aanbevelingen van het rapport van de rekenkamer dienen door de raad vastgesteld te worden zodat daarmee het college de opdracht gegeven kan worden om de aanbevelingen over te nemen.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

De raad kan ervoor kiezen de aanbevelingen niet over te nemen.

Participatie

Aangezien dit een interne raadsaangelegenheid betreft, heeft er geen participatie plaatsgevonden.

Kanttekeningen en risico's

Het college onderstreept het belang van subsidieverstrekking als een cruciaal instrument van de gemeentelijke overheid om maatschappelijke doelen te bereiken. Subsidieverstrekking is echter een complex instrument, vooral wanneer de scheiding tussen subsidie en inkoop niet duidelijk is. Vaak is het moeilijk om het effect van een subsidie meetbaar te maken en te vatten in indicatoren, wat het lastig maakt om het maatschappelijke effect van een subsidie aan te tonen.

Met betrekking tot de aanbevelingen heeft het college de volgende kanttekeningen geplaatst:

Aanbeveling 1: Het college geeft aan dat de koppeling tussen een maatschappelijk doel en een subsidie reeds aanwezig is. Om de leesbaarheid te vergroten, kan de raad ervoor kiezen om de subsidies per programma weer te geven in plaats van in de bijlage.

Aanbeveling 2: Het college erkent dat periodieke heroverweging van een subsidie waardevol kan zijn. Aangezien de raad alleen op hoofdlijnen stuurt, vindt het college het niet passend om de resultaten per subsidieontvanger met de raad te bespreken. Het college is bereid de informatie per programma te clusteren om de leesbaarheid te verbeteren.

Aanbeveling 3: Het college constateert dat momenteel jaarlijks op programmaniveau wordt aangegeven welke beleidsdoelen zijn behaald en welke middelen daarvoor zijn ingezet. Clustering van deze informatie per programma kan de leesbaarheid verbeteren. Het is aan de gemeenteraad om een besluit te nemen over de inrichting van de begroting en de jaarrekening.

Aanbeveling 4: Het college staat positief tegenover het advies van de rekenkamer om de verordening te actualiseren. Aanpassing van de verordening staat gepland voor 2025. Hierbij heeft de raad de mogelijkheid kaders te stellen aan subsidieverlening, onder meer door vast te leggen voor welke activiteiten subsidie mag worden verstrekt en welke niet. Om de keuze tussen inkoop of subsidie duidelijker te maken, kan met de AA-organisatie worden bekeken of het afwegingskader duidelijker kan worden vormgegeven.

Aanbeveling 5: Het college ondersteunt de aanbeveling en heeft in 2023 geconstateerd dat er duidelijkheid moet komen in de relatie met ESA in de verschillende rollen en taken die ESA heeft. Het college werkt onder andere aan de dienstverleningsovereenkomst en het herzien van verschillende huurovereenkomsten. Naar verwachting zal vanaf 1 januari 2026 met de nieuwe dienstverleningsovereenkomst worden gewerkt.

Financiën

Als de aanbevelingen worden overgenomen, kan dat leiden tot extra werkzaamheden. Echter zouden deze binnen de reguliere uren kunnen worden ingevuld.

Vervolgstappen

Uitvoering en procesplanning

Na besluitvorming gaat het college aan de slag met de aanbevelingen.

Evaluatie

Een jaar na besluitvorming door de raad naar aanleiding van een onderzoek van de rekenkamer, meldt het orgaan die de aanbevelingen uit een onderzoek aangaan, in hoeverre aan deze aanbevelingen gevolg is gegeven (artikel 12, lid 3 verordening Rekenkamer).

Duurzaamheidsaspecten

Niet van toepassing

Bijlagen

Onderzoeksrapport Rekenkamer Subsidies gemeente Aalsmeer 2024.

De (plv.) griffier,

H.R.E. Hofland

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

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

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:45:30 CEST
ID: fb0139ec-31c8-41bc-a8e0-6cef838dba27
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
23/05/2025 00:09:03 CEST
ID: fb0139ec-31c8-41bc-a8e0-6cef838dba27
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van De rekenkamer, d.d. 18 maart 2025, zaaknummer Z25-055736;

gelet op artikel 81 van de Gemeentewet;

Besluit

Naar aanleiding van het rekenkameronderzoek Subsidies gemeente Aalsmeer 2024:

1. Het college op te dragen om subsidies te gebruiken om maatschappelijke doelen te bereiken.
2. Het college op te dragen om regelmatig met ontvangers de subsidies te evalueren.
3. Het college op te dragen de informatie over subsidies voor de raad te verbeteren en een jaarlijks debat te initiëren.
4. Het college op te dragen om de verordening te actualiseren en het kiezen tussen inkoop of subsidie duidelijker te maken.
5. Het college op te dragen om de samenwerking met ESA te ontwarren.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025

De griffier,

H.R.E. Hofland

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

Rekenkamer Aalsmeer

Rapport

van het onderzoek naar **subsidies** in Aalsmeer

Sneek, 5 februari 2025

Inhoudsopgave

De verkorte versie van het onderzoek **2**
Samengevat 2
Conclusies 2
Aanbevelingen 3
Reactie op de conclusies en aanbevelingen van het college van B&W **5**
Nawoord van de rekenkamer op de bestuurlijke reactie hierboven **13**
1 - Een onderzoek naar subsidie? **14**
1.1 Waarom een rekenkameronderzoek naar subsidie? 14
1.2 Wat zijn de vragen waarop dit onderzoek een antwoord moet geven? 14
1.3 Hoe is het onderzoek uitgevoerd? 14
1.4 Wat lees ik in dit rapport? 14
2 - Wat heeft Aalsmeer aan subsidies verstrekt sinds 2018? **15**
2.1 Hoeveel heeft Aalsmeer aan subsidies sinds 2018 begroot? 15
2.2 Welke programma's gebruiken subsidies? 16
2.3 Hoe zijn de subsidies verdeeld onder de aanvragers? 16
2.4 Is het nu subsidie of is het inkoop? 18
2.5 Wat zijn de belangrijkste inzichten van dit hoofdstuk? 19
3 - De regels bij subsidies **20**
3.1 Wat is een subsidie en wat niet? 20
3.2 En hoe zit het met landelijke regels? 20
3.3 Hoe ziet een subsidieproces eruit? 21
3.4 Wat zijn de belangrijkste inzichten van dit hoofdstuk? 22
4 - Het subsidiebeleid in Aalsmeer **23**
4.1 Hoe ziet het subsidiebeleid er in Aalsmeer uit? 23
4.1.1 Subsidiebeleid in het sociaal domein 23
4.1.2 Subsidiebeleid voor kunst en cultuur 24
4.1.3. Subsidiebeleid voor sport 26
4.2 Hoe zien subsidieregels er in Aalsmeer uit? 27
4.5 Wat zijn de belangrijkste inzichten van dit hoofdstuk? 28
5 - Hoe ziet de subsidieverlening er bij een ontvangende organisatie uit? **29**
5.1 Exploitatie sportaccommodaties Aalsmeer (ESA) 29
5.2 Stichting N201, Aalsmeer 32
5.3. De historische tuin 33
5.4. Participe 34
5.5. Stichting Ontwikkelings Samenwerking Aalsmeer (OSA) 35
5.6. Wat zijn de belangrijkste inzichten van dit hoofdstuk? 36
6 - Hoe voert de ambtelijke organisatie het subsidiebeleid uit? **37**
6.1 Wat doet de AA-organisatie met subsidies? 37
6.2 Werkwijze en verantwoordelijkheden Kernorganisatie Aalsmeer (KOA) 37
6.3 Controle van de subsidies 37
6.4 Betrokkenheid college en raad 38
6.5 Wat zijn de belangrijkste inzichten van dit hoofdstuk? 39
Bijlage 1: Beslisboom is het subsidie of inkoop **40**
Bijlage 2 Bronnen **41**

De verkorte versie van het onderzoek

Samengevat

Welke bijdrage leveren subsidies aan de beleidsdoelen van de gemeente Aalsmeer en is de subsidieverstrekking doelmatig ingericht? Dit is de hoofdvraag van dit onderzoek en het blijkt dat de gemeente onvoldoende weet of maatschappelijke doelen uit het beleid met de subsidie wordt bereikt. Dat komt ook omdat de gemeente niet altijd met beleid verbonden doelen met de ontvanger afspreekt. De gemeente evalueert te weinig of de subsidie bijdraagt aan het beleid. Door dit alles weet de gemeente niet zeker of de subsidies het maatschappelijke doel treffen en daarmee doeltreffend zijn ingezet. Bij de gemeente bleek in dit onderzoek de wens om het proces van subsidie geven te vereenvoudigen door een deel van de aparte uitvoeringsregels te schrappen en de verordening te actualiseren. Het college staat ook open om particulier initiatief en maatschappelijk vernieuwing te ondersteunen. Het onderzoek toont aan dat er ook veel goed gaat. Het nieuw sociaal beleid is gemaakt met inbreng uit de samenleving en gemeentelijke organisatie. Het verstrekken van subsidies is doelmatig georganiseerd. Door de jaarlijkse €6m subsidies aan 120 instellingen, groepen inwoners en verenigingen kunnen mensen sporten, lezen, cultuur beleven en zich ontwikkelen. Aalsmeer verstrekt elk jaar meer subsidie en de groei is sterker dan bij de overige uitgaven. Uit het onderzoek blijkt dat de raad beter geïnformeerd kan worden om hierop meer invloed uit te oefenen.

Conclusies

1. **Huidig sociaal beleid is met belanghebbenden opgezet, maar subsidies zijn onderbelicht**
   Met de Adviesraad sociaal domein, vertegenwoordigers uit de zorg en onderwijs, inwoners en maatschappelijke organisaties zijn trends voor de toekomst besproken. Hiermee zijn doelen voor het beleid bepaald, maar de mogelijkheid om subsidies hiervoor in te zetten is onderbelicht. Dit kan in uitwerkingsplannen alsnog worden gedaan.

2. **Aalsmeer verstrekt efficiënt subsidies maar weet onvoldoende of doelen zijn gehaald**
   Het proces van verlenen van subsidie door de AA-organisatie en de KOA-organisatie ligt vast, wordt goed uitgevoerd en zorgvuldig gecontroleerd. De nadruk ligt op de financiële en juridische aspecten, minder op het al dan niet bereiken van beleidsdoelen na het aflopen van de subsidietermijn. Hierdoor is achteraf niet goed vast te stellen of met de subsidie is bereikt wat werd beoogd.

3. **Subsidiebeleid wordt niet geëvalueerd voor de raad**
   Het beleid wordt na afloop van de termijn soms verlengd, maar meestal vernieuwd. Uit dit onderzoek blijkt dat een schriftelijke evaluatie met daarin een opsomming van de oorspronkelijke doelen en wat daarvan terecht is gekomen, met een uitleg van de oorzaken van verschillen, geregeld ontbreekt. Ook gaat de gemeente niet na of een subsidie voortgezet moet worden met als gevolg dat subsidies een vaste inkomstenbron zijn en niet geld om iets nieuws te starten. Door dit niet te evalueren is de raad de mogelijkheid ontnomen om na te gaan wat er terecht is gekomen is van het beleid dat ze zelf vast hebben gesteld.

4. **De subsidieverordening stamt uit 2018 en is niet gemoderniseerd**
   Aalsmeer heeft de subsidieverordening naar model van de VNG opgesteld. En terwijl Amstelveen de verordening in 2023 heeft geactualiseerd, heeft Aalsmeer dat niet gedaan. In de uitvoering levert dit de AA-organisatie extra onnodig werk op. Tevens valt op dat het gebruik van de hardheidsclausule (met de hand over hart strijken als dat verstandig is) niet aan de raad wordt gemeld, maar alleen aan het college. De modelverordening van de VNG suggereert de raad wel te informeren.

5. **Subsidies blijken te zijn ingezet om een aanbesteding te vermijden**
   De gemeente moet onderbouwen wanneer bij een instelling wordt ingekocht en wanneer die wordt gesubsidieerd. Uit het onderzoek bleek dat een instelling waar werd ingekocht over is gezet naar een subsidie om zo een aanbesteding te vermijden. Er was maar 1 aanbieder. Deze keuze is pragmatisch maar de beslissing kan tot juridische risico's leiden.

6. **Aalsmeer geeft ook jarenlang subsidie zonder expliciet gemeentelijk beleid**
   Naast de algemene documenten zijn 5 subsidieontvangers nader onderzocht. Hier bleek dat sommige ontvangers jarenlang geld krijgen zonder dat hiervoor gemeentelijk beleid is. Dat geldt voor ontwikkelingssamenwerking Aalsmeer, de Historische Tuin en N201. De grondslag om subsidie te geven kan natuurlijk alsnog door de raad worden vastgesteld maar ontbreekt nu in het beleid.

7. **De subsidiestromen rond ESA zijn zelfs voor ingewijden moeilijk te doorgronden**
   Aalsmeer en ESA zijn op vele manieren verbonden. ESA huurt sportfaciliteiten en De Oude Veiling bij de gemeente en doet de exploitatie en onderhoud. ESA verhuurt aan door Aalsmeer gesubsidieerde instellingen zoals Cultuurpunt en de bibliotheek. Als het college ESA vraagt de huur te verhogen dan stijgen de subsidieaanvragen van Cultuurpunt en de bibliotheek. Zo lijken de subsidies voor cultuur te stijgen, maar het geld komt bij ESA terecht. Sportverenigingen krijgen korting op de huur die de gemeente betaalt.

8. **Aalsmeer geeft het meeste subsidies voor gemeentelijke taken**
   Tweederde van het jaarlijkse subsidiebedrag gaat naar 6 instellingen waarvan gemeentelijke taken zoals sport, bibliotheek en welzijn worden uitgevoerd. De stijging van bijna 50% van het subsidiebedrag sinds 2018 valt ook bij deze grote instellingen. De andere 115 instellingen en verenigingen voeren eigen initiatieven uit en krijgen een derde van het geld.

9. **De raad krijgt te weinig informatie voor de kaderstellende en controlerende taak**
   Welke maatschappelijke doelen met subsidie worden bereikt is voor de raad niet duidelijk. Bij de begroting krijgt de raad weinig informatie over de voornemens en bij de jaarrekening ook. Daar ontbreekt verder een uitleg van de verschillen tussen plan en uitvoering. Hierdoor is tussen college en raad weinig debat over het nut van subsidies. Omdat veel subsidies vanuit een historische relatie worden gegeven is dit een verbeterpunt.

Aanbevelingen

1. **College, gebruik subsidie om maatschappelijke doelen te bereiken**
   Geld geven is een krachtig middel om doelen te bereiken. Koppel daarom altijd beleid en een maatschappelijk doel en vervolgens aan een mogelijke subsidie. Het beleid in het sociaal domein kan in uitwerkingsplannen nader worden gekoppeld aan meetbare doelen en aan subsidies.

2. **College, evalueer subsidies regelmatig met ontvangers**
   Voorkom dat organisaties met nieuwe initiatieven afhankelijk van subsidies worden door regelmatig met de organisaties na te gaan welke doelen zijn bereikt en welke middelen daarvoor noodzakelijk zijn van de gemeente of van andere inkomstenbronnen. Stel 3 W-vragen 'wat wilden we bereiken en wat kwam daarvan terecht', 'wat is daarvoor gedaan' en 'wat heeft dat gekost'. Gebruik de antwoorden om het beleid te evalueren en deel de resultaten met de raad.

3. **College, verbeter de informatie over subsidies voor de raad en initieer een jaarlijks debat**
   Leg bij de jaarlijkse verantwoording uit welke maatschappelijke beleidsdoelen zijn bereikt, wat wel en wat niet is gelukt en leg de redenen en gevolgen uit. Schets de gevolgen voor de komende begroting en wat anders moet. Onderscheid hierbij gemeentelijke taken en eigen initiatief van

externe organisaties, vooral over de duur en toegevoegde waarde van de gemeentelijke subsidie voor het gemeentelijke beleid. Agendeer actief (bij voorkeur 1x per jaar) tussen raad en college welke subsidies tegen het licht zijn gehouden.

4. **College, actualiseer de verordening en maak kiezen tussen inkoop of subsidie duidelijker**
   Actualiseer de subsidieverordening volgens het laatste model van de VNG en regel het informeren van de raad over de hardheidsclausule. Maak duidelijke criteria tussen inkoop en subsidies en leg dit vast in de procedures van de AA-organisatie en de KOA-organisatie.

5. **College, ontwar de samenwerking met ESA**
   Splits de werkzaamheden en geldstromen met en via de ESA en andere gesubsidieerde organisaties zo dat in 1 oogopslag is te zien wie welke subsidie van de gemeente krijgt en aan welke maatschappelijke doelen die bijdragen.

Reactie op de conclusies en aanbevelingen van het college van B&W

Gemeente Aalsmeer

Uw contact E. Freerkstra
T (020) 0297 - 383074
F (020) 540 45 59
info@aalsmeer.nl

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

Rekenkamer gemeente Aalsmeer

Datum 4 februari 2025

Betreft Bestuurlijk wederhoor onderzoek Subsidies

Geachte leden van de rekenkamer, geachte leden van de gemeenteraad.

De rekenkamer heeft er wederom veel werk van gemaakt om een complex onderwerp ter hand te nemen. Subsidieverstrekking is een belangrijk instrument van de gemeentelijke overheid om bepaalde maatschappelijke doelen te bereiken. Daarnaast is het ook een complex instrument, zeker in die gevallen dat de scheiding tussen subsidie en inkoop niet helder te maken is. Lang niet altijd leent een onderwerp zich er goed voor om het effect meetbaar te maken en te vatten in indicatoren. Dat maakt dat het lastig is om aan te tonen wat het maatschappelijk effect van een bepaalde subsidie is. Voor wat betreft subsidie gaat het dan veelal over merkbare in plaats van meetbare effecten. Bijvoorbeeld kan het in stand houden van een voorziening die door inwoners veel wordt gebruikt een doelstelling op zich zijn.

In deze reactie heeft het college gemeend in een aantal gevallen verklarende tekst op te moeten nemen om een conclusie van de rekenkamer in de juiste context te plaatsen. In deze bestuurlijke reactie gaan wij eerst in op de conclusies van de rekenkamer. Daarnaast gaan wij in op de aanbevelingen van de rekenkamer.

Naar aanleiding van de conclusies van de rekenkamer:

1. ***Huidig sociaal beleid is met belanghebbenden opgezet, maar subsidies zijn onderbelicht***
   Met de Adviesraad sociaal domein, vertegenwoordigers uit de zorg en onderwijs, inwoners en maatschappelijke organisaties zijn trends voor de toekomst besproken. Hiermee zijn doelen voor het beleid bepaald, maar de mogelijkheid om subsidies hiervoor in te zetten is onderbelicht. Dit kan in uitwerkingsplannen alsnog worden gedaan.

   Het college kan zich vinden in deze conclusie van de rekenkamer. Door nadrukkelijker het subsidie instrument aan beleidsdoelstellingen te koppelen wordt ook duidelijk gemaakt wat het belang is van de verschillende subsidiestromen. Bij de aanbevelingen geven wij aan hoe dat naar onze mening zo optimaal mogelijk zou kunnen.

Gemeentehuis Raadhuisplein 1
1431 EH Aalsmeer
T (0297) 38 75 75
www.aalsmeer.nl
IBAN NL28 BNGH 0285 0000 12
Reist u met het OV: plan uw reis op www.9292.nl

2. ***Aalsmeer verstrekt efficiënt subsidies maar weet onvoldoende of doelen zijn gehaald.***
   Het proces van verlenen van subsidie door de AA-organisatie en de KOA-organisatie ligt vast, wordt goed uitgevoerd en zorgvuldig gecontroleerd. De nadruk ligt op de financiële en juridische aspecten, minder op het al dan niet bereiken van beleidsdoelen na het aflopen van de subsidietermijn. Hierdoor is achteraf niet goed vast te stellen of met de subsidie is bereikt wat werd beoogd.

   Het college kan met voldoening vaststellen dat ook de rekenkamer tot de conclusie komt dat de uitvoering van het beleid in de basis goed verloopt. Ook ziet het college de mogelijkheden tot verdere verbetering waarbij directer gekeken wordt of de inzet van de subsidie bijdraagt aan de maatschappelijke doelstellingen van de gemeente.

3. ***Subsidiebeleid wordt niet geëvalueerd voor de raad***
   Het beleid wordt na afloop van de termijn soms verlengd, maar meestal vernieuwd. Uit dit onderzoek blijkt dat een schriftelijke evaluatie met daarin een opsomming van de oorspronkelijke doelen en wat daarvan terecht is gekomen, met een uitleg van de oorzaken van verschillen, geregeld ontbreekt. Ook gaat de gemeente niet na of een subsidie voortgezet moet worden met als gevolg dat subsidies een vaste inkomstenbron zijn en niet geld om iets nieuws te starten. Door dit niet te evalueren is de raad de mogelijkheid ontnomen om na te gaan wat er terecht is gekomen is van het beleid dat ze zelf vast hebben gesteld.

   De rekenkamer refereert hierbij naar het proces met betrekking tot de nieuwe nota sociaal domein om direct over te stappen naar de evaluatie van individuele subsidies. Voor wat betreft het beleid is het college het eens met de rekenkamer dat een evaluatie in dit soort gevallen gebruikelijk is. Voor wat betreft de individuele subsidies wil de college vooral benadrukken dat aangezien de raad op hoofdlijnen werkt en niet op het niveau van een individuele subsidie vooral aandacht dient te zijn voor beleidsdoelstellingen in het door de raad vastgestelde beleid en in de programmabegroting vastgestelde beleidsdoelen.
   In tegenstelling tot wat de rekenkamer lijkt te constateren beoordeelt het college wel degelijk of individuele subsidies gecontinueerd moeten worden of niet. Bijvoorbeeld in het kader van de bezuinigingen heeft het college een aantal grote subsidies tegen het licht gehouden en gekeken waar bijvoorbeeld overlapping zit in doelstellingen en/of uitvoering (denk bijvoorbeeld aan de subsidie jongerenwerk). Op basis van die analyse heeft het college ook besloten om een aantal subsidies af te bouwen. Daarnaast heeft het college ook kleinere subsidies tegen het licht gehouden en voert hier aanpassingen op door (denk aan de herijking preventief jeugdbeleid). Ook kijkt het college breder, door zowel inhoud, als overlap als doelmatigheid te onderzoeken (denk aan de herijking mantelzorgbeleid). Door dergelijke acties, al dan niet gekoppeld aan bezuinigingen, kijkt het college naar de effectiviteit en doelmatigheid van subsidies. Het meer inzetten van reguliere evaluatie zou een verdere toegevoegde waarde kunnen bieden.

4. ***De subsidieverordening stamt uit 2018 en is niet gemoderniseerd***
   Aalsmeer heeft de subsidieverordening naar model van de VNG opgesteld. En terwijl Amstelveen de verordening in 2023 heeft geactualiseerd, heeft Aalsmeer dat niet gedaan. In de uitvoering levert dit de AA-organisatie extra onnodig werk op. Tevens valt op dat het gebruik van de hardheidsclausule (met de hand over hart

strijken als dat verstandig is) niet aan de raad wordt gemeld, maar alleen aan het college. De modelverordening van de VNG suggereert de raad wel te informeren.

Het klopt dat de verordening van de gemeente Aalsmeer voor herziening in aanmerking komt. Om die reden was Aalsmeer al in 2024 van plan om de verordening aan te passen. Echter geven het feit dat door de rekenkamer een onderzoek naar subsidies in de planning had staan, heeft het college hiermee gewacht tot 2025 zodat ook eventuele aanbevelingen vanuit de rekenkamer in die herziening meegenomen kunnen worden. Naar verwachting zal deze voor de raad van 2 oktober worden aangeboden.

Dat de huidige verordening niet de laatste iteratie van de modelverordening volgt, wil overigens niet zeggen dat de subsidieverstrekking niet doelmatig en rechtmatig verloopt. De aanpassingen in de modelverordening zijn vooral formeel juridisch van aard. Geen van die aanpassingen is van invloed op de mate waarin subsidie bijdraagt aan het realiseren van maatschappelijke doelstellingen. Het maar de vraag of dit extra werk met zich meedraagt voor de AA zoals de rekenkamer stelt. In bijlage 1 hebben wij aangegeven welke aanpassing in de modelverordening zijn doorgevoerd.

5. ***Subsidies blijken te zijn ingezet om een aanbesteding te vermijden***
De gemeente moet onderbouwen wanneer bij een instelling wordt ingekocht en wanneer die wordt gesubsidieerd. Uit het onderzoek bleek dat een instelling waar werd ingekocht over is gezet naar een subsidie om zo een aanbesteding te vermijden. Er was maar 1 aanbieder. Deze keuze is pragmatisch maar de beslissing kan tot juridische risico's leiden.

Het college is van mening dat dit een onjuiste voorstelling van zaken is. De wijze waarop de rekenkamer dit veronderstelt, zou aangeven dat er sprake is van kwade opzet om doelgericht de aanbestedingswetgeving te omzeilen. Het college neemt daarom afstand van deze constatering. Zoals ook in de ambtelijke reactie aan de rekenkamer is medegedeeld is de situatie totaal anders.

Voor de vorm van dienstverlening waar de rekenkamer aan refereert heeft het college in de periode voorafgaand aan de subsidieverstrekking een Europese Aanbesteding gehouden. Hoewel er binnen Nederland een aantal aanbieders is die deze dienstverlening kan leveren bleek bij de aanbesteding dat slechts één partij had ingeschreven. Aan deze partij is toen ook de opdracht gegund. Na afloop van die overeenkomst heeft het college een markverkenning uitgevoerd. Dit heeft als doel om te verkennen in hoeverre in de markt interesse is om een dergelijke opdracht uit te voeren en ook om eigenlijk vast te stellen of er wel sprake is van een markt waar in een opdracht in concurrentie kan worden uitgevraagd.

Hierbij bleek dat er op dat moment geen andere leveranciers interesse hadden om op deze opdracht in te schrijven. Om te voorkomen dat bij een aanbesteding als gevolg van het gebrek aan concurrentie de gemeente geconfronteerd zou worden met een veel te hoge inschrijving en daarmee een onwenselijke ontwikkeling van de kosten is op dat moment besloten het subsidie instrument in te zetten. Dit is destijds ook juridisch getoetst door de afdeling Inkoop en Aanbesteding van AA en daarmee akkoord bevonden. Ook de accountant destijds heeft hier zijn licht over laten schijnen en aangegeven geen risico's voor de rechtmatigheid hierin te zien.

6. ***Aalsmeer geeft ook jarenlang subsidie zonder expliciet gemeentelijk beleid***
   Naast de algemene documenten zijn 5 subsidieontvangers nader onderzocht. Hier bleek dat sommige ontvangers jarenlang geld krijgen zonder dat hiervoor gemeentelijk beleid is. Dat geldt voor ontwikkelingssamenwerking Aalsmeer, de Historische Tuin en N201. De grondslag om subsidie te geven kan natuurlijk alsnog door de raad worden vastgesteld maar ontbreekt nu in het beleid.

   De rekenkamer stelt dat de grondslag ontbreekt om subsidie aan een aantal partijen te geven. Deze grondslag is geborgd in de Algemene Subsidieverordening Aalsmeer 2018. De financiële middelen zijn door de raad beschikbaar gesteld op programmaniveau en het college is binnen die financiële kaders gebleven. Dat er geen specifieke koppeling is gemaakt naar bepaalde beleidsnotities of een algemeen subsidiebeleid wil niet zeggen dat er geen grondslag is.

   Indien de raad wenst dat ook een algemeen subsidiebeleid aanvullend op de verordening wordt opgesteld stelt het college voor om dit mee te nemen voor de volgende collegeperiode.

7. ***De subsidiestromen rond ESA zijn zelfs voor ingewijden moeilijk te doorgronden***
   Aalsmeer en ESA zijn op vele manieren verbonden. ESA huurt sportfaciliteiten en De Oude Veiling bij de gemeente en doet de exploitatie en onderhoud. ESA verhuurt aan door Aalsmeer gesubsidieerde instellingen zoals Cultuurpunt en de bibliotheek. Als het college ESA vraagt de huur te verhogen dan stijgen de subsidieaanvragen van Cultuurpunt en de bibliotheek. Zo lijken de subsidies voor cultuur te stijgen, maar het geld komt bij ESA terecht. Sportverenigingen krijgen korting op de huur die de gemeente betaalt.

   Het college deelt de constatering dat de relatie met de ESA door de verschillende rollen die er zijn moeilijk te doorgronden is. Ook de verschillende geldstromen dragen niet bij aan de duidelijkheid. Het schema geeft een goede indruk van de complexiteit.

   Om meer duidelijkheid in de rolverdeling aan te brengen, maar ook de financiële verhoudingen te verduidelijken, wil het college de relatie met de ESA wijzigen. In plaats van subsidie te verstrekken, is de bedoeling te gaan werken met een DVO. In dit DVO is opgenomen welke taken door de ESA worden uitgevoerd en welke resultaten door de ESA moeten worden behaald. Aan de DVO koppelt het college een vergoeding. Deze vorm van Quasi inbesteding moet ingaan per 1 januari 2026.

8. ***Aalsmeer geeft het meeste subsidies voor gemeentelijke taken***
   Van het jaarlijkse subsidiebedrag gaat ca 2/3e naar 6 instellingen waarvan gemeentelijke taken zoals sport, bibliotheek en welzijn worden uitgevoerd. De stijging van bijna 50% van het subsidiebedrag sinds 2018 valt ook bij deze grote instellingen. De andere 115 instellingen en verenigingen voeren eigen initiatieven uit en krijgen 1/3e van het geld.

   Het college herkent zich in het geschetste beeld dat een groot deel van de jaarlijkse subsidiepot naar een klein aantal instellingen gaat. Dit beeld is overigens wel vertekend doordat de subsidie van de ESA voor een substantieel deel bestaat uit de vergoeding voor het verschil tussen de kostendekkende huur die de gemeente voor een locatie in rekening brengt en de maatschappelijke huur die ESA bij de vereniging in rekening brengt.

9. ***De raad krijgt te weinig informatie voor de kaderstellende en controlerende taak*** *Welke maatschappelijke doelen met subsidie worden bereikt is voor de raad niet duidelijk. Bij de begroting krijgt de raad weinig informatie over de voornemens en bij de jaarrekening ook. Daar ontbreekt verder een uitleg van de verschillen tussen plan en uitvoering. Hierdoor is tussen college en raad weinig debat over het nut van subsidies. Omdat veel subsidies vanuit een historische relatie worden gegeven is dit een verbeterpunt.*

   Het college herkent zich niet in dit standpunt. In de jaarrekening stelt de raad de begroting op programmaniveau vast. Aan dit programma zijn beleidsdoelstellingen gekoppeld en een budget. Het is vervolgens aan het college om deze beleidsdoelstellingen te realiseren met de instrumenten die het college ter beschikking staan binnen de financiële middelen die door de raad beschikbaar zijn gesteld. Onderdeel hiervan zijn subsidies die het college kan verstrekken.

