Bundel van de 1.Commissie Ruimte en Economie van 5 juni 2019

0.1 Afsprakenlijst Commissie Ruimte en Economie d.d. 05-06-2019

AFSPRAKENLIJST Commissie Ruimte en Economie 05-06-2019.doc

1 Opening door de voorzitter, de heer R.P. Fransen

2 Vaststelling van de agenda

Agenda commissie R&E 05-06-2019.doc

2.1 BEELDVORMEND

Bij beeldvormende bespreking staat informatievergaring centraal en is besluitvorming niet voorzien in de eerstvolgende raadsvergadering.
In deze fase gaat het er om dat alle deelnemers zich een beeld vormen over het onderwerp. Commissieleden krijgen de ruimte om hun beelden over het onderwerp bij elkaar te toetsen en vragen te stellen aan het college. Zijn alle belangen bekend? Is alle informatie gedeeld? Dit onderdeel biedt ook ruimte om onderwerpen te bespreken die door de fracties zijn geagendeerd.

3 Ontwerp Centrumvisie en beeldkwaliteitsplan Aalsmeer Dorp

Portefeuillehouders: R.K. van Rijn en R-J. van Duijn
De ontwerp Centrumvisie en het beeldkwaliteitsplan Aalsmeer-Dorp worden na bespreking in de Commissie Ruimte en Economie ter inzage gelegd.

20190523 Raadsbrief Centrumvisie Aalsmeer en Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer dorp.pdf

20190523 Raadsbrief Centrumvisie Aalsmeer en BKP Aalsmeer Dorp bijlage raadsbrief 20190523 Ontwerp Centrumvisie Aalsmeer.pdf

20190523 Raadsbrief Centrumvisie Aalsmeer en BKP Aalsmeer dorp Bijlage raadsbrief 20190523 Concept Beeldkwalitieitsplan Aalsmeer dorp.pdf

Inspraakreactie: Toekomstvisie Aalsmeer & Kudelstaart.docx

Inspraakreactie J. Kok.pdf

Inspraakreactie L. van Erp.pdf

Eindrapport Verkeerscirculatieplan Aalsmeer Dorp 2018.pdf

Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf

verkeerskundige analyse centrumvarianten 01022019.pdf

4 Plan van Aanpak 2019 – 2021 Aalsmeer Fossiel Onafhankelijk

Portefeuillehouder: W.B. Alink-Scheltema
De financiële gevolgen van het plan van aanpak zijn verwerkt in het voorstel van de Kadernota 2020.

Dossier 130 voorblad

20190514 Raadsbrief inzake PvA 2019-2021 Aalsmeer Fossiel Onafhankelijk.pdf

190503 - Plan van Aanpak 2019-2021 voor een Fossielonafhankelijk Aalsmeer 2040 definitief concept v3.docx

CE_Delft_190114_Aalsmeer_Fossielonafhankelijk_DEF.PDF

20181101 M18-18 Motie Fossiel onafhankelijk Aalsmeer - GL-D66 - aangenom....pdf

inspraakreactie dhr J. Ovrbeek

5 Raadsbrief inzake budgetafwijkingen buitensport

Deze raadsbrief is geagendeerd op verzoek van de fractie Absoluut Aalsmeer.
Portefeuillehouder: R-J. van Duijn

Oplegnotitie commissiebehandeling raadsbrief budgetwafwijkingen buitensport _ fractie AA.docx

20190423 Raadsbrief inzake budgetafwijkingen buitensport.pdf

6.0 OORDEELSVORMEND

In deze bespreking staat uitwisseling van argumenten centraal en het wegen van voor- en nadelen van een voorstel. Het college van B&W stelt besluitvorming voor in de eerstvolgende raadsvergadering.

6.1 Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte Aalsmeer 2019 - 2022

Portefeuillehouder: R.K. van Rijn
De behandeling is gericht op het kennisnemen van de projectenlijst in bijlage 1, het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019 – 2022 en de jaarschijf 2019 van het Meerjarenprojectplan te verwerken als begrotingswijziging en de jaarschijf 2020 op te nemen in de begroting 2020.
Tevens wordt gevraagd de neerwaartse bijstelling in 2019 van de kredietbedragen riolering en wegen beschikbaar te houden voor het meerjarenprojectenplan vanaf 2021.
Tot slot wordt gevraagd de geheimhouding van bijlage 1 'Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019-2022 te bekrachtigen en de termijn van geheimhouding te bepalen op 3 jaar, te rekenen vanaf het besluit van het college d.d. 14 mei 2019.

Besluitvorming wordt voorgesteld tijdens de raadsvergadering van 20 juni 2019.

Dossier 127 voorblad

20190513 Raadsvoorstel MPP Buitenruimte Aalsmeer 2019.docx

7 Actualisering grondexploitaties ultimo 2018

Portefeuillehouder: R-J. van Duijn
De behandeling is gericht op het vaststellen van het bijgestelde budget voor de uitvoering van de nog te verwezenlijken plandelen van lopende grondexploitaties en de winstnemingen waarmee rekening is gehouden in het meerjarenbeeld 2019-2022 bij te stellen op basis van deze actualisering, het jaar 2023 hieraan toe te voegen en dit mee te nemen in de integrale afweging bij de Lentenota 2019.
Tevens wordt gevraagd het bijgestelde budget van facilitaire projecten vast te stellen en het voteren van een vernieuwd raadskrediet voor het voorbereiden van ruimtelijke plannen op eigen grond.
Tot slot wordt gevraagd voornoemde besluitpunten met bijbehorende balansmutaties te verwerken in de begroting 2019 en verder.

Besluitvorming wordt voorgesteld in de raadsvergadering van 20 juni 2019.

Dossier 131 voorblad

20190508 Raadsvoorstel Actualisering grondexploitaties 2018 Aalsmeer.docx

Bijlage 1.pdf

Bijlage 2.pdf

Bijlage 3.pdf

8 Regionale samenwerking

9 Vragenkwartier

10 Sluiting

Gemeente Aalsmeer

AFSPRAKENLIJST COMMISSIE RUIMTE EN ECONOMIE
D.D. 5 JUNI 2019

COMMISSIE R&E

Aanwezig:
Voorzitter **:** de heer R.P. Fransen
Griffier **:** de heer O. van Kolck
Portefeuillehouders: mevrouw W.B. Alink-Scheltema en de heren R-J. van Duijn en R.K. van Rijn
Leden :
CDA : de dames A.M. Harte-Fokker en T. van der Meer en de heren M.P. Buskermolen, L.B. Kabout, T.F.M. Verlaan, D. van Willegen, G.J.H. Winkels en C. Kaslander
VVD : de dames N. Hauet en M. Vleghaar en de heren E.P. Abbenhues, J.G.E. Bouwmeester, J.J. van Leeuwen, D.G. van der Zwaag en T.J. Treur
AA : de dames C. van Hilst-Dekker en G. Holtrop en de heren R. Martijn en P.J. Smolders
D66 : mevrouw J. Keessen en de heren W. Kikkert en P. van Riet
GroenLinks : mevrouw P. Lakerveld en de heer O.W. Verbeek
PvdA : de heren J.H. Buisma en O. El Hri

Agenda-punt	Onderwerp	Afspraak
1.	Opening door de voorzitter, de heer R.P. Fransen	
2.	Vaststelling van de agenda	De agenda is ongewijzigd vastgesteld

	BEELDVORMEND	
3.	**Ontwerp Centrumvisie en Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer Dorp** Portefeuillehouders: R.K. van Rijn en R-J. van Duijn Er is ingesproken door de heren: C. Sijnen namens MeerAalsmeer, L. van Erp (namens de werkgroep bewoners) en J. Kok. Er is een schriftelijke inspraakreactie ontvangen van de heer M. Weijers. Toezegging: 1. De voorrangsregeling bij de Grundelweg wordt schriftelijk nagezonden. 2. De specificatie inzake de 1,3 miljoen met betrekking tot de kosten voor de Zijdstraat (riolering en bestrating) wordt schriftelijk nagezonden.	De inbreng van de commissieleden wordt samen met de uitkomsten van de inspraak waar mogelijk verwerkt in de versie die ter besluitvorming naar de raad gaan.
4.	**Plan van Aanpak 2019 – 2021 Aalsmeer Fossiel Onafhankelijk** Portefeuillehouder: W.B. Alink-Scheltema Er is ingesproken door de heer J.J. Overbeek namens de werkgroep Gasloos. Toezegging: 1. De startnotitie Regionale Energie Strategie wordt na de zomer ter vaststelling voorgelegd aan de raad; 2. De vraag over het (niet) aanstellen van een milieucoördinator wordt schriftelijk beantwoord.	
5.	**Raadsbrief inzake budgetafwijkingen buitensport** Portefeuillehouder: R-J. van Duijn Toezegging: De portefeuillehouder zegt een raadsbrief toe met de recente stand van zaken over de renovatie van het sportcomplex aan de Sportlaan.	
	OORDEELSVORMEND	
6.	**Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019 – 2022** Portefeuillehouder: R.K. van Rijn	Door naar de raad van 20-06-2019 als hamerstuk De bedragen van de projectenlijst zijn

	Toezegging: -	geheim, de benaming van de projecten niet.
7.	**Actualisering grondexploitaties ultimo 2018** Portefeuillehouder: R-J. van Duijn Toezegging: 1.De vraag over de verlaging van de garantstelling voor Green Park Aalsmeer en eventuele geheimhouding over de hoogte van de garantstelling schriftelijk wordt beantwoord; 2.De vraag over hoeveel van de verwachte opbrengsten en uitgaven bij project De Tuinen al reeds vast ligt in contracten wordt schriftelijk beantwoord.	Door naar de raad van 20-06-2019 als hamerstuk
8.	**Regionale samenwerking**	De heer Verlaan wijst erop dat de vergaderstukken voor de bijeenkomst op 19 juni 2019 van het AM-raadsleden-platform zijn toegevoegd in iBABS. Mevrouw Hauet koppelt terug uit het presidium dat is voorgesteld dat de woordvoerders ‘regionale samenwerking’ en een collegelid na het zomerreces overleggen om te komen tot een meer inhoudelijke behandeling van de regionale onderwerpen.
9.	**Vragenkwartier**	Er zijn geen vragen ingediend voor het vragenkwartier
	Sluiting	De voorzitter sluit de vergadering om 23.00 uur.

Gemeente Aalsmeer

AGENDA VOOR DE VERGADERING VAN DE
COMMISSIE RUIMTE EN ECONOMIE
op woensdag 5 juni 2019, 20.00 uur

Tijd	Agenda punt	Onderwerp
20.00	1.	**Opening door de voorzitter van de Commissie Ruimte en Economie, de heer R.P. Fransen** **Griffier: O. van Kolck**
20.02	2.	**Vaststelling van de agenda**
		BEELDVORMEND Bij beeldvormende bespreking staat informatievergaring centraal en is besluitvorming niet voorzien in de eerstvolgende raadsvergadering. In deze fase gaat het er om dat alle deelnemers zich een beeld vormen over het onderwerp. Commissieleden krijgen de ruimte om hun beelden over het onderwerp bij elkaar te toetsen en vragen te stellen aan het college. Zijn alle belangen bekend? Is alle informatie gedeeld? Dit onderdeel biedt ook ruimte om onderwerpen te bespreken die door de fracties zijn geagendeerd.
20.05	3.	**Ontwerp Centrumvisie en Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer Dorp** Portefeuillehouders: R.K. van Rijn en R-J. van Duijn *De ontwerp Centrumvisie en het beeldkwaliteitsplan Aalsmeer-Dorp worden na bespreking in de Commissie Ruimte en Economie ter inzage gelegd.*
20.45	4.	**Plan van Aanpak 2019 – 2021 Aalsmeer Fossiel Onafhankelijk** Portefeuillehouder: W.B. Alink-Scheltema *De financiële gevolgen van het plan van aanpak zijn verwerkt in het voorstel van de Kadernota 2020.*
21.25	5.	**Raadsbrief inzake budgetafwijkingen buitensport** *Deze raadsbrief is geagendeerd op verzoek van de fractie Absoluut Aalsmeer.* Portefeuillehouder: R-J. van Duijn
		OORDEELSVORMEND In deze bespreking staat uitwisseling van argumenten centraal en het wegen van voor- en nadelen van een voorstel. Het college van B&W stelt besluitvorming voor in de eerstvolgende raadsvergadering.
21.50	6.	**Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019 – 2022** Portefeuillehouder: R.K. van Rijn *De behandeling is gericht op het kennisnemen van de projectenlijst in bijlage 1, het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019 – 2022 en de jaarschijf 2019 van het Meerjarenprojectplan te verwerken als begrotingswijziging en de jaarschijf*

		2020 op te nemen in de begroting 2020. *Tevens wordt gevraagd de neerwaartse bijstelling in 2019 van de kredietbedragen riolering en wegen beschikbaar te houden voor het meerjarenprojectenplan vanaf 2021.* *Tot slot wordt gevraagd de geheimhouding van bijlage 1 'Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019-2022 te bekrachtigen en de termijn van geheimhouding te bepalen op 3 jaar, te rekenen vanaf het besluit van het college d.d. 14 mei 2019.* *Besluitvorming wordt voorgesteld tijdens de raadsvergadering van 20 juni 2019.*
22.20	7.	**Actualisering grondexploitaties ultimo 2018** Portefeuillehouder: R-J. van Duijn *De behandeling is gericht op het vaststellen van het bijgestelde budget voor de uitvoering van de nog te verwezenlijken plandelen van lopende grondexploitaties en de winstnemingen waarmee rekening is gehouden in het meerjarenbeeld 2019-2022 bij te stellen op basis van deze actualisering, het jaar 2023 hieraan toe te voegen en dit mee te nemen in de integrale afweging bij de Lentenota 2019.* *Tevens wordt gevraagd het bijgestelde budget van facilitaire projecten vast te stellen en het voteren van een vernieuwd raadskrediet voor het voorbereiden van ruimtelijke plannen op eigen grond.* *Tot slot wordt gevraagd voornoemde besluitpunten met bijbehorende balansmutaties te verwerken in de begroting 2019 en verder.* *Besluitvorming wordt voorgesteld in de raadsvergadering van 20 juni 2019.*
23.00	8.	**Regionale samenwerking**
23.10		**Vragenkwartier**
23.25		**Sluiting**

Gemeente Aalsmeer

Uw contact J. Naftaniel
T (020) 540 4668

j.naftaniel@amstelveen.nl

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

Aan de leden van de gemeenteraad Aalsmeer

Datum 23 mei 2019

Betreft Centrumvisie Aalsmeer en Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer dorp

Geachte leden van de raad,

Na oplevering van de laatste bouwsteen beeldkwaliteit en verkeer, ligt er nu een ontwerp Centrumvisie met een integrale toekomstvisie en concept beeldkwaliteitsplan voor het centrum Aalsmeer. Nauwe samenwerking met belanghebbenden zorgt voor een breed gedragen conceptversie. Het college heeft de ontwerp centrumvisie en het ontwerp beeldkwaliteitsplan op 14 mei 2019 vastgesteld geven de stukken na de bespreking in de raadcommissie Economie en Ruimte op 5 juni vrij voor inspraak.

Wij hebben de ambitie het centrum van Aalsmeer te ontwikkelen tot een aantrekkelijke, herkenbare en karakteristieke plek. Ook willen wij de economische positie van het winkelgebied versterken en het voorzieningenniveau toekomstbestendig te maken. Met deze visie willen wij plannenmakers, bewoners, eigenaren en ondernemers inspireren om te investeren in Aalsmeer centrum. De ontwerp centrumvisie en het beeldkwaliteitsplan geven richting aan het optimaliseren van de winkelstructuur, verbeteren van de bereikbaarheid, zichtbaarheid en het voorzieningenaanbod, verhogen van beeld- en verblijfskwaliteit en het verminderen leegstand.