   In de jaarrekening en in de begroting is een subsidieoverzicht opgenomen wat aangeeft welke subsidies binnen welk programma worden verstrekt en dus bijdrage aan welk maatschappelijk doel. De gemeenteraad stuurt op hoofdlijnen. Het voeren van een dialoog met de raad alsmede binnen de gemeenteraad over het nut van het instrument subsidie is daarbij passend. Op dat laatste zijn kaders door de raad meegegeven in de vorm van een subsidieverordening. De jaarrekening dient voor de raad om te controleren of de beleidsdoelstellingen zijn gehaald en of het college daarbij binnen het beschikbaar gestelde budget is gebleven. In het kader van rechtmatigheid wordt ook door de accountant getoetst of het college bij de uitvoering zich heeft gehouden aan de door de raad vastgestelde kaders voor subsidieverstrekking.

Naast de conclusies doet de rekenkamer ook aanbevelingen. Wat hierbij opvallend is, is dat de rekenkamer een adviesorgaan van de gemeenteraad is en wat adviseert aan de gemeenteraad. Echter zijn al haar adviezen geheel gericht zijn aan het college. Ons inziens zou het zo moeten zijn dat de rekenkamer adviseert aan de gemeenteraad en de gemeenteraad in afwegingen meenemen welke adviezen ze overneemt en aan het college vraagt te vertalen naar het beleid of de uitvoering.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de rekenkamer:

1. ***College, gebruik subsidie om maatschappelijke doelen te bereiken.*** *Geld geven is een krachtig middel om doelen te bereiken. Koppel daarom altijd beleid en een maatschappelijk doel en vervolgens aan een mogelijke subsidie. Het beleid in het sociaal domein kan in uitwerkingsplannen nader worden gekoppeld aan meetbare doelen en aan subsidies.*

   Voor wat betreft het sociaal domein heeft de gemeenteraad zelf in een aantal sessies bepaald welke doelen zij nastreeft met de nota Sociaal Domein en welke KPI daarop van toepassing zijn. Deze KPI zijn reeds opgenomen in de jaarrekening en begroting. Vanzelfsprekend is een subsidie altijd gekoppeld aan het bereiken van een zeker maatschappelijk doel.

   Op dit moment zijn de begroting en jaarrekening zo ingericht dat in een bijlage wordt aangegeven welke subsidie wordt verstrekt ten behoeve van welk programma. In het programma wordt aangegeven welke doelen worden nagestreefd en welke KPI daarvoor worden gehanteerd. In die zin is de koppeling tussen een maatschappelijk doel en de subsidie reeds aanwezig. Om de leesbaarheid te

vergroten zou de raad ervoor kunnen kiezen om in plaats van in de bijlage de subsidies per programma weer te geven.

2. ***College, evalueer subsidies regelmatig met ontvangers***
   Voorkom dat organisaties met nieuwe initiatieven afhankelijk van subsidies worden door regelmatig met de organisaties na te gaan welke doelen zijn bereikt en welke middelen daarvoor noodzakelijk zijn van de gemeente of van andere inkomstenbronnen. Stel 3 W-vragen 'wat wilden we bereiken en wat kwam daarvan terecht', 'wat is daarvoor gedaan' en 'wat heeft dat gekost'. Gebruik de antwoorden om het beleid te evalueren en deel de resultaten met de raad.

   Het college kan zich vinden in de constatering dat periodiek heroverwegen van een subsidie toegevoegde waarde kan bieden. Op dit moment kan het voorkomen dat niet altijd inzichtelijk is wat de exacte bijdrage is van een gesubsidieerde instelling. Ook kan het voorkomen dat meerdere gesubsidieerde instellingen vergelijkbare activiteiten ontplooien, soms kan dit gezien de hoeveelheid vraag overigens wel van meerwaarde zijn.

   Zoals eerder aangegeven komen de drie W-vragen aan bod in de programmabegroting. Daarin geeft de raad op programmaniveau aan welke (maatschappelijke) effecten van beleid zij wil realiseren. Het is aan het college om te bepalen welk instrument het meest geschikt is om dit beleid te realiseren.

   Het subsidieproces is zo ingericht dat bij het beschikken van de subsidie moet worden aangegeven voor welke activiteiten de subsidie wordt verstrekt en doelen dan wel resultaten worden nagestreefd. Dit moet vervolgens bij het vaststellen van de subsidie worden beoordeeld en dat kan gevolgen hebben voor de subsidie.

   Aangezien de raad alleen op hoofdlijnen stuurt is het college van mening dat het niet passend is bij de rol van de raad om de resultaten per subsidieontvanger met de raad te bespreken.

3. ***College, verbeter de informatie over subsidies voor de raad en initieer een jaarlijks debat.***
   Leg bij de jaarlijkse verantwoording uit welke maatschappelijke beleidsdoelen zijn bereikt, wat wel en wat niet is gelukt en leg de redenen en gevolgen uit. Schets de gevolgen voor de komende begroting en wat anders moet. Onderscheid hierbij gemeentelijke taken en eigen initiatief van externe organisaties, vooral over de duur en toegevoegde waarde van de gemeentelijke subsidie voor het gemeentelijke beleid. Agendeer actief (bij voorkeur 1x per jaar) tussen raad en college welke subsidies tegen het licht zijn gehouden.

   Het college constateert dat ook op dit moment jaarlijks op programmaniveau wordt aangegeven welke beleidsdoelen zijn behaald en welke middelen daarvoor zijn ingezet. Zoals in de reactie op vraag 1 aangegeven is veel informatie op hoofdlijnen al beschikbaar maar zou clustering van deze info per programma een verbeterde leesbaarheid opleveren. Het is aan de gemeenteraad om over de inrichting van de begroting en de jaarrekening een besluit te nemen.

4. ***College, actualiseer de verordening en maak kiezen tussen inkoop of subsidie duidelijker***.
   Actualiseer de subsidieverordening volgens het laatste model van de VNG en regel het informeren van de raad over de hardheidsclausule. Maak duidelijke criteria tussen inkoop en subsidies en leg dit vast in de procedures van de AA-organisatie en

de KOA-organisatie.

Het college is positief ten aanzien van het advies van de rekenkamer om de verordening te actualiseren. De actualisatie van de verordening was reeds voorzien voor 2024 en staat nu in de planning voor 2025. Hierbij heeft de raad de mogelijkheid kaders te stellen aan de subsidieverlening, onder meer door het opnemen van: 'voor **welke activiteiten** subsidie mag worden verstrekt en welke niet'.

Voor wat betreft het onderscheid tussen subsidie en inkoop heeft de VNG een Handreiking Basisbeginselen Subsidierecht in 2019 opgesteld. De uitgangspunten zoals daar in zijn vastgelegd zijn nog steeds van toepassing. Met de AA organisatie zullen we kijken of het afwegingskader duidelijker kan worden vormgegeven.

5. ***College, ontwar de samenwerking met ESA***
   Splits de werkzaamheden en geldstromen met en via de ESA en andere gesubsidieerde organisaties zo dat in 1 oogopslag is te zien wie welke subsidie van de gemeente krijgt en aan welke maatschappelijke doelen die bijdragen.

   Het college heeft in 2023 geconstateerd dat net als de rekenkamer nu concludeert in het kader van de bedrijfsvoering duidelijkheid moet komen in de relatie met de ESA in de verschillende rollen en taken die de ESA heeft. In dat kader is het college onder andere bezig om de verschillende huurovereenkomsten te herzien en daarnaast wordt gewerkt aan dienstverleningsovereenkomst met de ESA.

   Dit moet meer duidelijkheid brengen over enerzijds de taken van de ESA maar ook over de financiën die aan die taken gekoppeld zijn. Hierbij kijken we naar modellen zoals die binnen de branche van sportbedrijven gebruikelijk zijn. Naar verwachting gaan we vanaf 1 januari 2026 werk met de nieuwe dienstverleningsovereenkomst.

Wij komen tot de conclusie dat het rapport een goede weergave geeft van de complexiteit van het subsidie instrument en waarbij lang niet altijd sprake is van een heldere grens tussen inkoop enerzijds en subsidie anderzijds. Wij zijn verheugd dat ook de rekenkamer tot de conclusie komt dat het proces efficiënt verloopt. Wel zien wij ook dat de relatie tussen enerzijds de maatschappelijk doelstellingen en anderzijds de inzet van subsidies beter tot uitdrukking kan worden gebracht.

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



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

Bijlage 1

De modelverordening 2013 is in 2016 voor het eerste herzien.
Aanleiding is in de eerste plaats dat in 2014 een nieuw Europeesrechtelijk staatssteunpakket in werking is getreden. Op hoofdlijnen is er in de Model ASV als volgt gewijzigd: Verwijzingen naar Europese regelgeving zijn geactualiseerd en op basis van nieuwe Europese verplichtingen zijn enkele bepalingen toegevoegd (artikelen 1 en 9)

- Er zijn enkele bepalingen toegevoegd om de subsidiëring van topinkomens te voorkomen (artikel 9 en de Model Subsidieregeling)
- Het artikel over aan een subsidie te verbinden verplichtingen is uitgebreid (artikel 12)
- Er is een artikel over de egalisatiereserve toegevoegd (artikel 12a)
- De hardheidclausule is inhoudelijk aangepast (artikel 18)

Er zijn verder enkele kleinere inhoudelijke en redactionele aanpassingen doorgevoerd (ook in de toelichting)

De modelverordening uit 2013 is voor de tweede keer in 2019 herzien. Aanleiding voor de herziening was in de eerste plaats recente jurisprudentie over de toelaatbaarheid van een weigeringsgrond die gerelateerd is aan het betalen van salarissen die de norm van de Wet normering topinkomens te boven gaan. Met het oog hierop is een facultatieve weigeringsgrond uit de model-ASV 2013 geschrapt. Een tweede punt is dat vanwege de inwerkingtreding op 1 juli 2018 van de Wet terugvordering staatssteun een overeenkomstige bepaling in de model-ASV 2013 overbodig is geworden. Verder zijn enkele definities van begrippen die te maken hebben met het Europees steunkader geactualiseerd.

Nawoord van de rekenkamer op de bestuurlijke reactie hierboven

De rekenkamer dankt het college voor de bestuurlijke reactie op dit rapport. Wij hebben hier met genoegen en belangstelling kennis van genomen. Uit de reactie van het college blijkt het belang voor subsidies en de te maken stappen voor verbetering. De rekenkamer gaat hieronder op een paar punten in waarbij het college een nuance maakt of van mening verschilt.

Conclusies

3. Het subsidiebeleid wordt niet geëvalueerd door de raad
De rekenkamer is enthousiast dat het college wel degelijk individuele subsidies geregeld tegen het licht houdt. Deze rapportage zijn van belang voor de raad. De raad stuurt op hoofdlijnen maar dat betekent niet dat de raad evaluaties van individuele subsidies niet hoeft te zien. De rekenkamer kan zich wel voorstellen dat het college en raad hierover in gesprek kunnen vanaf welke omvang en welk maatschappelijk belang de evaluaties van individuele subsidies eventueel gebundeld naar de raad gestuurd kunnen worden.

5. Subsidies blijken te zijn ingezet om een aanbesteding te vermijden
We delen de afwijkende mening van het college dat ons is verteld dat er maar 1 aanbieder heeft gereageerd. Maar dit kan in de toekomst wel mogelijk een juridisch risico met zich meebrengen. Omdat de relatie niet volledig de kenmerken heeft van subsidie maar ook van inkoop. Dit aspect wil de rekenkamer bij benadrukken.

Aanbevelingen

1. **College, gebruik subsidie om maatschappelijke doelen te bereiken**

De rekenkamer pleit voor een zichtbare koppeling van een maatschappelijk doel aan een subsidie. De verwijzing van de bijlage naar het programma is opgenomen in de P&C documenten, maar de rekenkamer vindt niet altijd een heldere passage in het programma aan welk expliciet doel een specifieke subsidie bij gaat dragen. Dit kan zijn oorzaak vinden in de niet expliciete geformuleerde bijdrage van de subsidie, maar ook in de geformuleerde doelen van de programma's.

2. **College, evalueer subsidies regelmatig met ontvangers**
3. **College verbeter de informatie over subsidies voor de raad en initieer een jaarlijks debat**

De rekenkamer bundelt de opmerkingen van het college bij de twee bovenstaande aanbevelingen. De rekenkamer wil niet op de stoel van de raad gaan zitten, maar kan zich voorstellen dat een jaarlijks debat over subsidies toegevoegde waarde kan hebben. Dit betekent niet dat alle 120 subsidies stuk voor stuk tot in detail aan de hand van evaluaties moeten worden bekeken, maar een jaarlijkse rapportage waarin cyclisch een aantal subsidies is geëvalueerd biedt de raad de mogelijkheid om gericht vragen te stellen over bepaalde subsidies. Sturen op hoofdlijnen door de raad staat niet in de weg dat de raad vragen kan hebben bij bepaalde individuele subsidies of die nog (onder dezelfde doelen) moeten worden gecontinueerd. Subsidies zijn gezien de financiële omvang op de begroting en het feit dat daarmee belangrijke doelen worden gerealiseerd een belangrijk waardevol instrument.

1 - Een onderzoek naar subsidie?

1.1 Waarom een rekenkameronderzoek naar subsidie?

Aalsmeer begroot in 2024 meer dan €6 miljoen aan subsidies, 6% van de totale begroting. Raadsfracties vragen de rekenkamer: zijn subsidies doelmatig? Wat krijgt Aalsmeer terug voor het geld? En, is het allemaal nodig? Reden voor de rekenkamer om in 2024 subsidies te onderzoeken.

1.2 Wat zijn de vragen waarop dit onderzoek een antwoord moet geven?

De vraag die dit onderzoek wil beantwoorden:

Welke bijdrage leveren subsidies aan de beleidsdoelen van de gemeente Aalsmeer en is de subsidieverstrekking doelmatig ingericht?

Vanuit de hoofdvraag volgende deelvragen in vier thema's onderzocht:

Beleid

1. Welk subsidiebeleid, en welke soorten subsidies heeft Aalsmeer en welke doelen wil het college halen?
2. In welke regelingen is het beleid omgezet?
3. Hoe hangen het beleid, de verordening, de regelingen en de algemene doelen in Aalsmeer samen?

Organisatie en uitvoering

4. Hoe zijn de subsidies nu verdeeld tussen de begrotingsprogramma's?
5. Hoe worden subsidies ingezet vergeleken en gewogen met andere beleidsinstrumenten?
6. Hoe is de doeltreffendheid van de subsidies in het beleid en regelingen geborgd?
7. Hoe ziet het proces van subsidieverstrekking in Aalsmeer eruit en wordt er gestuurd op doeltreffendheid en doelmatigheid?

Resultaten

8. Hoe zijn beleidsdoelen uit de programma's omgezet in de subsidieregeling en hoe staan die in de afspraken met de ontvangende organisaties?
9. Zijn de afspraken met de ontvangende organisaties nagekomen en de doelen bereikt?
10. Wat zijn de maatschappelijke effecten van de subsidies? Leggen ontvangende organisaties verantwoording af?
11. In hoeverre zijn het subsidiebeleid (bedragen in geld) en het stimuleringsbeleid (geen kostendekkende tarieven voor accommodaties) op elkaar afgestemd?
12. Welke subsidieverstrekkingen zijn historisch ontstaan, maar hebben nu (eigenlijk) geen geldende grondslag meer?

Verantwoording

13. Wat ziet de gemeenteraad aan verantwoording van de bereikte doelen?
14. Op welke wijze kan de gemeenteraad na of voor subsidieverstrekking sturen in het beleid?
15. Worden de gebruikmaking en de effecten van de verstrekte subsidies geëvalueerd?

1.3 Hoe is het onderzoek uitgevoerd?

Het onderzoek begon met het bestuderen van stukken over subsidies uit de jaren 2018 - 2024. Daarna zijn een aantal specifieke subsidieverstrekkingen bekeken. We hebben ambtenaren en het college geïnterviewd. Een lijst van documenten en geïnterviewden staat in bijlage 2. We bedanken iedereen voor de medewerking. En veel dank voor de griffie die ons weer met raad en daad onmisbaar ondersteunde.

1.4 Wat lees ik in dit rapport?

Dit rapport trapt af met conclusies en aanbevelingen, deze zijn te lezen als een samenvatting. Dan volgt de reactie hierop van het college. Dan komt het eigenlijke rapport van het onderzoek en dat begint deze keer niet met de regels en beleid, maar met een analyse van cijfers van de subsidies sinds. Dan volgen de wetten, het beleid in Aalsmeer, de uitvoering van het beleid en de bereikte doelen met subsidies. De 5 casussen: ESA, N201, Historische tuin, Participe en OSA staan in hoofdstuk 5.

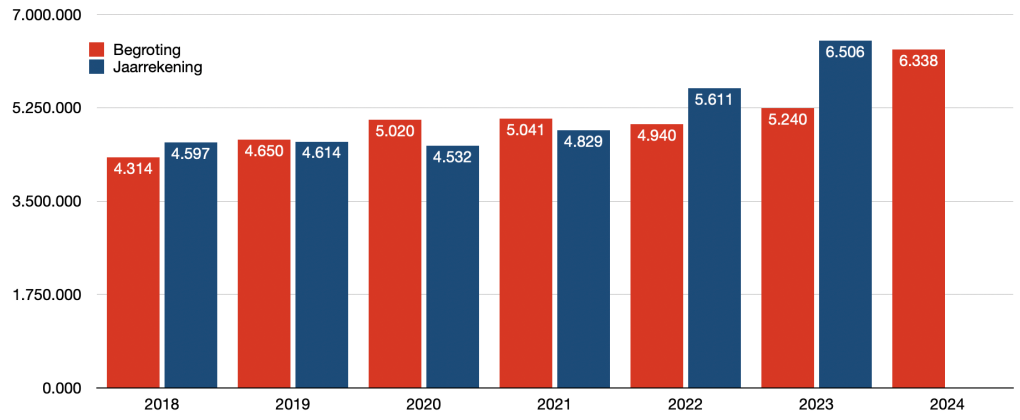
2 - Wat heeft Aalsmeer aan subsidies verstrekt sinds 2018?

Alle subsidies uit begroting en jaarrekening zijn op een rij gezet om analyses mee uit te voeren:

2.1 Hoeveel heeft Aalsmeer aan subsidies sinds 2018 begroot?

Sinds 2018 gaf Aalsmeer aan 120 verschillende instellingen subsidie. Sommige aanvragers kregen 1 maal een subsidie, andere krijgen elk jaar ondersteuning van de gemeente. In 2018 was voor subsidies €4,3 miljoen begroot. Dat liep op naar €6,3 miljoen in 2024 en dat is een stijging van 47% in 6 jaar.

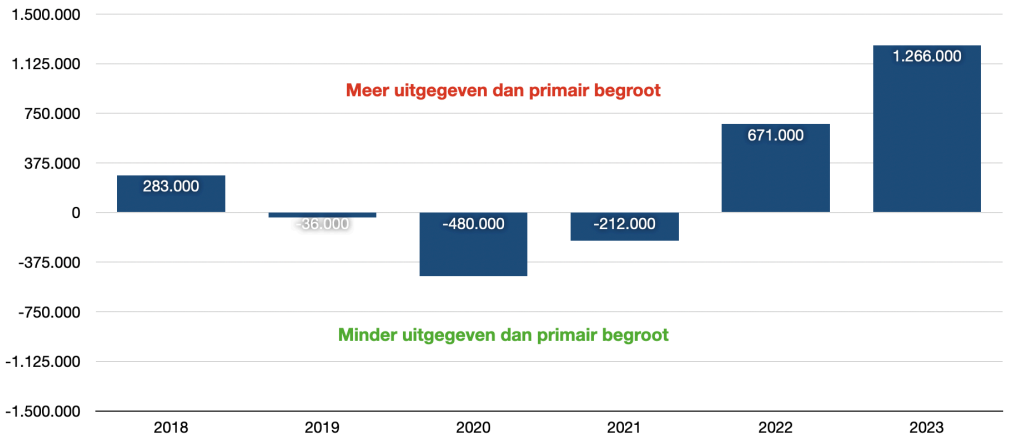
Subsidies in Aalsmeer per jaar begroot en werkelijk 1



Bron: begrotingen en verantwoordingen gemeente Aalsmeer 2018 - 2024

Opgeteld heeft Aalsmeer in de afgelopen 7 jaar €35,5 miljoen voor de subsidies begroot. De jaarlijkse afwijkingen op de begroting zijn:

Subsidies in Aalsmeer per jaar begroot en werkelijk 2



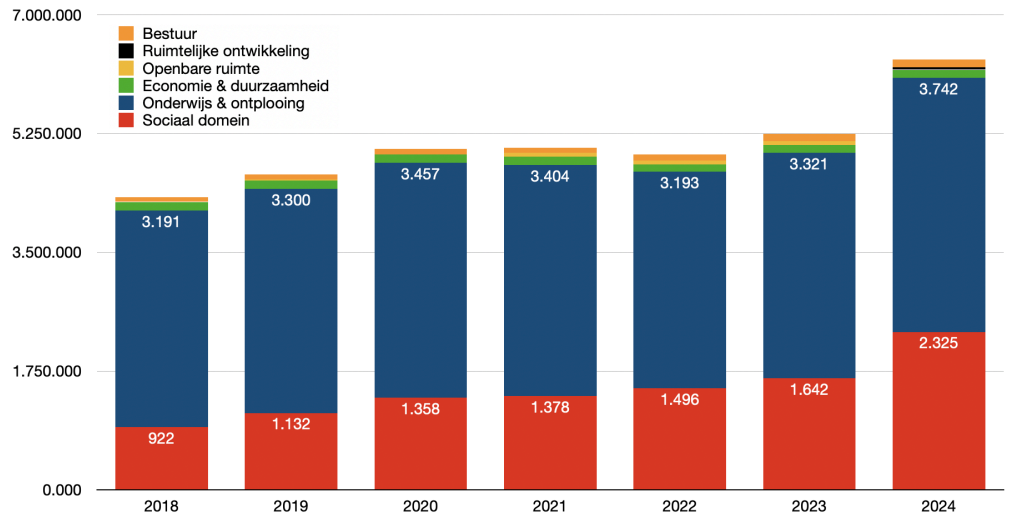
Bron: begrotingen en verantwoordingen gemeente Aalsmeer 2018 - 2024

De overschrijding in 2023 komt vooral door extra subsidie aan ESA voor een aanvullend eigen vermogen en uit extra subsidies door tussentijds beschikbaar rijksgeld, in het jargon ‘SPUK’.

2.2 Welke programma's gebruiken subsidies?

Subsidies horen bij een programma in de begroting, in Aalsmeer gebruiken 6 programma's subsidies om de doelstellingen te bereiken. De verdeling over de programma's in de begroting sinds 2018 is:

Subsidies in Aalsmeer per begrotingsprogramma 3



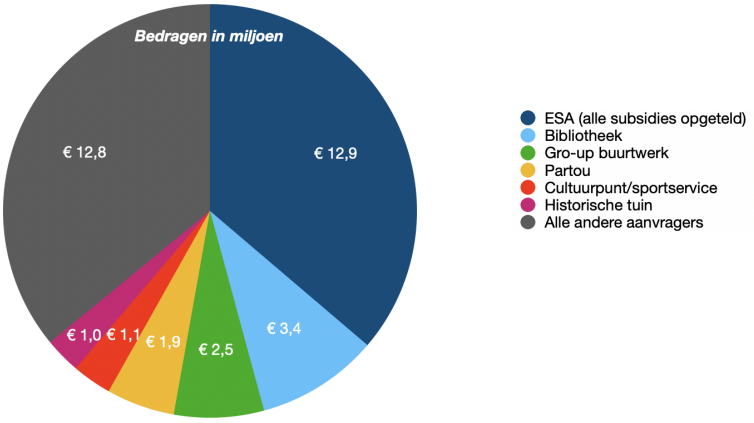
Bron: begrotingen gemeente Aalsmeer 2018 - 2024

Het sociaal domein en onderwijs begroten de meeste subsidies. Bij het sociaal domein zijn buurtwerk en sociaal werk grote ontvangers. Het programma onderwijs & ontplooiing geeft de meeste subsidie aan de sportfaciliteiten via ESA en aan de bibliotheek. In 2024 is circa €2 miljoen meer begroot dan in 2018 voor subsidies. Van deze stijging kwam €1,4 miljoen uit het sociaal domein. Hiervan is het meeste geld nodig voor Participe (+€0,6 miljoen) en Gro-up Buurtwerk (+€0,6 miljoen). Participe werd voorheen via inkoop betaald en nu via subsidie. De toename van het subsidiebedrag aan Gro-up komt doordat de raad meer activiteiten voor jongeren wil organiseren. Gro-up is in 2022 ontstaan uit het samengaan van 15 organisaties in kinderopvang, buurtwerk en jeugdhulp. En later is daar kraamzorg bij gekomen.

2.3 Hoe zijn de subsidies verdeeld onder de aanvragers?

De kleinst begrote subsidie in de afgelopen 7 jaar was €2.000 per jaar voor de 'vrouwen adviescommissie'. In 2024 verdween deze subsidie van de begroting. In de 6 jaar dat deze subsidie is verstrekt telde dat op tot circa €12.000 in de begroting. De hoogste subsidie in een enkel jaar was €1.989.000 in 2024 voor ESA. Deze ontvanger is verreweg de belangrijkste subsidiepartij voor de gemeente Aalsmeer. Als we de begrote bedragen over de onderzochte 7 jaar optellen dan is ESA met afstand de grootste ontvanger. De gemeente Aalsmeer verstrekte in de onderzochte 7 jaar aan 120 instellingen in totaal €35,5 miljoen subsidie. De grootste 6 kregen daarvan €22,7 miljoen en de resterende 114 ontvangers dus €12,8 miljoen.

Subsidies in Aalsmeer per aanvrager van meer dan €1m in de afgelopen 7 jaar 4

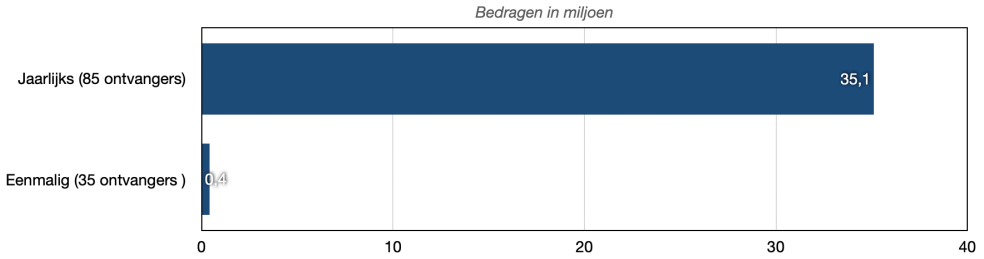


Bron: begrotingen gemeente Aalsmeer 2018 - 2024

Hierboven[1] staan de 6 ontvangers die opgeteld meer dan €1m kregen sinds 2018. De 6 grote ontvangers krijgen elk jaar subsidie. Dit betreft op-1-na gemeentelijke taken zoals de bibliotheek, sport en welzijnswerk. Hier hoort ook Participe bij die €1,2m kreeg maar dat bedrag is pas in 2024 als subsidie begroot.

Het blijkt dat jaarlijkse subsidies (jargon: structureel) het meeste geld krijgen:

Begrote subsidies in Aalsmeer - eenmalige en jaarlijkse ontvangers 5



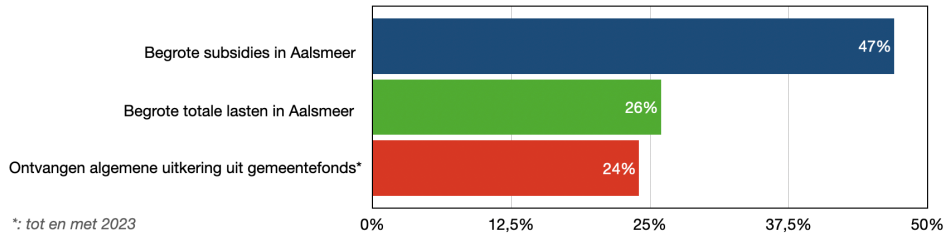
Bron: begrotingen en verantwoordingen gemeente Aalsmeer 2018 - 2024

De gemeente Aalsmeer verstrekt verreweg de meeste subsidies jaarlijks. Van de €35,1 miljoen die sinds 2018 werd begroot, is 1% bestemd voor eenmalige ontvangers. De resterende 99% is voor vaste ontvangers. Dit is geen uitvloeisel van het beleid, maar komt doordat aanvragers rekenen op de subsidie nadat de gemeente eenmaal is begonnen met de financiële bijdrage. Ook vindt de gemeente het niet doelmatig om elk jaar een andere organisatie in te schakelen. Door contacten met subsidieontvangers op te bouwen, weet de gemeente wat de organisatie kan bijdragen voor de gemeente. De keerzijde is dat de gemeente Aalsmeer minder vernieuwend is. Van steun bij de opstartfase voor een nieuwe subsidie, waarna de instelling op eigen kracht verder gaat, is vrijwel geen sprake. Past een aanvraag in het gemeentelijk beleid én is er budget dan wordt de subsidie verstrekt. Soms is er voor een beleidsterrein maar 1 of enkele aanbieders, zoals bij Participe toen ze de enige waren. Ook zijn sportvoorzieningen bij ESA, de bibliotheek en het welzijnswerk gemeentelijke taken die via subsidies worden gefinancierd. Dat kan soms ook via inkoop en aanbesteding of door de mensen in eigen dienst te nemen maar soms kan dat ook niet zoals bij de bibliotheek.

[1] In fig. 4 ESA alle subsidies opgeteld, waaronder de subsidie op huur voor accommodaties van alle sportverenigingen.

In 2018 had Aalsmeer €84 miljoen aan lasten. In 2024 was dat opgelopen naar €106 miljoen, een stijging van 26%. De algemene uitkering van het gemeentefonds aan Aalsmeer steeg van €31 miljoen tot €48 miljoen in 2023, een stijging van 23%. De uitgaven via subsidies tussen 2018 en 2024 stegen met 47%.

Stijging subsidies in Aalsmeer vergeleken met 6



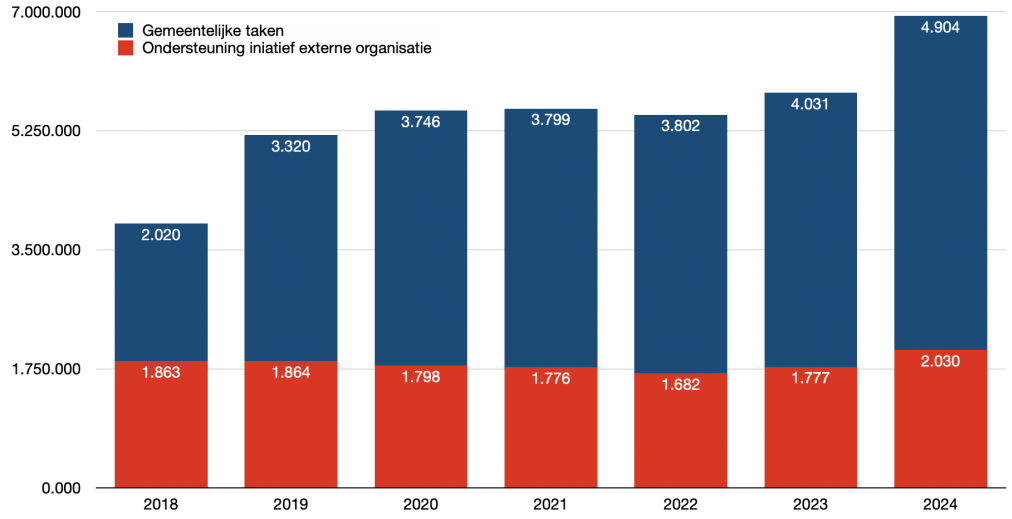
Bron: begrotingen en verantwoordingen gemeente Aalsmeer 2018 - 2024

Het ‘instrument subsidie’ heeft de gemeente volop ingezet, omdat het instrument op zich beleidsmatig voorkeur heeft gekregen. Subsidies zijn geen doel op zich zelf maar een manier om maatschappelijke doelen van de gemeente te realiseren.

2.4 Is het nu subsidie of is het inkoop?

In de lijst met 120 ontvangers van subsidies van de gemeente Aalsmeer staan organisaties die taken voor de gemeente uitvoeren. De bibliotheek, de sporthallen en zwembaden en ook het welzijnswerk zijn hiervan duidelijke voorbeelden.

Is het een subsidie of is het inkoop? 7



Bron: begrotingen gemeente Aalsmeer 2018 - 2024

Aalsmeer gebruikt subsidie veel meer voor organisaties die gemeentelijke taken uitvoeren dan voor het steunen van eigen initiatieven van instellingen. Verder blijkt dat de stijging in de afgelopen jaren van subsidies naar de gemeentelijke taken gaan en nauwelijks naar instellingen met eigen initiatieven.

Welke organisaties voeren taken voor de gemeente met een subsidie uit? 8

Instelling	Activiteit	Doel
Diverse instellingen	Vrij toegankelijke dagbesteding aanbieden	
Zorggroep Aelsmeer	Coordinatie maaltijdvoorziening	Hoogwaardige maaltijden voor kwetsbaren
Participe	Preventie zorg en ondersteuning	Advies en activeren van kwetsbaren
Vrijwilligerscentrale	Werven en trainen vrijwilligers	Vrijwilligers vinden. Participatie vergroten.
ESA	Exploitatie Oude Veiling	Huiskamer Aalsmeer aanbieden
Participe	Buurtverbinder	Bewoners zelfredzaam maken
Gro-up buurtwerk	Jongeren welzijnswerk	Veerkrachtige buurt, zelforganisatie jeugd.
Cultuurpunt en sportservice	Buurt sportcoach cultuur en sport	Kennismaken met sport, kunst en cultuur
Opvoedadvies	Opvoedspreekuur	Preventieve jeugdzorg
Sportservice	JOGG	plan JOGG
Buurtgezinnen	Overbelaste gezinnen koppelen aan relaxte	Ouders op adem, kinderen ontwikkelen
Vrijwilligerscentrale	Taalpunt	Laaggeletterdheid bestrijden
Vluchtelingenwerk	Opvang en begeleiding inburgeren	Maatschappelijk integreren.
Humanitas	Opvoedondersteuning door vrijwilligers	Preventieve jeugdzorg
1801 onderwijsadvies	Preventieve logopedie	Herkennen spraak- en taalproblemen
Partou e.a.	Voorschoolse opvangplekken betalen	Onderwijsachterstand bestrijden
ESA en Sportservice	Buurt sportcoach	Ouderen laten sporten
ESA	Beheer sportaccomodaties	Efficient beheer sportaccommodaties
ESA	Onderhoud	Streefniveau accommodaties halen
Erfgoedverordening	Instandhouding gemeentelijke monumenten	Monumentenzorg
Eigenaren gem. monumenten	Instandhouding gemeentelijke monumenten	Monumentenzorg
Bibliotheken	Instandhouding basisbibliotheek en website	Toegang tot alle bronnen van kennis
Slachtofferhulp	Steun verlenen na slachtofferschap	Ondersteunen
BeterBuren	Bemiddeling bij burenruzie	Veilige stad zonder overlast
Meldpunt discriminatie	Klachtbehandeling en voorlichting	Bestrijden discriminatie
Participe	Buurtverbinder welzijn	Sterke wijken
Reanimatie	Onderhoud AED's	AED's beschikbaar houden

Bron: begrotingen gemeente Aalsmeer 2018 - 2024

Bij ESA is jaren geleden om fiscale reden gekozen voor subsidie. Participe werd tot 2022 via inkoop betaald en om een openbare aanbesteding bij een verlenging van het inkoopcontract te voorkomen, stapte de gemeente over op subsidie. Zo bleven de bekende gezichten in Aalsmeer het welzijnswerk doen. Waarom dit zo is gegaan staat in hoofdstuk 5.

2.5 Wat zijn de belangrijkste inzichten van dit hoofdstuk?

1. Het bedrag aan subsidies is in 7 jaar met de helft gestegen, dubbel zo snel als de inkomsten van de gemeente Aalsmeer. Subsidie wint flink aan belang.



2. In Aalsmeer krijgen de 6 grootste aanvragers van subsidie tweederde van het jaarlijkse bedrag. De resterende 100 aanvragers krijgen een derde.



3. Bijna 99% van de instellingen ontvangt elk jaar subsidie en 1% gaat naar incidentele aanvragers en nieuwkomers.



4. Het grooste deel van subsidies is bedoeld voor gemeentelijke taken. De organisaties wiens eigen iniatieven ondersteund worden krijgen relatief elk jaar minder geld.



3 - De regels bij subsidies

In dit hoofdstuk staat welke regels bij subsidies van toepassing zijn.

3.1 Wat is een subsidie en wat niet?

Volgens de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is een subsidie: *de aanspraak op financiële middelen, door een bestuursorgaan verstrekt met het oog op bepaalde* ***activiteiten*** *van de aanvrager, anders dan als betaling voor aan het bestuursorgaan geleverde goederen of diensten.* De financiële middelen kunnen zijn: geld of een lagere prijs zoals lagere belastingen, maar geen betaling voor goederen. De gemeente Aalsmeer geeft subsidies om maatschappelijke doelen te bereiken. Een maatschappelijk doel is bijvoorbeeld de gezondheid van de bewoners in Aalsmeer te bevorderen. De subsidie van de gemeente voor de exploitatie van sportaccommodaties in Aalsmeer maakt sport mogelijk en dat is goed voor de gezondheid van de inwoners. Een subsidie wordt onder eisen verstrekt voor een bepaalde periode.

Gemeenten kopen ook in. Subsidies en inkopen kunnen op elkaar lijken maar er zijn verschillen:

1. **Subsidie** is een financiële bijdrage van de gemeente aan een project of activiteit van een partij, vaak zonder dat daar een directe tegenprestatie voor de gemeente tegenover staat. Het doel is om een maatschappelijk belang te ondersteunen.
2. Bij **inkoop** geeft de gemeente een opdracht waarbij een dienst, levering of werk wordt geleverd. Hierbij is de gemeente direct gebaat bij de prestatie.

Maar een belangrijk verschil is dat Europese en nationale aanbestedingsregels van toepassing zijn op de inkoop boven bepaalde drempelbedragen om open en eerlijke concurrentie te waarborgen. Er kan dus een risico zijn als een gemeente een subsidie verstrekt maar tegelijkertijd heel specifiek vastlegt welke diensten of producten moeten worden geleverd. Er is dan feitelijk sprake van een opdrachtverstrekking, oftewel dit kan worden beschouwd als een inkooptraject dat aanbestedingsplichtig is. Doet een gemeente dat bewust wel, dan is er een risico op juridische procedures van benadeelde partijen. De reputatie van de gemeente kan hierdoor ook schade oplopen.

3.2 En hoe zit het met landelijke regels?

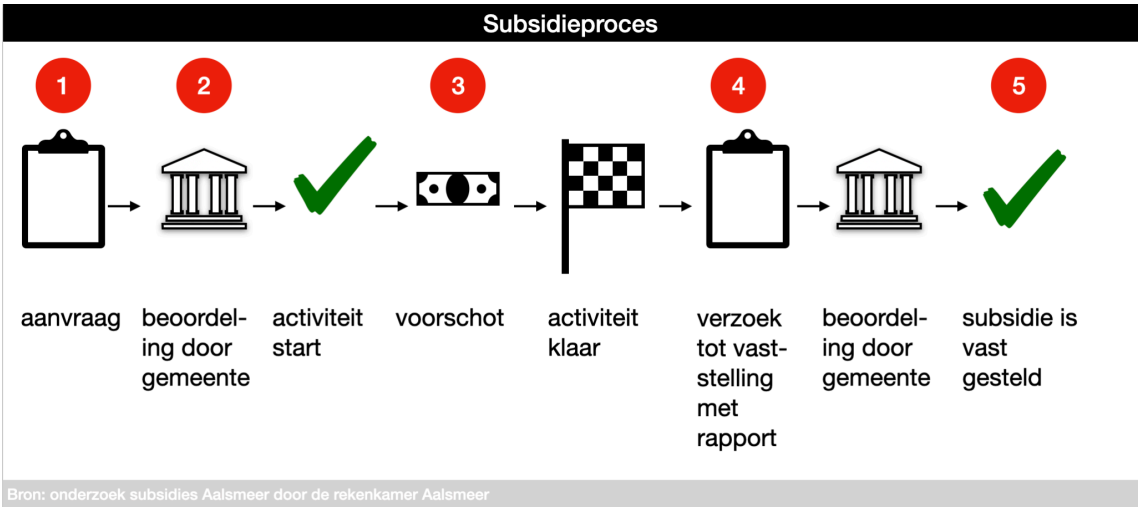
In de wet staan de voorwaarden waaraan de regels die een gemeente voor subsidie opstelt:

- de gemeente mag een maximaal bedrag bepalen voor subsidie, het ‘subsidieplafond’ om zo een regeling met een open einde in te stellen, die te duur wordt
- de gemeente kan de subsidieontvanger verplichtingen opleggen om over te rapporteren
- de gemeente kan de subsidie intrekken zolang een subsidie nog niet is ‘vastgesteld’. De reden hiervan moet dan zijn: activiteiten hebben niet plaatsgevonden of de verantwoording was niet juist. Deze intrekking of wijziging heeft *terugwerkende kracht,* dat betekent dat al verleende voorschotten kunnen worden teruggevorderd.
- de gemeente is verplicht om jaarlijks een verslag van de verstrekte subsidies te publiceren in bijvoorbeeld de begroting en jaarlijkse financiële verantwoording.

De kern van de Awb (Algemene wet bestuursrecht) is dat een subsidie een wettelijke grondslag moet hebben. Een gemeente legt die grondslag vast in de subsidieverordening. Hierin staat voor welke activiteiten subsidies worden gegeven en onder welke voorwaarden die worden verstrekt. Hierdoor heeft de aanvrager een bepaalde zekerheid, maar ook een aantal vooraf vaststaande verplichtingen. Deze voorwaarden gelden ook voor de gemeente. Op deze manier beperkt de verordening onzorgvuldig handelen door de subsidieontvanger, maar zo kan ook extern worden getoetst of de gemeente zich aan de eigen regels houdt. Een besluit op subsidieaanvraag is vatbaar voor bezwaar en beroep.

3.3 Hoe ziet een subsidieproces eruit?

Door de regels uit de Awb ziet het subsidieproces in de gemeente Aalsmeer er zo uit:



Bron: onderzoek subsidies Aalsmeer door de rekenkamer Aalsmeer

Stap 1: Aanvragen: Subsidies aanvragen via de website bij de gemeente. Per subsidie verschilt het aan welke voorwaarden moet worden voldaan.

Stap 2: Beschikken: Dit is een goedkeuring of afwijzing van de subsidieaanvraag. Een subsidie onder €10.000 wordt direct vastgesteld, tenzij het college anders besluit en aangeeft welke verantwoording moet worden ingediend.

Stap 3: Uitbetalen ook wel verlenen: Als de subsidieaanvraag is goedgekeurd, ontvangt de aanvrager het subsidiebedrag. Dit is een voorschot en geeft de ontvanger een voorwaardelijke aanspraak op financiële middelen. Een verplichting die de gemeente bij het verlenen van een subsidie kan opleggen is bijvoorbeeld om periodiek te rapporteren over de voortgang van de gesubsidieerde activiteit. Dat geeft mogelijkheden om in te grijpen als het fout dreigt te gaan.

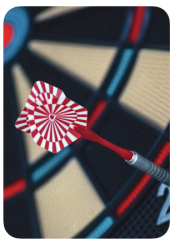
Stap 4: Verantwoorden: De subsidieontvanger moet meestal verantwoorden, dus laten zien dat aan alle voorwaarden van de subsidieregeling voldaan is. Vaak moeten stukken worden opgestuurd waaruit blijkt dat de ontvanger recht had op een subsidie. Dit kunnen documenten, maar ook een jaarrekening of een verklaring van een accountant zijn.

Stap 5: Subsidievaststelling: In deze stap wordt vastgesteld of de gesubsidieerde activiteit is verricht en of de opgelegde verplichtingen zijn nageleefd. Bij deze afrekening wordt het exacte subsidiebedrag bepaald. Hierna kan de gemeente met de ontvanger te veel ontvangen subsidie verrekenen of een restant uitbetalen.

3.4 Wat zijn de belangrijkste inzichten van dit hoofdstuk?

1

Subsidie is geen doel op zich, maar een middel om een beleidsdoel te verwezenlijken. Niet het geld maar het doel en activiteiten staan centraal.



2

De gemeente mag voorwaarden stellen aan de subsidieverlening over te bereiken doelen en tussentijdse rapportage.



3

Subsidies zijn vatbaar voor bezwaar en beroep zodat de verordening hierover juridisch nauwkeurig moet zijn opgezet.



4

Subsidies gebruiken om aanbestedingsregels te omzeilen kan juridische problemen en reputatieschade geven.



4 - Het subsidiebeleid in Aalsmeer

4.1 Hoe ziet het subsidiebeleid er in Aalsmeer uit?

Beleid in de gemeente Aalsmeer voor subsidies is gemaakt per programma, er is geen overkoepelend subsidiebeleid. In dit hoofdstuk staan de beleidsnota's tot en met 2023 die subsidies gebruiken.

4.1.1 Subsidiebeleid in het sociaal domein

Tot 2023 gold de nota: 'de kracht van Aalsmeer 2019 - 2023' en die had 7 ambities:

1. We bieden de hulp die nodig is en ondersteunen inwoners die anderen helpen en ondersteunen.
2. We hebben extra aandacht voor taalondersteuning en maatschappelijke begeleiding
3. We ondersteunen inwoners die moeite hebben om aan het werk te komen
4. We ondersteunen bij financiële belemmeringen
5. We signaleren problemen zo vroeg mogelijk en pakken ze gericht en in samenhang aan zodat kinderen veilig en gezond kunnen opgroeien en ontwikkelen
6. We bevorderen de gezondheid van inwoners in Aalsmeer
7. We houden ruimte voor doelen die uit het participatietraject voortkomen

Het was de bedoeling deze ambities in een 'maatschappelijke agenda Aalsmeer' en in 'uitwerkingsplannen' uit te werken. De raad zou meedenken om hiervoor prioriteiten te bepalen. Over subsidies stond er in dat het subsidieproces in Aalsmeer aangepast zou worden met 'nieuwe vormen van maatschappelijke bijdragen'. Verder dat aan ontvangers van subsidie zou worden gevraagd, wat hun maatschappelijke bijdrage aan de kracht van Aalsmeer was.

Nu blijkt dat de uitwerkingsplannen niet zijn gemaakt. En ook waren er geen sessies met de raad om prioriteiten voor de plannen te bepalen. Na afloop is het beleidsplan in 2023 niet op schrift geëvalueerd. De raad heeft niet gehoord wat van de plannen terecht is gekomen. In de nieuwe nota staat "*evaluatie van vastgesteld beleid destijds (door de politiek en de Aalsmeerse samenleving) als nauwelijks gepast werd ervaren, evaluaties werden alleen uitgevoerd als ze gegeven de situatie echt zinvol en/of verplicht waren*." Door corona werd het beleid aangepast waardoor evaluatie niet 'gepast' werd gevonden.

In december 2023 nam de raad de **nota sociaal domein 2024 - 2027** 'Omzien naar elkaar, verbinden en versterken' aan. Deze nota kwam dus niet tot stand na een evaluatie van het oude beleid, maar wel met onderzoeken 'op afstand' zoals clientervaringsonderzoeken, klanttevredenheidsonderzoeken, benchmarks en onderzoeken naar ESA. Voor het opstellen van de nieuwe nota is vooruitgekeken naar trends en ontwikkelingen. Hiernaast is met belanghebbenden overlegd: de Adviesraad sociaal domein, individuele inwoners, professionals zoals huisartsen, schoolbesturen, kinderopvangorganisaties en aanbieders van hulp en maatschappelijke organisaties zoals de welzijnsstichting, cultuur partijen en verenigingen.

In de nota komt het woord subsidie 1 keer voor: "*ze* [college] *gaat onderzoeken of bij subsidies duidelijker naar voren kan komen dat subsidieaanvragers hun activiteiten uitvoeren '(mede) mogelijk gemaakt' door de gemeente Aalsmeer", aan.* De nota noemt drie 'maatschappelijke kernopgaven' in het sociaal domein:

1. Gezond en gelukkig leven mogelijk maken
2. Kansengelijkheid vergroten
3. Bestaanszekerheid bevorderen

De nota werkt deze 3 kernopgaven uit naar 'uitgangspunten' waarvan voor subsidies dit punt belangrijk is: '*Sporten, bewegen, kunst, cultuur en welzijn bijdragen aan het voorkomen / oplossen van problemen. Onze maatschappelijke partners in sport en bewegen en kunst en cultuur faciliteren en ondersteunen wij*

voor zover mogelijk, om hun preventieve kracht en oplossend vermogen optimaal in te zetten. ‘ De nota gaat verder met 10 ‘ambities’ die subsidies soms raken:

Ambitie	Beschrijving
1. Fit en gezond blijven	Naast sportstimulering hebben we aandacht voor het ondersteunen en versterken van sportverenigingen. Het (wettelijke verplichte) lokaal gezondheidsbeleid nemen we op in deze nota onder deze ambitie.
2. Leren en verbinden door kunst en cultuur	We stimuleren deelname aan kunst en cultuur via de koppeling met het onderwijs en door amateurkunst/ verenigingen (cultuureducatie en actieve cultuurparticipatie) te ondersteunen en versterken. We zetten beeldende kunst onder meer in ter bevordering van de sociale samenhang.
3. Veilig, gezond, kansrijk opgroeien en ontwikkelen	We ondersteunen kinderen en hun ouders(s)/verzorger(s), zodat kinderen veilig, gezond en kansrijk kunnen opgroeien en ontwikkelen. We doen dit in samenwerking met ouders, het onderwijs, de kinderopvang, (jeugd-) welzijnswerk, eerstelijnszorg, (sport-)verenigingen en veiligheidspartners.
4. Je goed voelen, welzijn en ontmoeten in je eigen wijk	We hebben aandacht voor je goed voelen, actief en in verbinding met anderen blijven, welzijn, ontmoeten in je eigen wijk (-ontmoetingsplaats) en de relatie met sociaal psychische problematiek en eenzaamheid.
5. Elkaar helpen	We ondersteunen bewoners en partijen die anderen helpen en ondersteunen. Zoals mantelzorgers, vrijwilligers of inwoners die dit doen via het bieden van burenhulp en informele ondersteuning.
6. Werk en financiële zelfredzaamheid	We ondersteunen bij het vinden van (aangepast) werk en financiële zelfredzaamheid. Ook ondersteunen we in de vorm van informatie, advies, preventie, minimaregelingen, vroegsignalering, schuldhulp en ondersteuning via inburgering en taalbeheersing.
7. Wonen en zorg combineren	Wij ondersteunen het zorgen voor passende en voldoende huisvesting en hulp/zorg voor mensen die dat nodig hebben. Dit kan in een combinatie van wonen en zorg, maar kan ook op andere manieren.
8. Iedereen kan en mag meedoen in Aalsmeer	We bevorderen een inclusieve samenleving waarin iedereen kan en mag meedoen, door toegankelijkheid en inclusie (antidiscriminatie en emancipatie) en het verminderen van laaggeletterdheid.
9. Hulp bieden die nodig is	We bieden de hulp die nodig is via Vroege Signalering, maatwerkvoorzieningen Wmo, cliëntondersteuning, de Wet verplichte GGZ, de maatschappelijke opvang en Beschermd Wonen
10. Experimenten en innoveren	We maken duidelijk wat de gemeente aan inwoners biedt in het sociaal domein en stimuleren initiatieven en innovatieve ideeën.

De nota heeft algemene doelen die niet meetbaar zijn. Een verband tussen een doel en een subsidie legt de nota niet, net als de financiën hiervan. Het is de bedoeling om in 2024 nog 10 ‘concrete uitwerkingsplannen' te maken. In oktober 2024 waren er 3 klaar. In de laatste 3 maanden komen nog: beeldende kunst buitenruimte, onderwijsagenda, herijking preventief Jeugdbeleid, ervaringsdeskundigen, herijking mantelzorgbeleid, uitwerkingsplan werk en inkomen, WoonWelzijnZorgvisie, inclusie en laaggeletterdheid. De raad zou bij het opstellen betrokken worden. Maar de raadsleden wilden door drukte geen gesprekken en geen presentatie, zo hoorde het college van de griffie. De raad had het te druk, en dus moest het een uitvraag per mail worden. Hiervan maakte de raad tot nu toe geen gebruik.

4.1.2 Subsidiebeleid voor kunst en cultuur

Aalsmeer heeft momenteel geen aparte cultuurnota meer, de vorige liep van 2012 tot 2016 en had als doel: “*om zowel inwoners als bezoekers van Aalsmeer voldoende mogelijkheden te bieden om actief en receptief deel te nemen aan culturele activiteiten. We zetten actief in op de jeugd en staan voor de instandhouding van een bloeiend verenigingsleven en vrijwilligersbestand*.”. Dit is uitgewerkt in actiepunten waarvan voor dit onderzoek van belang zijn:

1. *De gemeente ziet voor zichzelf niet meer uitsluitend de rol van vaste subsidiënt van jaarlijks terugkerende culturele activiteiten.* De gemeente wil een partner zijn en met haar subsidiebeleid

prikkels geven die erop gericht zijn om het aanbod te vernieuwen. De gemeente vindt het geen goede zaak wanneer langdurig een te grote financiële afhankelijkheid van één subsidieverstrekker ontstaat. Culturele organisaties en culturele initiatieven zullen meerdere inkomstenbronnen moeten genereren.

2. *De nadruk in de subsidiëring moet liggen op het ondersteunen van culturele activiteiten*. Het aanschaffen van instrumenten, apparatuur of het verwerven van het eigendom van accommodaties, instituties of gebouwen moet minder voor subsidie in aanmerking komen.
3. *Nieuwe initiatieven moeten mogelijk zijn*, gedragen door de vraag of behoefte vanuit de Aalsmeerse bevolking. Dit vraagt om een flexibele wijze van subsidiëring en om minder afhankelijkheid van vaste lasten als huisvesting. Subsidiëring van vaste, jaarlijks terugkerende programma's of activiteiten blijft mogelijk, maar daarbij zal wel de eis worden neergelegd dat de activiteiten in steeds grotere mate self-supporting dienen te worden. Dit kan door sponsoring, maar ook door (hogere) entreeprijzen te vragen.
4. De Historische Tuin ondersteunen in haar ontwikkeling naar een minder van subsidie afhankelijke positie, waarbij de cultuurhistorische waarde in stand blijft.
5. N201:samen met N201 bekijken of het bedrijfsplan mogelijkheden biedt voor het verder ontwikkelen van de N201 voor de toekomst en indien nodig een overbruggingssubsidie te overwegen. Het centrum gaat hierbij uit van een verdienmodel waarin N201 binnen een jaar zonder gemeentelijke subsidie kan bestaan.

Verder lezen we dat 'subsidies vaak historisch zijn gegroeid' en dat subsidie vooral wordt gegeven aan grote organisaties zoals de bibliotheek, De Hint, Kunst en Cultuur Aalsmeer en de Historische Tuin. De oude nota is kritisch dat een groot deel van de subsidie bestemd is voor huisvesting en activiteiten van de grote ontvangers. Zo zijn er nauwelijks mogelijkheden voor incidentele subsidies. Sturing door de gemeente op de inhoud van het aanbod ontbreekt. De gemeente Aalsmeer vindt het geen goede zaak wanneer langdurig een te grote financiële afhankelijkheid van één subsidieverstrekker ontstaat. Culturele organisaties en culturele initiatieven moeten meerdere inkomstenbronnen aanboren. Dit vindt de gemeente belangrijk voor het draagvlak, de netwerkvorming en de spreiding van belangen en risico's. Andere inkomsten dan subsidies zijn entree of contributie. Dit 'ondernemerschap' verbetert volgens de gemeente Aalsmeer het aanbod van cultuur. De gemeente heeft hiervoor een systematiek gemaakt:

Criteria subsidies	1. samenwerking met andere culturele organisaties 2. verhouding tussen kosten en opbrengsten 3. publieksbereik, zowel qua omvang als qua samenstelling 4. aanwezigheid van derde geldstromen (naast subsidie en entreeprijzen)
Het stimuleren van particulier initiatief	1. het uitgangspunt is dat culturele activiteiten zoveel mogelijk vanuit de eigen opbrengst worden gerealiseerd
In het geval van culturele activiteiten subsidieert de gemeente	1. alleen het onrendabele deel in de vorm van een jaarlijks gemaximeerde subsidie als bijdrage in de kosten van de activiteiten waarbij alle cultuuruitingen evenredig worden gesubsidieerd, of 2. alleen het onrendabele deel in de vorm van een mogelijkheid tot het aanvragen van een incidenteel gemaximeerde garantiesubsidie, of 3. een vast bedrag per jaar voor elke discipline in de vorm van een algemene activiteitensubsidie
De administratieve lastendruk dient zo minimaal mogelijk te zijn	1. Amateurorganisaties ontvangen vanwege hun aard en de relatief lage subsidiebedragen bij voorkeur waarderingssubsidies. 2. De budgetsubsidie is voorbehouden aan de professionele organisaties.

In 2020 is het cultuurbeleid in een nota actueel gemaakt en de oude nota bleef van kracht. Dit bleef zo tot 2023 toen de nota in is getrokken. Voor de raad was de actualisatie ter informatie en hoefde hierover niet te besluiten. Het college vond dat het succesvolle cultuurbeleid zonder aanpassingen voort kon worden gezet, zodat de raad niet opnieuw hoefde te besluiten. Het college heeft de raad geen evaluatie gestuurd die het succes van het cultuurbeleid vaststelt. De financiële afhankelijkheid en de voortdurende relatie met grote ontvangers lijken onveranderd. Opvallend is ook dat de namen van de gesubsidieerde instelling uit de nota uit 2012 terugkomen in de subsidie relatie die de gemeente Aalsmeer heeft, zoals: Radio Aalsmeer, de historische tuin, N201, KCA en de Oude Veiling. De historische band lijkt nog stevig te zijn.

Deze oude nota trok de gemeenteraad in 2023 in. Sindsdien geldt de strategienota sociaal domein 2024-2027 waarin het sociaal domein is uitgebreid met kunst en cultuur. De oude cultuurnota is na 2020 niet meer geactualiseerd of geëvalueerd. In de nieuwe nota worden de ambities voor cultuur uitgewerkt in ambitie 2: "*Leren en verbinden door kunst en cultuur". We stimuleren deelname aan kunst en cultuur via de koppeling met het onderwijs en door amateurkunst/ verenigingen (cultuureducatie en actieve cultuurparticipatie) te ondersteunen en versterken. We zetten beeldende kunst onder meer in ter bevordering van de sociale samenhang.* " Deze doelstelling wordt niet heel meetbaar uitgewerkt.

In de begroting 2024 staan 4 doelstellingen voor cultuur waarvan 1 slaat op subsidies: '*versterken van cultuurparticipatie, cultuureducatie, festivals en evenementen, podiumkunst, amateurkunst, beeldende kunst, innovatie in kunst en cultuur, bibliotheek en musea, voor en door inwoners en maatschappelijke organisaties binnen de kunst en cultuur sector'.* Het doel is niet meetbaar, want wat 'versterken' en 'langdurig financieel afhankelijk' precies zijn, wordt niet uitgelegd. Het doel, financieel niet langdurig afhankelijk door subsidie, stond ook in de cultuurnota uit 2012. In de begroting staan kengetallen, maar die hebben geen directe relatie met de subsidies.

4.1.3. Subsidiebeleid voor sport

Aalsmeer had tot 2018 sportbeleid 'AalsMeer bewegen 2015 - 2018' met als doel: *'Het continueren of verhogen van de sportdeelname bij specifieke doelgroepen. En extra sportstimulering bij achterstanden in sportdeelname. Voor topsport geldt een specifieke doelstelling: Financieel ondersteunen van evenementen en kampioenschappen op (inter) nationaal niveau met als effect het verhogen naamsbekendheid en het versterken imago van Aalsmeer als (top)sport-gemeente. Plus het ondersteunen en versterken van sportverenigingen. In de nota is opgenomen dat de tarievenstructuur nog wordt ontwikkeld, waardoor het nog moeilijk te bepalen was wat de hoogte van de indirecte subsidie richting de sportvereniging zal worden.'* In 2018 is deze sportnota geëvalueerd met als conclusie dat de nota nog voldeed maar 2 punten vallen op:

1. De geldende huurtarieven voor de sportfaciliteiten zijn niet kostendekkend. Dit maakt dat de gemeente hierop geld toelegt. Dus een zogenaamde verkapte of een indirecte subsidie verstrekt. In 2017 is een onderzoek gedaan naar de kostendekkendheid van de gemeentelijke accommodaties. Hier kwam uit dat er een nieuw tariefstelsel moet komen, gebaseerd op normbedragen, dat vanaf seizoen 2024/2025 moet ingaan (besluit B&W 27 maart 2018).
2. Gewijzigd subsidiebeleid (transparant maken van subsidies, inzetten op kostendekkende tarieven, inzet subsidies af laten hangen van de mate waarin maatschappelijke doelen worden gerealiseerd)

In 2022 wilde het college het beleid opnieuw evalueren maar dat is er niet van gekomen. Wel zijn specifieke onderzoeken gedaan naar ESA. Net als bij cultuur is sport sinds 2024 deel van het beleid in het sociaal domein. In de begroting 2024 staan 3 punten die op subsidies voor sport slaan:

1. Ondersteunen schoolsporttoernooien (Nadere regels subsidiëring schoolsporttoernooien voor sportverenigingen in de gemeente Aalsmeer 2018).
2. Ondersteunen topsportevenementen (Nadere regels topsportfonds Aalsmeer 2018).