Voordat de inspraakprocedure start, stelt het college het presidium voor om beide documenten te bespreken in de commissie Ruimte en Economie van 5 juni. Daarna start de formele inspraakperiode. Ook vindt een informatieavond plaats. De verwachting is dat de centrumvisie in oktober in de gemeenteraad komt ter vaststelling.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,

de secretaris, de burgemeester,

b.a.

mr. P.L. Romkema mr. G.E. Oude Kotte

Bijlagen 3

Ontwerp

Centrumvisie Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer

Centrumvisie Aalsmeer

Ontwerpvisie 14 mei 2019

Gemeente Aalsmeer

Inhoudsopgave

Samenvatting 4
1. Inleiding 7
1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis 7
1.2 Proces tot nu toe 9
1.3 Ambitie en doelstelling 10
1.4 Leeswijzer 10
2. Plangebied 11
2.1 Historie 11
2.2 Planbegrenzing 12
2.3 Ruimtelijke structuur 13
3. Positionering 14
3.1 Veranderingen in het winkellandschap 14
3.2 Lokale ontwikkelingen 15
3.3 Voorzieningenaanbod en leegstand 19
4. Toekomstperspectief 20
4.1 Propositie 20
4.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden 21
4.3 Visiekaart 28
5. Aanbevelingen en maatregelen 29
5.1 Stationsweg - Van Cleeffkade 30
5.2 Raadhuisplein en Drie Kolommenplein 31
5.3 Zijdstraat, Punterstraat en Molenplein 34
5.4 Praamplein en Molenpad 36
6. Realisatie 37
6.1 Proces en strategie 37
6.2 Openbare ruimte 38
6.3 Participatie en communicatie 39
6.4 Financiën 39

Bijlage 41
I Visiekaart 42
II Raakvlakken Centrumvisie met andere lopende ontwikkelingen 43
III Indicatief Spoorboekje: overzicht fasering werkzaamheden 44
IV Vigerend toepasbaar beleid 45
V Bronnen en onderzoek 47

Gemeente Aalsmeer

Samenvatting

Inleiding
Voor u ligt het ontwerp van de Centrumvisie Aalsmeer. De Centrumvisie is een (deel) structuurvisie en bevat een nieuw toekomstperspectief voor Aalsmeer centrum. Het schetst de voorwaarden en de spelregels voor de ontwikkeling van dit gebied. De Centrumvisie is daarmee het richtinggevend ruimtelijk kader voor nieuwe initiatieven en voor een eventueel nieuw bestemmingsplan. Met deze visie hopen wij plannenmakers, bewoners, eigenaren en ondernemers te inspireren om te investeren in het hoofdwinkelgebied van Aalsmeer.

Naast het feit dat de detailhandel in heel Nederland onder druk staat, spelen in Aalsmeer lokale ontwikkelingen die dit effect versterken.[1] De aard van het voorzieningenniveau en de vestigingsvoorwaarden in Aalsmeer centrum zijn niet toekomstbestendig. Het aandeel specialistische zaken en trekkers is in de afgelopen jaren afgenomen, met leegstand tot gevolg. Zonder ingrijpen zal het voorzieningenniveau in Aalsmeer centrum steeds meer functioneel (voor de dagelijkse boodschappen) van aard worden. Het gevaar dreigt dat het winkelgebied daarmee zijn positie nog verder verzwakt en zo in een neerwaartse spiraal terecht komt. Er zijn maatregelen op de korte en middellange termijn nodig.

Context
Uit de ‘Aalsmeerse gebiedsvisie 2020’ (26 november 2009), de bijbehorende uitvoeringsagenda, de collegeprogramma’s van 2014-2018 en 2018-2020 en de Motie Drie Kolommenplein-Raadhuisplein (29 oktober 2015) blijkt de politieke wens om iets te doen aan de situatie. Er wordt opgeroepen om het ondernemersklimaat, de beeldkwaliteit en het voorzieningenniveau te verbeteren. Die wens wordt in de loop van de jaren ook geuit door ondernemers en pandeigenaren. Er is een brede behoefte aan een visie over het winkelgebied in Aalsmeer-dorp.
Voor de totstandkoming van de ontwerp Centrumvisie Aalsmeer is daarom intensief opgetrokken met betrokkenen en belanghebbenden, waaronder ondernemersvereniging Meer Aalsmeer, pandeigenaren en het wijkoverleg de Dorper. In een iteratief proces met belanghebbenden en betrokkenen zijn drie bouwstenen voor de visie opgesteld waaruit de visie uiteindelijk is opgebouwd: de economische bouwsteen en de bouwstenen beeldkwaliteit en verkeer.

Ambitie en doelstelling
Het centrum van Aalsmeer moet weer een aantrekkelijke, herkenbare en karakteristieke plek voor Aalsmeer en haar bezoekers worden. Daarvoor moet het economisch functioneren van het winkelgebied verbeteren en het voorzieningenniveau toekomstbestendig op niveau worden gebracht.

[1] Nationaal: ontwikkeling van perifere detailhandelsvestigingen, grootschalige detailhandelsvestigingen en internet. En lokaal: verandering in de winkelstructuur (Zijdstaat niet langer A1 gebied), slechte verbindingen en vindbaarheid van verschillende deelgebieden, parkeerdruk, achterhaalde beeldkwaliteit, weinig verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en veel leegstand.

Gemeente Aalsmeer

Propositie
We willen naar een divers voorzieningenaanbod met zowel functionele als specialistische detailhandel, cultureel maatschappelijke functies en horeca, bereikbaar voor bewoners en bezoekers van buiten de gemeente. Alle plekken zijn met elkaar verbonden in een openbare ruimte van hoge verblijfskwaliteit, met voldoende verblijfs- en parkeerplekken, groen en water. Het wordt een gezelliger centrum in beleving en gebruik, met de mogelijkheid voor boodschappen bij een supermarkt en de kleine speciaalzaak, maar ook voor een kop koffie, een diner, een bezoek aan een culturele of maatschappelijke instelling of een ontmoeting op een levendig terras, een besloten plein of een prettige plek aan het water.

Het is belangrijk dat wordt ingezet op het behalen van alle doelen uit de propositie. Het heeft geen zin om de bereikbaarheid te verbeteren als er niets wordt gedaan aan de inrichting van de openbare ruimte, of om voldoende parkeerplekken te behouden als de verblijfskwaliteit niet verbetert. De combinatie van doelen leidt tot een verbetering van de belevingswaarde en zicht- en/of vindbaarheid van winkelgebied. Hiermee wordt meer aanloop gegenereerd en de verblijfduur van de consument in het centrum verlengd. De verwachting is dat dit een hoger niveau aan consumentenbestedingen oplevert en een dorpscentrum waar ondernemers en vastgoedeigenaren een goede boterham verdienen en zich graag willen vestigen. Meer investeringen leiden tot een verbetering van het vestigingsklimaat en dit levert stabilisatie en toekomstbestendigheid van het voorzieningenniveau op.

Uitgangspunten en randvoorwaarden
Hieronder zijn de belangrijkste voorwaarden en uitgangspunten beschreven, waarbinnen tot realisatie van de gestelde propositie overgegaan kan worden:

Optimaliseren winkelstructuur, bereikbaarheid en zichtbaarheid

1. Als hoofdontsluitingsroute zijn de bereikbaarheid en doorstroming van de Van Cleeffkade –Stationsweg en (specifiek) van het kruispunt bij de Uiterweg, essentieel voor het functioneren van het gehele winkelgebied. De bereikbaarheid en doorstroming moeten gewaarborgd blijven.
2. De Zijdstraat is de primaire verbindingsroute voor langzaam verkeer tussen de verschillende deelgebieden in het winkelgebied. Daarom is het van belang dat deze straat ook voor de toekomst een winkelfunctie blijft behouden,, waarbij meer gericht gaat worden op specialistische winkelformules.
3. Bij het (her)inrichten van wegen en verbindingsroutes zijn verkeersveiligheid en stedenbouwkundige inpasbaarheid het uitgangspunt. Langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) moet zich veilig(er) in het gebied kunnen bewegen.
4. Bij toekomstige toeristische en recreatieve ontwikkelingen rondom het centrum, dienen de verbindingen met het centrum te worden versterkt.[2]

Verder is het streven om bevoorradings- en expeditieverkeer waar mogelijk van de Van Cleeffkade – Stationsweg gebruik te laten maken zodat de Dorpsstraat wordt ontlast. Ook is het streven om geen parkeerplaatsen te verwijderen, tenzij deze gecompenseerd kunnen worden.

[2] Bijvoorbeeld bij de Historische tuin, het Stokkeland, het Uiterweggebied en de Ringvaartzone

Verhogen beeld- en verblijfskwaliteit

1. Bij herinrichting van de openbare ruimte wordt de inzet voor een verbetering van de beeldkwaliteit en verblijfskwaliteit meegenomen.
2. De openbare ruimte in de aanloopgebieden conformeert zich aan het Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer-dorp. De openbare ruimte in het kernwinkelgebied krijgt een extra kwaliteitsslag. Hiermee wordt voor de bezoeker en consument duidelijk en zichtbaarder dat hij/zij zich in het kernwinkelgebied bevindt.
3. De openbare ruimte wordt uniform en integraal vormgegeven zodat verschillende gebieden op elkaar aansluiten en het centrum minder rommelig oogt.
4. In het kernwinkelgebied geldt het 'auto te gast' principe, zodat routes, veiligheid en verblijfskwaliteit worden verbeterd.
5. Groen en blauw (waterbeleving) worden versterkt, om de verblijfskwaliteit en belevingswaarde te verhogen.

Verbeteren voorzieningenaanbod en verminderen leegstand

1. Aalsmeer centrum dient zowel winkelen voor de dagelijkse boodschappen als specialistisch winkelen te faciliteren.
2. De planologische grootte van het winkelgebied wordt niet verder uitgebreid. Uitbreidingen van het aantal m2 aan commercieel vastgoed in het winkelgebied worden bevroren.
3. Functieverbreding en functiemenging moeten onder voorwaarden mogelijk worden in het winkelgebied.[3] Insteek daarbij is dat te grote (leegstaande) winkelruimtes flexibel te transformeren zijn naar een meer marktconforme oppervlakte of naar ander gebruik. Hiermee ontstaat een gevarieerder voorzieningenaanbod en dat is aantrekkelijk voor de consument.

[3] Zie voor meer informatie paragraaf 4.2 onder optimalisatie voorzieningenaanbod

De gestelde uitgangspunten en randvoorwaarden vormen samen met de propositie het toekomstperspectief voor Aalsmeer centrum. Deze visie doet tevens aanbevelingen over maatregelen voor de realisatie van het beschreven toekomstperspectief.

Aanbevelingen en maatregelen

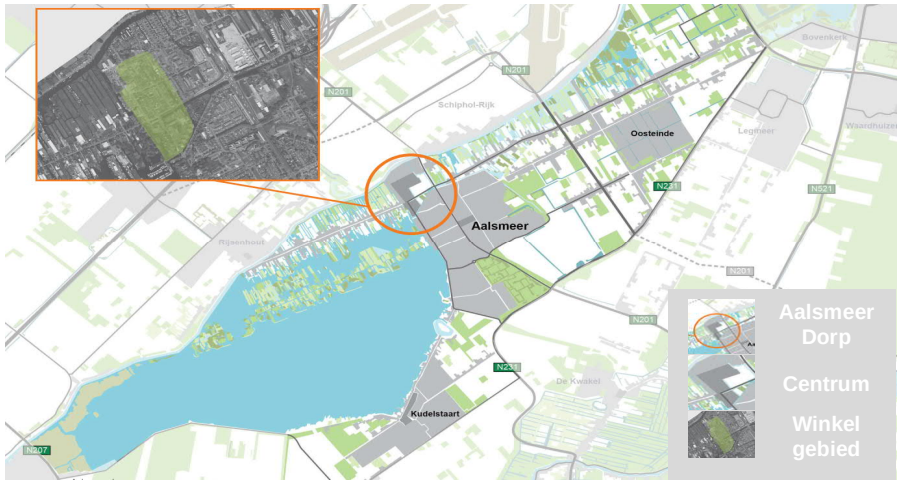
Met het vaststellen van de Centrumvisie Aalsmeer door de gemeenteraad, wordt eveneens besloten om het college van B&W opdracht te geven tot het overnemen van de omschreven aanbevelingen voor de maatregelen. Hieronder een overzicht van de belangrijkste aanbevelingen:

a. Op de middellange termijn inzetten op de inrichting van een eenrichtingscircuit op het kruispunt Van Cleeffkade-Stationsweg, en daarmee de snelheid op de Van Cleeffkade en Stationsweg ter hoogte van het winkelgebied naar 30 km/u te brengen.
b. In aansluiting op het voorgaande het Raadhuisplein vormgeven (en herinrichten) als één geheel, van gevel tot gevel samen met het kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg en het plein voor het gezondheidscentrum, waarbij er ruimte ontstaat voor het eenrichtingscircuit en verblijfskwaliteit, met behoud van de parkeerfunctie.
c. Vanwege het noodzakelijke onderhoud, matige beeld- en verblijfskwaliteit en ook vanwege de huidige en potentiele status van de Zijdstraat, op korte termijn overgaan tot herinrichting en daarbij het Molenplein en de Punterstraat meenemen. De Zijdstraat is een ruimtelijke en functionele drager van de winkelstructuur en daarmee van groot belang voor het gehele winkelgebied.
d. Aanbevolen wordt om voor het Praamplein alleen de maatregelen voor de korte termijn op te pakken. Op het moment dat recreatie-initiatieven tot stand komen, kunnen de middellange en lange termijn maatregelen tot uitvoering worden gebracht.

Gemeente Aalsmeer

1. Inleiding

Aalsmeer is een gemeente van ca. 30.000 inwoners en is groeiende, in een van de sterkste economische regio's van Nederland. Aalsmeer heeft door haar ligging, bloementeelt en historie een bloeiende toeristische sector, die kan profiteren van de nabijheid van Amsterdam, Schiphol en Flora Holland. Het hoofdwinkelgebied van Aalsmeer in Aalsmeer-dorp sluit echter onvoldoende aan bij dit 'beeld'. De positie ten opzichte van andere winkelgebieden binnen en buiten Aalsmeer verzwakt. Er zijn maatregelen op de korte en middellange termijn nodig om er een aantrekkelijk ontmoetingspunt van te maken, met gezellige horeca en bijzondere winkels in een sfeervolle omgeving.



Ligging plangebied binnen Aalsmeer en omgeving

1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

Aalsmeer Centrum was tot 10 jaar geleden (voor de economische crisis) de voornaamste bestemming binnen Aalsmeer voor zowel de dagelijkse als niet dagelijkse boodschappen. Deze positie is door een aantal ontwikkelingen afgenomen. Als niet wordt ingegrepen dan resteert een functioneel winkelgebied voor de dagelijkse boodschappen, zonder specialistisch winkelaanbod, net als in veel andere winkelgebieden in soortgelijke gemeentes in Nederland. Het centrum zal dan in feite als een wijkcentrum voor Aalsmeer-dorp functioneren, maar gaat daarbij stevige concurrentie van andere wijkcentra ondervinden. Dit betekent concreet een neerwaartse spiraal van minder aanloop, stagnerende omzetten, afkalvende huuropbrengsten, slinkende onderhoudsbudgetten wegtrekkende ondernemers, leegstand en verpaupering. En dit heeft weer zijn weerslag op het algehele voorzieningenniveau.

We leven inmiddels in economisch betere tijden, maar de situatie in het centrum is nog niet toekomstbestendig te noemen. Zelfs nu is de concurrentiepositie ten opzichte van andere winkelgebieden binnen en buiten Aalsmeer dalende en is het de vraag of het voorzieningenniveau voor de toekomst kan worden gewaarborgd. Het centrum voldoet namelijk niet aan de eisen die de hedendaagse consument stelt aan beleving, verblijfsklimaat en aanbod. Er mist een aantrekkelijk ontmoetingspunt met gezellige horeca en bijzondere winkels in een sfeervolle omgeving waar regelmatig 'wat te doen' is. De onderlinge verbindingen zijn matig en de uitstraling van een deel van het winkelgebied is gedateerd.

Er zijn maatregelen op de korte en middellange termijn nodig om de positie van het centrum te verbeteren en het voorzieningenniveau toekomstbestendig te waarborgen.

Gebiedsvisie Aalsmeer 2020
De “Gebiedsvisie Aalsmeer 2020” (d.d. 26 november 2009) wijst Aalsmeer-dorp aan als hoofdwinkelgebied. Daarmee wordt een eerste stap gezet om de positie van het centrum te verbeteren. Er liggen voor Aalsmeer-dorp bijzondere kansen om het gebied aantrekkelijk, compact en levendig te maken. Door een goede inrichting en een aantrekkelijk aanbod van winkels en horeca kan het centrum, zo stelt de gebiedsvisie, aantrekkelijk worden: niet alleen voor de eigen inwoners maar ook voor de toerist of recreant.
Er wordt ingezet op een divers winkelaanbod en een verbetering van het verblijfsklimaat middels opwaardering van de openbare ruimte en het toevoegen van horeca.