3. Versterken van sportparticipatie onder de inwoners (Algemene subsidieverordening).

Dit doel is niet meetbaar. Net als bij cultuur is onduidelijk wanneer ‘versterken’ is bereikt.

4.2 Hoe zien subsidieregels er in Aalsmeer uit?

Voor subsidies is een verordening wettelijk verplicht waarin staat hoe de subsidie wordt gegeven en welke rechten de aanvrager heeft. Over de subsidiebeslissing kan de aanvrager bezwaar maken en daarna bij een rechter in beroep gaan. De subsidieverordening van de gemeente Aalsmeer komt uit 2018 en is sinds die tijd niet meer aangepast terwijl de VNG wel aanpassingen voorstelt. Opvalt dat Aalsmeer bij het artikel over de hardheidsclausule geen verplichting tot een gemotiveerd besluit heeft en dat hiervan geen verslag gedaan wordt aan de raad. Dit in tegenstelling tot de modelverordening. In de subsidieverordening van de gemeente Aalsmeer staan o.a. de volgende punten:

1. Periode van een meerjarige subsidie is maximaal 4 jaar zolang er geld is in de begroting
2. Aalsmeer kent eenmalige en meerjarige subsidies
3. Aanvragen boven de €100.000 moeten een gewaarmerkte begroting meesturen
4. Aanvragen boven de €100.000 hebben een website met de bezoldiging van de bestuurder en de laatst vastgestelde jaarrekening
5. Aanvragers moeten onverwijld melden als ze niet aan de voorwaarden voldoen
6. Hardheidsclausule, in bijzondere gevallen kan het college artikel(en) buiten toepassing laten
7. Bij de verantwoording geldt:
    a. subsidies tot €10.000 euro worden direct vastgesteld
    b. subsidies van €10.000 tot €100.000, sturen een verslag en jaarrekening
    c. subsidie boven de €100.000 daarnaast een gewaarmerkte accountantsverklaring

Deze algemene regels gelden voor alle subsidieaanvragen. Voor enkele groepen stelde de gemeente nadere regels op voor de subsidiëring. De nadere regels zijn niet geactualiseerd met uitzondering van de regels voor peuterarrangementen en voorschoolse educatie.

A. Scouting (2018)
B. Schoolsporttoernooien (2018)
C. Instandhouden gemeentelijke monumenten (2018)
D. Exploitatie sportaccommodatie (2018)
E. Wijkoverleggen (2018)
F. Topsportfonds (2018)
G. Verbetering huisvesting arbeidsmigranten (2021)
H. Peuterarrangementen en voorschoolse educatie (2024)

In de nadere regels voor subsidiëring staat:

Onderwerp	Begroting 2024	Nadere regels
Scouting	€4.000	Doel: jeugd lid van scoutinggroepen. Jaarlijks geven de groepen het aantal leden door en het minimum is 25 leden die in Aalsmeer wonen. De gemeente mag steekproefsgewijs controleren.
Schoolsporttoernooien	€12.000	Het begrote bedrag is een subsidieplafond dat wordt verdeeld over de toernooien naar rato van aantal deelnemers. Geen voorschot, alleen betaling na een verantwoording van baten/lasten en aantal deelnemers. Gemeente stelt een sportkalender op. Bij een toernooi subsidieert de gemeente fruit indien daarom wordt gevraagd.
Arbeidsmigranten	€0 (B2022) (B2021)	Doel is een plan te maken voor een nieuwe accommodatie voor de huisvesting voor arbeidsmigranten te maken. Het subsidieplafond is €100.000. Na 1 oktober 2022 worden geen aanvragen meer in behandeling genomen.

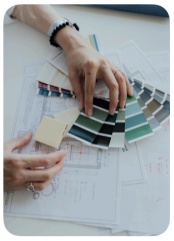
De verordening is 7 jaar geleden voor het laatst aangepast. In de tussentijd stelt de VNG aanpassingen voor die de gemeente Aalsmeer niet overneemt. De gemeente Amstelveen deed dat wel en zo is het subsidieproces voor de AA-organisatie lastiger uitvoerbaar. Aanpassen van de regels kreeg in de gemeente Aalsmeer geen prioriteit.

4.5 Wat zijn de belangrijkste inzichten van dit hoofdstuk?

1. Het beleid tot 2024 was niet altijd actueel en doelen zijn algemeen en daarom niet meetbaar. De raad wordt bij evaluatie en verlenging van beleid niet altijd betrokken.



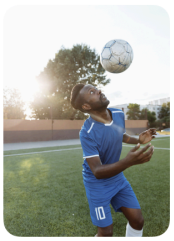
2. De algemene subsidieverordening volgt de nieuwste modelverordening van de VNG niet.



3. Hardheidsclausule in de algemene subsidieverordening is in Aalsmeer zo aangepast dat de raad niet wordt geïnformeerd over de toepassing.



4. De tarieven die sportverenigingen betalen dekken de kosten niet. Dit is een verkapte subsidie aan sportverenigingen en wijkt van het beleid af.



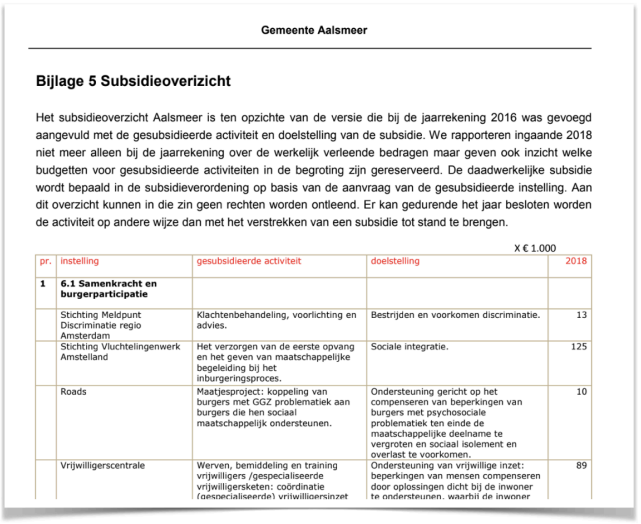
5. Het nieuwe beleid in het sociaal domein is gemaakt na uitgebreide participatie van belanghebbenden zoals adviesraden en de gemeenteraad.



5 - Hoe ziet de subsidieverlening er bij een ontvangende organisatie uit?

De jaarlijkse begroting en verantwoording van de gemeente heeft een verplichte subsidiebijlage met per ontvanger de uitgevoerde activiteiten en het doel daarvan.

Voorbeeld van de bijlage subsidieoverzicht



Gemeente Aalsmeer

Bijlage 5 Subsidieoverizicht

Het subsidieoverzicht Aalsmeer is ten opzichte van de versie die bij de jaarrekening 2016 was gevoegd aangevuld met de gesubsidieerde activiteit en doelstelling van de subsidie. We rapporteren ingaande 2018 niet meer alleen bij de jaarrekening over de werkelijk verleende bedragen maar geven ook inzicht welke budgetten voor gesubsidieerde activiteiten in de begroting zijn gereserveerd. De daadwerkelijke subsidie wordt bepaald in de subsidieverordening op basis van de aanvraag van de gesubsidieerde instelling. Aan dit overzicht kunnen in die zin geen rechten worden ontleend. Er kan gedurende het jaar besloten worden de activiteit op andere wijze dan met het verstrekken van een subsidie tot stand te brengen.

X € 1.000

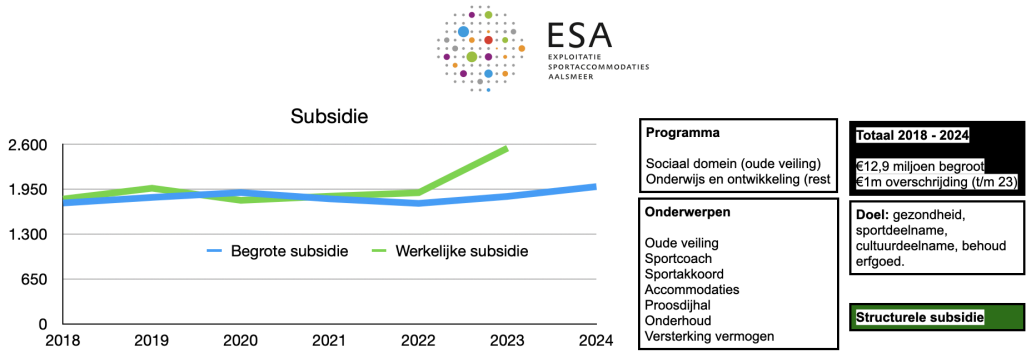
pr.	instelling	gesubsidieerde activiteit	doelstelling	2018
1	**6.1 Samenkracht en burgerparticipatie**			
	Stichting Meldpunt Discriminatie regio Amsterdam	Klachtenbehandeling, voorlichting en advies.	Bestrijden en voorkomen discriminatie.	13
	Stichting Vluchtelingenwerk Amstelland	Het verzorgen van de eerste opvang en het geven van maatschappelijke begeleiding bij het inburgeringsproces.	Sociale integratie.	125
	Roads	Maatjesproject: koppeling van burgers met GGZ problematiek aan burgers die hen sociaal maatschappelijk ondersteunen.	Ondersteuning gericht op het compenseren van beperkingen van burgers met psychosociale problematiek ten einde de maatschappelijke deelname te vergroten en sociaal isolement en overlast te voorkomen.	10
	Vrijwilligerscentrale	Werven, bemiddeling en training vrijwilligers /gespecialiseerde vrijwilligersketen: coördinatie (gespecialiseerde) vrijwilligersinzet	Ondersteuning van vrijwillige inzet: beperkingen van mensen compenseren door oplossingen dicht bij de inwoner te ondersteunen, waarbij de inwoner	89

Bron: programmabegroting gemeente Aalsmeer 2018

In de laatste 7 jaar hebben 120 organisaties subsidie gekregen van de gemeente en daarvan beschrijven we hieronder 4 instellingen die zijn gekozen op omvang, programma, doelstelling en belang.

5.1 Exploitatie sportaccommodaties Aalsmeer (ESA)

ESA krijgt met afstand de meeste subsidie in de gemeente Aalsmeer. In de subsidieaanvraag 2024 staat: '*ESA [is] verantwoordelijk voor het optimaal beheren en exploiteren van sportaccommodaties en maatschappelijk vastgoed en het stimuleren van sport- en beweging in Aalsmeer. ESA exploiteert de sportaccommodaties in de gemeente Aalsmeer.'* ESA is een bedrijf dat subsidie krijgt.



Bron: onderzoek rekenkamer Aalsmeer 2024

ESA is een besloten vennootschap met de gemeente Aalsmeer als enig aandeelhouder. Meerdere onderzoeken hebben dit onderzocht en plannen om hieraan iets te veranderen zijn er niet. ESA voert de taken voor de gemeente Aalsmeer zelfstandig uit. Het college overlegt bijna elk kwartaal met de directeur van ESA over de uitvoering van het beleid en de financiën. Het college bepaalt mede het beleid bij ESA. Ambtenaren zijn wekelijks enkele dagen met ESA bezig. ESA brengt tarieven in rekening bij gebruikers van de accommodaties. De buitentarieven stelt de gemeente vast en de tarieven voor binnensport

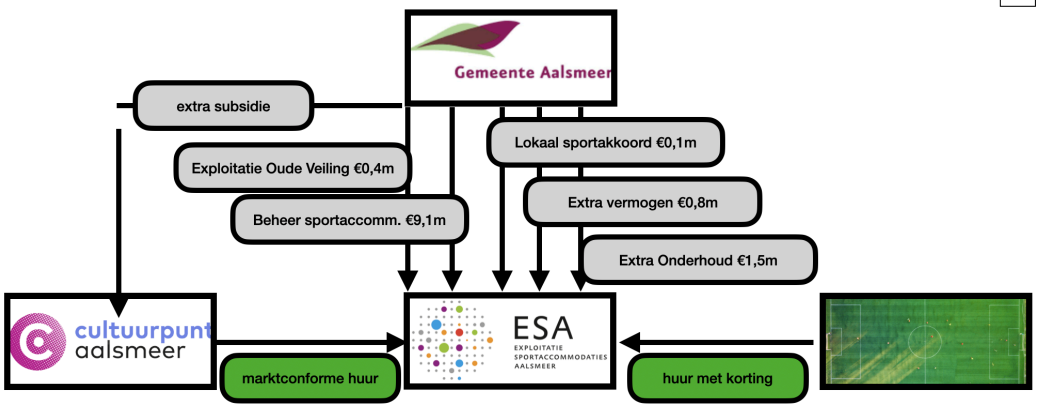
berekent ESA door de prijs van het afgelopen jaar te verhogen met inflatie. Het college is hierbij betrokken. De gemeentelijke subsidie dekt ongeveer de helft van de kosten. Bij onverwachte tekorten springt de gemeente bij, zoals met de €750.000 versterking van het eigen vermogen in 2023 en 2024. Tussen ESA en de gemeente is dus een nauwe samenwerking.

Ook wordt ESA ingezet bij andere partijen die subsidie krijgen van de gemeente Aalsmeer, zoals De Oude Veiling en de bibliotheek. Van De Oude Veiling is ESA de enige huurder en beheerder van het gebouw. De andere gebruikers in De Oude Veiling huren hun ruimtes van ESA. De Oude Veiling verhoogt in overleg met het college de huren om de eigen exploitatie rond te krijgen, maar ook om een reëel beeld te krijgen wat de marktconforme kosten zijn voor de exploitatie. Gebruikers van de Oude Veiling kunnen vanwege de marktconforme huur bij de gemeente extra subsidie vragen. ESA krijgt onder meerdere namen subsidie:

Instelling	Activiteit	Doel	Begrote subsidie 2018 - 2024	Werkelijke subsidie 2018 - 23
ESA	Exploitatie Oude Veiling	Huiskamer Aalsmeer aanbieden	€0	€367.000
ESA	Beheer sportaccommodaties	Efficiënt beheer sportaccommodaties	€9.592.000	€9.137.000
ESA	Projecten uit lokaal sport akkoord	Zoveel mogelijk mensen laten sporten	€0	€143.000
ESA	Vermogen versterken	Continuïteit ESA behouden.	0	€750.000
ESA	Onderhoud	Streefniveau accommodaties halen	€1.156.000	€1.513.000
ESA	Exploitatie oude veiling	Huiskamer bieden voor cultuur	€0	€27.000
ESA en sportservice	Buurt sportcoach	Ouderen laten sporten	€55.000	€45.000
Totaal			**€10.893.000**	**€11.892.000**

Voor de exploitatie van De Oude Veiling krijgt ESA sinds 2018 subsidie zonder dat die ooit in de begroting stond. Waarom 6 jaar lang zonder begroting subsidie is uitgekeerd kon niet worden uitgelegd. Net als voor de projecten uit het lokaal sportakkoord.

Subsidiestromen in 2018-23 rond ESA 9



Bron: begrotingen gemeente Aalsmeer 2018 - 2024

In 2021 boekte ESA winst maar is de directie somber over de vooruitzichten. Voor 2022 wordt een klein verlies verwacht. Als 2022 achter de rug is blijkt het verlies met 4 ton veel groter. In het verslag hierover ontbreekt een duidelijke verklaring. Nu spelen tijdens de corona-jaren problemen met energieprijzen, tekort aan personeel en lage bezoekersaantallen vanwege verplichte sluiting. In 2023 sluit ESA de boeken met een winst door de flink hogere gemeentelijke subsidie. De jaarrekening van ESA noemt de €750.000 extra subsidie om het eigen vermogen van ESA te versterken, in 2023 €400.000 en €350.000 in 2024.

Het Cultuurpunt Aalsmeer '*verzorgt oriënterend muziek-, dans-, en theateronderwijs voor basisschoolleerlingen in de naschoolse tijd en ondersteunt het culturele leven in Aalsmeer.'* zo staat op hun site. Het Cultuurpunt is op initiatief van de gemeente Aalsmeer halverwege 2013 opgericht. Dit sluit naadloos aan bij de strategie in het sociaal domein en ze worden door de gemeente gesubsidieerd. Cultuurpunt huurt ruimte in De Oude Veiling maar doet dat via ESA. Nu stelt het college de huurprijs in De Oude Veiling vast en besluit de huur met 12% te verhogen. ESA geeft die stijging door aan de onderhuurders. Hierop bericht Cultuurpunt aan het college dat door de gestegen huur een verlies wordt verwacht. Om dit tegen te gaan vraagt Cultuurpunt meer subsidie aan. Uiteindelijk stijgt de subsidie voor Cultuurpunt maar het geld komt ten goede aan ESA. Via Cultuurpunt krijgt ESA dus extra subsidie vanwege een huurstijging terwijl op papier meer geld voor cultuur uit wordt gegeven, maar dat is slechts schijn. Het college wil dit omdat zichtbaar is hoeveel subsidie per aanvrager wordt gegeven bij marktconforme prijzen. De andere optie is lagere huur te rekenen met als gevolg dat indirect subsidie wordt verstrekt die niet zichtbaar is. Het college kiest voor transparantie.

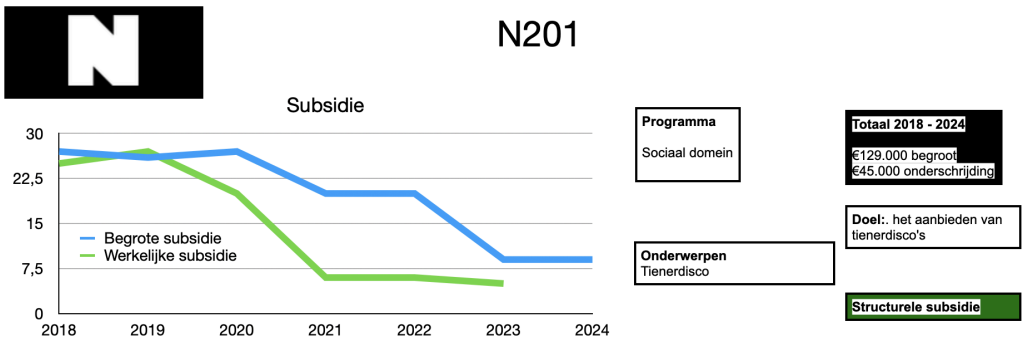
Ook de bibliotheek Amstelland huurt via ESA ruimte in de Oude Veiling. Samen met Amstelveen en Uithoorn geeft de gemeente Aalsmeer subsidie aan de bibliotheek, in 2023 totaal €615.000 waarvan €60.000 eenmalig is. De bibliotheek vraagt voor 2024 €555.000 subsidie voor de locatie in de gemeente Aalsmeer waarvan de gemeente €532.000 begroot doordat de subsidie uit het vorig jaar met 5% inflatie werd verhoogd. Het aantal inwoners in Aalsmeer stijgt en daarvoor is jaarlijks een 'inwonerscorrectie' nodig. Dit is nu dus niet volledig begroot. In de begroting werkt de bibliotheek in detail uit hoe ze bijdragen aan de maatschappelijke doelen in de gemeente Aalsmeer. In het jaarverslag verantwoorden ze zich uitgebreid hierover. Naast subsidie verdient de bibliotheek met abonnementen en specifieke diensten.

In juli 2024 heeft de gemeente met de bibliotheek, inwoners, raadsleden en belanghebbenden een 'bibliotheekvisie' opgesteld voor de jaren 2025 - 2030. In dit stuk staat het beleid voor de komende 5 jaar. De gemeente vindt dat de bibliotheek een cruciale rol speelt in het bevorderen van lezen, kennisdeling, cultuurparticipatie en digitale inclusie. Verder draagt de bibliotheek bij aan de artistieke, maatschappelijke en economische waarde van de gemeente Aalsmeer.

Vanaf 2025 verplicht de wet elke gemeente een bibliotheek te hebben. In de uitkering van het gemeentefonds is dan een extra bedrag voor de bibliotheek opgenomen en het is verplicht dat geld naar de bibliotheek over te maken. Zo voert de bibliotheek een wettelijk verplichte taak uit voor de gemeente en voor het overige krijgt het subsidie.

Naast instellingen die meer subsidie bij de gemeente aanvragen om de hogere huur aan ESA te betalen doet ESA in overleg met het college bij sportverenigingen het omgekeerde door hen een huur onder de kostprijs te vragen. De gemeente Aalsmeer legt het verschil in de subsidie er dan bij aan ESA.

5.2 Stichting N201, Aalsmeer



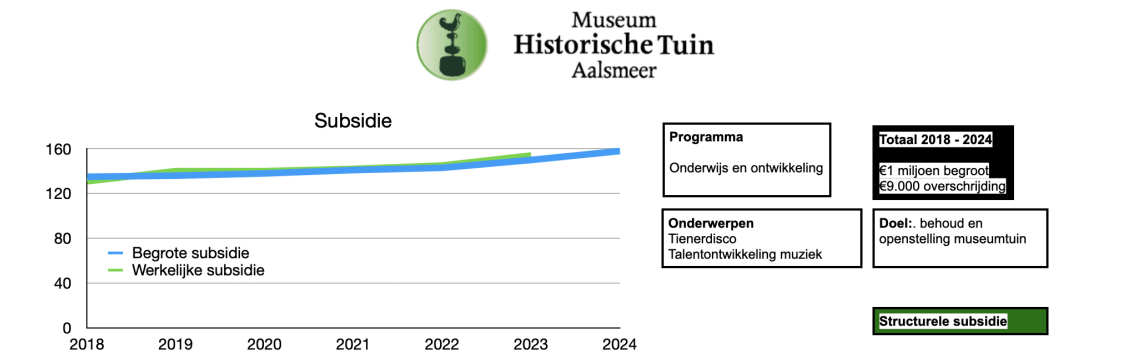
Bron: onderzoek rekenkamer Aalsmeer 2024

N201 krijgt 2 subsidies. Hiervan is 1 te lezen in de bijlage van begroting en jaarrekening, maar de andere, die ook groter is niet. Die maakt deel uit van een verzamelsubsidie.

Sinds 1 januari 2013 wordt Club en Muziekcentrum N201 geëxploiteerd door stichting CJA. In 2021 is de naam van de stichting veranderd naar Stichting N201 Aalsmeer, kortweg N201.
N201 krijgt subsidie van de gemeente Aalsmeer voor tienerdisco's en talentontwikkeling. Het gedetailleerde jaarverslag 2023 van N201 rapporteert 3 alcoholvrije '15+ danceparty's' met gemiddeld meer dan 160 bezoekers. Voor ontwikkeling van muzikaal talent werden 40 bijeenkomsten gehouden waar 2.045 mensen voor langskwamen. Leerlingen van de muziekschool en leden van bandjes gaven daar concerten. De financiële situatie van N201 is zorgelijk. De gemeente wil dat N201 die verbetert door de kosten meer met de baromzet in lijn te brengen.

De bijdrage van N201 aan maatschappelijke doelen in Aalsmeer blijkt niet uit de gemeentelijke begroting en opvalt dat in 2012 eenmalig subsidie wordt gegeven met een motie uit de raad om dat met 1 jaar te verlengen in 2013. Dit voornemen belandde ook in de Cultuurnota en daarin staat: *'samen met N201 bekijken of het bedrijfsplan mogelijkheden biedt voor het verder ontwikkelen van de N201 voor de toekomst en indien nodig een overbruggingssubsidie te overwegen. Het centrum gaat hierbij uit van een verdienmodel waarin N201 binnen een jaar zonder gemeentelijke subsidie kan bestaan.'* In het onderzoek is niet duidelijk geworden waarom Aalsmeer na 2013 toch elk jaar subsidie is blijven geven. Uit de begroting van de gemeente Aalsmeer is bovendien niet duidelijk wat de omvang van de totale subsidie is. De begroting spreekt nog van de oude naam Stichting Cultureel Jongerencentrum Aalsmeer, die in 2021 is gewijzigd, maar ook staat het totale bedrag niet in het overzicht maar dat is verdeeld over meerdere posten bij diverse aanvragers.

5.3. De historische tuin



Bron: onderzoek rekenkamer Aalsmeer 2024

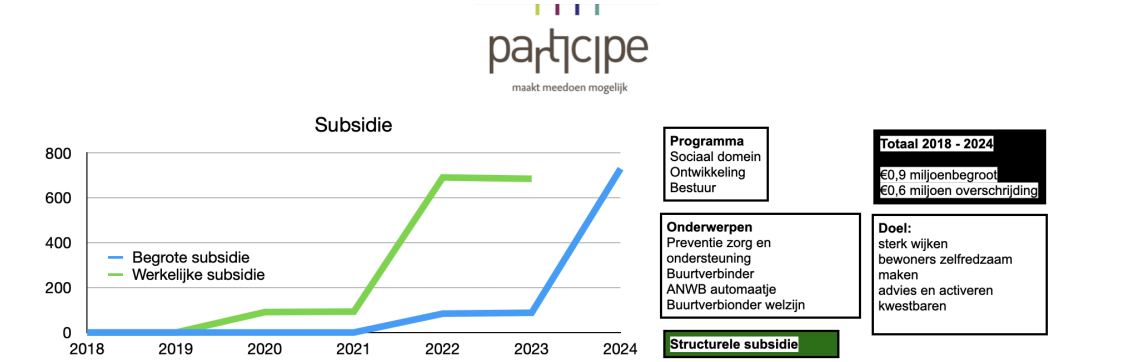
Op 20 januari 1978 werd de Stichting Historische Tuin Aalsmeer opgericht die de museumtuin beheert waar oude gewassen in stand worden gehouden. Hiervoor zijn naast een grote groep vrijwilligers enkele vaste krachten in dienst. Inkomsten krijgt het museum naast de jaarlijkse subsidie uit verkoop van producten, sponsoring en kleine horeca. Voor 2024 vraagt de historische tuin €155.000 aan. De aanvraag bestaat uit het indexeren van het bedrag van het voorgaande jaar en een korte agenda met activiteiten in het begrote jaar.

In 1995 sluit de gemeente een ‘convenant’ met de stichting over personeel dat van de gemeente naar de stichting overstapt. Deze 30-jaar oude afspraak ligt aan de basis van de jaarlijkse bijdrage maar de afspraak bevat geen einddatum en onduidelijk is hoe lang dit doorgaat. In 2012 heeft de gemeente Aalsmeer in de Cultuurnota gezet dat het museum minder afhankelijk van de gemeente zou moeten worden: *‘De Historische Tuin ondersteunen in haar ontwikkeling naar een minder van subsidie afhankelijke positie, waarbij de cultuurhistorische waarde in stand blijft.’* 12 jaar na het schrijven van dit plan is de financiële bijdrage van de gemeente Aalsmeer alleen maar gestegen. Het is niet boven tafel te krijgen waarom dit voornemen niet is uitgevoerd. Wel wordt in 2020 de historische tuin deel van de ‘culturele infrastructuur’ van Aalsmeer en blijft de jaarlijkse subsidie in stand.

In 2020 ziet de interne controle dat de verplichte controleverklaring van de accountant al enige jaren ontbreekt. Bij de subsidievaststelling voor het jaar 2022 is geconstateerd dat de door de historische tuin aangeleverde accountantscontrole zich alleen richt op de subsidie van de salarislasten, terwijl de subsidieverordening van de gemeente Aalsmeer een accountantscontrole over de jaarrekening eist. De gemeente Aalsmeer wijkt op grond van de hardheidsclausule af van accountantscontrole over de jaarrekening[2]. Verder heeft de historische tuin een negatief eigen vermogen en een negatieve reserve.

[2] In het ambtelijk wederhoor licht de gemeente toe dat vanwege het feit dat het overgrote deel van de mensen daar vrijwilligers zijn zonder een vaste taakverdeling maakt dat door gebrek aan functiescheiding accountants geen controleopdracht kunnen uitvoeren bij de Historische Tuin.

5.4. Participe



Bron: onderzoek rekenkamer Aalsmeer 2024

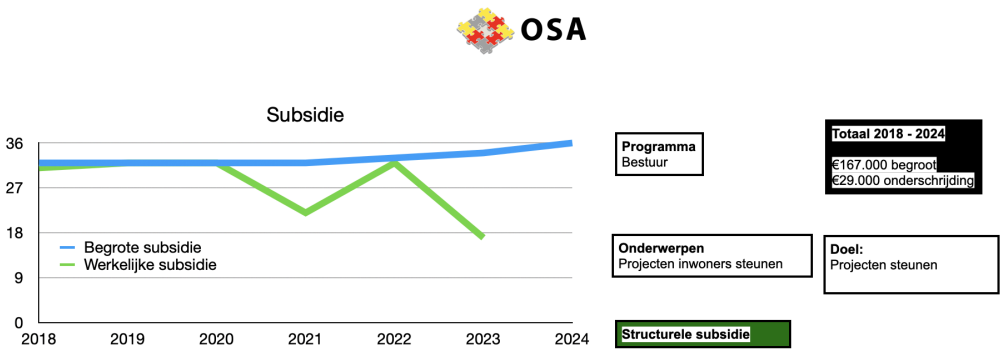
Na 2021 krijgt Participe subsidie, maar tot dat jaar werden de diensten ingekocht. Om een openbare aanbesteding te vermijden is overgestapt naar een subsidie. Participe was volgens de gemeente de enige marktpartij die de taak uit wilde voeren. Binnenkort krijgt de wethouder een ambtelijk voorstel waarin inkoop en subsidie als instrument worden afgewogen.

In de begroting werd het grootste deel van de kosten voor het eerst in 2024 begroot, maar in 2022 en 2023 is wel betaald dus dat leidt tot overschrijding. De activiteiten voor de bestaande doelgroep namen toe, net als voor Oekraïners waar Participe op factuurbasis werkt.

Participe stelt zich ten doel deelname aan de samenleving voor iedereen mogelijk te maken, ongeacht leeftijd of achtergrond. Vanuit sociaal werk en de Wet maatschappelijke ondersteuning met maatschappelijk werkers, wijkcoaches en activiteitenbegeleiders probeert Participe eenzaamheid te verminderen en zelfredzaamheid te vergroten. De doelstelling van Participe sluit aan bij de doelstelling die is opgenomen in de Nota kracht van Aalsmeer, nummer 6. “Het bevorderen van de gezondheid van inwoners in Aalsmeer”, waarbij specifiek 'eenzaamheid' is opgenomen. In die nota staat verder bij doelstelling 2, “We bieden de hulp die nodig is” en daarbij wordt zelfredzaamheid genoemd. In de nieuwe Strategienota sociaal domein 2024-2027, heeft 'eenzaamheid' ook een plek, maar dan als de kernopgave: Gezond en gelukkig leven makkelijker maken. Zelfredzaamheid komt terug in de ambities: Werken en financiële zelfredzaamheid en Hulp bieden die nodig is.

Bij de interne controle 2020 wordt geconstateerd dat er geen activiteitenplan en begroting is verstrekt aan de gemeente Aalsmeer. Ook bij de interne controle over 2023 zijn er opmerkingen over de subsidievaststelling bij Participe.

5.5. Stichting Ontwikkelings Samenwerking Aalsmeer (OSA)



Bron: onderzoek rekenkamer Aalsmeer 2024

In 1983 richtte de gemeente Aalsmeer deze stichting op die projecten voor ontwikkelingssamenwerking subsidieert. De gemeente betaalt een subsidie aan OSA die daarmee kleine projecten van andere organisaties uit de gemeente Aalsmeer voor maximaal 50% subsidieert. In 2022 blijkt uit het jaarverslag OSA dat OSA niet het hele budget heeft uitgekeerd vanwege te weinig aanvragen. Het geld is gebruikt voor:

Organisatie	Project	Subsidie
Stichting Nepal benefiet Aalsmeer	Nepal	€1.580
Stichting kinderhulp Afrika	Buitenverlichting in Oeganda	€2.500
Stichting kinderhulp Afrika	Landrover in Oeganda	€2.500
Stichting GA	Filipijnen	€2.500
Stichting mission house	Nigeria	€2.500
Diaconie Hervormde gemeente	Noodhulp Oekraïne	€2.500
Doopsgezinde gemeente	Afbouw inrichting Ghana	€1.013
Doopsgezinde gemeente	Stof en garen Congo	€755
Doopsgezinde gemeente	Wasmachines Tanzania	€2.500
Doopsgezinde gemeente	Internetverbinding Tanzania	€2.500
Doopsgezinde gemeente	Kooktoestellen Oeganda	€1.260

Het maximale bedrag is €2.500 per project.

De gemeente Aalsmeer heeft geen beleid voor deze subsidie. Het doel van de subsidie voor de gemeente Aalsmeer is onduidelijk en het sluit niet aan bij een programma. Zo valt elk project in een ontwikkelingsland binnen het doel 'projecten steunen' dat als enige tekst in de begroting staat. OSA heeft zelf wel een doel: het streeft naar een duurzame en rechtvaardige wereld met oog voor belangen van huidige en toekomstige bewoners, *hier* en elders. OSA doet dat door mensen in de gemeente Aalsmeer te informeren en nauwer te betrekken bij internationale samenwerking en duurzame ontwikkeling. Zo wil stichting OSA bijdragen aan een draagvlak voor wereldwijd rechtvaardige verhoudingen en duurzame productie en consumptie. Dit doel is niet zo expliciet vastgelegd in het beleid van de gemeente Aalsmeer.

5.6. Wat zijn de belangrijkste inzichten van dit hoofdstuk?

1

De begroting heeft wel een subsidiebijlage maar daarin ontbreekt een helder kader wanneer een subsidie wel of niet wordt ingezet.



2

De al vele jaren bestaande subsidie voor ontwikkelingslanden sluit niet aan bij gemeentelijk beleid.



3

ESA heeft een lange geschiedenis met subsidies en kreeg meer dan €13 miljoen in de onderzoeksperiode.



4

De subsidie aan N201 is voor de raad niet duidelijk uit de begroting te lezen. Of de activiteiten bij maatschappelijke doelen aansluit is niet beschreven.



5

De historische tuin krijgt tientallen jaren subsidie zonder gemeentelijk beleid. Een negatief eigen vermogen vergroot de afhankelijkheid van de subsidie.



6

Participe voert doelen uit het beleid in het sociaal domein uit. De samenwerking is van inkoop naar subsidie gegaan om een aanbesteding te omzeilen.



6 - Hoe voert de ambtelijke organisatie het subsidiebeleid uit?

In dit hoofdstuk staat hoe de ambtelijke organisatie het subsidiebeleid uitvoert en hoe de controles hierop uit worden gevoerd.

6.1 Wat doet de AA-organisatie met subsidies?

Uitgangspunt voor de AA-organisatie is een uniform, geheel digitaal subsidieproces. De afdeling Subsidiebureau registreert aanvragen en stelt de subsidie vast. Bij de registratie is de eerste controle op volledigheid van alle stukken. Zodra dat zo is dan gaat de aanvraag naar een beleidsmedewerker die de inhoud van de aanvraag beoordeelt. Een teamleider keurt de beschikking (wel of geen subsidie) goed, zodat 2 mensen samen beoordelen. Bij grote of ‘beleidsrijke’ aanvragen beoordeelt een medewerker van de beleidsafdeling de aanvraag. Het Subsidieprotocol uit 2020 beschrijft in detail het proces van aanvraag tot beschikking. De software ondersteunt de stappen en ‘checklists’ zodat niets overgeslagen of vergeten hoeft te worden. Soms blijken subsidiebeschikkingen in een uitvoeringsovereenkomst te worden omgezet met het risico dat het niet langer een echte subsidie is. De medewerkers van het Subsidiebureau controleren dit niet, die kijken naar juistheid, volledigheid en tijdigheid. De medewerkers van de AA-organisatie houden ook contact met de doelgroep door buurthuizen en open dagen van instellingen te bezoeken.

De gemeente Aalsmeer zet niet alleen een subsidie in om een doel te bereiken maar ook voor inkoop. De keuze tussen inkoop en subsidie vanaf €100.000 maakt de organisatie met een ‘beslisboom’ die in bijlage 1 is opgenomen.

De subsidieverordening heeft een hardheidsclausule, een bepaling in de verordening die onredelijke of onvoorziene gevolgen kan voorkomen. De gemeente Aalsmeer gebruikt de clausule vooral als aanvragen te laat in zijn geleverd, soms 6 maanden later dan zou moeten. Zolang er geld is voor de subsidie dan doet de gemeente Aalsmeer er alles aan om mee te werken aan de subsidieverstrekking. De insteek is dat continuïteit belangrijk is, door het opbouwen van contacten weet de gemeente beter wat de organisatie kan. In de afgelopen 2 jaar zijn er 5 volledige afwijzingen van subsidies. Dit waren alleen kleine subsidies met bedragen rond de 5.000 en 6.000 euro. Deels afwijzen van subsidies komt ook voor en dat neemt wat toe. Het gebruik van de hardheidsclausule krijgt de wethouder wel maar de raad niet te horen, zoals dat ook in de verordening is vastgelegd.

6.2 Werkwijze en verantwoordelijkheden Kernorganisatie Aalsmeer (KOA)

De KOA beoordeelt alle subsidieaanvragen voor kunst, cultuur en sport, alle andere aanvragen beoordeelt de AA-organisatie. De aanvragen worden gewoon door het Subsidiebureau geregistreerd en afgehandeld, de KOA beoordeelt alleen de aanvragen. Hier is dus ook sprake van uniforme afhandeling. De KOA heeft volgens de controlerend externe accountant geen afdoende procesbeschrijvingen met als risico dat door een leemte fouten over het hoofd worden gezien. Het blijkt dat voor ESA bij de subsidie een afdwingbare uitvoeringsovereenkomst hoort. Het is de vraag of dit het risico op inkoop in plaats van subsidie vergroot. Voor dit onderzoek voert een beoordeling hiervan te ver.

6.3 Controle van de subsidies

De AA-organisatie probeert 2 keer per jaar de eigen werkzaamheden voor subsidie te controleren. Dat lukte tussen 2018 en 2023 door een tekort aan personeel niet elk jaar 2 keer. Het verslag van deze controle gebruikt het afdelingshoofd en de afdeling concerncontrol voor verbeteringen. De laatste jaren vallen in de rapportage opmerkingen op of een bepaalde subsidie bijdraagt aan het maatschappelijke doel omdat dit dan ontbreekt in de aanvraag. Een koppeling van subsidie aan beleid is dan niet te lezen in de aanvraag.

Hiernaast gaat de afdeling verbijzonderde interne controles elk jaar minutieus na of de subsidies rechtmatig zijn verstrekt en de financiële verantwoording klopt. Terugkerende punten in de laatste 7 jaar:

1. de stukken worden niet op tijd gestuurd, met de hardheidsclausule kan toch rechtmatig worden beschikt.
2. niet alle stukken zitten in het dossier. Sommige instellingen sturen geen controleverklaring, dit wordt besproken met hen.
3. de afweging of sprake is van inkoop of van subsidie wordt niet navolgbaar in het dossier gemaakt.

Naast de afdeling zelf en de afdeling verbijzonderde interne controle is er nog een derde controle, die van de externe accountant. Een accountant controleert alleen de financiële rechtmatigheid en doet geen uitspraak of een subsidie eigenlijk meer een inkooprelatie is of vice versa. Het accountantsverslag rapporteerde de afgelopen jaren over subsidies:

1. de budgethoudersregeling is onjuist toegepast maar achteraf hersteld.
2. een functionaris zonder mandaat heeft een beschikking getekend en dit is achteraf hersteld.
3. bij KOA zijn intern de taken en bevoegdheden niet bij iedereen bekend omdat KOA dynamisch is en soms ad-hoc werkt. Ook ontbreken procesbeschrijvingen met een overzicht van de interne controles.

6.4 Betrokkenheid college en raad

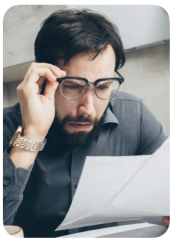
Het college krijgt van ambtenaren van sommige subsidieaanvragen een samenvatting. Hiermee wordt een collegelid geïnformeerd over de besluitvorming van subsidieaanvragen, subsidie toekenningen, subsidies boven de €50.000, bepaalde afwijkingen en het gebruik van hardheidsclausules. De hardheidsclausule wordt geregeld ingezet, bijvoorbeeld in de eerste twee kwartalen van 2022 in totaal 18 keer. Deze informatie wordt niet aan de raad gegeven.

De raad las in de Kadernota 2025 dat onderzocht wordt of op subsidies kan worden bespaard, in 2026 €100.000 tot €500.000 per jaar in 2028. Later wordt besloten hoe het onderzoek hiernaar wordt ingericht. De raad ontvangt alleen summier algemene informatie via de begroting en de jaarrekening vanuit de P&C cyclus over subsidies. De accountant bekijkt ook elk jaar de subsidies en maakt hiervan in het accountantsverslag opmerkingen die ook verzonden worden aan de Auditcommissie en de gemeenteraad.

6.5 Wat zijn de belangrijkste inzichten van dit hoofdstuk?

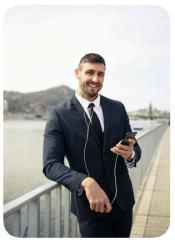
1

Het subsidieproces is doelmatig en rechtmatig. Doeltreffendheid is door beleidstekort onduidelijk. Bij de keuze voor inkoop of subsidie is de *juridische* rechtmatigheid riskant.



2

De hardheidsclausule wordt vaak en correct toegepast. Het college is hiervan op de hoogte.



3

De argumenten bij de keuze tussen inkoop of subsidie bij de beslisboom ontbreken soms in de dossiers.



4

Het college is goed geïnformeerd en betrokken. De raad is dat niet en ziet vooral summier informatie uit de P&C-cylcus en in de brief van de accountant.



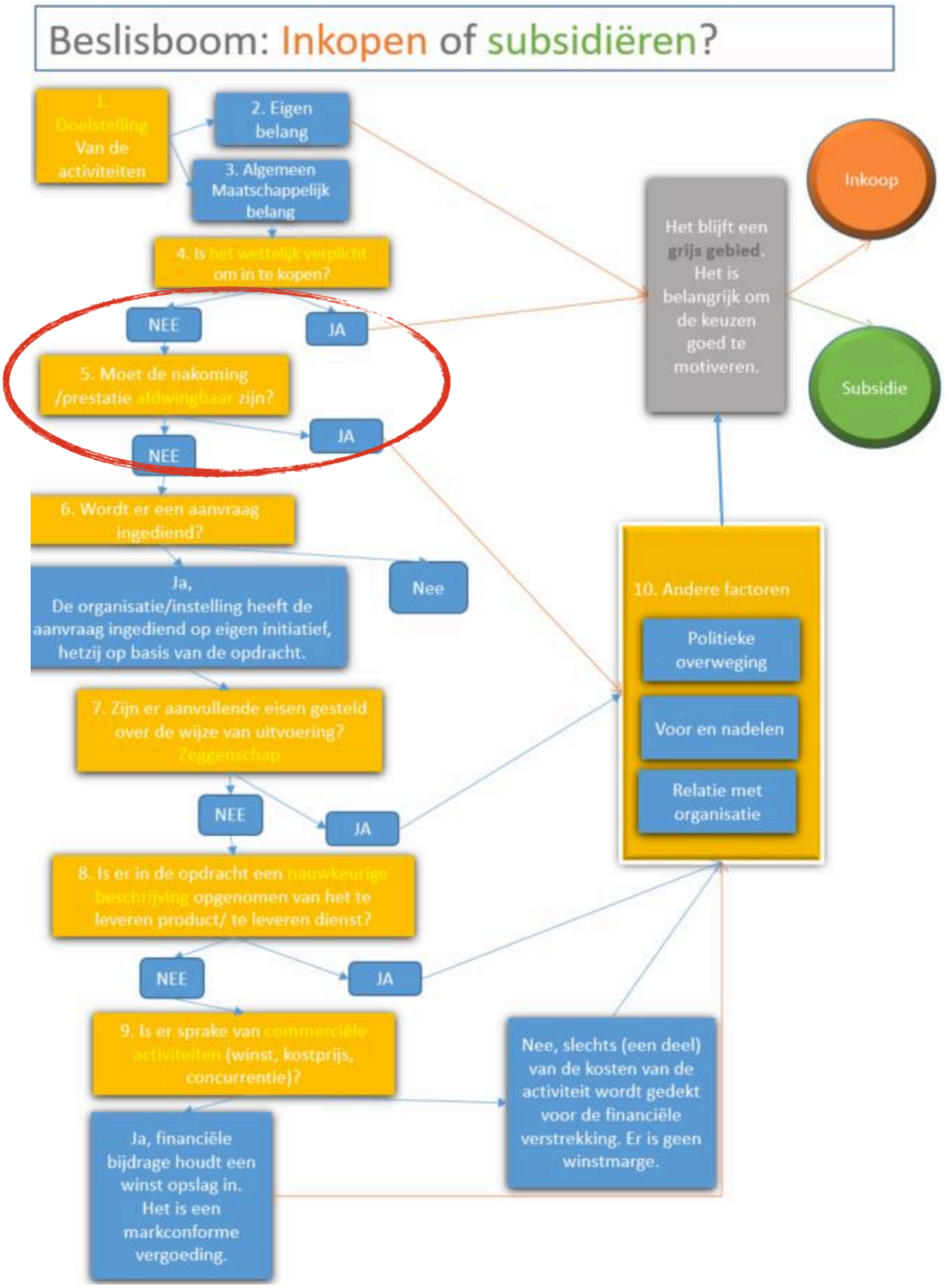
5

De externe accountant controleert de *financiële rechtmatigheid* en niet de rechtmatigheid of het inkoop of subsidie is.



Bijlage 1: Beslisboom is het subsidie of inkoop

Ambtenaren gebruiken dit model om te kiezen tussen inkoop en subsidie. Het draait hierom de vraag of de prestatie waarvoor wordt betaald kan worden afgedwongen door de gemeente. Prestaties zoals ESA, de Bibliotheek en Participe die leveren, zijn daarvan voorbeelden. De argumentatie geeft in lastige gevallen de doorslag. Dit moet juridisch worden getoetst.



Bijlage 2 Bronnen

Geïnterviewden

Voor dit onderzoek heeft de rekenkamer 8 ambtenaren en bestuurders geïnterviewd. Hiervan zijn verslagen gemaakt die de geïnterviewden hebben gecontroleerd.

Van de gemeente Aalsmeer

1a 20211207 BW besluit inzake evaluatie Humanitas en voortzetting subsidie
1a 20211207 BW besluit inzake evaluatie Humanitas en voortzetting subsidie (003)
1a Beleidsplan schuldhulpverlening in Balans 2021-2024
1a Beschikking financieel cafe en thuisadmin 2022
1a Beschikking ondernemers en zzp 2022 Aalsmeer
1a Evaluatie Humanitas 2021 Aalsmeer
1a Memo maaltijdvoorziening Aalsmeer
1a Rekenkameronderzoek Sociale Voorzieningen mail
1b AM Memoriaal - NTB Subsidie Stimuleringsfonds Lokale Economie Meer dan Watersport
1b Bijlage 1 Subsidieregeling Stimuleringsfonds Aalsmeer
1b College advies Stimuleringsfonds Aalsmeer
1b Mail Rekenkamercommissie Aalsmeer - stimuleringsfonds lokale economie (maatregel tijdens corona pandemie)
1b Mail Stimuleringsfonds Overzicht en Voortgang
1b Mail Transitorische Post Aalsmeer (Subsidie Stimuleringsfonds Lokale Economie)
1b NTB 70.000 Stimuleringsfonds Meer dan Watersport Aalsmeer
1b rekenkameronderzoek Aalsmeer - input vanuit recreatie en toerisme
1b Stimuleringsfonds Overzicht en voortgang
1c Aanvraag subsidie Buurtgezinnen 2023 - BJO
1c Beschikking Buurtgezinnen 2023 - BJO
1d rekenkamer vragen subsidies
2.4AM Cultuurnota Aalsmeer 2013 - 2016
2.b Rapportage VIC uitgaande subsidies 2023
2a INN612668 - Verslag interne controle 2018-I subsidieproces def
2a Interne Controle Notitie 2019-I subsidieproces
2a Interne Controle Notitie 2019-II subsidieproces
2a Interne Controle Notitie 2020-I subsidieproces
2a Interne Controle Notitie 2021 subsidieproces
2a Notitie - Interne Controle 2022 subsidieproces
2a Verslag interne controle 2018-II subsidieproces -def
2b Rapportage Subsidies Audit 2021
2b Rapportage VIC uitgaande subsidies 2022
2b Subsidies Aalsmeer 2018 per jaareinde
2b Subsidies Aalsmeer 2019
2b Subsidies Audit 2020 per jaareinde
2b. Raadsbesluit Strategienota SD 2023
3 Subsidie Protocol versie Juli 2020
3 Werkinstructie Vernieuwd Subsidieproces in InProces Fuse 0
2022-08-26 Aanvraag 2023 Aalsmeer Collectieve Preventie.docx
240514 Agenda jaarlijks overleg kernteam Fairtrade Gemeente Aalsmeer
20180918 Besloten B&W nota inzake Evaluatie Sportnota AalsMeer Bewegen 2015-2018
20200225 Actualisatie cultuurbeleid 2020
20200225 B&W besluit Actualisatie cultuurbeleid 2020
20240617-ESA jaarverslag
Accountantsverslag 2018
Accountantsverslag 2019
Accountantsverslag 2020
Accountantsverslag 2021
Accountantsverslag 2022
Algemene subsidieverordening - toelichting
Algemene subsidieverordening Aalsmeer 2018 _ Lokale wet- en regelgeving
Algemene subsidieverordening AMSTELVEEN
Begroting + Werkelijk FT 2023
Begroting 2024
Begroting gemeente Aalsmeer 2018
Begroting gemeente Aalsmeer 2019
Begroting gemeente Aalsmeer 2020
Begroting gemeente Aalsmeer 2021
Begroting gemeente Aalsmeer 2022
Begroting gemeente Aalsmeer 2023
Begroting gemeente Aalsmeer 2024
Beleidsregels subsidie voor wijkoverleggen in de gemeente Aalsmeer 2018 _ Lokale wet- en regelgeving
Beleidsregels subsidiëring exploitatie sportaccommodaties in de gemeente Aalsmeer 2018 _ Lokale wet- en regelgeving
beschikking 2023
Besluit van burgemeester en wethouders tot vaststelling van de Nadere regels subsidiëring peuterarrangementen en voorschoolse educatie Aalsmeer 2024 _ Lokale wet- en regelgeving
Besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer tot vaststelling van de Beleidsregel subsidie verbetering huisvesting arbeidsmigranten gemeente Aalsmeer _ Lokale wet- en regelgeving
Besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer tot vaststelling van de Nadere regels garantiesubsidie Aalsmeer 2020 _ Lokale wet- en regelgeving
Besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer tot vaststelling van de Nadere regels subsidiëring Peuterarrangementen en Voorschoolse educatie Aalsmeer 2021 _ Lokale wet- en regelgeving
Besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer tot vaststelling van de Nadere regels subsidiëring peuterarrangementen en voorschoolse educatie Aalsmeer 2023 _ Lokale wet- en regelgeving
Besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer tot vaststelling van de Subsidieregeling Corona materialen Aalsmeer 2022 gmb-2022-146365
Besluit van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer tot vaststelling van de Subsidieregeling Stimuleringsfonds Aalsmeer _ Lokale wet- en regelgeving
Bibliotheekvisie Aalsmeer
Concept verslag jaarlijks Fairtrade werkgroep 2023
Convenant 6.jpg
Convenant Historische Tuin.jpg
de kracht van Aalsmeer
Evaluatie Aalsmeer Bewegen
Formulier subsidieaanvraag
Jaarplan 2024
jaarrekening gemeente Aalsmeer 2018
jaarrekening gemeente Aalsmeer 2019
jaarrekening gemeente Aalsmeer 2020
jaarrekening gemeente Aalsmeer 2021
jaarrekening gemeente Aalsmeer 2022
jaarrekening gemeente Aalsmeer 2023
Jaarverslag 2023
Mail Rekenkamercommissie - Agenda en stukken jaarlijks overleg kernteam Fairtrade
Management letter 2023 gemeente Aalsmeer
Modelverordening subsidie VNG
Modelverordening subsidie wijzigingen

Nadere regels subsidiëring schoolsporttoernooien voor sportverenigingen in de gemeente Aalsmeer 2018 _ Lokale wet- en regelgeving
Nadere regels subsidiëring scouting in de gemeente Aalsmeer 2018 _ Lokale wet- en regelgeving
Nadere regels voor subsidiëring ten behoeve van de instandhouding van gemeentelijke monumenten Aalsmeer _ Lokale wet- en regelgeving
Nieuwsbrief april 2024
PO - Verantwoording 2020 - 3
PO Subsidieaanvraag 2023
PO Subsidieaanvraag 2024
PO Verantwoording 2019
PO Verantwoording 2020 - 1
PO Verantwoording 2020 - 4
PO Verantwoording 2020 - 2
Raadsinformatiebrief ESA december 2023
Sportnota Aalsmeer Bewegen 2015 _-_ 2018
SPUK Bibliotheek 20231212 B&W besluit inzake SPUK aanvragen Bibliotheek in verband met zorgplicht bibliotheken
Staf Oplegger eenmalige subsidies kunst en cultuur (14-12-2023)
Staf Oplegger Jaarlijkse subsidies Kunst en Cultuur (14-12-2023)
Staf Oplegger Jaarlijkse subsidies Participe Amstelland (18-01-2024)
Staf Oplegger Jaarlijkse subsidies Sport (14-12-2023)
Staf Oplegger subsidie jaarlijkse subsidies 2023 K&C CP (8-12-2022)
Staf Oplegger subsidie jaarlijkse subsidies 2023 K&C N201 (8-12-2022)
Staf Oplegger subsidie jaarlijkse subsidies 2023 Sport Team Sportservice Aalsmeer (8-12-2022)
Staf Oplegger subsidies kunst en cultuur (14-03-2024)
strategienota Sociaal domein 2024-2027
Subsidie-overizcht B2019
Subsidie-overzicht 2022
Subsidie-overzicht B2024
Subsidieaanvraag 2019
Subsidieaanvraag 2020
Subsidieaanvraag 2022
Subsidieaanvraag 2023
Subsidieaanvraag 2023 - 1
Subsidieaanvraag 2023 - 2
Subsidieaanvraag 2023 - 3
Subsidieaanvraag 2023 - 4
Subsidieaanvraag 2023 - 5
Subsidieaanvraag 2024
Subsidieaanvraag 2024 - 1
Subsidieaanvraag 2024 - 2
Subsidieaanvraag 2026
Subsidieaanvraag Kwartiermaker 2023
Vaststelling subsidies ESA BV en de Oude Veiling 2021
Verantwoording 2018
Verantwoording 2019
Verantwoording 2020
Verantwoording 2020 - 1
Verantwoording 2020 - 2
Verantwoording 2020 - 3
Verantwoording 2021
Verantwoording 2022
Verantwoording Kwartiermaker 2023
Verzoek tot vaststelling subsidie collectieve preventie GGZ
VO Subsidieaanvraag 2023
VO Subsidieaanvraag 2024
VO Verantwoording 2019
VO Verantwoording 2020 - 1
VO Verantwoording 2020 - 2
Z19-059308 Beschikking RKDES mini voetbal (subsidie 2020)
Z20-043423 Vaststelling ESA (subsidie 2019)
Z21-071501 Beschikking ESA (subsidie 2022)
Z21-077302 Beschikking Team Sportservice Noord-Holland (aanvraag 2022)
Z22-077645 Beschikking ESA (subsidie 2023)
Z23-051515 Vaststelling Team Sportservice Noord-Holland (jaar 2022)
Z23-086222 Beschikking Volant (schooltoernooi 2023)
Z23-104963 Beschikking DFPFNL (beschikking + direct vaststellen)
Z24-047865 Vaststelling Volant (schooltoernooi 2023)

Gemeente Aalsmeer

Uw contact E. Freerkstra
T (020) 0297 - 383074
F (020) 540 45 59
info@aalsmeer.nl

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

Rekenkamer gemeente Aalsmeer

Datum 4 februari 2025

Betreft Bestuurlijk wederhoor onderzoek Subsidies

Geachte leden van de rekenkamer, geachte leden van de gemeenteraad.

De rekenkamer heeft er wederom veel werk van gemaakt om een complex onderwerp ter hand te nemen. Subsidieverstrekking is een belangrijk instrument van de gemeentelijke overheid om bepaalde maatschappelijke doelen te bereiken. Daarnaast is het ook een complex instrument, zeker in die gevallen dat de scheiding tussen subsidie en inkoop niet helder te maken is. Lang niet altijd leent een onderwerp zich er goed voor om het effect meetbaar te maken en te vatten in indicatoren. Dat maakt dat het lastig is om aan te tonen wat het maatschappelijk effect van een bepaalde subsidie is. Voor wat betreft subsidie gaat het dan veelal over merkbare in plaats van meetbare effecten. Bijvoorbeeld kan het in stand houden van een voorziening die door inwoners veel wordt gebruikt een doelstelling op zich zijn.

In deze reactie heeft het college gemeend in een aantal gevallen verklarende tekst op te moeten nemen om een conclusie van de rekenkamer in de juiste context te plaatsen. In deze bestuurlijke reactie gaan wij eerst in op de conclusies van de rekenkamer. Daarnaast gaan wij in op de aanbevelingen van de rekenkamer.

Naar aanleiding van de conclusies van de rekenkamer:

1. *Huidig sociaal beleid is met belanghebbenden opgezet, maar subsidies zijn onderbelicht*
   Met de Adviesraad sociaal domein, vertegenwoordigers uit de zorg en onderwijs, inwoners en maatschappelijke organisaties zijn trends voor de toekomst besproken. Hiermee zijn doelen voor het beleid bepaald, maar de mogelijkheid om subsidies hiervoor in te zetten is onderbelicht. Dit kan in uitwerkingsplannen alsnog worden gedaan.

   Het college kan zich vinden in deze conclusie van de rekenkamer. Door nadrukkelijker het subsidie instrument aan beleidsdoelstellingen te koppelen wordt ook duidelijk gemaakt wat het belang is van de verschillende subsidiestromen. Bij de aanbevelingen geven wij aan hoe dat naar onze mening zo optimaal mogelijk zou kunnen.

2. *Aalsmeer verstrekt efficiënt subsidies maar weet onvoldoende of doelen zijn gehaald.*
   Het proces van verlenen van subsidie door de AA-organisatie en de KOA-organisatie ligt vast, wordt goed uitgevoerd en zorgvuldig gecontroleerd. De nadruk ligt op de financiële en juridische aspecten, minder op het al dan niet bereiken van beleidsdoelen na het aflopen van de subsidietermijn. Hierdoor is achteraf niet goed vast te stellen of met de subsidie is bereikt wat werd beoogd.

   Het college kan met voldoening vaststellen dat ook de rekenkamer tot de conclusie komt dat de uitvoering van het beleid in de basis goed verloopt. Ook ziet het college de mogelijkheden tot verdere verbetering waarbij directer gekeken wordt of de inzet van de subsidie bijdraagt aan de maatschappelijke doelstellingen van de gemeente.

3. *Subsidiebeleid wordt niet geëvalueerd voor de raad*
   Het beleid wordt na afloop van de termijn soms verlengd, maar meestal vernieuwd. Uit dit onderzoek blijkt dat een schriftelijke evaluatie met daarin een opsomming van de oorspronkelijke doelen en wat daarvan terecht is gekomen, met een uitleg van de oorzaken van verschillen, geregeld ontbreekt. Ook gaat de gemeente niet na of een subsidie voortgezet moet worden met als gevolg dat subsidies een vaste inkomstenbron zijn en niet geld om iets nieuws te starten. Door dit niet te evalueren is de raad de mogelijkheid ontnomen om na te gaan wat er terecht is gekomen is van het beleid dat ze zelf vast hebben gesteld.

   De rekenkamer refereert hierbij naar het proces met betrekking tot de nieuwe nota sociaal domein om direct over te stappen naar de evaluatie van individuele subsidies. Voor wat betreft het beleid is het college het eens met de rekenkamer dat een evaluatie in dit soort gevallen gebruikelijk is. Voor wat betreft de individuele subsidies wil de college vooral benadrukken dat aangezien de raad op hoofdlijnen werkt en niet op het niveau van een individuele subsidie vooral aandacht dient te zijn voor beleidsdoelstellingen in het door de raad vastgestelde beleid en in de programmabegroting vastgestelde beleidsdoelen.
   In tegenstelling tot wat de rekenkamer lijkt te constateren beoordeelt het college wel degelijk of individuele subsidies gecontinueerd moeten worden of niet. Bijvoorbeeld in het kader van de bezuinigingen heeft het college een aantal grote subsidies tegen het licht gehouden en gekeken waar bijvoorbeeld overlapping zit in doelstellingen en/of uitvoering (denk bijvoorbeeld aan de subsidie jongerenwerk). Op basis van die analyse heeft het college ook besloten om een aantal subsidies af te bouwen. Daarnaast heeft het college ook kleinere subsidies tegen het licht gehouden en voert hier aanpassingen op door (denk aan de herijking preventief jeugdbeleid). Ook kijkt het college breder, door zowel inhoud, als overlap als doelmatigheid te onderzoeken (denk aan de herijking mantelzorgbeleid). Door dergelijke acties, al dan niet gekoppeld aan bezuinigingen, kijkt het college naar de effectiviteit en doelmatigheid van subsidies. Het meer inzetten van reguliere evaluatie zou een verdere toegevoegde waarde kunnen bieden.