Uitvoeringsparagraaf Gebiedsvisie 2020
In de daar op volgende ‘Uitvoeringsparagraaf Gebiedsvisie Aalsmeer 2020’ wordt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in de vorm van fysieke ingrepen beschreven. De ontwikkeling heeft hoofdzakelijk als doel de levendigheid in Aalsmeer-dorp te vergroten en het voorzieningenniveau te optimaliseren als kernwinkelgebied van de gemeente. Maar er wordt ook een ambitie gesteld voor Aalsmeer-dorp. Namelijk: ‘het behouden en versterken van het imago van Aalsmeer als water- en bloemengemeente en het behouden en versterken van het dorpse, kleinschalige karakter van de historische dorpskern.’

Leegstand in de Zijdstraat (2016)

Motie Drie Kolommenplein-Raadhuisplein
In een motie van de gemeenteraad van 29 oktober 2015, wordt het college opgeroepen om parallel aan het opstellen van een visie voor het winkelgebied in Aalsmeer-dorp te komen tot een plan voor de verkeersstructuur, parkeervoorzieningen, en de stedenbouwkundige structuur rond het Drie Kolommenplein en Raadhuisplein.

Betekenis Centrumvisie
De Centrumvisie is een bevat een nieuw toekomstperspectief voor Aalsmeer centrum. Het schetst de voorwaarden en de spelregels voor de ontwikkeling van dit gebied. Het gaat hierbij onder andere over de positionering, het functioneren en de structuur van het centrum.

Dit document biedt duidelijkheid en zekerheid aan eigenaren, ondernemers, bewoners en initiatiefnemers. De Centrumvisie is daarmee het richtinggevend ruimtelijk kader voor nieuwe initiatieven en voor een eventueel nieuw bestemmingsplan. Met deze visie hopen wij plannenmakers, eigenaren en ondernemers te inspireren te investeren in het hoofdwinkelgebied.

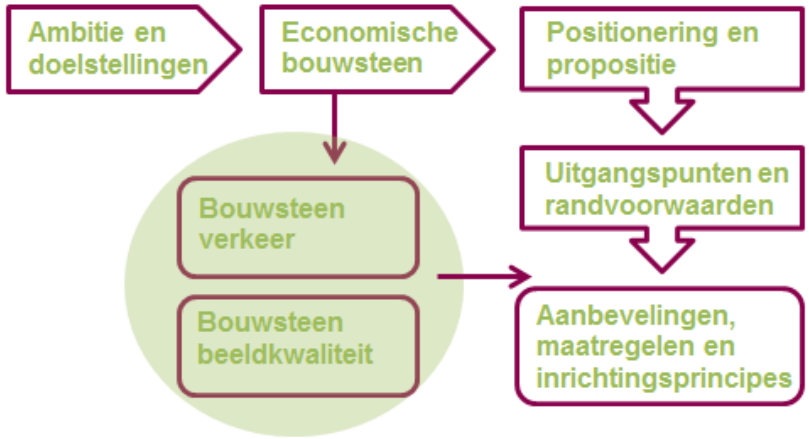
1.2 Proces tot nu toe

Voor de totstandkoming van de ontwerp Centrumvisie Aalsmeer is er nauw overleg geweest met de ondernemersvereniging Meer Aalsmeer, eigenaren en het wijkoverleg de Dorper.
Er is al langer overleg gaande met betrokkenen en belanghebbenden. De gemeente Aalsmeer heeft in de zomer van 2016 een conceptvisie voor het centrum in de inspraak gebracht.

Na kritiek op een aantal onderdelen van het concept en op de wijze waarop de ondernemers bij de totstandkoming betrokken waren, heeft de gemeente besloten om de behandeling van de Centrumvisie op te schorten en het proces op te delen in de bouwstenen economie, verkeer en beeldkwaliteit, Deze onderwerpen vroegen in de inspraak de meeste aandacht, vormen nu de bouwstenen van deze visie.

De gemeente heeft begin 2017 Stichting Ondernemersfonds Meer Aalsmeer uitgenodigd een economische bouwsteen op te stellen, met ondersteuning van bureau Droogh, Trommelen en Partners (DTNP). Bij de start zijn de meningen en wensen onder ondernemers en eigenaren over de huidige en toekomstige situatie in het centrum geïnventariseerd. Vervolgens is een werkgroep opgericht om het werkproces van de economische bouwsteen te begeleiden. Op 1 november 2017 is de bouwsteen tijdens een brede bijeenkomst voorgelegd aan de ondernemers en eigenaren en op 30 januari 2018 ter kennisname aangenomen door het College van B&W.

Vervolgens is in opdracht van de gemeente gestart met het uitwerken van de bouwsteen beeldkwaliteit (door bureau IMOSS). Dit is een ruimtelijke doorvertaling van de economische bouwsteen, maar ook van de uitkomsten uit verkeersonderzoek, de bouwsteen verkeer (beiden opgesteld door bureau Sweco) en van eerder gestelde doelstellingen uit de ‘Gebiedsvisie Aalsmeer 2020’. De start van dit proces was een participatieavond op 5 februari 2018. Samen met een klankbordgroep van belanghebbenden zijn vervolgens in een iteratief proces beide bouwstenen verder ontwikkeld. Hierbij is ook onderzoek gedaan naar de financiële gevolgen van de aanbevelingen en maatregelen uit de bouwstenen. De bouwstenen beeldkwaliteit en verkeer zijn op 12 februari 2019 vastgesteld door het College van B&W. De gemeenteraad is tussen 2017 en heden viermaal tussentijds geïnformeerd over de stand van zaken en de inhoud.



Schematische weergave van visietraject

1.3 Ambitie en doelstelling

Het is de ambitie om het centrum van Aalsmeer te ontwikkelen tot een aantrekkelijke, herkenbare en karakteristieke plek voor Aalsmeer en haar bezoekers. Daarvoor moet het economisch functioneren van het winkelgebied verbeteren en het voorzieningenniveau toekomstbestendig worden ingevuld.

De bovenstaande hoofddoelstelling kunnen vier hoofddoelen worden onderscheiden:

1. *Optimalisatie van de winkelstructuur;*
2. *Verbeteren van bereikbaarheid en zichtbaarheid;*
3. *Verhogen van de beeld- en verblijfskwaliteit;*
4. *Verbeteren van voorzieningenaanbod en minder leegstand.*

Deze doelstellingen moeten leiden tot meer aanloop en een verlenging van de verblijfduur van de consument in het centrum. Hiermee ontstaat een hoger niveau aan consumentenbestedingen en een dorpscentrum waar ondernemers en vastgoedeigenaren een goede boterham verdienen en zich graag willen vestigen. De verwachting is dat hierdoor stabilisatie van het voorzieningenaanbod ontstaat en dat het centrum als hoofdwinkelgebied van Aalsmeer een toekomstbestendig en divers voorzieningenaanbod kan behouden.

1.4 Leeswijzer

De visie is als volgt opgebouwd. Na de inleiding van hoofdstuk 1 wordt in hoofdstuk 2 het plangebied beschreven: wat zijn de grenzen van het gebied, wat is de historie van het dorpscentrum en hoe ziet de ruimtelijke structuur eruit?
Hoofdstuk 3 gaat in op de economische positionering van het gebied. Daarbij worden knelpunten/verbeterpunten, bedreigingen en kansen geïdentificeerd. Hieruit ontstaan deeldoelstellingen die leiden tot een economische propositie. De economische propositie en bijbehorende uitgangspunten en (rand)voorwaarden worden in hoofdstuk 4 beschreven, tezamen met een verbeelding van de visiekaart. Hoofdstuk 5 beschrijft vervolgens maatregelen en aanbevelingen voor het verkeer en parkeren en voor de openbare ruimte. Deze vormen inrichtingsprincipes voor het ontwerpproces. Hoofdstuk 7 gaat over de realisatie, waarbij het vervolgproces, financiën, planologie en communicatie de revue passeren.

Gemeente Aalsmeer

2. Plangebied

2.1 Historie

Aalsmeer was eeuwenlang een vissersdorp op de zogeheten *Bovenlanden*. Aan vrijwel alle zijden van het dorp was water ontstaan door veenontginningen. De stedenbouwkundige structuur was daarom langgerekt en bevatte veel lintbebouwing (Uiterweg-Oosteinderweg). Haaks op dat lint ligt de weg (Zijdstraat) naar de voormalige Haarlemmermeer. Deze combinatie van een lint en een weg richting de Haarlemmermeer en daaropvolgend weer een weg haaks daarop (Dorpstraat) geeft Aalsmeer een kenmerkende vorm van een bajonet.

Na het inpolderen van de Stommeerpolder (1650) en Hornmeerpolder (1676) komt er een dijkstructuur aan de zuidzijde bij. Na de inpoldering van de Haarlemmermeer (1852) verliest Aalsmeer haar positie als vissersdorp en begint het met de bloementeelt en het kweken van rozen (1880).
De Ringvaart en bijbehorende dijk vormen een nieuwe begrenzing aan de noordzijde van het dorp. In de tientallen jaren daarna verdicht Aalsmeer langs deze structuurlijnen. In zuidelijke richting wordt de Stationsweg - Stommeerweg bebouwd en verdicht en in stedenbouwkundige zin belangrijker met de komst van het station.

In de jaren 50 van de vorige eeuw komt er net als in andere steden in Nederland een behoorlijke verstedelijking op gang. Tussen de Dorpsstraat en de Van Cleeffkade ontstaan typische wederopbouwwijken met de in het oog springende Centrale Bloemveiling (1928). Door deze wederopbouw komt het stedenbouwkundig zwaartepunt van Aalsmeer naar het zuiden te liggen. Begin jaren 70 van de vorige eeuw is Aalsmeer het hart van de glastuinbouw in Nederland. In de jaren 80 wordt de Bloemenveiling naar het buitengebied verplaatst. Het voormalige veilingcomplex wordt TV-studio.

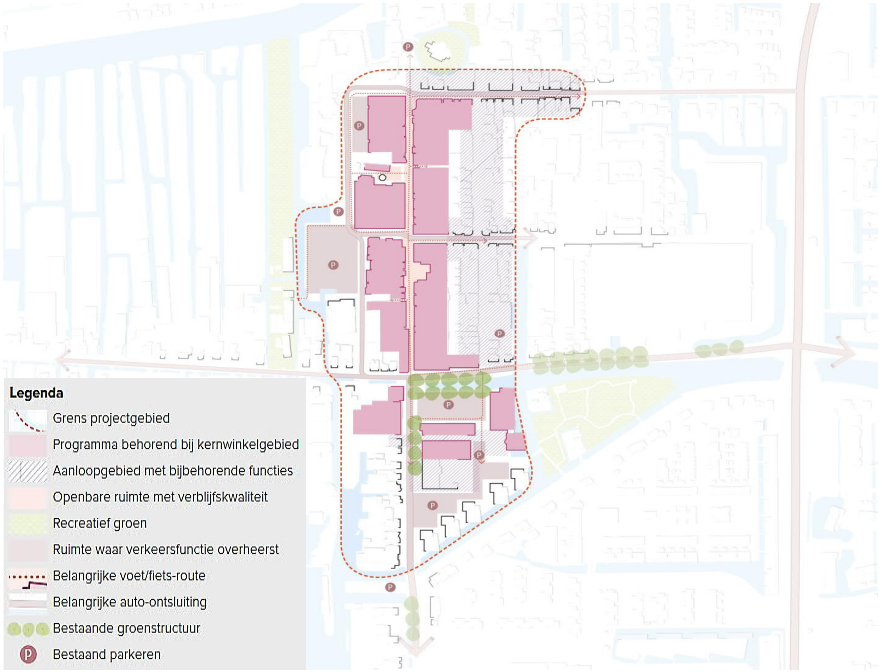
Eind jaren 90 ontstaat aan de andere zijde van de Ringvaart het bedrijventerrein Schiphol-Rijk. Er ontstaan al snel plannen om de N201 af te waarderen en om Aalsmeer heen te leiden. Begin deze eeuw worden deze plannen concreter en inmiddels zijn ze uitgevoerd. Daardoor is aaneenhechten van twee zijden van het dorp mogelijk geworden. Door het oprukken van Schiphol, de uitbreiding van Amstelveen en Uithoorn en de ligging aan de Westeinderplassen ligt Aalsmeer op een interessante plek opgesloten. De ruimte wordt schaarser. Het waterlandschap en het landelijke groen rondom zorgen voor belangrijke beeldkenmerken van Aalsmeer. Echter, er valt weinig te merken van het groene karakter in het centrum zelf. Groen en water zijn als het ware verstopt achter de bebouwing en komen nauwelijks voor in de openbare gebieden.

Gemeente Aalsmeer

2.2 Planbegrenzing

Het plangebied ‘Aalsmeer centrum’ bevat het hoofdwinkelgebied van Aalsmeer en is onderdeel van Aalsmeer-dorp. Het plangebied van het centrum wordt aan de noordzijde begrensd door de bebouwing van de Dorpsstraat. De oostzijde loopt ter hoogte van de Dorpsstraat tot aan de Rozenstraat om vervolgens ter hoogte van de Van Cleeffkade uit te komen bij de Marktstraat. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door het Drie Kolommenplein en aan de westzijde door de Brandewijnsloot. Dat betekent overigens niet dat gebieden die buiten de planbegrenzing vallen, niet zijn meegenomen in onderzoek of beschouwingen.[4]

Het plangebied bestaat uit het kernwinkelgebied, aanloopstraten, verblijfs- en parkeerpleinen, woonstraten en ontsluitingswegen met woningen, cultuurhistorische, maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen. Het kernwinkelgebied wordt gevormd door de Zijdstraat, Praamplein, Molenpad en Raadhuisplein en alles wat hier tussen ligt.[5] Gedeelten van de Van Cleeffkade, Stationsweg, Drie Kolommenplein, Dorpsstraat, Marktstraat, Weteringstraat en Schoolstraat zijn aanloopstraten.[6] Samen behoren ze tot het hoofdwinkelgebied in Aalsmeer.



Plangebied en ruimtelijk functionele structuur

[4] Zo zijn o.a. de herinrichting van de Burgemeester Kasteleinweg, de realisatie van de LIDL, de nieuwbouw op de postkantoorlocatie en de vernieuwing bruggen op Uiterweg in ogenschouw genomen.

[5] Een aaneengesloten gebied in het centrumgebied/binnenstad, met een hoge concentratie aan detailhandels- en horecazaken en commerciële dienstverlening, waar de inrichting meestal bestaat uit een promenade. Je vindt hier de hoogste passantenintensiteiten ofwel de grootste bezoekersaantallen; de consument bezoekt dit gebied om te winkelen en te verblijven, om zich aangenaam te verpozen, maar ook om gewoon iets te kunnen kopen of de boodschappen te kunnen doen.

[6] Straten in het centrumgebied/binnenstad die direct aansluiten op het kernwinkelgebied, maar waar de winkelfunctie niet dominant is. De winkels en horeca worden doelgericht bezocht en zijn doorgaans kleinschalig met veel mkb (midden en kleinbedrijf).

Luchtfoto ligging plangebied

2.3 Ruimtelijke structuur

Wegen
De route Van Cleeffkade - Stationsweg vormt de belangrijkste entree tot het centrum voor autoverkeer. Door de vormgeving van de verkeersruimte en het geldende 50 km/uur regime snijdt deze weg scherp door het centrum. Raadhuisplein en Zijdstraat worden op deze manier van elkaar afgesneden. Tot overige ontsluitingswegen behoren de Grundelweg, Uiterweg en Dorpsstraat. Halverwege wordt het plangebied doorsneden door de Weteringstraat-Punterstraat.