4. *De subsidieverordening stamt uit 2018 en is niet gemoderniseerd*
   Aalsmeer heeft de subsidieverordening naar model van de VNG opgesteld. En terwijl Amstelveen de verordening in 2023 heeft geactualiseerd, heeft Aalsmeer dat niet gedaan. In de uitvoering levert dit de AA-organisatie extra onnodig werk op. Tevens valt op dat het gebruik van de hardheidsclausule (met de hand over hart

strijken als dat verstandig is) niet aan de raad wordt gemeld, maar alleen aan het college. De modelverordening van de VNG suggereert de raad wel te informeren.

Het klopt dat de verordening van de gemeente Aalsmeer voor herziening in aanmerking komt. Om die reden was Aalsmeer al in 2024 van plan om de verordening aan te passen. Echter geven het feit dat door de rekenkamer een onderzoek naar subsidies in de planning had staan, heeft het college hiermee gewacht tot 2025 zodat ook eventuele aanbevelingen vanuit de rekenkamer in die herziening meegenomen kunnen worden. Naar verwachting zal deze voor de raad van 2 oktober worden aangeboden.

Dat de huidige verordening niet de laatste iteratie van de modelverordening volgt, wil overigens niet zeggen dat de subsidieverstrekking niet doelmatig en rechtmatig verloopt. De aanpassingen in de modelverordening zijn vooral formeel juridisch van aard. Geen van die aanpassingen is van invloed op de mate waarin subsidie bijdraagt aan het realiseren van maatschappelijke doelstellingen. Het maar de vraag of dit extra werk met zich meedraagt voor de AA zoals de rekenkamer stelt. In bijlage 1 hebben wij aangegeven welke aanpassing in de modelverordening zijn doorgevoerd.

5. *Subsidies blijken te zijn ingezet om een aanbesteding te vermijden*
De gemeente moet onderbouwen wanneer bij een instelling wordt ingekocht en wanneer die wordt gesubsidieerd. Uit het onderzoek bleek dat een instelling waar werd ingekocht over is gezet naar een subsidie om zo een aanbesteding te vermijden. Er was maar 1 aanbieder. Deze keuze is pragmatisch maar de beslissing kan tot juridische risico's leiden.

Het college is van mening dat dit een onjuiste voorstelling van zaken is. De wijze waarop de rekenkamer dit veronderstelt, zou aangeven dat er sprake is van kwade opzet om doelgericht de aanbestedingswetgeving te omzeilen. Het college neemt daarom afstand van deze constatering. Zoals ook in de ambtelijke reactie aan de rekenkamer is medegedeeld is de situatie totaal anders.

Voor de vorm van dienstverlening waar de rekenkamer aan refereert heeft het college in de periode voorafgaand aan de subsidieverstrekking een Europese Aanbesteding gehouden. Hoewel er binnen Nederland een aantal aanbieders is die deze dienstverlening kan leveren bleek bij de aanbesteding dat slechts één partij had ingeschreven. Aan deze partij is toen ook de opdracht gegund. Na afloop van die overeenkomst heeft het college een markverkenning uitgevoerd. Dit heeft als doel om te verkennen in hoeverre in de markt interesse is om een dergelijke opdracht uit te voeren en ook om eigenlijk vast te stellen of er wel sprake is van een markt waar in een opdracht in concurrentie kan worden uitgevraagd.

Hierbij bleek dat er op dat moment geen andere leveranciers interesse hadden om op deze opdracht in te schrijven. Om te voorkomen dat bij een aanbesteding als gevolg van het gebrek aan concurrentie de gemeente geconfronteerd zou worden met een veel te hoge inschrijving en daarmee een onwenselijke ontwikkeling van de kosten is op dat moment besloten het subsidie instrument in te zetten. Dit is destijds ook juridisch getoetst door de afdeling Inkoop en Aanbesteding van AA en daarmee akkoord bevonden. Ook de accountant destijds heeft hier zijn licht over laten schijnen en aangegeven geen risico's voor de rechtmatigheid hierin te zien.

6. *Aalsmeer geeft ook jarenlang subsidie zonder expliciet gemeentelijk beleid*
   Naast de algemene documenten zijn 5 subsidieontvangers nader onderzocht. Hier bleek dat sommige ontvangers jarenlang geld krijgen zonder dat hiervoor gemeentelijk beleid is. Dat geldt voor ontwikkelingssamenwerking Aalsmeer, de Historische Tuin en N201. De grondslag om subsidie te geven kan natuurlijk alsnog door de raad worden vastgesteld maar ontbreekt nu in het beleid.

   De rekenkamer stelt dat de grondslag ontbreekt om subsidie aan een aantal partijen te geven. Deze grondslag is geborgd in de Algemene Subsidieverordening Aalsmeer 2018. De financiële middelen zijn door de raad beschikbaar gesteld op programmaniveau en het college is binnen die financiële kaders gebleven. Dat er geen specifieke koppeling is gemaakt naar bepaalde beleidsnotities of een algemeen subsidiebeleid wil niet zeggen dat er geen grondslag is.

   Indien de raad wenst dat ook een algemeen subsidiebeleid aanvullend op de verordening wordt opgesteld stelt het college voor om dit mee te nemen voor de volgende collegeperiode.

7. *De subsidiestromen rond ESA zijn zelfs voor ingewijden moeilijk te doorgronden*
   Aalsmeer en ESA zijn op vele manieren verbonden. ESA huurt sportfaciliteiten en De Oude Veiling bij de gemeente en doet de exploitatie en onderhoud. ESA verhuurt aan door Aalsmeer gesubsidieerde instellingen zoals Cultuurpunt en de bibliotheek. Als het college ESA vraagt de huur te verhogen dan stijgen de subsidieaanvragen van Cultuurpunt en de bibliotheek. Zo lijken de subsidies voor cultuur te stijgen, maar het geld komt bij ESA terecht. Sportverenigingen krijgen korting op de huur die de gemeente betaalt.

   Het college deelt de constatering dat de relatie met de ESA door de verschillende rollen die er zijn moeilijk te doorgronden is. Ook de verschillende geldstromen dragen niet bij aan de duidelijkheid. Het schema geeft een goede indruk van de complexiteit.

   Om meer duidelijkheid in de rolverdeling aan te brengen, maar ook de financiële verhoudingen te verduidelijken, wil het college de relatie met de ESA wijzigen. In plaats van subsidie te verstrekken, is de bedoeling te gaan werken met een DVO. In dit DVO is opgenomen welke taken door de ESA worden uitgevoerd en welke resultaten door de ESA moeten worden behaald. Aan de DVO koppelt het college een vergoeding. Deze vorm van Quasi inbesteding moet ingaan per 1 januari 2026.

8. *Aalsmeer geeft het meeste subsidies voor gemeentelijke taken*
   Van het jaarlijkse subsidiebedrag gaat ca 2/3^{e} naar 6 instellingen waarvan gemeentelijke taken zoals sport, bibliotheek en welzijn worden uitgevoerd. De stijging van bijna 50% van het subsidiebedrag sinds 2018 valt ook bij deze grote instellingen. De andere 115 instellingen en verenigingen voeren eigen initiatieven uit en krijgen 1/3^{e} van het geld.

   Het college herkent zich in het geschetste beeld dat een groot deel van de jaarlijkse subsidiepot naar een klein aantal instellingen gaat. Dit beeld is overigens wel vertekend doordat de subsidie van de ESA voor een substantieel deel bestaat uit de vergoeding voor het verschil tussen de kostendekkende huur die de gemeente voor een locatie in rekening brengt en de maatschappelijke huur die ESA bij de vereniging in rekening brengt.

9. *De raad krijgt te weinig informatie voor de kaderstellende en controlerende taak Welke maatschappelijke doelen met subsidie worden bereikt is voor de raad niet duidelijk. Bij de begroting krijgt de raad weinig informatie over de voornemens en bij de jaarrekening ook. Daar ontbreekt verder een uitleg van de verschillen tussen plan en uitvoering. Hierdoor is tussen college en raad weinig debat over het nut van subsidies. Omdat veel subsidies vanuit een historische relatie worden gegeven is dit een verbeterpunt.*

   Het college herkent zich niet in dit standpunt. In de jaarrekening stelt de raad de begroting op programmaniveau vast. Aan dit programma zijn beleidsdoelstellingen gekoppeld en een budget. Het is vervolgens aan het college om deze beleidsdoelstellingen te realiseren met de instrumenten die het college ter beschikking staan binnen de financiële middelen die door de raad beschikbaar zijn gesteld. Onderdeel hiervan zijn subsidies die het college kan verstrekken.

   In de jaarrekening en in de begroting is een subsidieoverzicht opgenomen wat aangeeft welke subsidies binnen welk programma worden verstrekt en dus bijdrage aan welk maatschappelijk doel. De gemeenteraad stuurt op hoofdlijnen. Het voeren van een dialoog met de raad alsmede binnen de gemeenteraad over het nut van het instrument subsidie is daarbij passend. Op dat laatste zijn kaders door de raad meegegeven in de vorm van een subsidieverordening. De jaarrekening dient voor de raad om te controleren of de beleidsdoelstellingen zijn gehaald en of het college daarbij binnen het beschikbaar gestelde budget is gebleven. In het kader van rechtmatigheid wordt ook door de accountant getoetst of het college bij de uitvoering zich heeft gehouden aan de door de raad vastgestelde kaders voor subsidieverstrekking.

Naast de conclusies doet de rekenkamer ook aanbevelingen. Wat hierbij opvallend is, is dat de rekenkamer een adviesorgaan van de gemeenteraad is en wat adviseert aan de gemeenteraad. Echter zijn al haar adviezen geheel gericht zijn aan het college. Ons inziens zou het zo moeten zijn dat de rekenkamer adviseert aan de gemeenteraad en de gemeenteraad in afwegingen meenemen welke adviezen ze overneemt en aan het college vraagt te vertalen naar het beleid of de uitvoering.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de rekenkamer:

1. *College, gebruik subsidie om maatschappelijke doelen te bereiken.*
   Geld geven is een krachtig middel om doelen te bereiken. Koppel daarom altijd beleid en een maatschappelijk doel en vervolgens aan een mogelijke subsidie. Het beleid in het sociaal domein kan in uitwerkingsplannen nader worden gekoppeld aan meetbare doelen en aan subsidies.

   Voor wat betreft het sociaal domein heeft de gemeenteraad zelf in een aantal sessies bepaald welke doelen zij nastreeft met de nota Sociaal Domein en welke KPI daarop van toepassing zijn. Deze KPI zijn reeds opgenomen in de jaarrekening en begroting. Vanzelfsprekend is een subsidie altijd gekoppeld aan het bereiken van een zeker maatschappelijk doel.

   Op dit moment zijn de begroting en jaarrekening zo ingericht dat in een bijlage wordt aangegeven welke subsidie wordt verstrekt ten behoeve van welk programma. In het programma wordt aangegeven welke doelen worden nagestreefd en welke KPI daarvoor worden gehanteerd. In die zin is de koppeling tussen een maatschappelijk doel en de subsidie reeds aanwezig. Om de leesbaarheid te

vergroten zou de raad ervoor kunnen kiezen om in plaats van in de bijlage de subsidies per programma weer te geven.

2. *College, evalueer subsidies regelmatig met ontvangers*
Voorkom dat organisaties met nieuwe initiatieven afhankelijk van subsidies worden door regelmatig met de organisaties na te gaan welke doelen zijn bereikt en welke middelen daarvoor noodzakelijk zijn van de gemeente of van andere inkomstenbronnen. Stel 3 W-vragen 'wat wilden we bereiken en wat kwam daarvan terecht', 'wat is daarvoor gedaan' en 'wat heeft dat gekost'. Gebruik de antwoorden om het beleid te evalueren en deel de resultaten met de raad.

   Het college kan zich vinden in de constatering dat periodiek heroverwegen van een subsidie toegevoegde waarde kan bieden. Op dit moment kan het voorkomen dat niet altijd inzichtelijk is wat de exacte bijdrage is van een gesubsidieerde instelling. Ook kan het voorkomen dat meerdere gesubsidieerde instellingen vergelijkbare activiteiten ontplooien, soms kan dit gezien de hoeveelheid vraag overigens wel van meerwaarde zijn.

   Zoals eerder aangegeven komen de drie W-vragen aan bod in de programmabegroting. Daarin geeft de raad op programmaniveau aan welke (maatschappelijke) effecten van beleid zij wil realiseren. Het is aan het college om te bepalen welk instrument het meest geschikt is om dit beleid te realiseren.

   Het subsidieproces is zo ingericht dat bij het beschikken van de subsidie moet worden aangegeven voor welke activiteiten de subsidie wordt verstrekt en doelen dan wel resultaten worden nagestreefd. Dit moet vervolgens bij het vaststellen van de subsidie worden beoordeeld en dat kan gevolgen hebben voor de subsidie.

   Aangezien de raad alleen op hoofdlijnen stuurt is het college van mening dat het niet passend is bij de rol van de raad om de resultaten per subsidieontvanger met de raad te bespreken.

3. *College, verbeter de informatie over subsidies voor de raad en initieer een jaarlijks debat.*
Leg bij de jaarlijkse verantwoording uit welke maatschappelijke beleidsdoelen zijn bereikt, wat wel en wat niet is gelukt en leg de redenen en gevolgen uit. Schets de gevolgen voor de komende begroting en wat anders moet. Onderscheid hierbij gemeentelijke taken en eigen initiatief van externe organisaties, vooral over de duur en toegevoegde waarde van de gemeentelijke subsidie voor het gemeentelijke beleid. Agendeer actief (bij voorkeur 1x per jaar) tussen raad en college welke subsidies tegen het licht zijn gehouden.

   Het college constateert dat ook op dit moment jaarlijks op programmaniveau wordt aangegeven welke beleidsdoelen zijn behaald en welke middelen daarvoor zijn ingezet. Zoals in de reactie op vraag 1 aangegeven is veel informatie op hoofdlijnen al beschikbaar maar zou clustering van deze info per programma een verbeterde leesbaarheid opleveren. Het is aan de gemeenteraad om over de inrichting van de begroting en de jaarrekening een besluit te nemen.

4. *College, actualiseer de verordening en maak kiezen tussen inkoop of subsidie duidelijker.*
Actualiseer de subsidieverordening volgens het laatste model van de VNG en regel het informeren van de raad over de hardheidsclausule. Maak duidelijke criteria tussen inkoop en subsidies en leg dit vast in de procedures van de AA-organisatie en

de KOA-organisatie.

Het college is positief ten aanzien van het advies van de rekenkamer om de verordening te actualiseren. De actualisatie van de verordening was reeds voorzien voor 2024 en staat nu in de planning voor 2025. Hierbij heeft de raad de mogelijkheid kaders te stellen aan de subsidieverlening, onder meer door het opnemen van: 'voor welke activiteiten subsidie mag worden verstrekt en welke niet'.

Voor wat betreft het onderscheid tussen subsidie en inkoop heeft de VNG een Handreiking Basisbeginselen Subsidierecht in 2019 opgesteld. De uitgangspunten zoals daar in zijn vastgelegd zijn nog steeds van toepassing. Met de AA organisatie zullen we kijken of het afwegingskader duidelijker kan worden vormgegeven.

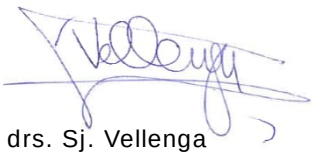
5. *College, ontwar de samenwerking met ESA*
   Splits de werkzaamheden en geldstromen met en via de ESA en andere gesubsidieerde organisaties zo dat in 1 oogopslag is te zien wie welke subsidie van de gemeente krijgt en aan welke maatschappelijke doelen die bijdragen.

   Het college heeft in 2023 geconstateerd dat net als de rekenkamer nu concludeert in het kader van de bedrijfsvoering duidelijkheid moet komen in de relatie met de ESA in de verschillende rollen en taken die de ESA heeft. In dat kader is het college onder andere bezig om de verschillende huurovereenkomsten te herzien en daarnaast wordt gewerkt aan dienstverleningsovereenkomst met de ESA.

   Dit moet meer duidelijkheid brengen over enerzijds de taken van de ESA maar ook over de financiën die aan die taken gekoppeld zijn. Hierbij kijken we naar modellen zoals die binnen de branche van sportbedrijven gebruikelijk zijn. Naar verwachting gaan we vanaf 1 januari 2026 werk met de nieuwe dienstverleningsovereenkomst.

Wij komen tot de conclusie dat het rapport een goede weergave geeft van de complexiteit van het subsidie instrument en waarbij lang niet altijd sprake is van een heldere grens tussen inkoop enerzijds en subsidie anderzijds. Wij zijn verheugd dat ook de rekenkamer tot de conclusie komt dat het proces efficiënt verloopt. Wel zien wij ook dat de relatie tussen enerzijds de maatschappelijk doelstellingen en anderzijds de inzet van subsidies beter tot uitdrukking kan worden gebracht.

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





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

Bijlage 1

De modelverordening 2013 is in 2016 voor het eerste herzien.
Aanleiding is in de eerste plaats dat in 2014 een nieuw Europeesrechtelijk staatssteunpakket in werking is getreden. Op hoofdlijnen is er in de Model ASV als volgt gewijzigd: Verwijzingen naar Europese regelgeving zijn geactualiseerd en op basis van nieuwe Europese verplichtingen zijn enkele bepalingen toegevoegd (artikelen 1 en 9)

- Er zijn enkele bepalingen toegevoegd om de subsidiëring van topinkomens te voorkomen (artikel 9 en de Model Subsidieregeling)
- Het artikel over aan een subsidie te verbinden verplichtingen is uitgebreid (artikel 12)
- Er is een artikel over de egalisatiereserve toegevoegd (artikel 12a)
- De hardheidclausule is inhoudelijk aangepast (artikel 18)

Er zijn verder enkele kleinere inhoudelijke en redactionele aanpassingen doorgevoerd (ook in de toelichting)

De modelverordening uit 2013 is voor de tweede keer in 2019 herzien. Aanleiding voor de herziening was in de eerste plaats recente jurisprudentie over de toelaatbaarheid van een weigeringsgrond die gerelateerd is aan het betalen van salarissen die de norm van de Wet normering topinkomens te boven gaan. Met het oog hierop is een facultatieve weigeringsgrond uit de model-ASV 2013 geschrapt. Een tweede punt is dat vanwege de inwerkingtreding op 1 juli 2018 van de Wet terugvordering staatssteun een overeenkomstige bepaling in de model-ASV 2013 overbodig is geworden. Verder zijn enkele definities van begrippen die te maken hebben met het Europees steunkader geactualiseerd.

Amendement: Aanbevelingen Rekenkamer

De Raad van de gemeente Aalsmeer, in vergadering bijeen op 22 mei 2025

Gelet op artikel 34 van het reglement van orde voor de raad van de gemeente Aalsmeer;

Voorstelnummer: Z25-055736, agendapunt 8

Onderwerp: Aanbevelingen Rekenkameronderzoek Subsidies in Aalsmeer

Overwegende dat:

- De rekenkamer een gefundeerd en degelijk onderzoek heeft verricht naar de subsidies in de gemeente Aalsmeer en op basis hiervan aanbevelingen heeft gedaan
- De gemeente jaarlijks voor €6m subsidies verstrekt aan instellingen, groepen inwoners en verenigingen terwijl de gemeente vaak niet weet of de verleende subsidies het maatschappelijke doel dienen en/of doeltreffend zijn ingezet.
- De gemeente ieder jaar meer subsidie verstrekt en deze groei sterker is dan bij overige uitgaven
- Het wenselijk is dat subsidies beleidsmatig, passend bij een maatschappelijk doel, worden verleend, geëvalueerd en besproken met de raad zodat de raad haar controlerende taak kan uitoefenen

Besluit:
Punt 1 van het raadsvoorstel tekstueel te wijzigen in:
Het college op te dragen om subsidies beleidsmatig in te zetten om maatschappelijke doelen te bereiken.

Punt 2 van het raadsvoorstel tekstueel te wijzigen in:
Het college op te dragen om regelmatig met ontvangers de subsidies te evalueren en de resultaten met de raad te delen.

Punt 3 van het raadsvoorstel tekstueel te wijzigen in:
Het college op te dragen de informatievoorziening over subsidies richting de raad te verbeteren en jaarlijks een debat te initiëren tussen college en raad over welke subsidies zijn verleend, beschikt en geëvalueerd.

En gaat over tot de orde van de dag,

Fractie Absoluut Aalsmeer
Werner Koster

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido) <gido.oudekotte@aalsmeer.nl
28/01/2025 17:41:17 CET
ID: 9e779298-8c4e-41cf-b2de-cab79ed8242c
Auth: Scribble

Signed By: Vellenga, Sj. (Sjoerd) <sjoerd.vellenga@aalsmeer.nl>
28/01/2025 16:32:02 CET
ID: 9e779298-8c4e-41cf-b2de-cab79ed8242c
Auth: Scribble

Zaaknummer: Z24-076829

Voorstel van: college van burgemeester en wethouders

Behandelend ambtenaar:
P. Boers
020-5407701
p.boers@aalsmeer.nl
Kernorganisatie Aalsmeer

Datum: 28 januari 2025

Portefeuillehouder: wethouder W. Kikkert

Onderwerp
Opzet en installatie jongerenraad in 2025

Raadsbesluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

De notitie 'Voorstel opzet en installatie jongerenraad in 2025' vast te stellen, waaronder:

1. het instellen van een jongerenraad als pilot voor de jaren 2025 t/m 2027 conform het voorstel zoals beschreven in de notitie, onder voorbehoud van de dekking van de kosten voor 2027;
2. de kosten voor de opzet en installatie van de jongerenraad (in totaal € 125.000) voor de jaren 2025 (€ 43,500) en 2026 (€ 47,000) ten laste te brengen van het positieve begrotingsresultaat en voor het jaar 2027 (€ 34,500) dekking te zoeken in de kadernota 2026. En de begroting 2025 en 2026 overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

De gemeenteraad en het college van B&W hechten veel waarde aan de participatie van inwoners, organisaties en bedrijven. Daarbij vinden zij het van belang ook expliciet aandacht te hebben voor de participatie van jongeren. Daarom heeft de gemeenteraad op 14 november 2024 een initiatief raadsvoorstel vastgesteld en daarin het college opgeroepen te komen tot een voorstel voor de opzet en installatie van een jongerenraad in 2025.

Om te komen tot een haalbare en optimale inrichting van de jongerenraad Aalsmeer heeft het college als basis de doelen genomen die de raad benoemd heeft. Tevens is gekeken naar de door de raad meegegeven kaders en ervaringen vanuit andere gemeenten.

Het college stelt voor een jongerenraad op te zetten en te installeren op een wijze die past bij Aalsmeer: een vorm en werkwijze die voor zowel de jongeren, als het college en ook de gemeenteraad werkt en van meerwaarde is. Met een goede balans tussen voldoende vrijheid voor de jongeren en afdoende duidelijke kaders waarbinnen zij kunnen opereren.

Doel

De participatie van jongeren in Aalsmeer en Kudelstaart te bevorderen en bij de totstandkoming en uitvoering van beleid beter rekening te houden met de belangen, perspectieven en prioriteiten van jongeren.

Prestatie

Het opzetten en installeren van een jongerenraad op een wijze die past bij Aalsmeer. Dit betekent een vorm en werkwijze die voor zowel de jongeren, als het college en ook de gemeenteraad werkt en van meerwaarde is, met een goede balans tussen voldoende vrijheid voor de jongeren en afdoende duidelijke kaders waarbinnen zij kunnen opereren.

Voorgeschiedenis en context

De gemeenteraad en het college van B&W hechten veel waarde aan de participatie van inwoners, organisaties en bedrijven. Daarbij vinden zij het van belang ook expliciet aandacht te hebben voor de participatie van jongeren. Daarom heeft de gemeenteraad op 14 november 2024 een initiatief raadsvoorstel vastgesteld en daarin het college opgeroepen te komen tot een voorstel voor de opzet en installatie van een jongerenraad in 2025.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

1. Met het instellen van een jongerenraad als pilot voor de jaren 2025 t/m 2027 voldoet het college aan het besluit van de gemeenteraad op 14 november 2024 waarin de raad het college oproept te komen tot een voorstel voor de opzet en installatie van een jongerenraad in 2025 voor in aanvang 2,5 jaren (onder voorbehoud van dekking van de kosten in 2027). De voorstelde opzet past bij Aalsmeer.
2. Zie onder bij Financiën

Participatie

Tijdens het traject om te komen tot het initiatief raadsvoorstel heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden, wat ook duidelijk blijkt uit het initiatiefvoorstel. Het college heeft vervolgens de uitwerking van dit voorstel praktisch vormgegeven en in deze notitie en het raadsvoorstel verwoord.

Gezien de meegegeven kaders en het participatieve traject hoe tot deze kaders gekomen is heeft het college geen uitgebreid participatietraject doorlopen bij het opstellen van deze notitie en het raadsvoorstel. Wel heeft het college nadere informatie opgehaald bij andere gemeenten die een jongerenraad hebben en contact gehad met scholen, enkele verenigingen en lokale jeugdpartners als het jongerenwerk, om te komen tot een passend en haalbaar voorstel voor Aalsmeer.

Kanttekeningen en risico's

- Omdat het om een adviesorgaan van het college gaat, straalt het reilen en zeilen van de jongerenraad ook af op het college van B&W en de gemeente in het algemeen. Het college wil serieus met de adviezen van de jongerenraad om kunnen gaan, zoals ze dit ook met de adviezen van haar andere adviesorganen doet. Dit vraagt om een juiste balans tussen vrijheid en kaders aan een goede ondersteuning van de jongerenraad. Het 'Voorstel opzet en installatie jongerenraad in 2025' voorziet hierin.
- Tijdens het werven van jongeren voor de jongerenraad kan blijken dat het animo onder de jongeren in Aalsmeer en Kudelstaart niet hoog is. De afstemming met partijen die (veel) contacten hebben met jongeren in Aalsmeer leveren op dat de verwachting is dat het animo onder jongeren voldoende is. Waar nodig zal het college in overleg met deze partijen een extra werving opzetten.
- De komende maanden/jaren kan blijken dat de jongerenraad in Aalsmeer ondanks alle hulp, ondersteuning en begeleiding niet goed van de grond komt. De pilotperiode van (voorgenomen) 2,5 jaar is echter ook bedoeld om uit te vinden wat werkt en wat niet. Als van belang kan de raad op advies van het college de komende 2,5 jaar altijd besluiten tot aanpassingen in de opzet van de jongerenraad, zoals in dit voorstel (en bijbehorende notitie) beschreven.

Financiën

Het initiatiefraadsvoorstel gaat uit van een begroting van €35.000 per jaar. Na het inwinnen van informatie bij andere gemeenten met een jongerenraad en doorrekening van de kosten per onderdeel, komt het college op een ander totaalbedrag (€ 125.000) en een verdeling van de middelen over de verschillende jaren. Een gemiddeld bedrag van €

35.000 blijkt redelijk reëel voor een ‘lopende’ jongerenraad (zoals blijkt uit de geraamde kosten voor het jaar 2027), maar niet in de opstart- en ontwikkelfase de komende twee jaren.

De kosten voor de opzet en installatie van de jongerenraad brengen we bij voorkeur zoveel mogelijk ten laste van het begrotingsresultaat van het betreffende jaar. Voor de jaren 2025 (€ 43,500) en 2026 (€ 47,000) is dit reeds mogelijk. Voor het jaar 2027 (€ 34,500) zoeken we dekking voor de kosten in de kadernota 2026.

Dit voorstel is de expliciete uitwerking van de opdracht van de gemeenteraad, zoals besloten op 14-11-2024, om vanuit het college zo snel als mogelijk te komen met een voorstel voor de opzet en inrichting van een jongerenraad. Om die reden wordt dit voorstel nu separaat voorgelegd en is dit voorstel daarmee financieel gezien geen onderdeel van de integrale afweging van de inzet van middelen binnen de Kadernota.

Vervolgstappen

Uitvoering en procesplanning

Het feitelijk opzetten en installeren van de jongerenraad: werving jongeren, inhuur externe begeleider, etc.

Evaluatie

Het initiatief raadsvoorstel gaat uit van het evalueren van het jongerenraad in het najaar van 2027. Het college voert deze evaluatie einde 2027 uit, of doet dit al eind 2026 indien er voor 2027 geen dekking gevonden wordt. Deze evaluatie kan leiden tot de keuze om het hebben van een jongerenraad voor Aalsmeer voort te zetten. De evaluatie speelt in op de doelen zoals door de raad gesteld in het initiatief voorstel.

Duurzaamheidsaspecten

De jongerenraad kan besluiten het college ook over het thema duurzaamheid te adviseren. Het installeren van een jongerenraad kan daarnaast leiden tot duurzame instroom van nieuwe jongere politici in Aalsmeer.

Bijlagen

- Notitie bij raadsvoorstel - Voorstel opzet en installatie jongerenraad in 2025
- Initiatief raadsvoorstel Jongerenraad (van 22-10-2024)
- Getekend raadsbesluit (van 14-11-2024)

De secretaris,	De voorzitter,
drs. Sj. Vellenga	mr. G.E. Oude Kotte

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

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Hofland, Heleen
26/05/2025 15:40:11 CEST
ID: 146c5b23-15bb-4d6e-b890-91f12752f81b
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
26/05/2025 16:07:13 CEST
ID: 146c5b23-15bb-4d6e-b890-91f12752f81b
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van college van burgemeester en wethouders, d.d. 28 januari 2025, zaaknummer Z24-076829;

Besluit

Het 'Voorstel opzet en installatie jongerenraad in 2025' vast te stellen, waaronder:

1. het instellen van een jongerenraad als pilot voor de jaren 2025 t/m 2027 conform het voorstel zoals beschreven in de notitie, onder voorbehoud van de dekking van de kosten voor 2027;
2. de kosten voor de opzet en installatie van de jongerenraad (in totaal € 125.000) voor de jaren 2025 (€ 43.500) en 2026 (€ 47.000) ten laste te brengen van het positieve begrotingsresultaat en voor het jaar 2027 (€ 34.500) dekking te zoeken in de kadernota 2026 en de begroting 2025 en 2026 overeenkomstig te wijzigen;
3. De raad - bij wijze van tussentijdse evaluatie - één jaar na de installatie van de Jongerenraad te informeren over het functioneren van de Jongerenraad.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier,

H.R.E. Hofland

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

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

Gemeente Aalsmeer

NOTITIE BIJ RAADSVOORSTEL

Aan	Gemeenteraad	**Datum**	28 januari 2025
Van	College van burgemeester en wethouders	**Behandelend ambtenaar:**	Peter Boers p.boers@aalsmeer.nl

Betreft Voorstel opzet en installatie jongerenraad in 2025

1. Inleiding

De gemeenteraad en het college van B&W hechten veel waarde aan de participatie van inwoners, organisaties en bedrijven. Dit blijkt uit het raads- en collegeprogramma en de recent vastgestelde Participatievisie. Daarbij vinden zij het van belang ook expliciet aandacht te hebben voor de participatie van jongeren. Politieke besluiten hebben grote gevolgen voor het leven van jongeren nu en in de nabije toekomst, maar zij hebben momenteel relatief weinig mogelijkheden om direct mee te praten en denken over wat er in hun dorp gebeurt. Daarom heeft de gemeenteraad op 14 november 2024 een initiatief raadsvoorstel vastgesteld en daarin het college opgeroepen te komen tot een voorstel voor de opzet en installatie van een jongerenraad in 2025.