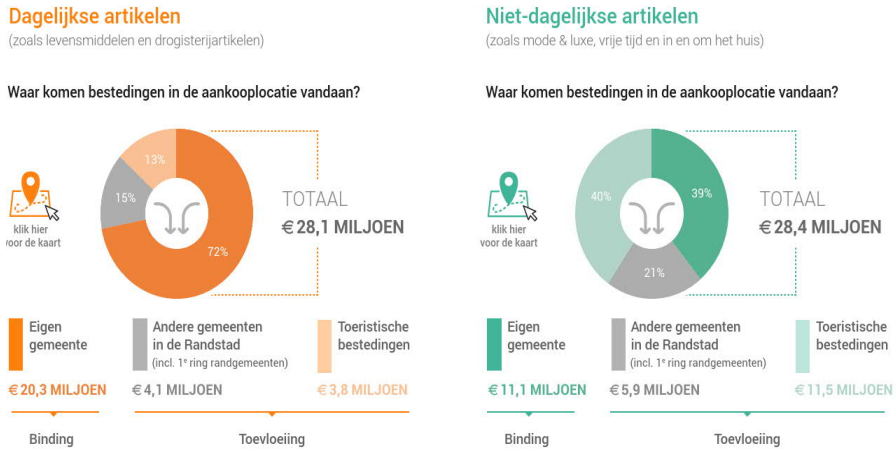
Openbare Ruimte en bebouwing
Het Praamplein ligt wat afzijdig en wordt hoofdzakelijk gebruikt als parkeer- en verkeersruimte. Het Raadhuisplein wordt ook als parkeerplein gebruikt. Het Raadhuisplein ligt op een de plek waar twee historische wegen elkaar kruisen, namelijk de Zijdstraat en de Uiterweg-Oosteinderweg. Op deze twee lijnen is sprake van winkelgebied en representatieve bebouwing. De bebouwing in het centrum heeft verder een afwisselend en dynamisch beeld met een kenmerkend dorpse maat en schaal. Historische en moderne bebouwing wisselen elkaar af. Her en der verspreid staan Rijks- en gemeentelijke monumenten. De Dorpskerk staat op een markante plek nabij de Ringvaart in de ‘oude Dorpskern’. Meer zuidelijk, aan de Zijdstraat, staat ‘Korenmolen De Leeuw’ met een voorplein (Molenplein).

Groen en blauw
Zowel aan de west, - en oostzijde van het plangebied bevinden zich markante groene plekken. Aan de oostzijde ligt Stokkeland: een bijzonder landschappelijk overblijfsel dat vandaag de dag een functie als parkje en/of uitloopgebied heeft. Aan de westzijde ligt de Historische Tuin, te bereiken via het Praamplein.

Gemeente Aalsmeer

3. Positionering

Het winkelgebied Aalsmeer centrum beschikt over ca.12.000 m2 bruto vloeroppervlak. Er zijn drie supermarkten met een vierde op komst. Het dagelijks aanbod wint aan terrein ten opzichte van niet dagelijks. Het primaire verzorgingsgebied is de kern van Aalsmeer. Ongeveer 72% van de dagelijkse bestedingen komt uit de eigen gemeente. Bij de niet dagelijkse bestedingen is dit 39%. Resterende bestedingen komen uit de omliggende 'concurrerende' gemeenten maar ook van toeristen. De leegstand bedroeg in 2016 ca. 19%, In 2011 was dit 5%. Buiten de gemeentegrenzen is sprake van concurrentie van de hoofdwinkelcentra uit Hoofddorp en Amstelveen (15 km). Deze centra zijn substantieel groter dan de clusters in Aalsmeer en bieden de klant met name meer op het gebied van het recreatief winkelen.



Koopgedrag Aalsmeer centrum (bron: Randstad koopstromenonderzoek

3.1 Veranderingen in het winkellandschap

Hoe staat het centrum er voor? Een van de doelstellingen van deze visie is de optimalisatie van de winkelstructuur en het voorzieningenniveau. Het centrum met de Zijdstraat als hoofdwinkelstraat was tot 10 jaar geleden de voornaamste bestemming binnen Aalsmeer voor zowel de dagelijkse als niet dagelijkse boodschappen. Deze positie is echter door een aantal ontwikkelingen afgenomen**.**

De belangrijkste reden is de verandering in het winkellandschap (de opkomst van internetwinkels) in combinatie met de economische crisis geweest.[7] Dit heeft tot gevolg gehad dat de consument zich voor zijn dagelijkse boodschappen sterker richt op het eigen dorps- of wijkcentrum. Een tweede reden is dat de focus van de consument voor recreatief winkelen is verschoven naar de grotere (stads)centra als Amsterdam en Haarlem, maar ook Amstelveen en Hoofddorp. Middelgrote centra worden in toenemende mate overgeslagen. Dit resulteert in een tweedeling tussen de winnaars (lokale dorps- en wijkcentra voor de dagelijkse boodschappen en grotere centra voor het recreatief winkelen) en de verliezers (de middelgrote centra), waar de ketens wegtrekken en het steeds moeilijker wordt om passende opvolgers te vinden. Dit type centra zit qua winkeloppervlak te ruim in haar jasje. Dit is geen conjunctuurprobleem, maar een structureel probleem. Daarvoor is het koopgedrag van de consument te ingrijpend veranderd.

[7] Internetwinkelen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Op dit moment wordt 25% van de dagelijkse inkopen via internet gedaan. Bron: DT&P

3.2 Lokale ontwikkelingen

Aalsmeer centrum zit qua aanbod tussen een dorpscentrum en middelgroot centrum in en valt in de categorie ‘verliezers’. Dit is ook terug te zien in de toename van de leegstand over de jaren. Vooral de grootschalige panden (vanaf ca.300m² vvo) blijken moeilijk afzetbaar in de markt. Maar met een omvangrijk marktgebied en een welvarende bevolking binnen bereik en met een groeiende bevolking en hoge toeristische investeringen, lijkt Aalsmeer centrum voldoende potentie te hebben om het te redden. De vraag is in welke vorm. Een aantal lokale omstandigheden lijkt daar grote invloed op te hebben, te weten:

- Verandering in de winkelstructuur;
- Matige verbindingen en bereikbaarheid;
- Matige beeld- en verblijfskwaliteit;
- Voorzieningenaanbod en leegstand.

Winkelstructuur
Het centrum is de afgelopen jaren ‘opgerekt en omgeklapt’ door de vestiging van grootschalige trekkers voor dagelijkse boodschappen op plekken waar het (doordeweeks) makkelijk te parkeren is: Praamplein en Raadhuisplein. Hierdoor is ook het druktebeeld van de Zijdstraat naar deze locaties verschoven en daarmee de bezoekersoriëntatie.
De vestiging van twee supermarkten op het Praamplein, de Action op het Drie Kolommenplein en binnenkort de Lidl op het Raadhuisplein trekt mogelijk extra publiek. Onbekend is echter in hoeverre de rest van het centrum hiervan profiteert.

Wel bekend is dat het leeuwendeel van de consumenten twee tot drie winkels bezoekt en 0.5 tot 1 uur in het centrum verblijft.[8] Daarmee kan ook worden geconcludeerd dat de consument Aalsmeer centrum vooral als een functioneel winkelgebied beschouwt.[9]

Het Praamplein vervult met publiekstrekkers als de weekmarkt en de supermarkten (AH, Deen en Polo Smak) een belangrijke boodschappenfunctie. De openbare ruimte ziet er goed uit en het plein profileert zich als modern functioneel A1 gebied voor de dagelijkse boodschappen. Dankzij de vestiging van de Lidl en de aanwezigheid van de Action wordt ook het Raadhuisplein een belangrijker bronpunt voor het centrum. Maar ook hier lijkt een verschuiving naar een modern functioneel A1 gebied aan de orde. Beide pleinen richten zich dus op de dagelijkse boodschappen. De verschuiving van de winkeloriëntatie lijkt ten koste te gaan van de Zijdstraat (met het aanbod niet dagelijkse boodschappen). Problematisch is dat het centrum in het segment dagelijkse boodschappen een toenemende concurrentie ondervindt van andere wijkcentra in Aalsmeer.

[8] Bron: Randstad Koopstromenonderzoek 2016
[9] Een functioneel winkelgebied is zodanig ingericht dat consumenten doelgericht en snel boodschappen kunnen doen; met parkeren voor de deur van supermarkten waar alles te koop is.

Locaties grootschalige trekkers Aalsmeer centrum (bron: DT&P 2017)

Zijdstraat

Onder druk van het veranderde winkellandschap en de verschoven en opgerekte winkelstructuur lijkt de Zijdstraat haar functie als hoofdwinkelstraat te verliezen. En daarmee lijkt het gehele winkelgebied aan specialistisch en niet dagelijks aanbod te verliezen. De vraag is wat de toekomst is van de Zijdstraat en daarmee van Aalsmeer centrum. Accepteren we dat de Zijdstraat langzamerhand verkleurt naar een woonstraat, dan accepteren we ook dat Aalsmeer centrum kan worden beschouwd als een functioneel winkelgebied voor dagelijkse boodschappen.

Verbindingen en zichtbaarheid

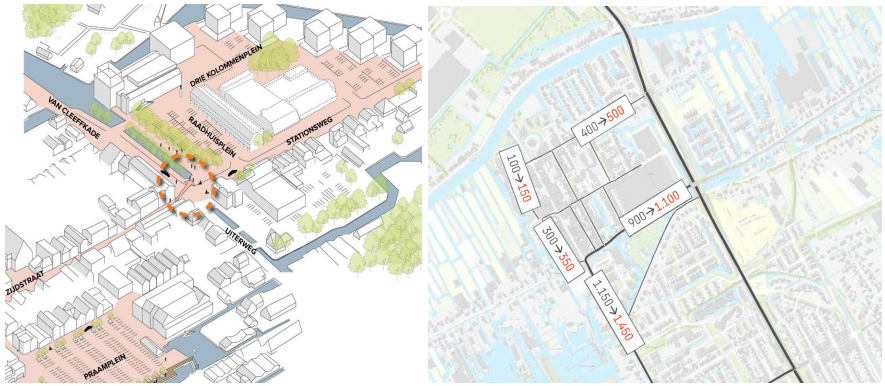
Met het Praamplein en Raadhuisplein als twee centrum/A1 gebieden, is het winkelgebied niet aaneengesloten, maar verspreid over verschillende plekken. Het Raadhuisplein vormt fysiek een eiland zonder zichtbare verbinding met de Zijdstraat en de koppeling van het Praamplein met de Zijdstraat laat eveneens te wensen over.

Belangrijk zijn duidelijke en aantrekkelijke verbindingsroutes richting de verschillende gebieden. Hierdoor ontstaat voldoende doorloop en aanloop en worden consumenten het winkelgebied 'ingetrokken' voorbij de parkeerplaatsen op het Raadhuisplein en Praamplein.
De Zijdstraat is in potentie hierbij de natuurlijke 'loper' tussen de verschillende gebieden. Echter, bezoekers van het Praamplein en het Raadhuisplein worden niet verleid om de Zijdstraat door te lopen. De Zijdstraat is namelijk een naar binnen gekeerde winkelstraat, lastig zichtbaar voor onbekenden en nieuwe bezoekers. De Zijdstraat dient daarom vanaf de buitenkant zichtbaar en vindbaar te zijn.
Ook het Molenplein is lastig zichtbaar. Het heeft de potentie om een centrale plek te worden om te verblijven. Het plein ligt echter verscholen en nodigt niet uit om te verblijven.

Bereikbaarheid, verkeer en parkeren

Richting 2030 lijkt de autobereikbaarheid van het winkelgebied een serieus aandachtspunt te worden.[10] Dit is essentieel voor het functioneren van het winkelgebied. Momenteel bedraagt de gemiddelde wachttijd ca. 17 seconden op de Uiterweg, ter hoogte van het kruispunt Van Cleeffkade-Stationsweg. Een wachttijd van 20 seconden is acceptabel. Op piekmomenten loopt de wachttijd echter op.[11] In 2030 worden wachttijden berekend van 1,5 minuut en dit is onacceptabel.

[10] De auto vervult een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van Aalsmeer -dorp. Zowel inwoners als bezoekers maken vooral gebruik van de auto. Van de eigen inwoners komt 59 procent met de auto en van de bezoekers van buiten het dorp komt maar liefst 89 procent met de auto.
[11] Meetmoment piekmoment: zaterdagmiddag 12.00 – 13.00 uur.



Intensiteiten autoverkeer centrum op piekmoment zaterdag 12-13 uur. Situatie 2030 in het rood op basis van autonome groei van1,5% per jaar.

Ook de verkeersveiligheid rond het kruispunt Van Cleeffkade, Stationsweg en Uiterweg vergt specifieke aandacht. Gemotoriseerd verkeer maakt van dezelfde rijbaan gebruik als langzaam verkeer en dat is in combinatie met de hoge intensiteiten gedurende piekmomenten, zeer onoverzichtelijk. Herinrichting van dit kruispunt is noodzakelijk voor de bereikbaarheid van het winkelgebied.[12] De stedenbouwkundige inpasbaarheid van een nieuw en functionerend kruispunt in combinatie met verkeersveiligheid is echter problematisch. In de huidige situatie gaat de verkeersfunctie al ten koste van ruimte om te verblijven.

Parkeren

Gratis parkeren (in een blauwe zone) is een sterk punt van het centrum als winkelgebied. Daarin is het in potentie sterker dan de kernwinkelgebieden in Hoofddorp en Amstelveen. Op bepaalde tijden is echter sprake van een hoge parkeerdruk.[13] Dit is kenmerkend voor een functioneel winkelgebied. Het zou dan ook een slecht teken zijn wanneer de parkeerpleinen leeg zouden staan tijdens winkeltijden.

Het Raadhuisplein, Drie Kolommenplein en Praamplein doen dienst al grootschalige parkeerplaatsen in het centrum. De uitstraling van deze pleinen sluit aan bij een functioneel winkelgebied. Het staat echter haaks op de ambitie om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Voor de parkeerpleinen wordt het behoud van de parkeerfunctie beoogd, waarbij ruimte wordt gezocht voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit en het versterken van verbindingen. Daarbij is het streven om binnen het kernwinkelgebied in het centrum geen parkeerplaatsen te verwijderen, of deze te compenseren.

[12] Uit onderzoek van adviesbureau Sweco is gebleken dat een herinrichting van het kruispunt Van Cleeffkade, Stationsweg en Uiterweg een dermate verbetering in de doorstroming van het autoverkeer genereert, dat daarmee de Dorpsstraat wordt ontlast, de Punterstraat kan worden afgesloten en de Weteringstraat niet aangesloten hoef te worden aan de Burgemeester Kasteleinweg.

[13] Parkeeronderzoek Aalsmeer (9 april 2016), Trajan. Opmerkelijk is het grote verschil in parkeerdruk tussen het Praamplein en het Raadhuisplein. Op het Praamplein blijft de parkeerdruk op alle gemeten tijdstippen onder de 50%, met uitzondering van zaterdagmiddag (parkeerdruk ligt dan tussen 75-85%). Het Raadhuisplein kampt met een hogere parkeerdruk die op momenten de 100% benaderd. Binnen de blauwe zones is zaterdagmiddag sprake van de hoogste parkeerdruk (83%). Tijdens avonduren is de parkeerdruk echter lager. (60%).

Beeld- en verblijfskwaliteit

Om consumenten langer in het centrum te laten verblijven is het streven om een verbeterslag in de beeld- en verblijfskwaliteit te bewerkstelligen.[14] De openbare ruimte in het winkelgebied is gedateerd en vaak ontoereikend voor een prettige verblijfkwaliteit. Het materiaalgebruik is te divers en te rommelig en er is een gebrek aan groen.

Profiel met midden groot en hoogteverschillen Zijdstraat (bron: Meer Aalsmeer)

Inrichting Praamplein (linksonder) en Raadhuisplein (rechtsonder)

Zijdstraat

De inrichting van het profiel van de Zijdstraat vormt al geruime tijd een punt van ergernis en nodigt niet uit om gezellig te winkelen. Door een hol profiel met een middengoot wordt aan de kanten gefietst, waarbij conflicten met voetgangers ontstaan. Ook de diversiteit aan materiaalgebruik doet het straatbeeld rommelig ogen en voelt onprettig om in te verblijven. Dit is het gevolg van de daling van de Zijdstraat ten opzichte van het entreeniveau van de winkelpanden en het ontbreken van een integrale adequate oplossing.
In sommige gevallen leidt dit ook tot het toepassen van bepaalde (gladde) materialen, die door consumenten als te glad en onveilig worden ervaren.

Raadhuisplein

Het Raadhuisplein is dé plek waar je het winkelgebied binnenkomt en van oudsher de plek waar het bestuur van Aalsmeer zetelt. Het plein heeft een lage verblijfskwaliteit. De inrichting is gedateerd, oogt rommelig en voorziet hoofzakelijk in parkeerplaatsen. Randen en gevels van het plein zijn nauwelijks betrokken, terwijl die oorspronkelijk een eenheid vormden met het plein. De winkelplint aan de zuidzijde van het plein ligt verscholen onder een galerij. Haaksparkeren en hoogteverschillen vormen bovendien barrières voor de toegankelijkheid richting de Zijdstraat. Dit zelfde geldt voor de Stationsweg en Van Cleeffkade, die een barrière vormen voor de verbinding tussen plein en de Zijdstraat en de voorzieningen in de plint aan de west- en noordzijde van het plein. Het water met kade aan de noordzijde van het plein heeft potentie voor een prettige groene verblijfsplek. De huidige bomen daar zijn in slechte staat en moeten op den duur worden vervangen.

[14] Ook de historische setting, kleinschaligheid en het afwisselende karakter van de bebouwing biedt kansen om het winkelen in het centrum een extra dimensie mee te geven. Binnen de beeldkwaliteit, maar ook met (city)marketing, kan echter meer aandacht aan het (behoud van) cultureel historisch erfgoed worden besteed.

Ligging centrum t.o.v. recreatie en toerisme

Groen en blauw

In algemene zin is er weinig aandacht voor groen- en waterbeleving in het plangebied. Vaak ontbreekt het aan de aanwezigheid er van, terwijl het veel doet voor de belevingswaarde en verblijfskwaliteit van het winkelgebied. De ligging van het centrum tussen water- en (markante) groengebieden biedt kans om deze groenblauwe structuren te verbinden met het winkelgebied en daar op aan te sluiten. Dit kan de aanloop naar het winkelgebied vergroten. In de 'Gebiedsvisie Aalsmeer 2020' wordt nadrukkelijk de ontwikkeling van recreatie en toerisme rondom de Westeinderplassen en de Bovenlanden in Aalsmeer beschreven. In de 'structuurvisie Uiterweg' vervult het Uiterweggebied een belangrijke schakel in de ontwikkeling van recreatie in Aalsmeer. De nabij gelegen Ringvaart is de drukste recreatieve vaarroute van Noord-Holland. De Historische Tuin en het Stokkeland liggen om de hoek.

Het centrum met daarin het kernwinkelgebied ligt precies op het scharnierpunt, maar lijkt zich in een geheel andere wereld te bevinden. Het zijn gescheiden werelden die elkaar in potentie zouden kunnen versterken, wanneer er 'kruisbestuiving' plaatsvindt. [15] Het ontbreekt hiervoor echter aan goede (groen blauwe) verbindingen.

3.3 Voorzieningenaanbod en leegstand

Het tegengaan van leegstand is een voorwaarde voor investeringen in een hoger ambitieniveau in het kernwinkelgebied. Door het veranderde winkellandschap en door lokale omstandigheden is er momenteel sprake van te veel onbenutte leegstaande winkelruimte of verkapte leegstand. Dit is een bedreiging voor het functioneren van het winkelgebied. Momenteel ligt de detailhandel in het huidige kernwinkelgebied verspreid over verschillende straten op een flink oppervlak. Door leegstand ontstaan er 'gaten' in de winkelrouting en dit zorgt voor grotere afstanden en minder hoogwaardige verbindingen.

Leegstand gaat voor consumenten vaak ook ten koste van de uitstraling en aantrekkelijkheid van het winkelgebied, beperkt op deze manier de aanloop en verblijfsduur van de consument en drukt op het bestedingsniveau. Investeren in de beeld- en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte heeft maar beperkt effect zo lang er sprake is van leegstand. Dit is geen toekomstbestendige situatie; het leidt op den duur toch tot een verslechtering van de concurrentiepositie van het winkelgebied. Daarom zijn maatregelen noodzakelijk.

[15] Uit het koopstromenonderzoek blijkt dat consumentenbestedingen uit recreatie en toerisme beduidend hoog zijn vergeleken met andere soortgelijke gemeenten. Toch zijn er zeker kansen om meer toeristen richting het centrum te trekken.

Gemeente Aalsmeer

4. Toekomstperspectief

4.1 Propositie

Ondanks veranderingen in het winkellandschap en een aantal lokale ontwikkelingen kan Aalsmeer centrum zich ontwikkelen tot een aantrekkelijke, herkenbare en karakteristieke plek. Dit willen we bereiken door:

1. *Optimalisatie van de winkelstructuur;*
2. *Verbeteren van bereikbaarheid en zichtbaarheid;*
3. *Verhogen van beeld- en verblijfkwaliteit*;
4. *Verbeteren van voorzieningenaanbod en minder leegstand*.

Het is belangrijk dat wordt ingezet op alle doelen. Het heeft geen zin om de bereikbaarheid te verbeteren als er niets wordt gedaan aan de inrichting van de openbare ruimte, of om voldoende parkeerplekken te behouden als de verblijfskwaliteit niet verbetert. Het behalen van de combinatie van doelstellingen doet recht aan de gestelde ambitie en leidt tot een propositie voor de toekomst.

De doelen moeten gezamenlijk leiden tot een verbetering van de belevingswaarde en zicht- en of vindbaarheid van winkelgebied. Hiermee wordt meer aanloop gegenereerd en de verblijfduur van de consument in het centrum verlengd. De verwachting is dat dit een hoger niveau aan consumentenbestedingen oplevert en een dorpscentrum waar ondernemers en vastgoedeigenaren een goede boterham verdienen en zich graag willen vestigen.

Meer investeringen leiden tot een verbetering van het vestigingsklimaat. De verbetering van het vestigingsklimaat levert stabilisatie in het voorzieningenniveau op, waarmee de neerwaartse spiraal met betrekking tot de concurrentiepositie van het centrum wordt gestopt.

Omdat het vestigingsklimaat verbetert ontstaat een toekomstbestendig en divers voorzieningenaanbod, met zowel functionele als specialistische detailhandel, cultureel maatschappelijke functies en horeca, voor bewoners en bezoekers van buiten de gemeente. Alle plekken zijn met elkaar verbonden in een openbare ruimte van hoge verblijfskwaliteit, met voldoende verblijfs- en parkeerplekken, groen en water, Het wordt een gezelliger centrum in beleving en gebruik, met de mogelijkheid van boodschappen bij een supermarkt en de kleine speciaalzaak, maar ook voor een kop koffie, een diner, een bezoek aan een culturele of maatschappelijke instelling, of een ontmoeting op een levendig terras, een besloten plein of een prettige plek aan het water.

Gemeente Aalsmeer

4.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden

De vraag is nu op welke manier en binnen welke voorwaarden en uitgangspunten de propositie tot uitvoering kan worden gebracht. De propositie en uitgangspunten samen bepalen en vormen het toekomstperspectief voor Aalsmeer centrum.

Winkelstructuur
Het Praamplein en Raadhuisplein zullen worden bestempeld als centrum/A1 gebied. Het Praamplein en het Raadhuisplein vormen vanwege hun parkeerfunctie en ligging de 'bronpunten' en tevens belangrijkste entrees van het winkelgebied. De consument verspreidt zich vanuit daar verder over het winkelgebied. Het Raadhuisplein wordt in de toekomst één van de belangrijkste schakels als het gaat om de verkeersontsluiting van het winkelgebied. Het Praamplein is uitvalsbasis voor de Historische Tuin en de Westeinderplassen.

Het voorzieningenaanbod op het Raadhuisplein is multifunctioneler van aard dan op het Praamplein. Trekkers en specialistische zaken zijn op het Raadhuisplein beide aanwezig en toegestaan, maar ook andere voorzieningen. De programmering rondom het plein sluit idealiter aan bij de inrichting van de openbare ruimte en vise versa. Aan het Praamplein zitten hoofdzakelijk trekkers voor de dagelijkse boodschappen. Net als bij het Raadhuisplein wordt ook aan Praamplein gewoond en vindt recreatie plaats. Het Praamplein moet multifunctioneel gebruikt kunnen worden bij evenementen.[16] De inrichting biedt ruimte voor evenementen en de markt, en die is uitwisselbaar met parkeerplaatsen.

De Zijdstraat vormt de ruggengraat van het winkelgebied en functioneert als de primaire verbindingsroute voor langzaam verkeer tussen de verschillende delen van het centrum. Plekken als de Dorpskerk, het Molenplein, het Praamplein, het Raadhuisplein, het Drie Kolommenplein en het Stokkeland worden zo aan elkaar geweven. Daarom is het van belang dat deze straat ook voor de toekomst een winkelfunctie behoud. Hiermee wordt namelijk de 'doorloop' gestimuleerd. Programmatisch moet de Zijdstraat zich meer gaan richten op specialistisch winkelen en interessante winkelformules.

Het Molenplein moet worden omgevormd tot een historische ontmoetingsplek, waarbij op het plein voor de Korenmolen, horeca met terrassen zijn toegestaan, naast detailhandel en culturele voorzieningen.

Het Drie Kolommenplein vormt een perifere ruimte van het winkelgebied door de aanwezigheid van parkeerplaatsen en grotendeels de woonfunctie. Het is onderdeel van het aanloopgebied.

Bereikbaarheid en zichtbaarheid
Het is van groot belang dat wordt ingezet op het versterken van verbindingen tussen deelgebieden, zodat deze gebieden meer eenheid gaan vormen.

Uitgangspunt is hierbij dat wegen verkeersveilig en stedenbouwkundig inpasbaar moeten zijn. Langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) moet zich veiliger in het gebied kunnen bewegen. De wegen willen we hier meer op inrichten.

[16] Een multifunctionele inrichting is een inrichting die voor meerdere doeleinden geschikt is of daartoe simpel geschikt kan worden gemaakt.

Gemeente Aalsmeer

Daarnaast is het essentieel in te zetten op het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming. Het centrum zal bereikbaar zijn vanuit het zuiden over de Stationsweg en vanuit het noordoosten via Dorpsstraat. We stellen het volgende uitgangspunt:

Als hoofdontsluitingsroute zijn de bereikbaarheid en doorstroming van de Van Cleeffkade –Stationsweg en (specifiek) van het kruispunt bij de Uiterweg essentieel voor het functioneren van het gehele winkelgebied. De bereikbaarheid en doorstroming moeten gewaarborgd blijven.

Er is daarbij extra aandacht nodig voor het integreren van de verkeersfunctie van Van Cleeffkade – Stationsweg met de verblijfsfunctie op de Raadhuisplein.

De Uiterweg/Grundelweg en het Molenpad blijven als interne verbindingsroutes functioneren tussen Praamplein, Dorpsstraat en Van Cleeffkade - Stationsweg.

Uitgangspunt is dat de bevoorrading en expeditie- of vrachtverkeer zoveel mogelijk van de Van Cleeffkade/Stationsweg gebruik dient te maken.[17]

Langzaam verkeersverbindingen

De plekken waar toegangswegen en 'bronpunten' het kernwinkelgebied bereiken worden vormgegeven als entrees. Dit kan worden bewerkstelligd door de entrees te benadrukken met een specifieke vormgeving (een kunstwerk) en vanaf daar verbindingsroutes op elkaar aan te laten sluiten in vormgeving.[18] Een verbetering van de bewegwijzering en de leesbaarheid daarvan voor automobilist en fietser/wandelaar, leidt bezoekers ook gemakkelijker het winkelgebied in.
De herkenbaarheid en zichtbaarheid van het kernwinkelgebied wordt op deze manier vergroot en het uitnodigend karakter wordt versterkt.

Uitgangspunt is vanaf de entrees de verbindingen met de rest van het winkelgebied worden versterkt.
Bij toekomstige toeristische- en recreatieve ontwikkelingen rondom het centrum, dienen de verbindingen met het centrum te worden versterkt.[19]

Ook de Zijdstraat moet worden versterkt als primaire verbindingsroute voor het langzaam verkeer. Dit kan door zichtbaarder te worden vanaf de toegangswegen en entrees.

[17] Door een aanpassing van de brug aan de Uiterweg heeft vrachtverkeer van de LIDL de mogelijkheid om via de Van Cleeffkade/Stationsweg te rijden.

[18] De kruising Dorpsstraat/Zijdstraat vormt ook een entree van het winkelgebied. De Dorpstraat dient echter zo veel mogelijk ontlast te worden als ontsluitingsroute voor het winkelgebied, vanwege het wegprofiel en (kwetsbaardere) historische bebouwing.

[19] Bijvoorbeeld bij de Historische Tuin, het Stokkeland, het Uiterweggebied en de Ringvaartzone.

De Punterstraat en de doorgang tussen het Molenpad en Molenplein vormen verbindingsroutes tussen de Zijdstraat en het Praamplein. Ook deze twee verbindingsroutes dienen te worden versterkt. Dit moet bezoekers gaan verleiden het kernwinkelgebied verder te gaan ontdekken. De Punterstraat zal daarbij worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, en ingericht als een wandelpromenade (met terrassen en horeca).[20] Voorwaarde is dat:

- De ontsluitingsfunctie voor autoverkeer kan worden overgenomen door het kruispunt Van Cleeffkade - Stationsweg en het de Dorpsstraat niet extra belast.
- De Punterstraat per auto bereikbaar blijft voor (hulp)diensten en bewoners en ondernemers met een parkeerplaats in de straat.[21]

Parkeren
In de propositie wordt een winkelgebied met afdoende parkeermogelijkheden beschreven.

Het streven daarbij is om binnen het kernwinkelgebied geen parkeerplaatsen te verwijderen, tenzij deze gecompenseerd worden.

Compensatieplekken zijn voorhanden en de LIDL ontwikkelt parkeerplaatsen bij de winkel, die gedurende winkeltijden vrij toegankelijk zijn. Parkeren op de parkeerpleinen wordt zoveel mogelijk in stand gehouden, om te voorkomen dat 'het blik'op de weg de beeldkwaliteit bepaalt.

[20] Op dit moment is de Punterstraat toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer en vormt deze weg de verbinding tussen het Praamplein en Weteringstraat. De gemeente ontvangt regelmatig meldingen dat de weg wordt gebruikt als bevoorradingsroute. Vanwege de breedte is de Punterstraat niet geschikt voor een combinatie van gemotoriseerd en langzaam verkeer.
[21] Via beweegbare palen die werken op een pasjessysteem.

Daarnaast is het streven om eenduidigheid in het blauwe zonebeleid aan te gaan brengen. Waar er mogelijkheden tot uitbreiding van de blauwe zone zijn, zal die uitbreiding in gang worden gezet.

Beeld en verblijfskwaliteit
De openbare ruimte in het winkelgebied oogt vaak rommelig en gedateerd. Er mist samenhang tussen de verschillende deelgebieden. Daarom hanteren we de volgende uitgangspunten:

Bij herinrichting van de openbare ruimte wordt de inzet voor een verbetering van de beeldkwaliteit- en verblijfkwaliteit meegenomen.

De openbare ruimte in de aanloopgebieden conformeert zich aan het Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer-dorp.[22]
De openbare ruimte in het kernwinkelgebied krijgt een extra kwaliteitsslag.

De openbare ruimte wordt uniform en integraal vormgegeven, zodat verschillende gebieden op elkaar aansluiten en het centrum minder rommelig oogt.

In het kernwinkelgebied geldt het 'auto te gast' principe, waarbij de auto ondergeschikt is en de veiligheid en verblijfskwaliteit worden verbeterd.

[22] Een beeldkwaliteitsplan stelt eisen aan o.a. uitstraling en materiaalgebruik en reclame-uitingen in en van de openbare ruimte en bebouwde ruimte.

Voor de herinrichting van de openbare ruimte gelden de volgende voorwaarden:

- Alle opgaves in de openbare ruimte dienen te voldoen aan gemeentelijke leidraad inrichting openbare ruimte (LIOR) en rekening te houden met eisen voor een klimaat adaptieve inrichting.
- Richtlijnen voor water en oevers moeten voldoen aan de Keur van Hoogheemraadschap van Rijnland.