Deze notitie geeft een beeld van het door de raad genomen besluit, de meegegeven kaders en het voorstel van het college om te komen tot de installatie van een jongerenraad in 2025. Deze notitie maakt onderdeel uit van het raadsvoorstel waar de gemeenteraad op 14 november 2024 het college om verzocht heeft.

2. Genomen raadsbesluit en doelen jongerenraad

De gemeenteraad nam op 14 november het volgende besluit:

1. Een onafhankelijke Aalsmeerse jongerenraad te installeren, die vanaf 2025, gevraagd en ongevraagd advies uitbrengt aan het college van B&W;
2. Oprichting van deze jongerenraad te realiseren, rekening houdend met de kaders aangegeven in dit voorstel;
3. Het functioneren van de jongerenraad na 2,5 jaar te evalueren en op basis daarvan te besluiten de jongerenraad al dan niet voort te zetten;
4. Het college te verzoeken meer specifiek te komen met een raming van de kosten, de raad te voorzien in een advies met betrekking tot de financieringsbron;
5. Het college te verzoeken de gemeenteraad zo spoedig mogelijk een raadsvoorstel te doen toekomen waarbij de jongerenraad zal worden opgericht.

Met de installatie van een jongerenraad wil de gemeenteraad de volgende doelen bereiken:

A. Bevorderen van de politiek maatschappelijke participatie en burgerschap van jongeren in Aalsmeer en Kudelstaart in samenspel met de gemeentelijke organisatie, het college van B&W, en politiek en samenleving in het algemeen.
B. Bij de ontwikkeling van beleid rekening houden met de belangen, invalshoeken en prioriteiten van jongeren.
C. Jongeren actief betrekken bij de politiek en samenleving en daarmee de kloof tussen jongeren en politiek verkleinen.
D. Bijdragen aan de maatschappelijke ontwikkeling (vaardigheden, kennis, netwerk) van jongeren.

3. Meegegeven kaders vanuit de raad

Voor de opzet en installatie van een jongerenraad heeft de raad in haar initiatief raadsvoorstel diverse kaders meegegeven. Inhoudelijk gaat het om:

a) De jongerenraad zal haar eigen structuur, prioriteiten, thema's en werkwijze bepalen met ondersteuning van een externe begeleider. De (externe) begeleider zal o.a. de jongerenraad begeleiden op proces en jongeren helpen hun eigen oplossingen te bedenken;
b) Voor het dagelijks aanspreekpunt van en voor de jongerenraad wordt door het college een ambtenaar aangewezen. Hij/zij is de verbinding tussen de jongerenraad en ambtenaren, voorziet jongerenraad van collegestukken waarop advies wordt gevraagd en regelt praktische zaken. Het zou mogelijk kunnen zijn dat de (externe) begeleider en de ambtenaar in een persoon verenigd wordt onder de voorwaarde dat de ambtenaar in dat geval 'op armslengte' van het college blijft wat betreft de werkzaamheden voor de jongerenraad;
c) De jongerenraad werkt met een kernteam en een jongerennetwerk. Het kernteam heeft via sociale media, sportverenigingen, jongerenwerk en contact met middelbare scholen, een permanente en directe verbinding met het jongerennetwerk. De jongeren in het kernteam hebben toegang tot een aantal (vaardigheids)trainingen die hen ondersteunen en helpen ontwikkelen in hun bezigheden;
d) De jongerenraad kan kosteloos gebruik maken van de vergaderfaciliteiten in het raadhuis;
e) De jongerenraad heeft als doel het vergroten van de effectieve maatschappelijke participatie van jongeren in Aalsmeer;
f) De jongerenraad is een onafhankelijk en apolitiek adviesorgaan primair gericht op het college van B&W en secundair gericht op het vergroten van jongerenparticipatie binnen de Aalsmeerse samenleving en richting de Aalsmeerse politiek in het algemeen;
g) De jongerenraad geeft gevraagd en ongevraagd advies aan het college van B&W;
h) De jongerenraad vormt een zo breed mogelijke afspiegeling van de Aalsmeerse jongeren en jongerengroepen;
i) De jongerenraad bestaat uit een kernteam van ten minste 5 leden en een jongerennetwerk c.q. achterban van een zo groot mogelijk aantal jongeren binnen de leeftijdsgroep;
j) De leden van het kernteam van de jongerenraad nemen de rol van creatieve adviesvangers en staan in contact met het jongerennetwerk en zullen een vorm vinden om dit contact zo permanent en direct mogelijk te laten zijn;
k) De jongerenraad heeft een spilfunctie in het contact tussen de (jongeren)samenleving, waaronder overige jongerenorganisaties en de politiek c.q. het college van B&W;
l) De leeftijdsgrens van de jongerenraad kent een ondergrens van 12 jaar waar deze niet conflicteert met de werking van de Kinderraad en voor het kernteam een ondergrens van 15 jaar en een bovengrens voor beiden van 24 jaar;
m) De jongerenraad bepaalt zelf met welke onderwerpen zij aan de slag gaan, stellen hun eigen agenda op, bepalen zelf hun vergaderfrequentie en het format waarin adviezen worden uitgebracht en zullen op verzoek van het college advies uitbrengen op beleidsvraagstukken;
n) De jongerenraad bepaalt binnen gegeven budgettaire grenzen welke trainingen zij nodig hebben (b.v. debat of brainstormtraining) en zet haar communicatiekanalen (sociale media, app's, enz.) in om de achterban in het jongerennetwerk te consulteren en nieuwe aanwas te enthousiasmeren;
o) De jongerenraad wordt begeleid door een onafhankelijke ondersteuner bij het opstellen van hun plannen en hun communicatie richting college, achterban en samenleving;
p) Het college van B&W zal zo spoedig mogelijk en binnen de gestelde kaders een voorstel richting de gemeenteraad sturen om te komen tot een verwezenlijking van een jongerenraad;

q) Het raadsvoorstel zal tevens een realistisch kostenplaatje bevatten inclusief eventuele opleidingskosten, eventuele vrijwilligersvergoedingen en fte beslag;
r) De doelstelling is te komen tot de oprichting van de jongerenraad in Q2 2025 (gezien de brede leeftijdsdeelname zullen examens Q2 2025 geen probleem moeten opleveren)

Daarnaast volgen uit de teksten van het initiatief raadsvoorstel de volgende eisen:
s) De Jongerenraad wordt uitgenodigd om minimaal één keer per jaar verslag uit te brengen aan de gemeenteraad, waarbij zowel het college als de volledige raad in gesprek kan gaan met de Jongerenraad over hun adviezen en prioriteiten.
t) De Jongerenraad krijgt daarnaast de mogelijkheid om de gemeenteraad gevraagd en ongevraagd te adviseren, naast het advies aan het college van B&W.
u) De gemeente deelt een lange-termijn agenda met de Jongerenraad, om hen te betrekken bij relevante beleidsontwikkelingen en te waarborgen dat de Jongerenraad tijdig wordt geïnformeerd en kan bijdragen aan de besluitvorming.

4. Overwegingen van het college bij het inrichten van een jongerenraad

Om te komen tot een haalbare en optimale inrichting van de jongerenraad Aalsmeer heeft het college als basis de doelen genomen die de raad benoemd heeft. Daarna is gekeken naar de door de raad meegegeven kaders en ervaringen vanuit andere gemeenten.
Op basis daarvan komen we tot een opzet voor de inrichting.

Overwegingen bij de doelen en kaders vanuit de raad
Het doel dat met de installatie van een jongerenraad beoogd wordt is tweeledig: enerzijds is de jongerenraad bedoeld om de effectieve (politiek) maatschappelijke participatie van jongeren in Aalsmeer en Kudelstaart te bevorderen. En anderzijds om jongeren meer stem te geven zodat er in de totstandkoming en uitvoering van beleid beter rekening gehouden kan worden met de belangen, perspectieven en prioriteiten van jongeren.

De verwachting daarbij is dat wanneer jongeren actiever betrokken worden bij de politiek en het bestuur van hun gemeente, dit de kloof tussen jongeren en de lokale overheid verkleint. Op basis van ervaringen van andere gemeenten weten we dat de installatie van een jongerenraad een krachtig instrument kan zijn voor het behalen van deze doelen. De praktijk wijst echter ook uit dat niet elke jongerenraad die is opgericht succesvol is. Het college is dan ook voorstander van het opzetten en installeren van een jongerenraad, maar dan wel eentje die past bij Aalsmeer.

Om de doelen die de gemeenteraad heeft meegegeven te bereiken is het van belang tot een vorm en werkwijze te komen die voor zowel de jongeren, als het college en ook de gemeenteraad werkt en van meerwaarde is. Daarbij is het essentieel om een balans te vinden tussen voldoende vrijheid voor de jongeren en afdoende duidelijke kaders waarbinnen zij kunnen opereren. Omdat het om een adviesorgaan van de gemeente gaat, straalt het reilen en zeilen van de jongerenraad immers ook af op het college van B&W en de gemeente in het algemeen. Het college wil dan ook serieus met de adviezen van de jongerenraad omgaan, zoals ze dit ook met de adviezen van haar andere adviesorganen doet. Een juiste balans zorgt ervoor dat de jongerenraad gemotiveerd blijft, serieus wordt genomen door het college van B&W en relevant is voor Aalsmeer.

5. Een haalbare opzet voor de jongerenraad Aalsmeer

Het college komt tot de volgende haalbare opzet voor de jongerenraad:

Samenstelling jongerenraad
- De jongerenraad bestaat uit 8 tot 15 jongeren, allen woonachtig in Aalsmeer of Kudelstaart, met een leeftijd van 12 tot en met 22 jaar.
  - De ondergrens van 12 jaar borgt de mogelijkheid voor deelname aan de jongerenraad voor alle kinderen die niet meer op de basisschool zitten en maakt

het tevens mogelijk voor gemotiveerde kinderen die uitstromen uit de kinderraad meteen door te stromen naar de jongerenraad.
  - De bovengrens is op 22 jaar gesteld omdat er boven die leeftijdsgrens, als volwassenen, ook andere participatiemogelijkheden bestaan. Tevens zorgt dit ervoor dat de leeftijden binnen de jongerenraad niet te ver uiteen lopen.

- De leden van de jongerenraad kiezen uit hun midden een dagelijks bestuur, bestaande uit een voorzitter, een secretaris en een vicevoorzitter. Voor deze bestuursleden geldt een minimumleeftijd van 15 jaar.
  - In andere gemeenten met een jongerenraad blijkt het hebben van een bestuur van de jongerenraad zeer goed te werken. Opgedane ervaringen in die gemeenten hebben uitgewezen dat een ondergrens van 15 jaar van belang is om als bestuurslid goed te functioneren.

- De jongerenraad bestaat uit een zo breed mogelijke vertegenwoordiging van de jongerenpopulatie in Aalsmeer en Kudelstaart.
  - De ervaringen van andere gemeenten leert ons dat het een uitdaging kan zijn voldoende jongeren te vinden die gemotiveerd zijn om plaats te nemen in een jongerenraad. Toch willen we streven naar een zo breed mogelijke vertegenwoordiging van jongeren.

Werkwijze, taken en verantwoordelijkheden jongerenraad
- De jongerenraad opereert als een onafhankelijk en *apolitiek* adviesorgaan dat primair gericht is op het college van B&W.
- Als adviesorgaan van het college van B&W en daarmee van de gemeente Aalsmeer in het algemeen, houdt de jongerenraad zich aan de kaders zoals vermeldt in deze notitie en specifiek ook aan de Basis- en aanvullende voorwaarden Jongerenraad (zie bijlage).
- De jongerenraad geeft zoveel mogelijk zelf vorm aan het eigen functioneren. Hieronder valt ook dat zij zelf een eigen Regelement van orde opstelt, dat na toetsing op haalbaarheid door het college van B&W wordt vastgesteld.
- De jongerenraad kan zowel gevraagd als ongevraagd advies uitbrengen aan het college van B&W.
- De jongerenraad bepaalt zelf met welke onderwerpen zij aan de slag gaat, stelt haar eigen agenda op, bepaalt zelf haar vergaderfrequentie en het format waarin adviezen worden uitgebracht. Daarnaast brengt de jongerenraad op verzoek van het college advies uit over beleidsvraagstukken.
- De jongerenraad vervult een belangrijke spilfunctie in het contact tussen de jongerensamenleving en de lokale overheid. Om zoveel mogelijk jongeren te betrekken bij de adviezen van de jongerenraad heeft de jongerenraad een achterban: het jongerennetwerk. Dit jongerennetwerk bestaat uit (in aanvang een onbeperkte groep van) jongeren van 12 tot en met 22 jaar die woonachting zijn in Aalsmeer en Kudelstaart en willen meedenken met de adviezen die de jongerenraad geeft. Het is aan de jongerenraad zelf om dit jongerennetwerk op te zetten en te onderhouden, hen actief te informeren en informatie op te halen bij ze. Het college kan zich voorstellen dat zo permanent en direct mogelijk contact het meeste oplevert. Het college vindt het van belang dat de jongerenraad ook minder mondige jongeren betrekt. In andere gemeenten gebruikt de jongerenraad doorgaans digitale tools[1].
- Het bestuur van de jongerenraad spreekt één tot twee maal per jaar met de portefeuillehouder participatie/jongerenraad[2].
- De jongerenraad brengt één maal per jaar verslag uit aan de gemeenteraad over hun activiteiten, adviezen en prioriteiten. Het college en de volledige raad zijn hierbij aanwezig.

[1] Bijvoorbeeld de app Discord.
[2] Per collegeperiode kan de naamgeving van de portefeuilles verschillen. De overleggen zijn vergelijkbaar met het regulier overleg tussen de verantwoordelijk portefeuillehouder en de Adviesraad Sociaal Domein – een ander adviesorgaan van het college van B&W.

Werving en installatie

- Het college van B&W verzorgt de eerste werving van de jongerenraad. Na afronding van de werving worden de jongerenraadsleden deze eerste keer door het college feestelijke geïnstalleerd.
- Na deze installatie is de jongerenraad zelf verantwoordelijk voor de werving, selectie en installatie van nieuwe (bestuurs-)leden. Bijvoorbeeld wanneer leden uitstromen en/of nieuwe leden zich aanmelden, en ook bij wijzigingen in de bezetting van het dagelijks bestuur[3]. De spelregels hiervoor nemen zij op in hun Regelement van orde.
- De eerste werving en selectie van leden van de jongerenraad voert het college uit via (sociale) media, scholen, verenigingen en partners als het jongerenwerk. Veel van deze partijen zijn in het voortraject om te komen tot deze notitie ook al gesproken.

Ondersteuning

Om ervoor te zorgen dat de jongerenraad goed en onafhankelijk kan opereren krijgen zij de volgende vormen van ondersteuning:

- Externe begeleider: de externe begeleider ondersteunt direct de jongerenraad. Deze externe begeleider maakt geen onderdeel uit van de ambtelijke organisatie, maar heeft (bij voorkleur) wel ervaring met het werken met jongeren en het werken met/voor gemeenten. De begeleiding bestaat bijvoorbeeld uit het regelen van de eigen organisatie, het opstellen van adviezen; het helpen bij het organiseren en coördineren van eventuele trainingen en het begeleiden de jongerenraad bij hun communicatie richting het college, het jongerennetwerk en de (bredere) samenleving.
  In de beginfase speelt deze externe begeleider ook een belangrijke rol in het praktisch helpen opzetten en het proces van 'volwassen worden' van de jongerenraad. Denk aan het helpen en waar nodig bijsturen bij het vormgeven van hun werkwijze, het invullen van hun taken en het opstellen van het Regelement van orde.

- Ambtelijk aanspreekpunt: het college van B&W voorziet in een ambtenaar die het aanspreekpunt is voor alles wat de jongerenraad aangaat. Deze ambtenaar is tevens aanspreekpunt voor de leden van de jongerenraad en voor de externe begeleider. De ambtenaar zorgt ervoor dat de jongerenraad over de juiste informatie beschikt om advies uit te kunnen brengen. Denk bijvoorbeeld aan de lange termijnagenda van het college en relevante beleidsstukken. Om het onafhankelijk functioneren van de jongerenraad te waarborgen zal dit ambtelijk aanspreekpunt geen begeleidende of inhoudelijke rol hebben binnen de jongerenraad. Wel zal deze ambtenaar formeel de kas van de jongerenraad beheren en namens haar zorgdragen voor de door de jongerenraad besloten uitgaven vanuit de haar beschikbaar gestelde budgetten.

- Vergaderfaciliteiten: de jongerenraad kan naar billijkheid kosteloos gebruik maken van de vergaderfaciliteiten in het Raadshuis. Dit is wel op basis van beschikbaarheid van vergaderruimten, binnen de (reguliere) openingstijden en op basis van vooraf vastgelegde vergaderdata/tijden.

- Participatie-, werk- en trainingsbudget*:* de jongerenraad krijgt een Participatie-, werk- en trainingsbudget. Hiermee kan de jongerenraad het jongerennetwerk inrichten en activiteiten ontplooien die passen bij haar taken. Ook kan de jongerenraad in samenspraak met de externe begeleider trainingen inzetten om zich op relevante terreinen (verder) te ontwikkelen en zo bij te dragen aan een (nog) betere uitvoering van haar taken. Eventuele kosten voor de werving van nieuwe leden vallen ook onder dit budget. De jongerenraad legt in hun Regelement van orde vast hoe zij om wil gaan met het Participatie, werk- en trainingsbudget.

- Vergoeding voor deelname aan de jongerenraad: vanaf 15 jaar mogen jongeren een vergoeding ontvangen voor geleverde (vrijwilligers-)diensten. In dit voorstel is budget gereserveerd voor deze vergoedingen voor leden vanaf 15 jaar. De jongerenraad bepaalt zelf of zij dit geld wil uitkeren als vrijwilligersvergoeding of wil toevoegen aan

[3] Vanuit andere gemeenten met een jongerenraad weten we dat de jongerenraad hier zeer goed zelf toe in staat is en daarbij de diverse moderne communicatiemiddelen adequaat inzet.

het Participatie-, werk- en studie budget. Hoe zij om gaan met het vergoedingenbudget leggen zij vast in hun Regelement van orde.

6. Participatie

Tijdens het traject om te komen tot het initiatief raadsvoorstel heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden, wat ook duidelijk blijkt uit het initiatiefvoorstel. Het college heeft vervolgens de uitwerking van dit voorstel praktisch vormgegeven en in deze notitie en het raadsvoorstel verwoord. Gezien de meegegeven kaders en het participatieve traject hoe tot deze kaders gekomen is, heeft het college geen uitgebreid participatietraject doorlopen bij het opstellen van deze notitie en het raadsvoorstel. Wel heeft het college nadere informatie opgehaald bij andere gemeenten die een jongerenraad hebben en contact gehad met scholen, enkele verenigingen en lokale jeugdpartners als het jongerenwerk, om te komen tot een passend en haalbaar voorstel voor Aalsmeer.

7. Evaluatie

Het initiatief raadsvoorstel gaat uit van het evalueren van het jongerenraad in het najaar van 2027. Dit is zo'n twee tot tweeëneenhalf jaar na de start van de jongerenraad. Het college voert deze evaluatie einde 2027 uit, of doet dit al eind 2026 indien er voor 2027 geen dekking gevonden wordt. Deze evaluatie kan leiden tot de keuze om het hebben van een jongerenraad voor Aalsmeer voort te zetten. De evaluatie speelt in op de doelen zoals gesteld in het initiatief voorstel (zie boven in hoofdstuk 2 'Genomen raadsbesluit en doelen jongerenraad'). Ze wordt uitgevoerd door het college en aangeboden aan de gemeenteraad.

In de evaluatie neemt het college zo veel mogelijk de volgende aspecten mee:

- Hoe vaak heeft de jongerenraad advies uitgebracht aan het college van B&W?
- In hoeverre was dit advies bruikbaar voor het college?
    - Is het opgevolgd, waarom wel/niet?
    - Zijn er nieuwe perspectieven aangereikt door het advies van de jongerenraad?
- Hoe beoordelen de jongeren uit het kernteam en de deelnemers aan het jongerennetwerk het nut van de jongerenraad?
    - Hebben de kernteamleden en de deelnemers aan het jongerennetwerk de indruk dat door de jongerenraad meer rekening wordt gehouden met de belangen, invalshoeken en prioriteiten van jongeren in het beleid van Aalsmeer?
    - Hoe ervaren de kernteameden een eventuele kloof tussen henzelf en de politiek?
    - Heeft deelname aan de jongerenraad hen iets opgeleverd qua vaardigheden, kennis en/of netwerk?

6. Financiën

Met het opzetten en installeren van een jongerenraad zijn kosten gemoeid. In het raadsvoorstel wordt gesproken over een (onafhankelijk) extern begeleider van de jongerenraad, een ambtenaar als aanspreekpunt voor de jongerenraad, opleidingskosten, en eventuele vrijwilligersvergoedingen. Daarnaast is sprake van de inzet van communicatiekanalen.

Op basis van ervaringen van andere gemeenten heeft het college niet alleen de inhoudelijke uitwerking voor de jongerenraad opgesteld (zie hoofdstuk 5), maar zijn ook de

kostenposten en benodigde bedragen berekend. In het schema hieronder zijn deze (geschatte) kosten voor de duur van deze pilot opgenomen.

De kosten voor de jongerenraad worden voor de jaren 2025 en 2026 ten laste gebracht van het positieve begrotingsresultaat[4]. Voor het jaar 2027 (€ 34,500) zoeken we dekking voor de kosten in de kadernota 2026. De begroting voor de jaren 2025 en 2026 wordt overeenkomstig gewijzigd.

Kosten pilot jongerenraad (onderdelen en jaren)

	Kosten mei -dec 2025[5]	Kosten 2026	Kosten 2027
Begeleider jongerenraad	25[6]	25	12,5
Participatie-, werk- en studie budget	5[7]	7,5	7,5
Vrijwilligersvergoeding	3[8]	4,5	4,5
Ambtelijk aanspreekpunt	9,5[9]	10	10
Wervingscampagne	1	0	0
Subtotaal (per jaar)	***43,5***	***47***	***34,5***
Totaal pilot			**125**

[4] Voor het positieve begrotingsresultaat zie het raadsvoorstel Septembercirculaire 2024 (7-11-2024).
[5] Uitgaande van een start van de jongerenraad per 1 april 2025, dus voor het jaar 2025 acht maanden en voor 2026 en 2027 12 maanden.
[6] De begeleider zal het eerste jaar meer tijd kwijt zijn aan het helpen opzetten/starten van de jongerenraad. Als de jongerenraad groeit in haar rol wordt verwacht dat er minder tijd nodig is. Afhankelijk van de inhuurkosten gaan we uit van gemiddeld maximaal 9 tot 12 uur begeleiding per week in 2025, 6 tot 8 uur in 2026 en 2 tot 4 uur in 2027.
[7] Dit bedrag ligt samen met de vrijwilligersvergoeding in lijn met andere gemeenten die een jongerenraad hebben (omgerekend naar het inwoneraantal van Aalsmeer).
[8] Dit gaat om €4.500,- per jaar, gebaseerd op maximaal 15 raadsleden die elk €25,- per maand ontvangen voor hun inzet.
[9] Uitgaande van een inzet gedurende 2025 van maximaal 4 uur per week gedurende 42 weken per jaar (52 weken minus schoolvakanties in periode april-december) vanwege het praktisch opzetten van de jongerenraad (inhuren extern begeleider, betrokken bij werving, afstemming met begeleider en jongerenraad, afstemming college). Voor de jaren 2026 en 2027 wordt de inzet ingeschat op gemiddeld maximaal 2-3 uur per week gedurende 40 weken per jaar (52 weken minus schoolvakanties).

Bijlage: Basis- en aanvullende voorwaarden Jongerenraad

Het college van B&W geeft de volgende basisvoorwaarden mee aan de jongerenraad, om te verwerken in hun regelement van orde:

- De spelregels voor de werving, selectie en installatie van nieuwe (bestuurs-)leden. Bijvoorbeeld wanneer leden uitstromen en/of nieuwe leden zich aanmelden, en ook bij wijzigingen in de bezetting van het dagelijks bestuur.
- Hoe de jongerenraad om wil gaan met het inzetten van het Participatie, werk- en trainingsbudget.
- Hoe de jongerenraad om gaat met het vergoedingenbudget (uitkeren als vrijwilligersvergoeding of willen toevoegen aan het Participatie-, werk- en studie budget).
- Hoe de jongerenraad om gaat met leden die disfunctioneren.
- Of de jongerenraad open of besloten vergadert, dan wel open met vooraanmelding.
- Dat adviezen aan het college in het kader van transparantie in de basis openbaar zijn.
- Dat de jongerenraad in het kader van transparantie een verslag maakt van haar vergaderingen en dat dit verslag openbaar beschikbaar is voor geïnteresseerden (de vorm van het verslag is aan de jongrenraad, waarbij het verslag wel moet voldoen aan de Privacywetgeving op het gebied van persoonsgegevens (AGV)).

Daarnaast stelt het college van B&W van de volgende aanvullende voorwaarden:

- Leden van de Jongerenraad mogen geen bestuurslid zijn van een belangenorganisatie die actief is in Aalsmeer. Zij mogen wel lid zijn, echter niet namens de organisatie zitting hebben in de jongerenraad. Zij mogen ook niet werkzaam zijn in dienst van de gemeente Aalsmeer.
- Als het college advies vraagt aan de jongerenraad verwacht het college uiterlijk binnen vier weken na dit verzoek een reactie/advies hierop vanuit de jongerenraad.
- Bij het uitbrengen van adviezen neemt de jongerenraad op in haar advies hoeverre jongeren uit Aalsmeer betrokken zijn bij dit advies. Ofwel: de jongerenraad is in haar advies transparant over de participatie van jongeren in Aalsmeer en het draagvlak onder jongeren over het gegeven advies.

Gemeente Aalsmeer

INITIATIEFVOORSTEL

Zaaknummer: Z24-076829

Voorstel van: De heer S.J.R. de Vries (zie voor medeondertekenaars pag. 5)

Datum: 14 november 2024

Onderwerp
Jongerenraad Aalsmeer

Raadsbesluit

Initiatiefnemers stellen de raad voor te besluiten:

1. Een onafhankelijke Aalsmeerse jongerenraad te installeren, die vanaf 2025, gevraagd en ongevraagd advies uitbrengt aan het college van B&W;
2. Oprichting van deze jongerenraad te realiseren, rekening houdend met de kaders aangegeven in dit voorstel;
3. Het functioneren van de jongerenraad na 2,5 jaar te evalueren en op basis daarvan te besluiten de jongerenraad al dan niet voort te zetten;
4. Het college te verzoeken meer specifiek te komen met een raming van de kosten, de raad te voorzien in een advies met betrekking tot de financieringsbron;
5. Het college te verzoeken de gemeenteraad zo spoedig mogelijk een raadsvoorstel te doen toekomen waarbij de jongerenraad zal worden opgericht.

Samenvatting

De gemeenteraad en het college van B&W hechten veel waarde aan participatie van inwoners, organisaties en bedrijven. Dat blijkt uit de vastgestelde Participatievisie en uit het raads- en collegeprogramma. Ook hebben alle fracties eerder geuit de stem van de jongeren belangrijk te vinden en hebben verschillende fracties al eerder opgeworpen te komen tot een jongerenraad c.q. jongerenoverlegorgaan.

Politieke besluiten hebben grote gevolgen voor het leven van kinderen en jongeren nu en in hun nabije toekomst, maar zij hebben weinig mogelijkheden om mee te denken en te praten over wat er in hun dorp gebeurt. Voor kinderen tussen de 10 en 12 is dat deels ondervangen: in Aalsmeer kennen we sinds 2019 een goed functionerende kinderraad. Voor jongeren vanaf 12 jaar bestaan er echter nauwelijks mogelijkheden om politiek en bestuurlijk te participeren en hun stem en ideeën te laten meewegen. Daarom willen de initiatiefnemers dat er een Aalsmeerse jongerenraad komt, die politiek neutraal is en onafhankelijk gevraagd en ongevraagd advies kan uitbrengen aan het college van B&W.

Onderzoek heeft uitgewezen dat een jongerenraad het beste functioneert als deze wordt ondersteund door een professionele en ter zake kundige begeleider.

In de aanloop naar dit voorstel heeft er vooroverleg plaatsgevonden met bestaande specifieke jongerenorganisaties zoals bijvoorbeeld De Binding, Gro-up, scoutinggroepen en het Yuverta College. Zij hebben aangegeven enthousiast te zijn over het plan en hebben aangegeven zich te zullen inzetten op gebied van publiciteit en werving van leden. Voor wat betreft het Yuverta College zien zij dit ook als goede aanvulling op hun aandacht voor de richting ‘goed burgerschap’.

Gestreefd wordt naar oprichting van de jongerenraad in Q2 van 2025. De jongeren bepalen zelf hun prioriteiten, werkwijze en manier van adviseren. Gedacht wordt aan een structuur waarbij een kernteam verantwoordelijk is voor de reguliere activiteiten en communicatie met het college en er via social mediakanalen en met scholen, (sport) verenigingen en jongerenorganisaties een zo breed mogelijke groep van jongeren betrokken - en gehoord wordt.

In het najaar van 2027 zal er een evaluatie met daaruit voortvloeiend advies volgen.