Groen en blauw
Met het versterken van groen en blauw (waterbeleving) in het winkelgebied wordt gestreefd om de verblijfskwaliteit te vergroten. Op plekken zoals het Molenplein, de Punterstraat, het Raadhuisplein, langs de Van Cleeffkade en de Stationsweg wordt versterking van de groenstructuur voorgesteld. Ook is het streven naar vergroening in de Zijdstraat. Onderzoek moet uitwijzen op welke manier dit inpasbaar is. Op strategische plekken zoals aan het Praamplein, Raadhuisplein en voor het voormalige Stationsgebouw kunnen mogelijkheden worden ontwikkeld voor de pleziervaart om aan te leggen met een bootje en is er meer interactie met het water.

Groen en blauw (waterbeleving) worden versterkt, om de verblijfs-kwaliteit en belevingswaarde te verhogen.

Beeldkwaliteit bebouwing
Om de straten en pleinen prettige verblijfsplekken te laten worden, zijn niet alleen investeringen in de openbare ruimte nodig. Dit geldt ook voor de gebouwde omgeving.

Het Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer Dorp beschrijft naast de beeldkwaliteit van de openbare ruimte ook die van de bebouwde ruimte. Daarin komen de volgende uitgangspunten terug:

Rondom de pleinen is het uitgangspunt om de (nieuwe) bebouwing een representatief karakter te geven, die bijdraagt aan de functie en kwaliteit van het plein.

De verschillende bestaande markante en (cultuur)historische gebouwen worden met veel respect behandeld en in stand gehouden.

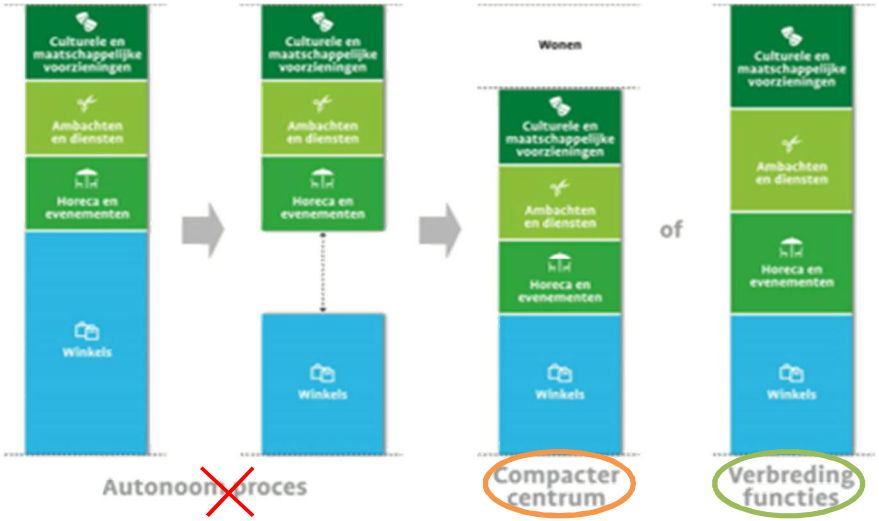
Het beeldkwaliteitsplan gaat ook in op reclame-uitingen. Deze hebben een uniform en ingetogen karakter en vormen geen dominant visueel onderdeel van de gevel. Hier staan ook voorwaarden met betrekking tot uitstalruimte, de hoeveelheid reclame-uitingen en de vorm van reclame-uitingen beschreven.

Voorzieningenaanbod en leegstand
Het winkeloppervlak zit té ruim in haar jasje. Het verminderen van leegstand is cruciaal voor het functioneren van het centrum. Leegstand leidt op den duur tot een verslechtering van de concurrentiepositie van het winkelgebied. De gemeente heeft met pandeigenaren en ondernemers gesprekken gevoerd over oplossingsrichtingen. Daaruit kwam naar voren dat door de markt flexibeler ingespeeld moet kunnen worden op leegstand.

Uitgangspunt is dat het centrum zowel winkelen voor de dagelijkse boodschappen als specialistisch winkelen weet te faciliteren.

Door adviesbureau DT&P zijn drie concrete oplossingsrichtingen geschetst voor het verminderen van leegstand (zie afbeelding):

1. *Een autonoom proces,* waarbij niet wordt ingegrepen en een toename van de leegstand ontstaat;
2. *Een compacter centrum,* met het transformeren van winkeloppervlak ten behoeve van bijv. wonen ontstaat functiemenging;
3. *Verbreding van functies,* waarbij leegstaand winkeloppervlak wordt getransformeerd naar cultureel maatschappelijke voorzieningen, ambachten en diensten en horeca en evenementen. Hierdoor ontstaat differentiatie van het voorzieningenaanbod.



Oplossingsrichtingen optimalisatie voorzieningenaanbod: keuze tussen een compacter centrum of een verbreding van functies (bron: DT&P 2016)

Functiemenging en functieverbreding (differentiatie)
Een verbreding van functies (optie 3) kreeg de voorkeur, omdat het flexibiliteit biedt bij leegstand en winkelstraten als de Zijdstraat toch het karakter van een winkelstraat laat behouden. Het leidt bovendien tot en differentiatie in het voorzieningenaanbod, waarmee het centrum voor de consument aantrekkelijker wordt. De mix van detailhandel, horeca en culturele voorzieningen is voor de hedendaagse (en toekomstige) consument een belangrijk motief voor een bezoek aan het centrum.[23] Er ontstaan geen 'gaten' in de voorzieningenstructuur zoals bij een 'compact centrum'. De verwachting is echter dat deze maatregel op zich niet afdoende is, omdat er onvoldoende interesse vanuit de markt en vanuit organisaties bestaat om die winkelruimte geheel op te vullen.

Hybride model
Hoewel er onvoldoende draagvlak is voor het toevoegen van wonen in de plint in een winkelstraat, blijkt een 'hybride' oplossing wel op steun te kunnen rekenen. Hierbij wordt de marktvraag beter meegenomen, waardoor leegstand naar verwachting beter op te vullen is maar het vestigingsklimaat ook direct verbeterd. Het model ziet er op toe dat het aanbod aan grootschalige winkelpanden wordt teruggebracht naar kleinere winkelpanden, door een deel van het vloeroppervlak te transformeren naar een andere functie.[24] Juist veel grootschalige winkelpanden staan leeg en aan kleine winkelpanden is wel behoefte, vooral in de Zijdstraat waar de leegstand in verhouding hoog is.

[23] Deze ontwikkeling leidt er toe leidt dat er steeds meer vervlechting plaatsvindt tussen detailhandel, horeca en cultuur. De winkel wordt hiermee steeds meer een belevingsconcept, waar de consument vervolgens iets kan kopen.
[24] Hierdoor ontstaat een toename aan kleinere units (50-100m2), geschikt voor specialistisch winkelaanbod, afgewisseld met een variatie van andere voorzieningen.

Door een gedeeltelijke transformatie wordt ‘wonen’ eveneens mogelijk, namelijk aan de achterzijde van de winkelpanden, terwijl het aan de voorzijde een winkel blijft. Dit voorkomt dat er ‘gaten’ in de voorzieningenstructuur ontstaan. Het biedt tevens nieuw perspectief voor woonruimte en die is welkom vanwege de druk op de woningmarkt.[25]
Ook blijft het hiermee mogelijk om het pand of een gedeelte daarvan te transformeren naar cultureel maatschappelijke voorzieningen, ambachten en diensten of horeca.

Uitgangspunt bij functieverbreding en functiemening is dat de markt meer ruimte krijgt leegstand tegen te gaan, en dat resulteert in een gevarieerder voorzieningenaanbod.

Differentiatie en functiemenging bewerkstelligen we door in het bestemmingsplan planologische flexibiliteit te bieden om leegstaande winkelruimtes tijdelijk of definitief te transformeren naar een andere functie. Dit kan door het opnemen van ‘Gemengde- of Centrumbestemmingen’. Daarbij moet wel duidelijk zijn onder welke voorwaarden dit mag; welke functies worden waar toegestaan. Daarom gelden de volgende voorwaarden:

- De functieverbreding voor de plint in de winkelstraat heeft betrekking op publiek voorzieningen zoals: cultureel maatschappelijke voorzieningen, ambachten en diensten of horeca;
- De planologische grootte van het winkelgebied Aalsmeer centrum wordt niet verder uitgebreid;
- Een uitbreiding van het aantal m2 commercieel vastgoed in het winkelgebied wordt bevroren, met uitzondering van de lopende initiatieven of binnenplanse afwijkingen;
- Functiemenging en differentiatie in het winkelgebied is mogelijk indien het winkeloppervlak niet wordt vergroot;
- Bij langer durende leegstand moet de gemeente in staat worden gesteld om in het kader van wet ‘Kraken en Leegstand’ in te grijpen; [26]
- Het toevoegen van ‘wonen’ op de begane grond in winkelstraten en pleinen in het kernwinkelgebied is niet toegestaan. In aanloopgebied is dit wel het geval;
- Het toevoegen van ‘wonen’ op de begane grond aan de achterzijde van de winkelstraten en pleinen in het kernwinkelgebied is toegestaan, wanneer de ontsluiting en entree zich ook aan die zijde bevindt;
- Het transformeren van winkeloppervlak in ‘wonen’ moet voldoen aan parkeernormen en beeldkwaliteit.[27] Indien extra parkeerplaatsen zijn benodigd, dient dit op eigen terrein plaats te vinden (tenzij dit aantoonbaar op een ander terrein mogelijk wordt gemaakt). Er worden voor de extra te realiseren parkeerplaatsen geen ontheffingen in de openbare ruimte afgegeven.

Horeca
In de propositie staat omschreven dat ‘beleven en verblijven’ een grotere rol gaan spelen in het centrum. Het mogelijk maken van (ondersteunende) horeca (al dan niet in combinatie met terrassen) biedt kansen om de verbindingsroutes te versterken, winkelformules aantrekkelijker te maken en leegstand op te lossen. Het versterkt de belevingswaarde van het winkelgebied.

[25] Vanuit de markt is behoefte aan betaalbare woonruimte voor alle doelgroepen.

[26] Sinds 1 oktober 2010 is de Wet kraken en leegstand van kracht, waarmee gemeenten de mogelijkheid hebben een Leegstandverordening vast te stellen. Aalsmeer heeft op basis hiervan per 28 maart 2019 de Leegstandsverordening Aalsmeer 2019 aangenomen.

[27] Aalsmeerse Parkeernota en Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer Dorp

Daarom zal in het gehele kernwinkelgebied daghoreca worden toegestaan op de begane grond, ter ondersteuning van de detailhandel.[28]
Ook is ondergeschikte horeca mogelijk in winkelstraten en op pleinen in het kernwinkelgebied.[29] Op het Molenplein en Raadhuisplein en Praamplein is naast daghoreca tevens ruimte voor reguliere horeca categorie 2.[30] Dit zijn pleinen waar ruimte is om dit te bewerkstelligen.

Buiten het kernwinkelgebied is horeca mogelijk in de nu bestaande 'horecastraten' Dorpsstraat en Marktstraat. Buiten deze straten is geen extra horeca toegestaan.
Vanwege het grote aanbod aan 'zwaardere' horeca in Aalsmeer is voorzichtigheid geboden met nieuwe initiatieven voor restaurants, cafés, eetcafés en bars en hotels.

Met het mogelijk maken van daghoreca of horeca 2 komen ook verzoeken voor terrasvoering; hier zijn echter regels aan verbonden:[31]

- Op het Molenplein en Raadhuisplein wordt in de inrichting ruimte gereserveerd voor terrassen;
- Langs de Punterstraat en rond de kruising van de Punterstraat met de Zijdstraat wordt ook ruimte gereserveerd voor terrassen, bij een afsluiting van de Punterstraat voor autoverkeer;
- In de Zijdstraat zelf zijn beperkt terrassen mogelijk i.v.m. de beperkte breedte van de straat.

[28] Horecabedrijf met vergelijkbare sluitingstijden als de detailhandel: lunchrooms, koffie-/theehuizen, ijssalons
[29] De horeca-activiteit is waarneembaar ondergeschikt aan de hoofdfunctie. Er is geen horeca-exploitatievergunning benodigd, maar het schenken van alcoholhoudende dranken is niet mogelijk. Een terras is niet mogelijk.
[30] Bijvoorbeeld cafetaria's of snackbars met ruimere openingstijden.
[31] Voor het verkrijgen van een terrasvergunning dient het terras te voldoen aan de gestelde regels in de gemeentelijke APV. Terrassen zijn toegestaan daar waar dit veilig wordt geacht en in overeenstemming is met het horecabeleid en uitvoeringskader 2016-2020

Ambulante handel (de Broodbus) op het Raadhuisplein (bron: googlemaps)

Ambulante handel
Meer vaste plekken voor ambulante handel (bij voorkeur branches die nu in het centrum ontbreken) leidt ook tot differentiatie van het voorzieningenaanbod. De plaats van de ambulante handel mag echter nooit ten koste gaan van parkeerplekken in het centrum.

Cultureel maatschappelijke voorzieningen, ambachten en diensten
Zoals hierboven benoemd zijn deze functies geschikt om leegstand mee te verminderen. Deze diensten worden toegestaan in het kernwinkelgebied en de aanloopgebieden indien:

- voldaan wordt aan de parkeernormen en beeldkwaliteit;
- extra parkeerplaatsen zijn benodigd; dit dient op eigen terrein plaats te vinden (tenzij dit aantoonbaar op een ander terrein mogelijk wordt gemaakt). Er worden voor de extra te realiseren parkeerplaatsen geen ontheffingen afgegeven.

Gemeente Aalsmeer

4.3 Visiekaart

Legenda

- Grens projectgebied
- Programma behorend bij kernwinkelgebied
- Voorzijde programma
- Aanloopgebied met bijbehorende functies
- Openbare ruimte met hoogwaardige verblijfskwaliteit
- Recreatief groen
- Belangrijke auto-ontsluiting
- Auto te gast (verblijfsfunctie overheerst)
- Belangrijke voet/fiets-route
- Verbeterde oversteekplaats voor voetgangers
- Belangrijke route pleziervaart
- Interactie met water
- Belangrijke groenstructuur
- Belangrijke ruimtelijke relatie
- Parkeren

Gebruik openbare ruimte

- Hoofd-winkelgebied
- Marktplein
- Ruimte voor evenementen (kleinschalig of grootschalig)
- Verblijfsruimte met horeca en/of terrassen
- Groene verblijfsruimte
- Aanlegplaats pleziervaart
- De Historische Tuin

Visiekaart:
zie bijlage voor
grotere weergave

Gemeente Aalsmeer

5. Aanbevelingen en maatregelen

Bouwstenen
In dit hoofdstuk krijgt het beschreven toekomstperspectief vorm in maatregelen en oplossingsrichtingen op de korte (1 tot 2 jaar), middellange (binnen 5 jaar) en lange termijn (na 2025) voor verkeer, parkeren en openbare ruimte. Dit vertaalt zich in inrichtingsprincipes bij een verdere uitwerking in het kader van de realisatie. Vervolgens zullen aanbevelingen worden gedaan per deelgebied over de betreffende maatregelen. We maken een beschrijvende wandeling door het centrum, langs alle deelgebieden; van de Van Cleeffkade en Stationsweg naar het Raadhuisplein en Drie Kolommenplein en dan naar het noorden van het winkelgebied, via de Zijdstraat, Molenplein en Punterstraat en Praamplein.

Bouwsteen beeldkwaliteit
Naast de randvoorwaarden en uitgangspunten uit het toekomstperspectief vormen de bouwstenen beeldkwaliteit en verkeer de basis voor dit hoofdstuk. Na het opstellen van de economische bouwsteen (die de basis heeft gevormd voor de propositie) is begonnen met het uitwerken van de bouwstenen voor beeldkwaliteit en verkeer. De bouwsteen beeldkwaliteit is een ruimtelijke doorvertaling van de economische bouwsteen; geen stedenbouwkundige visie maar maatwerk inspelend op de noodzaak tot oplossingen voor problemen. Het is een gebiedsgerichte benadering waarbij oog is voor conflicterend ruimtegebruik, maar wel oog is gehouden voor de integraliteit.

Zoals bij het Raadhuisplein waar extra aandacht nodig is voor het integreren van de verkeersfunctie en parkeerfunctie met de verblijfsfunctie. Tijdens het opstellen van de bouwsteen beeldkwaliteit zijn verschillende scenario's per deelgebied ontwikkeld, die gezamenlijk een integraal geheel vormen.

Bouwsteen verkeer
Verkeerscirculatie en autobereikbaarheid spelen in het centrum en een belangrijke rol. De gemeente heeft daarom adviesbureau Sweco gevraagd om parallel aan de bouwsteen beeldkwaliteit een plan voor verkeerscirculatie op te stellen. Dit heeft geresulteerd in de bouwsteen verkeer. In de bouwsteen verkeer zijn de verkeerskundige effecten van de bouwsteen beeldkwaliteit in kaart gebracht. Op basis van een kwalitatieve analyse van de verkeerskundige effecten zijn de meest kansrijke oplossingen geïmplementeerd in de bouwsteen beeldkwaliteit. Het opstellen van de bouwstenen verkeer en beeldkwaliteit was een iteratief proces; de bouwstenen zijn over en weer verbonden aan elkaar.

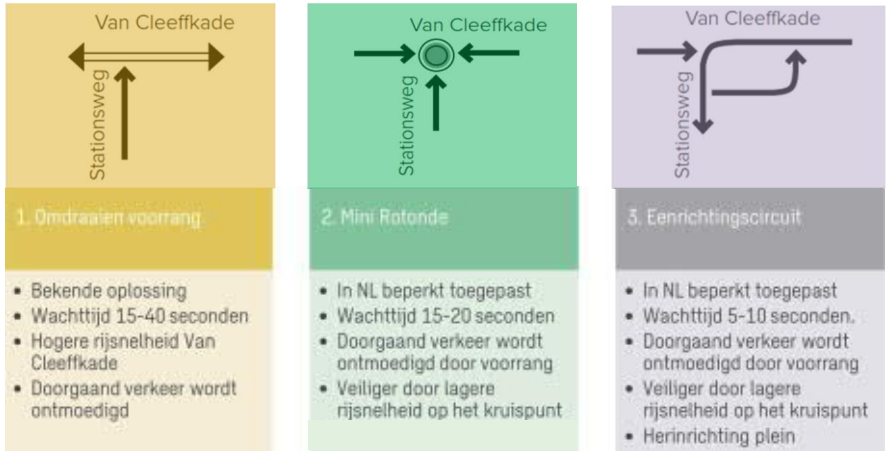
5.1 Stationsweg - Van Cleeffkade

Uitgangspunten

De verkeerssituatie ter hoogte van het kruispunt Stationsweg - Van Cleeffkade – Uiterweg wordt gewijzigd. Dit is van groot belang om voor de (auto)bereikbaarheid en om doorstroming te kunnen blijven garanderen, zowel op het kruispunt zelf als op de Dorpsstraat als de Grundelweg.

Maatregelen

Er zijn verschillende verkeerskundige opties bekeken voor de herinrichting van het kruispunt en getoetst aan verkeersveiligheid en stedenbouwkundig inpasbaarheid.[32] Drie varianten zijn verder uitgewerkt. Andere varianten leverden onvoldoende resultaat op.[33]



Resultaat uitgewerkte varianten

Analyse

Het eenrichtingscircuit (variant 3) levert op de middellange termijn de beste resultaten op en komt naar voren als meest kansrijke oplossingsrichting. Het draagt bij aan een verbetering van de doorstroming van de auto en de fiets ten opzichte van de huidige situatie. Het eenrichtingscircuit ontmoedigt rijsnelheid en doorgaand verkeer omdat het 'auto te gast' (in een 30 km/u zone) principe kan worden toegepast. Zodra deze zone wordt binnengegaan zien bezoekers direct dat er een centrumgebied wordt betreden. Het ruimtebeslag van de verkeersstroken is minder breed dan bij varianten 1 en 2, omdat er een eenrichtingscircuit ligt. Dit maakt de oversteekbaarheid richting de Zijdstraat beter, de verkeerssituatie overzichtelijker en levert ruimte op voor een (deels) gescheiden fietsverbinding. Dit resulteert in een verbetering van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer.

Een stedenbouwkundige inpassing van variant 3 legt een ruimtebeslag op het Raadhuisplein. Het eenrichtingscircuit zal over het Raadhuisplein lopen. Maar daarmee ontstaan wel kansen om het Raadhuisplein en omgeving goed in te richten en bijvoorbeeld de verbindingen tussen het Raadhuisplein en de Zijdstraat en de verblijfskwaliteit te versterken. Want doordat er minder verkeersruimte nodig is, komt ruimte vrij voor deze zaken.

Varianten 1 en 2 leveren een iets slechter resultaat met betrekking tot de doorstroming (wachttijden) op. Beiden bereiken minder resultaat op het gebied van verkeersveiligheid, omdat geen ruimte is voor gescheiden fiets- en autoverbindingen en de 50 km/u profilering (hoewel er gemiddeld rond 30 km/u wordt gereden) in stand wordt gehouden.

[32] Varianten waaronder, een grote rotonde, verkeerslichten, omzetten van de voorrang voor de Stationsweg en een knip op de Stommeerweg.

[33] Alle varianten hebben in de praktijk weinig invloed op de grote van verkeersstromen elders in Aalsmeer, omdat er nu ook al (gemiddeld) 30 km/uur wordt gereden.

Beide varianten zijn op de korte termijn gemakkelijker inpasbaar, hebben een minder groot ruimtebeslag en zijn daarmee goedkoper, maar leveren dan wel weer minder kansen op om de verbinding tussen het Raadhuisplein en de Zijdstraat en de verblijfskwaliteit te versterken. Die ruimte komt namelijk niet vrij omdat dit verkeersruimte blijft.

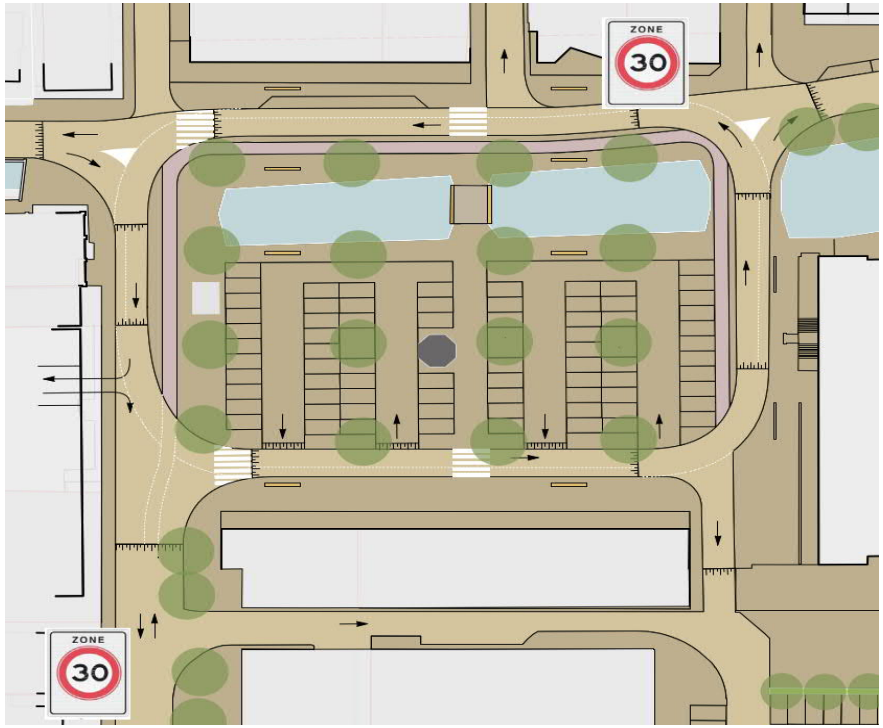
Aanbevelingen
Het advies is om voor de middellange termijn in te zetten op de inrichting van een eenrichtingscircuit op het kruispunt Van Cleeffkade-Stationsweg, en daarmee de snelheid op de Van Cleeffkade en Stationsweg ter hoogte van het winkelgebied naar 30 km/u te brengen.[34]

Naast het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming ontstaan tevens goede kansen voor het versterken van verbindingen tussen deelgebieden (Zijdstraat-Raadhuisplein) en het versterken van de beeld- en verblijfskwaliteit. Het biedt kansen om een ‘mooi visitekaartje’ af te geven op een plek waar de hoofdentree van het winkelgebied zich bevindt; een belangrijk bronpunt van waar bezoekers het winkelgebied intrekken.

5.2 Raadhuisplein en Drie Kolommenplein

Uitgangspunten
De aangepaste routing als gevolg van de aanleg van een eenrichtingscircuit heeft ruimtelijke impact op het Raadhuisplein. Het biedt daarmee kansen om het Raadhuisplein vorm te geven als één geheel, in samenhang, van gevel tot gevel.

Het plein zal in de toekomst een belangrijke schakel en entree worden maar tegelijkertijd multifunctioneel in de zin van parkeren, verblijven en waterbeleving. Om dit goed samen te laten gaan, is een herinrichting nodig met een verbeterde verblijfskwaliteit en belevingswaarde en betere verbindingen naar o.a. de Zijdstraat. Daarbij wordt waar mogelijk het ‘auto te gast’ principe gehanteerd.



Indicatieve weergave van de herinrichting van het kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg en het Raadhuisplein, met het eenrichtingscircuit over het Raadhuisplein ‘getrokken’. (bron: bureau IMOSS)

[34] De exacte begrenzing van de 30 km/u zone dient nog nader te bepaald te worden.

Indicatief sfeerbeeld kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg – Uiterweg in variant 3, kijkend naar Van Cleeffkade (bron: bureau IMOSS)

Maatregelen

Het versterken van de verblijfskwaliteit en belevingswaarde betekent dat er ruimte wordt ingericht voor waterbeleving, terrassen en kleinschalige evenementen, waarbij het streven is om het aantal parkeerplaatsen in stand te houden.

Het verbeteren van de waterbeleving is mogelijk door het versterken van de kade langs het water met de aanleg van een vlonder. Met het vervangen van het talud door een kademuur wordt aangesloten bij de overzijde. Er ontstaat een dorpsgracht met ruimte voor een wandelpad. Door de aanleg van de kademuur, verschuiven de parkeerplaatsen naar het noorden.

Het eenrichtingscircuit is niet of nauwelijks breder dan de huidige parkeerrouting op het plein, waardoor verblijfsruimte ontstaat voor bijvoorbeeld terrassen en ‘beleving’ aan de zuidzijde langs de winkelgalerij. Die verblijfsruimte kan overigens ook langs het water worden gecreëerd. In het ontwerpproces zal hier een afweging over worden gemaakt.

Een ander belangrijk aspect is dat de ophaalbrug zal moeten worden verplaatst naar het midden van het Raadhuisplein, ten behoeve van een langzaam verkeersverbinding. De brug lijkt niet geschikt te zijn om verkeersveilig deze hoeveelheden verkeer te verwerken. De ophaalbrug krijgt een centralere ligging en op de huidige plek komt een bredere duikerbrug. Opties om het eenrichtingscircuit te verkorten tot aan de Gedempte Sloot (waardoor de ophaalbrug niet hoeft te worde verplaatst), leiden tot verkeerstechnische problemen. Bovendien wordt daarmee het plein opnieuw opgedeeld.

Door de aanleg van meer groen op het plein ontstaat een minder stenige sfeer en een afscherming van geparkeerde auto’s. Bovendien gaat het groen hittestress tegen op hete dagen.[35] De huidige groenstructuur rondom het plein sluit het plein af, vanaf de omliggende wegen en zal op den duur gaan verdwijnen.[36] Om die reden is een herschakering van de groenstructuur nodig. Bijkomend effect is een verbetering van de zichtbaarheid van het Raadhuisplein. Een entreeplein moet zichtbaar zijn voor bezoekers.

[35] Verschijnsel tijdens een periode met uitzonderlijk warm weer. Wanneer vochtverlies van het menselijk lichaam, door overmatig transpireren, niet of weinig wordt aangevuld kunnen grote problemen ontstaan. Het lichaam droogt uit en zelfs een hartaanval of een beroerte kan het gevolg zijn

[36] De kwaliteit van de bestaande bomen is dermate slecht dat deze over enkele jaren zullen moeten verdwijnen.

Indicatief sfeerbeeld van verblijfszone langs de zuidzijde van het Raadhuisplein (bron: bureau IMOSS)

Mochten door het groen parkeerplaatsen gecompenseerd moeten worden, dan kan dit voor het gezondheidscentrum. Het plein voor het gezondheidscentrum is onderdeel van de herinrichting van het Raadhuisplein. Zo ontstaat hier ruimte voor meer parkeerplaatsen. De verbinding met het Stokkeland is onderdeel van de herinrichting van het plein

Bij de nieuwe parkeerrouting die dan ontstaat, wordt het Raadhuisplein voor de auto verbonden met het Drie Kolommenplein, ter hoogte van het fietspad voor de Action.[37]

[37] Dit is een maatregel die op korte termijn op de planning staat.

Daarmee kan vanaf het Raadhuisplein gemakkelijker worden uitgeweken naar het Drie Kolommenplein, zonder gebruik te maken van de Stationsweg en ook dit ontlast het kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg.

Door de integrale ontwerpopgave voor het Raadhuisplein en het kruispunt verbetert de oversteekbaarheid van de Van Cleeffkade en Stationsweg. Hierdoor kunnen verbindingen met de Gedempte Sloot en de Marktstraat worden gemaakt.[38] Het verbeteren van de visuele én functionele relatie tussen Raadhuisplein en Zijdstraat is ook mogelijk. Aan de westzijde ontstaat ruimte voor een wandelroute die aansluit op de Zijdstraat. Het is het streven om deze verbinding qua materiaalgebruik te laten aansluiten op die van de Zijdstraat. Ditzelfde geldt voor de verblijfsgedeelten op het plein zelf. Die zijn bij voorkeur afwijkend van die van de omliggende autoverbindingen.

Aanbevelingen

In navolging op de aanbeveling om een eenrichtingscircuit te realiseren, wordt geadviseerd om het Raadhuisplein vorm te geven als één geheel, van gevel tot gevel samen met het kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg en het plein voor het gezondheidscentrum.[39] Tevens wordt geadviseerd de bijbehorende maatregelen over te nemen als inrichtingsprincipes. Daarmee wordt voldaan aan de gestelde doelen: optimalisatie van de winkelstructuur, verbeteren van bereikbaarheid en zichtbaarheid en het verhogen van beeld- en verblijfkwaliteit.

[38] Een veilige verbinding met de LIDL is nog in onderzoek.

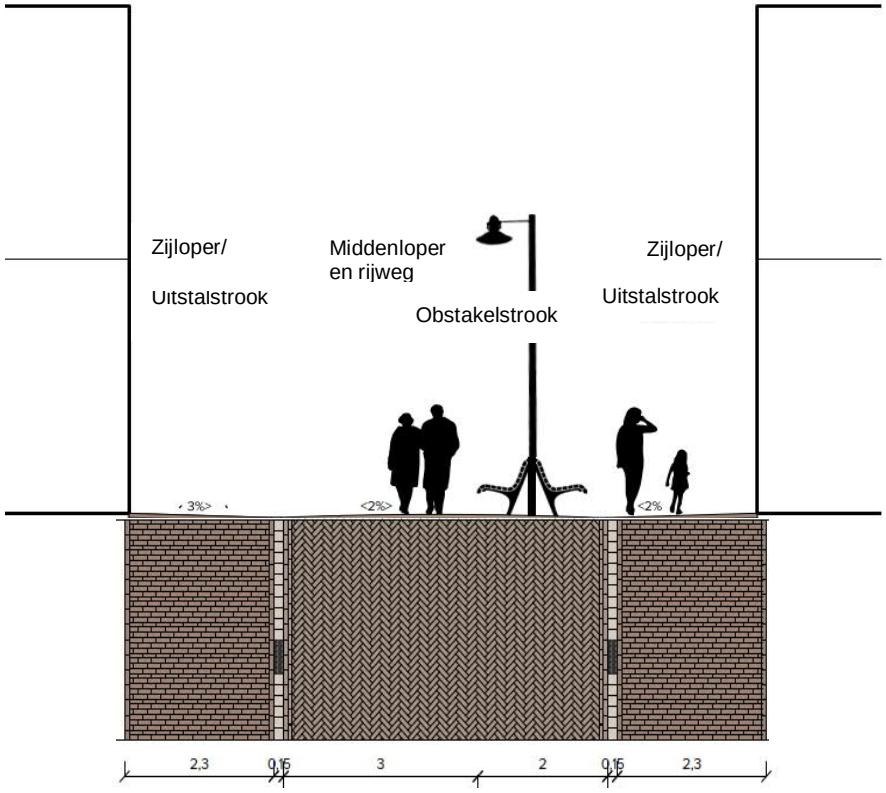
[39] Andere varianten (zoals de aanleg van de ondergrondse parkeergarage) bleken te kostbaar en niet doelmatig genoeg, of niet goed aan te sluiten op het eenrichtingscircuit en de bovenstaande doelen (bijvoorbeeld herstraten).