Doel

1. Bevorderen van politiek-maatschappelijke participatie en burgerschap van jongeren uit Aalsmeer en Kudelstaart in samenspel met de gemeentelijke organisatie, het college van B&W en politiek en samenleving in het algemeen.
2. Bij de ontwikkeling van beleid rekening houden met de belangen, invalshoeken en prioriteiten van jongeren.
3. Jongeren actief betrekken bij de politiek en samenleving en daarmee de kloof tussen jongeren en politiek verkleinen en hen meer betrokken maken bij de bredere samenleving.
4. Bijdragen aan de maatschappelijke ontwikkeling (vaardigheden, kennis, netwerk) van jongeren.

Prestatie

We willen bereiken dat er in Aalsmeer een onafhankelijke jongerenraad functioneert, die het college van B&W gevraagd en ongevraagd advies geeft en zo de politiek/maatschappelijke participatie van Aalsmeerse jongeren bevordert en jongeren een stem geeft in de beleidsvoorbereiding, de uitvoering van beleid en in het besluitvormingsproces.

Voorgeschiedenis en context

De gemeenteraad van Aalsmeer heeft de wens geuit om vorm te geven aan jongerenparticipatie in Aalsmeer. In de Presidiumvergadering van 30 november 2023 is afgesproken om dit uit te werken op basis van het memo 'Verkenning jongerenraad Aalsmeer'. Tijdens een bijeenkomst op 27 februari 2024 met raads- en commissieleden, collegeleden en vertegenwoordigers van Aalsmeerse jongerenorganisaties en scholen heeft de Jongerenraad uit Stede Broec een presentatie gegeven en is er gediscussieerd over mogelijkheden, tips en valkuilen.
Sindsdien zijn er gesprekken gevoerd met gemeenten waar reeds jongerenraden bestaan, met Aalsmeerse organisaties die betrokken zijn bij jongerenwerk, met middelbare scholen, met jongerenraden uit andere gemeenten en met jongeren die de democratiespellen in ons raadhuis volgen. Op basis van deze gesprekken is een Plan van Aanpak geformuleerd en ligt dit initiatiefvoorstel voor.
Er wordt ook nauw samengewerkt met initiatieven in Amstelveen en Uithoorn waar men ook bezig is met het opzetten van Jongerenraden.

Eén van de eerste stappen is het werven van leden voor de jongerenraad samen met het aanstellen van bij voorkeur externe begeleiding en het organiseren van een ambtelijk aanspreekpunt. Met betrekking tot de werving van leden zullen verschillende organisaties meewerken en wordt er een middag met alle leerlingen op het Yuverta College (VMBO) georganiseerd. De overige takken binnen Yuverta worden binnenkort aangehaakt. Voor het overleg en de werving van Aalsmeerse leerlingen op de scholen in Amstelveen en Uithoorn wordt samengewerkt met de lokale initiatiefnemers in die gemeenten. Er is inmiddels een ambtelijke ondersteuning gevonden die het proces rond de oprichting van de jongerenraad kan begeleiden en zo nodig als ondersteuner van de jongerenraad kan fungeren.

Op basis van de ervaringen in de overige gemeenten en met name die in de SED gemeente (Stede Broec, Enkhuizen en Drechterland) zijn er een aantal aanbevelingen c.q. kaders meegegeven:

- De jongerenraad zal haar eigen structuur, prioriteiten, thema's en werkwijze bepalen met ondersteuning van een (externe) begeleider. De (externe) begeleider zal o.a. de jongerenraad begeleiden op proces en jongeren helpen hun eigen oplossingen te bedenken.
- Voor het dagelijks aanspreekpunt van en voor de jongerenraad wordt door het college een ambtenaar aangewezen. Hij/zij is de verbinding tussen de jongerenraad en ambtenaren, voorziet jongerenraad van collegestukken waarop advies wordt gevraagd en regelt praktische zaken. Het zou mogelijk kunnen zijn dat de (externe) begeleider en de ambtenaar in een persoon verenigd wordt onder de voorwaarde dat de ambtenaar in dat geval 'op armslengte' van het college blijft wat betreft de werkzaamheden voor de jongerenraad.

- De jongerenraad werkt met een kernteam en een jongerennetwerk. Het kernteam heeft via social media, sportverenigingen, jongerenwerk en contact met middelbare scholen, een permanente en directe verbinding met het jongerennetwerk. De jongeren in het kernteam hebben toegang tot een aantal (vaardigheids)trainingen die hen ondersteund en ontwikkeld in hun bezigheden.
- De jongerenraad kan kosteloos gebruik maken van de vergaderfaciliteiten in het raadhuis.

Op basis van de discussies in de gemeenteraad d.d. 5 en 19 september zijn nog enkele verder kaders meegegeven die hieronder zijn opgenomen in de huidige volledige kaderstelling.

Voorgestelde kaders samengevat:

a. De jongerenraad heeft als doel het vergroten van de effectieve maatschappelijke participatie van jongeren in Aalsmeer;
b. De jongerenraad is een onafhankelijk en a-politiek adviesorgaan primair gericht op het college van B&W en secundair gericht op het vergroten van jongerenparticipatie binnen de Aalsmeerse samenleving en richting de Aalsmeerse politiek in het algemeen;
c. De jongerenraad geeft gevraagd en ongevraagd advies aan het college van B&W;
d. De jongerenraad vormt een zo breed mogelijke afspiegeling van de Aalsmeerse jongeren en jongerengroepen;
e. De jongerenraad bestaat uit een kernteam van ten minste 5 leden en een jongerennetwerk c.q. achterban van een zo groot mogelijk aantal jongeren binnen de leeftijdsgroep;
f. De leden van het kernteam van de jongerenraad nemen de rol van creatieve adviesvangers en staan in contact met het jongerennetwerk en zullen een vorm vinden om dit contact zo permanent en direct mogelijk te laten zijn;
g. De jongerenraad heeft een spilfunctie in het contact tussen de (jongeren)samenleving, waaronder overige jongerenorganisaties en de politiek c.q. het college van B&W;
h. De leeftijdsgrens van de jongerenraad kent een ondergrens van 12 jaar waar deze niet conflicteert met de werking van de Kinderraad en voor het kernteam een ondergrens van 15 jaar en een bovengrens voor beiden van 24 jaar;
i. De jongerenraad bepaalt zelf met welke onderwerpen zij aan de slag gaan, stellen hun eigen agenda op, bepalen zelf hun vergaderfrequentie en het format waarin adviezen worden uitgebracht en zullen op verzoek van het college advies uitbrengen op beleidsvraagstukken;
j. De jongerenraad bepaalt binnen gegeven budgettaire grenzen welke trainingen zij nodig hebben (b.v. debat of brainstormtraining) en zet haar communicatiekanalen (social media, app's, enz.) in om de achterban in het jongerennetwerk te consulteren en nieuwe aanwas te enthousiasmeren;
k. De jongerenraad wordt begeleid door een onafhankelijke ondersteuner bij het opstellen van hun plannen en hun communicatie richting college, achterban en samenleving;
l. De jongerenraad zal kosteloos gebruik kunnen maken van vergaderfaciliteiten in het Raadhuis van Aalsmeer;
m. Het college van B&W zal zo spoedig mogelijk en binnen de gestelde kaders een voorstel richting de gemeenteraad sturen om te komen tot een verwezenlijking van een jongerenraad (hierbij kunnen de constituerende documenten van de Adviesraad Sociaal Domein als voorbeeld dienen);
n. Het collegevoorstel zal tevens een realistisch kostenplaatje bevatten inclusief eventuele opleidingskosten, eventuele vrijwilligersvergoedingen en fte beslag;
o. De doelstelling is te komen tot de oprichting van de jongerenraad in Q2 2025 (gezien de brede leeftijdsdeelname zullen examens Q2 2025 geen probleem moeten opleveren).

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

Jongeren zijn niet expliciet in beeld bij beleidsvorming en -uitvoering, terwijl lokale besluitvorming grote invloed heeft op hun dagelijks leven en nabije toekomst. Vanuit de participatiegedachte leeft

de wens om jongeren zelf een stem en inbreng te geven bij de ontwikkeling van gemeentelijke beleid en het stellen van prioriteiten. Oprichten van een jongerenraad is een middel om te komen tot meer betrokkenheid van jongeren bij de samenleving, democratie in het algemeen en bij de beleidsvorming in Aalsmeer in het bijzonder. Tevens kan een jongerenraad helpen bij een grotere sociale interactie tussen jongeren onderling.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

1. Ervoor kiezen om geen (externe) begeleider te koppelen aan de jongerenraad. Dit wordt afgeraden omdat uit ervaringen bij andere gemeenten is gebleken dat zonder begeleiding de jongerenraad moeilijk op gang komt en veel minder effectief is in haar activiteiten en adviezen.
2. Een vooraf gekozen samenstelling en werkwijze voor de jongeren vast te stellen. Dit wordt afgeraden omdat het voor een effectieve participatie en betrokkenheid van de jongeren past dat er op basis van vertrouwen met de jongeren wordt omgegaan. De professionele ondersteuning zal voorkomen dat er een buitenissige organisatie zal ontstaan en de regels rond de oprichting, inclusief de ervaringen met andere adviesorganen, zullen voorkomen dat er sprake zal zijn van misorganisatie. Ook is er het aanbod van andere jongerenorganisaties om hun ervaringen te delen.
3. Uitstel van de oprichting van een jongerenraad. Dit wordt afgeraden omdat er in het traject van het afgelopen jaar al veel overleg heeft plaatsgevonden met de belanghebbenden en betrokkenen. De jongeren zijn geënthousiasmeerd en staan al in de startblokken, de Aalsmeerse scholen staan klaar om deel te nemen aan dit traject, de ambtelijke organisatie is klaargezet om met dit project van start te gaan en er heeft vooroverleg met het college plaatsgevonden om de haalbaarheid te testen. Ook is de gemeenteraad, direct en indirect, afgelopen jaar betrokken geweest bij de ontwikkelingen die tot dit voorstel hebben geleid. Daarenboven wijkt dit initiatiefvoorstel niet af van de uitkomsten die eerder met alle genoemde partijen zijn gedeeld.

Participatie

Er is uitgebreid geparticipeerd met alle belanghebbenden en betrokkenen. Jongeren zijn benaderd via bestaande jongerenorganisaties en scholen. Richting de oprichting van de jongerenraad zal er verder worden samengewerkt met jongerenorganisaties, scholen en richting de individuele jongeren in Aalsmeer en Kudelstaart. Ook zal en er een publieke informatie en wervingscampagne worden gevoerd. In de kaderstelling is aangegeven dat er een opgave richting jongerenraad ligt voor een algemene, brede participatie van de jongeren binnen de gemeente zowel in de samenstelling van het kernteam als in de samenstelling van het jongerennetwerk.

Kanttekeningen en risico's

Het succes van de jongerenraad staat of valt met de participatie van jongeren. De kans bestaat dat deze tegenvalt; dat er niet voldoende jongeren enthousiast worden en zich aanmelden. Ook leert de ervaring in andere steden dat jongeren vrij vaak tussentijds afhaken, vanwege studieverplichtingen, verhuizing naar een andere stad of simpelweg door andere bezigheden en interesses. Eerdere experimenten met jongerenraden zijn mislukt of doodgebloed omdat de jongeren het idee kregen dat er niets met hun inbreng werd gedaan. Ook bestaat er het gevaar dat een (kleine) dominante groep de rest overstemd waardoor de betrokkenheid bij de rest terugloopt.
Er wordt gestreefd deze risico's te minimaliseren door de organisatieopzet: een a-politieke opzet die direct verbonden wordt met het bestuur in plaats van met de politiek; een professionele ondersteuning; een duale structuur met een kleiner kernteam en een uitgebreid jongerennetwerk; en een regelmatige evaluatie over de werking en de effectiviteit van de jongerenraad.

Financiën

Jaarlijks is, in overleg met het college en naar voorlopige inschatting, een bedrag nodig van € 35.000,- per jaar waaruit o.a. de volgende zaken gefinancierd kunnen worden:

a. (Externe) begeleiding en ambtelijk aanspreekpunt (flexibel in te vullen)
b. Mogelijke onkostenvergoeding voor de leden van de jongerenraad
c. Vergaderkosten
d. Organiseren van activiteiten
e. Werving en promotie
f. Social Media Platform

Het college heeft aangegeven meer specifiek te willen komen met een raming van de kosten en de raad te voorzien in een advies met betrekking tot de financieringsbron. Het college heeft toegezegd hierin op korte termijn gevolg aan te geven. Uitgangspunt is dat de kosten ongeveer gelijk zijn aan de subsidie die voor een andere adviesraad is gereserveerd.

Vervolgstappen

1. Aannemen van een (extern) begeleider en aanwijzen ambtelijk aanspreekpunt Q3 2024/Q1 2025
2. Werven van leden voor de jongerenraad Q4 2024 en Q1 2025
3. Installatie jongerenraad uiterlijk Q2 2025
4. Vaststellen programma en prioriteiten door de jongerenraad Q2 2025

Evaluatie

1. Het functioneren van de jongerenraad wordt na 2,5 jaar (Q4 2027) geëvalueerd.
2. In Q4 2027 wordt besloten over al dan niet voortzetten van de jongerenraad.

Duurzaamheidsaspecten

Niet van toepassing.

Bijlagen

1. Memo ‘verkenning jongerenraad Aalsmeer’ memo vrijgegeven door presidium 26-9-’24))
2. Plan van aanpak ‘oprichten jongerenraad Aalsmeer’ vrijgegeven door presidium 26-9-’24)

Naam en ondertekening

Sybrand de Vries, D66

Thirsa van der Meer, CDA

Marjanne Vleghaar, VVD

Greta Holtrop, Absoluut Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Nijman, Marga <marga.nijman@aalsmeer.nl>
14/11/2024 23:12:38 CET
ID: a5478cb2-a756-49da-8c49-e2ba0881b720
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido) <gido.oudekotte@aalsmeer.nl
15/11/2024 16:31:05 CET
ID: a5478cb2-a756-49da-8c49-e2ba0881b720
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van D6 CDA, VVD, Absoluut Aalsmeer, D66, , d.d. 24 oktober 2024, zaaknummer Z24-076829

gelet op artikel 147a lid 1 van de Gemeentewet;

en gelet op artikel 36 van het Reglement van orde voor de raad van gemeente Aalsmeer 2022;

Besluit

1. Een onafhankelijke Aalsmeerse jongerenraad te installeren, die vanaf 2025, gevraagd en ongevraagd advies uitbrengt aan het college van B&W;
2. Oprichting van deze jongerenraad te realiseren, rekening houdend met de kaders aangegeven in dit voorstel;
3. Het functioneren van de jongerenraad na 2,5 jaar te evalueren en op basis daarvan te besluiten de jongerenraad al dan niet voort te zetten;
4. Het college te verzoeken meer specifiek te komen met een raming van de kosten, de raad te voorzien in een advies met betrekking tot de financieringsbron;
5. Het college te verzoeken de gemeenteraad zo spoedig mogelijk een raadsvoorstel te doen toekomen waarbij de jongerenraad zal worden opgericht.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 14 november 2024.

De griffier,

drs. O.F. Matheijsen

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

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

Amendement: Jongerenraad adviseert ook de gemeenteraad

De Raad van de gemeente Aalsmeer, in vergadering bijeen d.d. 22 mei 2025

Gelet op artikel 34 van het reglement van orde voor de raad van de gemeente Aalsmeer:

Voorstelnummer: 9

Onderwerp/ontwerpbesluit: Opzet en installatie jongerenraad 2025

Overwegen dat:
- de jongerenraad een waardevolle toevoeging is voor jongerenparticipatie;
- in de huidige notitie alleen wordt voorgesteld om de jongerenraad te laten adviseren aan het college.

Voorts overwegende dat:
- de gemeenteraad ook profijt kan hebben van het perspectief van jongeren bij besluitvorming;
- jongerenparticipatie sterker wordt wanneer jongeren zich ook direct tot de gemeenteraad kunnen richten;

Besluit
De volgende wijzingen te verwerken in de notitie bij raadsvoorstel: voorstel opzet en installatie jongerenraad in 2025
- Punt 5: Een haalbare opzet voor de jongerenraad Aalsmeer. Kopje ‘werkwijze, taken en verantwoordelijkheden jongerenraad toe te voegen: De raad mag advies vragen aan de jongerenraad.
- Raadsbesluit uit te breiden met een beslispunt: college stelt de gemeenteraad in kennis van de wijze van afdoening van de uitgebrachte adviezen door de jongerenraad ten aanzien van raadsvoorstellen en -besluiten.

J. Keessen

FlorAalsmeer

Amendement: Tussentijdse evaluatie jongerenraad

De Raad van de gemeente Aalsmeer, in vergadering bijeen d.d. 22 mei 2025

Gelet op artikel 34 van het reglement van orde voor de raad van de gemeente Aalsmeer:

Voorstelnummer: 9

Onderwerp/ontwerpbesluit: Opzet en installatie Jongerenraad in 2025

Constaterende dat:

1. Met het instellen van een jongerenraad als pilot voor de jaren 2025 t/m 2027 het college voldoet aan het besluit van de gemeenteraad op 14 november 2024 waarin de raad het college oproept te komen tot een voorstel voor de opzet en installatie van een jongerenraad in 2025 voor in aanvang 2,5 jaren (onder voorbehoud van dekking van de kosten in 2027).
2. Het initiatiefvoorstel uitgaat van het evalueren van het jongerenraad in het najaar van 2027. De evaluatie speelt in op de doelen zoals door de raad gesteld in het initiatiefvoorstel.

Overwegende dat:

- De Raad eerder dan de beoogde evaluatie geïnformeerd wenst te worden over het functioneren van de Jongerenraad

Besluit:

Aan het raadsbesluit toe te voegen:

3. De raad -bij wijze van tussentijdse evaluatie- één jaar na de installatie van de Jongerenraad te informeren over het functioneren van de Jongerenraad;

En gaat over tot de orde van de dag.

Werner Koster

Fractie Absoluut Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:45:09 CEST
ID: bda48822-e78f-4aa8-a7a9-b32cbe2baeed
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
23/05/2025 11:23:55 CEST
ID: bda48822-e78f-4aa8-a7a9-b32cbe2baeed
Auth: Scribble

Zaaknummer:

Voorstel van: Het presidium

Behandelend ambtenaar:
griffie Aalsmeer

griffie@aalsmeer.nl
griffie

Datum: 15 mei 2025

Portefeuillehouder: Burgemeester mr. G.E. Oude Kotte

Onderwerp
Benoeming lid raadsledenplatform Amstelland Meerlanden (AM raadsledenplatform)

Raadsbesluit
Het Presidium stelt de raad voor te besluiten:
De heer P.F. van den Nouland te benoemen tot vertegenwoordiger in het AM raadsledenplatform namens de raad van Aalsmeer.

Samenvatting
Per gemeenteraad worden er 2 raadsleden afgevaardigd voor het AM raadsledenplatform. Door het benoemen van de heer S.J.R. de Vries tot wethouder van de gemeente Aalsmeer ontstaat er een vacature bij het raadsledenplatform.

Doel
Te voorzien in de bezetting van een functie in een regionaal samenwerkingsverband

Prestatie
Benoeming van kandidaat de heer P.F. van den Nouland.

Voorgeschiedenis en context
De gemeente Aalsmeer maakt deel uit van diverse samenwerkingsverbanden. Het is belangrijk dat ook de gemeenteraden binnen de samenwerkingsverbanden gezamenlijk optrekken waar dit meerwaarde heeft, zonder in de bevoegdheden van de individuele raden te treden. Het AM raadsledenplatform bestaat uit een vertegenwoordiging van 6 gemeenteraden (Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder Amstel en Uithoorn).

Het AM Raadsledenplatform heeft als voornaamste taak om de positie van de gemeenteraden binnen de regionale samenwerking te versterken. Het AM raadsplatform heeft een informele status en wisselt informatie uit over de opvattingen die in de diverse raden leven. Het raadsledenplatform kent per raad 2 vertegenwoordigers. De bedoeling is dat de leden in een raadsledenplatform periodiek een terugkoppeling geven naar hun eigen raad of raadscommissies.

Vanuit de gemeente Aalsmeer zijn voor het Raadsledenplatform 2 leden benoemd (besluit 13 april 2022). De heer Koster is reeds lid van het Raadsledenplatform. Door de benoeming van de heer S.J.R. de Vries als wethouder ontstaat er een vacature. Het verzoek aan de raad is om de heer P.F. van den Nouland te benoemen tot vertegenwoordiger in het raadsledenplatform.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit
De heer P.F. van den Nouland heeft zich gemeld naar aanleiding van de oproep.

Keuzemogelijkheden/alternatieven
De heer P.F. van den Nouland is de enige kandidaat.

Participatie
De benoeming is een interne aangelegenheid waarbij participatie niet van toepassing is.

Kanttekeningen en risico's
Niet van toepassing.

Financiën
Er zijn geen financiële consequenties verbonden aan de benoeming

Vervolgstappen
Uitvoering en procesplanning
Na de benoeming wordt het AM raadsplatform geïnformeerd over de wisseling.

Evaluatie
Niet van toepassing.

Duurzaamheidsaspecten
Niet van toepassing.

Bijlagen
Geen.

De griffier,

H.R.E. Hofland

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

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

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:45:09 CEST
ID: bda48822-e78f-4aa8-a7a9-b32cbe2baeed
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
23/05/2025 11:23:55 CEST
ID: bda48822-e78f-4aa8-a7a9-b32cbe2baeed
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

gelezen het voorstel van Het presidium, d.d. 12 mei 2025, zaaknummer ;

Besluit

De heer P.F. van den Nouland te benoemen tot vertegenwoordiger in het AM raadsledenplatform namens de raad van Aalsmeer

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier,	De voorzitter,
H.R.E. Hofland	mr. G.E. Oude Kotte

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

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:44:43 CEST
ID: 850fc3c7-a5d4-4310-a5a4-056ccdcb18ff
Auth: Scribble

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
23/05/2025 11:24:04 CEST
ID: 850fc3c7-a5d4-4310-a5a4-056ccdcb18ff
Auth: Scribble

Zaaknummer:

Voorstel van:

Behandelend ambtenaar:
H.R.E. Hofland, griffier
Griffie

Datum: 22 april 2025
Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte

Onderwerp

Benoeming wethouder

Raadsbesluit

1. De heer S.J.R. de Vries met ingang van 22 mei 2025 te benoemen tot wethouder van de gemeente Aalsmeer.
2. De tijdsbestedingsnorm van de wethouder op 100 % vast te stellen.

Samenvatting

Wethouder de heer W. Kikkert heeft op 22 april 2025 aangegeven per 22 mei 2025 ontslag te nemen. Daardoor is een vacature van wethouder ontstaan. De heer S. de Vries is vanuit de D66 fractie voorgedragen als kandidaat wethouder ter benoeming door de raad.

Doel

Met de benoeming wordt voorzien in de opvolging van dhr. W. Kikkert.

Prestatie

Benoeming van wethouder S.J.R. de Vries

Voorgeschiedenis en context

Wethouder de heer W. Kikkert heeft op 22 april 2025 aangegeven per 22 mei 2025 ontslag te nemen. Daardoor is een vacature van wethouder ontstaan. De heer S.J.R. de Vries is vanuit de D66 fractie voorgedragen als kandidaat wethouder ter benoeming door de raad.

De voorzitter van de raad heeft op grond van artikel 6 Benoeming wethouders van het Reglement van Orde een commissie bestaande uit drie leden ingesteld. De commissie bestaat uit de leden: van Willegen, Koster en van der Zwaag. De commissie heeft voorafgaand aan de raadsvergadering de geloofsbrieven onderzocht en getoetst of de kandidaat voldoet aan de vereisten in de Gemeentewet (artikel 36a, 36b, 41b, 41c en art 46). De commissie brengt tijdens de vergadering schriftelijk en mondeling verslag aan u uit.

Er zal ook een schriftelijke stemming plaatsvinden. Vanuit de raad dient een stemcommissie te worden ingesteld. Wij stellen u voor om de stemcommissie te laten bestaan uit dezelfde leden als de commissie benoembaarheid wethouder, te weten de leden van Willegen, Koster en van der Zwaag. De stemcommissie zal de stemmen tellen en de uitslag aan de raad mededelen.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

In artikel 35 lid 1 van de Gemeentewet is bepaald dat de raad de wethouders benoemd.
Artikel 36 lid 4 van de Gemeentewet bepaalt dat de raad bij de benoeming van de wethouder de tijdsbestedingsnorm voor de wethouder vaststelt.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

Er zijn geen keuzemogelijkheden of alternatieven. Indien wordt afgeweken van de procedure wordt niet voldaan aan wetgeving.

Participatie

Er is geen participatie met inwoners omdat het een interne raadsaangelegenheid betreft. Via de media wordt gecommuniceerd over de benoeming.

Kantekeningen en risico's

- Indien de vacature van wethouder niet wordt vervuld kan de continuïteit van het bestuur niet worden gewaarborgd.
- Integriteitsscreening G & I
  G & I heeft met instemming van de kandidaat, een integriteitsonderzoek uitgevoerd. Het rapport van G & I is vertrouwelijk aan de commissie benoembaarheid wethouders verstrekt. Onder andere op basis daarvan brengt de commissie een advies uit aan de raad.

Financiën

De financiële middelen worden opgenomen in de begroting.

Vervolgstappen

Als dhr. S.J.R. de Vries benoemd is tot wethouder dan zal hij daarna de verklaring en belofte afleggen.

Op grond van artikel 40 van de Gemeentewet deelt de benoemde wethouder de raad uiterlijk op de tiende dag na de kennisgeving van zijn benoeming mee of hij de benoeming aanneemt. Gebruikelijk is dat de wethouder de benoeming nog in dezelfde raadsvergadering aanvaardt.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Duurzaamheidsaspecten

Niet van toepassing.

Bijlagen

- Concept- raadsbesluit

De voorzitter van de raad van Aalsmeer,

mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:44:43 CEST
ID: 850fc3c7-a5d4-4310-a5a4-056ccdcb18ff
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
23/05/2025 11:24:04 CEST
ID: 850fc3c7-a5d4-4310-a5a4-056ccdcb18ff
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

Gelet op de artikelen 35,36a, 41b, 41c en 46 van de Gemeentewet en artikel 6 van het Reglement van Orde;

Gelezen het voorstel van de griffier van 12 mei 2025;

Gehoord het advies van de commissie Benoembaarheid wethouder van 22 mei 2025,

Besluit

1. De heer S.J.R. de Vries met ingang van 22 mei 2025 te benoemen tot wethouder van de gemeente Aalsmeer.
2. De tijdsbestedingsnorm van de wethouder op 100 % vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier, De voorzitter,

H.R.E. Hofland mr. G.E. Oude Kotte

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

Uitslag schriftelijke stemming wethouder S. de Vries raad 22 mei 2025

Benoeming wethouder

Aantal uitgebrachte stemmen	23	
Waarvan geldig	21	
	Voor	Tegen
	12	9

griffier Aalsmeer

H. Hofland

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:44:17 CEST
ID: 6b0ff6c5-912f-46f5-91a9-540b27305534
Auth: Scribble

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
23/05/2025 11:24:16 CEST
ID: 6b0ff6c5-912f-46f5-91a9-540b27305534
Auth: Scribble

Zaaknummer:

Voorstel van:

Behandelend ambtenaar:
H.R.E. Hofland, griffier

Datum: 22 mei 2025
Portefeuillehouder: G.E. Oude Kotte

Onderwerp

Onderzoek geloofsbrieven en installatie raadslid

Raadsbesluit

De heer W. Kikkert (D66) toe te laten als lid van de gemeenteraad van Aalsmeer.

Samenvatting

Met de aanvaarding van de benoeming tot het wethouderschap van de heer S. de Vries vervalt van rechtswege zijn raadslidmaatschap. Dit leidt tot een vacature in uw raad, die een spoedige invulling vereist. Aan de hand van de kieslijst is bepaald dat de heer W. Kikkert namens D66 door de voorzitter van het centraal stembureau benoemd is verklaard tot lid van de raad.

Doel

Continuïteit van het gemeentebestuur.

Prestatie

Installatie van raadslid W. Kikkert

Procedure

Als een lid de benoeming heeft aangenomen kan over zijn toelating tot de gemeenteraad een besluit worden genomen.
De geloofsbrieven bestaan uit de kennisgeving van de voorzitter van het centraal stembureau aan de raad van de benoeming van betrokkene tot raadslid.
Tegelijkertijd met de geloofsbrief dient benoemde de volgende stukken te overleggen:

- een door de betrokkene ondertekende verklaring, waarop alle openbare betrekkingen die hij/zij bekleedt zijn vermeld;
- een door betrokkene ondertekende verklaring welke nevenfuncties hij / zij naast het raadslidmaatschap vervult;
- een uittreksel uit het persoonsregister, waaruit zijn/haar woonplaats en datum en plaats van geboorte blijkt.

De raad stelt een commissie in van drie raadsleden die de geloofsbrieven onderzoekt. De commissie onderzoekt of wordt voldaan aan de eisen van de Gemeentewet (voldoet het te benoemen lid aan de vereisten voor het lidmaatschap van de raad en vervult hij/zij geen met het lidmaatschap onverenigbare betrekkingen).

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

Door de benoeming van dhr. De Vries als wethouder is er een vacature ontstaan in de raad die spoedig moet worden ingevuld.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

n.v.t.

Participatie

n.v.t.

Kantekeningen en risico's

n.v.t.

Financiën

n.v.t.

Vervolgstappen

Na het onderzoek geloofsbrieven brengt de woordvoerder van de commissie geloofsbrieven in de raadsvergadering verslag uit van de bevindingen. De commissie adviseert tot wel of geen toelating.

Toelating
Als de gemeenteraad besluit tot toelating kan de heer W. Kikkert aansluitend de eed of verklaring en belofte afleggen. Het besluit treedt direct in werking. Daarna kan de heer Kikkert aan de vergaderingen deelnemen.

Evaluatie

N.v.t.

Duurzaamheidsaspecten

N.v.t.

Bijlagen

- concept-raadsbesluit

De griffier, De voorzitter,

H.R.E. Hofland G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

Signed By: Hofland, Heleen
23/05/2025 10:44:17 CEST
ID: 6b0ff6c5-912f-46f5-91a9-540b27305534
Auth: Scribble

Signed By: Oude Kotte, G.E. (Gido)
23/05/2025 11:24:16 CEST
ID: 6b0ff6c5-912f-46f5-91a9-540b27305534
Auth: Scribble

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Aalsmeer;

Gelet op de artikelen 10, 13,14 en 15 van de Gemeentewet, V4 en V12 van de Kieswet en artikel 5 van het Reglement van Orde;

Gelezen het voorstel van de griffier van 12 mei 2025;

Gehoord het advies van de commissie onderzoek geloofsbrieven van 22 mei 2025,

Besluit

de heer W. Kikkert (D66) toe te laten als lid van de gemeenteraad Aalsmeer.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 22 mei 2025.

De griffier, De voorzitter,

H.R.E. Hofland mr. G.E. Oude Kotte

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