5.3 Zijdstraat, Punterstraat en Molenplein

Uitgangspunten
De Zijdstraat is in potentie de natuurlijke 'loper' tussen de verschillende gebieden van het winkelgebied en vormt de ruggengraat van het winkelgebied. Om die potentie te benutten is als uitgangspunt gesteld dat de Zijdstraat zichtbaarder moet worden, dus de verbindingen van binnen naar buiten en vise versa moeten worden versterkt, Daarbij sluit de inrichting van de openbare ruimte aan bij de winkelfunctie. De winkelstraat moet een autovrije, hoogwaardige verblijfsruimte in het kernwinkelgebied worden.[40] De Zijdstraat moet tevens toegankelijk zijn. Om de toegankelijkheid te verbeteren dragen inrichtingsprincipes van de straat bij aan de winkelfunctie en verbindingsfunctie.

Maatregelen
Vanwege de functie van de Zijdstraat als verbindingsroute voor langzaam verkeer, wordt bij een herinrichting uitgegaan van een winkelpromenade.[41] Hierbij moet gedacht worden aan een profiel met een middenloper en twee zijlopers. Dit ligt bij voorkeur 'bol', zonder middengoot.[42] Hiermee blijft doorgaand verkeer op de middenloper en het winkelend publiek aan de zijkant. Er wordt aan minimaal één zijde een obstakelvrije wandelzone ingericht. In de obstakelzone is ruimte voor straatmeubilair en fietsenrekken etc. Ook in dit kader wordt een uniforme uitstraling over de gehele lengte van de winkelstraat beoogd.

In verband met de toegankelijkheid dienen de hoogtes van de winkelentrees en het straatniveau zoveel mogelijk gelijkgetrokken te worden, passend bij een winkelpromenade. Het ophogen van het straatniveau lijkt het beste resultaat te geven.



Schetsprofiel en voorbeeld dwarsdoorsnede inrichting Zijdstraat

[40] Bewoners en ondernemers kunnen via beweegbare paaltjes de Punterstraat en Zijdstraat bereiken. Dit geldt ook voor hulpdiensten en specifieke gebruikers (bijvoorbeeld de Doopsgezinde gemeente). De paaltjes zorgen tijdens winkeltijden voor afsluiting voor bijvoorbeeld bevoorradingsverkeer.
[41] Een brede wandelweg ingericht op de voetganger in een winkelstraat.
[42] Afwateringsgoten worden naar de zijkanten verlegd.

Indicatieve sfeerimpressie winkelpromenade Zijdstraat

Verderop, halverwege de Zijdstraat, kan met de afsluiting van de Punterstraat voor autoverkeer de verbinding naar het Praamplein vanzelfsprekender worden gemaakt.

De Punterstraat kan in dat geval het best gebruikmaken van dezelfde inrichting als de Zijdstraat. Langs de Punterstraat en rond de kruising van de Punterstraat met de Zijdstraat komt dan ook ruimte vrij voor terrassen. Zowel de Punterstraat als de Zijdstraat worden daarbij ‘vergroend’, voor zover dit ruimtelijk inpasbaar is.

Ook het Molenplein is samen met het Molenpad onderdeel van de looproute in het kernwinkelgebied. Het Molenplein en delen van het Molenpad zullen daarom fysiek en qua materialisering aansluiten op de Zijdstraat.[43]
We gaan uit van een veelzijdige maar intieme inrichting die uitnodigt tot verschillend gebruik en verblijf, met de historische Korenmolen De Leeuw als het middelpunt. Bij een herinrichting moet worden ingespeeld op de mogelijkheid voor terrassen en kleinschalige evenementen. De verblijfsfunctie wordt versterkt door het toevoegen van aantrekkelijke elementen en groen.

Aanbevelingen
Vanwege het noodzakelijke onderhoud en ook vanwege de huidige en potentiele status van de Zijdstraat, bevelen we aan om op korte termijn over te gaan tot herinrichting. De Zijdstraat is een ruimtelijke drager van de winkelstructuur, maar ook een functionele drager voor een gedifferentieerd voorzieningenaanbod en daarmee voor de positie van het gehele winkelgebied. Voorwaarde is wel dat rekening wordt gehouden met de uitgangspunten die leiden tot dit perspectief. Met de beschreven maatregelen en inrichtingsprincipes wordt bijgedragen aan: optimalisatie van de winkelstructuur, verbeteren van bereikbaarheid en zichtbaarheid, het verhogen van beeld- en verblijfkwaliteit.

[43] Ook de verbinding met het Molenpad sluit naadloos aan, om de loop van het Praamplein richting Zijdstraat te verbeteren.

Indicatieve sfeerimpressie Punterstraat na afsluiting

5.4 Praamplein en Molenpad

Uitgangspunten
Het Praamplein wordt daadwerkelijk onderdeel van het centrum en daarbij gaat het vooral om het verbeteren van verbindingen. Op het Praamplein kunnen prettige verblijfsplekken ontstaan, maar het gebruik als parkeer- en verkeersruimte en plein voor evenementen en de weekmarkt blijft bestaan.[44]

Maatregelen korte termijn
De openbare ruimte van het plein is redelijk nieuw, maar ook afwijkend ten opzichte van de rest van het winkelgebied. Om echt deel uit te kunnen gaan maken van het centrum is ook hier de promenade vanuit de Zijdstraat door de Punterstraat naar het Praamplein van belang. Dit komt van de grond na het afsluiten van de Punterstraat, indien er akkoord wordt gegaan met voorgestelde aanpak van het kruispunt Van Cleeffkade - Stationsweg. Een andere noodzaak voor aanpassing is er momenteel niet. Voor de middellange en lange termijn worden meer maatregelen voorgesteld.

Maatregelen middellange termijn
- Aanleg van een waterpromenade langs de passantenhaven, door opwaardering en verbreding van de aanlegkade;
- Terrasruimte voor horeca aan het water creëren;
- Herinrichting parkeerplekken voor Albert Heijn.

Maatregelen lange termijn
- Aanleg van een verbinding tussen de passantenhaven en de Punterstraat;
- Het Molenpad - Grundelweg ter hoogte van de Punterstraat verleggen om zo de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren;
- Herinrichten van het Praamplein en in beeldkwaliteit aansluiten;
- Rekening houden met de realisatie van een verbindings-as Historische Tuin –Zijdstraat, in het verlengde van de Punterstraat.

Aanbevelingen
Op dit moment wordt aanbevolen om alleen de maatregelen op korte termijn op te pakken.

[44] Bijvoorbeeld de Feestweek

Gemeente Aalsmeer

6. Realisatie

6.1 Proces en strategie

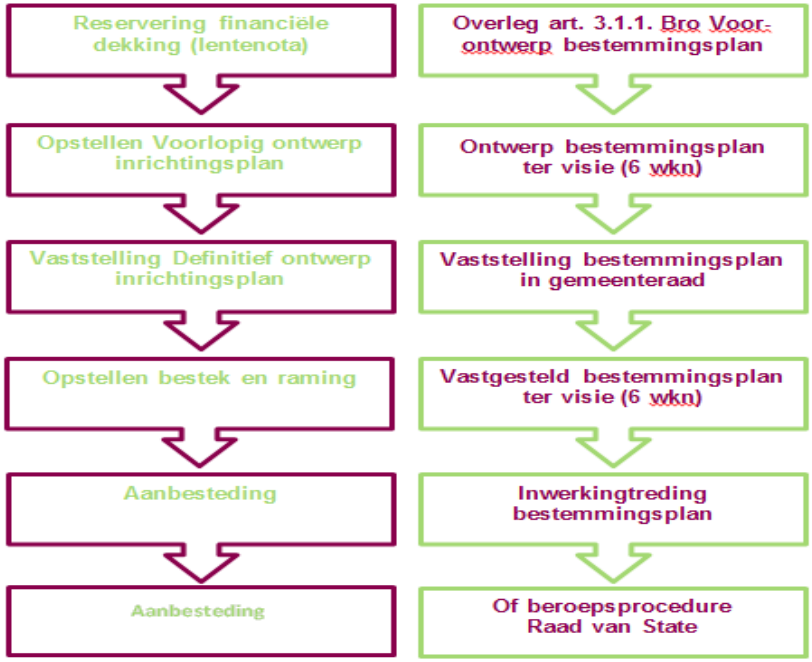
De Centrumvisie is het richtinggevend ruimtelijk kader voor nieuwe initiatieven en ontwikkelingen en voor een eventueel nieuw bestemmingsplan. Het gaat dan vooral om nieuw- en verbouwplannen of om een functiewijziging en functieverbreding (bijvoorbeeld een lunchroom bij en bakkerswinkel).
Particuliere initiatieven die niet in het huidige bestemmingsplan passen, kunnen getoetst worden aan de functionele en ruimtelijke uitgangspunten en randvoorwaarden die staan opgenomen in hoofdstuk 4. Indien voldaan wordt aan de gestelde kaders, volgt een ruimtelijke procedure (uitgebreide Wabo-procedure van 28 + 6 weken).[45]
De gemeente heeft in deze visie aangegeven onder voorwaarden open te staan voor functiemenging en functieverbreding (differentiatie) binnen het voorzieningenaanbod en kan daar zelf een voorzet voor doen via een herziening van het bestemmingsplan. Daarmee worden functiemenging en functieverbreding juridisch vastgelegd. Het vergt op een later tijdstip nog een bestuurlijke afweging of de gemeente hierop actief wil sturen via een bestemmingsplanherziening. Deze beslissing maakt geen onderdeel uit van de vaststelling van deze visie.

Een particulier initiatief voor functieverandering dat past in het bestemmingsplan, kan volstaan met een reguliere vergunningprocedure (8 + 6 weken). Doordat er sneller een vergunning wordt verkregen, wordt meer flexibiliteit geboden. Dit is een aantrekkelijk gegeven voor de markt en voor het winkelgebied.

In deze visie staan tevens uitgangspunten en randvoorwaarden voor de openbare ruimte opgenomen. Aangezien de gemeente zelf verantwoordelijk is voor de aanleg van de openbare ruimte, toetst zij zelf aan deze visie. Een bestemmingsplan is meestal niet nodig. De gemeente stelt een inrichtingsplan op voor de inrichting van de openbare ruimte.

Vervolg processtappen
De processtappen richting een nieuw bestemmingsplan en een herinrichting van de openbare ruimte verschillen echter van elkaar. Hieronder volgt een overzicht daarvan, vanaf vaststelling van deze visie en van het Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer-Dorp

[45] Per aanvraag wordt bezien of de omzetting met een kruimelprocedure mogelijk kan worden gemaakt. De looptijd staat vrijwel gelijk aan een reguliere procedure. (artikel 2.12 lid 1 onder a sub 2o Wabo)



Processen openbare ruimte (links) en bestemmingsplan (rechts)

6.2 Openbare ruimte

Inrichtingsplan

De in deze visie en in het beeldkwaliteit plan gestelde kaders voor de openbare ruimte vormen de basis voor een op te stellen inrichtingsplan. Het inrichtingsplan wordt door- of in opdracht van de gemeente opgesteld. Het inrichtingsplan is een ontwerp voor de buitenruimte waarop een bestek kan worden gemaakt. In het inrichtingsplan wordt een groenplan geïntegreerd. Het inrichtingsplan speelt een rol bij het bepalen van de uiteindelijke uitvoeringskosten voor de buitenruimte.

Aanleg openbare ruimte

De herinrichting van de openbare ruimte in het centrum is een gemeentelijk taak. Sommige winkelentrees zijn echter in particulier eigendom, met name in de Zijdstraat. Omdat we een uniforme uitstraling van de openbare ruimte nastreven dienen deze stukjes particulier eigendom mee te worden genomen met de herinrichting. De enkele voortuinen zullen in worden geïntegreerd in de plannen. Alleen met een algehele steun van particulieren met eigendom in de Zijdstraat, wordt 100 procent resultaat behaald. Er zullen daarom aan de voorkant van de werkzaamheden goede afspraken gemaakt dienen te worden over de demarcatie van het werk of desgewenst over eventuele overdracht van gronden aan de gemeente. Ook dienen er afspraken gemaakt te worden ten aanzien van een eventuele ophoging van het maaiveld. In de meeste gevallen wordt hiermee een hoogteverschil opgeheven en kan de gemeente tot aan de gevel bestraten. In sommige gevallen zal een winkelpand lager komen te liggen dan het maaiveld. Hier zullen maatwerkoplossingen voor worden aangedragen. Het is aan te raden de basis voor dit afsprakenkader vast te leggen in een convenant met de betreffende eigenaren en de winkeliersvereniging.
Ook over bouwstromen, planning en bouwfasering, tijdelijke overlast en overlast beperkende maatregelen en bereikbaarheid zullen afspraken worden gemaakt. Even belangrijk is dat er goed toezicht wordt gehouden en dat tijdig wordt gecommuniceerd.

Onderhoud en beheer
De gemeente onderhoudt en beheert de openbare ruimte in het centrum. De aanleg van extra (niet onderhoudsvriendelijk) groen betekent dat meer geld vrijgemaakt moet worden voor onderhoud en beheer. De gemeente gaat dus in principe uit van onderhouds- en beheervriendelijke materialen en groen. Indien het vanuit belanghebbenden wenselijk wordt gevonden om hier van af te wijken, zal de gemeente afspraken maken over een (financiële) bijdrage voor het onderhoud en beheer.

6.3 Participatie en communicatie

Zoals in hoofdstuk 1 staat beschreven is voor de totstandkoming van de ontwerp Centrumvisie Aalsmeer nauw overleg geweest met de ondernemersvereniging Meer Aalsmeer, eigenaren en het wijkoverleg de Dorper. Belanghebbenden (zoals eigenaren, ondernemers en bewoners) zijn uitgebreid betrokken geweest bij de vorming van de drie bouwstenen voor deze ontwerpvisie.

De ontwerpvisie is in het kader van het vaststellingsproces zes weken ter visie gelegd met de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen. De visie is daarbij ook voorgelegd aan de gebruikelijke overlegpartners. Gedurende de inspraakperiode zijn er informatieavonden waarbij bewoners en andere belanghebbenden informatie kunnen ophalen.
Na 6 weken zullen eventuele reacties op de ontwerpvisie worden gebundeld, verwerkt en beantwoord in een Nota van Beantwoording. Een samenvatting van de inspraakreacties geven we in deze visie weer. De definitieve gebiedsvisie wordt vervolgens samen met de Nota van Beantwoording aan de gemeenteraad aangeboden ter vaststelling. Indieners van een reactie krijgen de Nota van Beantwoording geanonimiseerd toegestuurd.

Op de vaststelling van de gebiedsvisie is geen bezwaar of beroep mogelijk.

6.4 Financiën

In deze visie is een nieuw toekomstperspectief beschreven. De openbare ruimte en verkeer maken onderdeel uit van dit toekomstperspectief. De volgende doelen hebben betrekking op de openbare ruimte of verkeer:

2. versterken van verbindingen tussen deelgebieden;
3. verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming;
4. instandhouden van afdoende parkeerplekken;
6. aanbrengen samenhang in de inrichting van de openbare ruimte;
7. versterken van de beeld- en verblijfskwaliteit;
8. meer ruimte voor groen- waterbeleving aanbrengen.

Om deze doelen te kunnen behalen is een pakket met maatregelen en aanbevelingen beschreven. Omdat het hier gaat om maatregelen in de openbare ruimte en er geen sprake is grondverkoop of van een bijbehorend vastgoedproject, zijn er gemeentelijke investeringen nodig om tot uitvoering over te kunnen gaan.

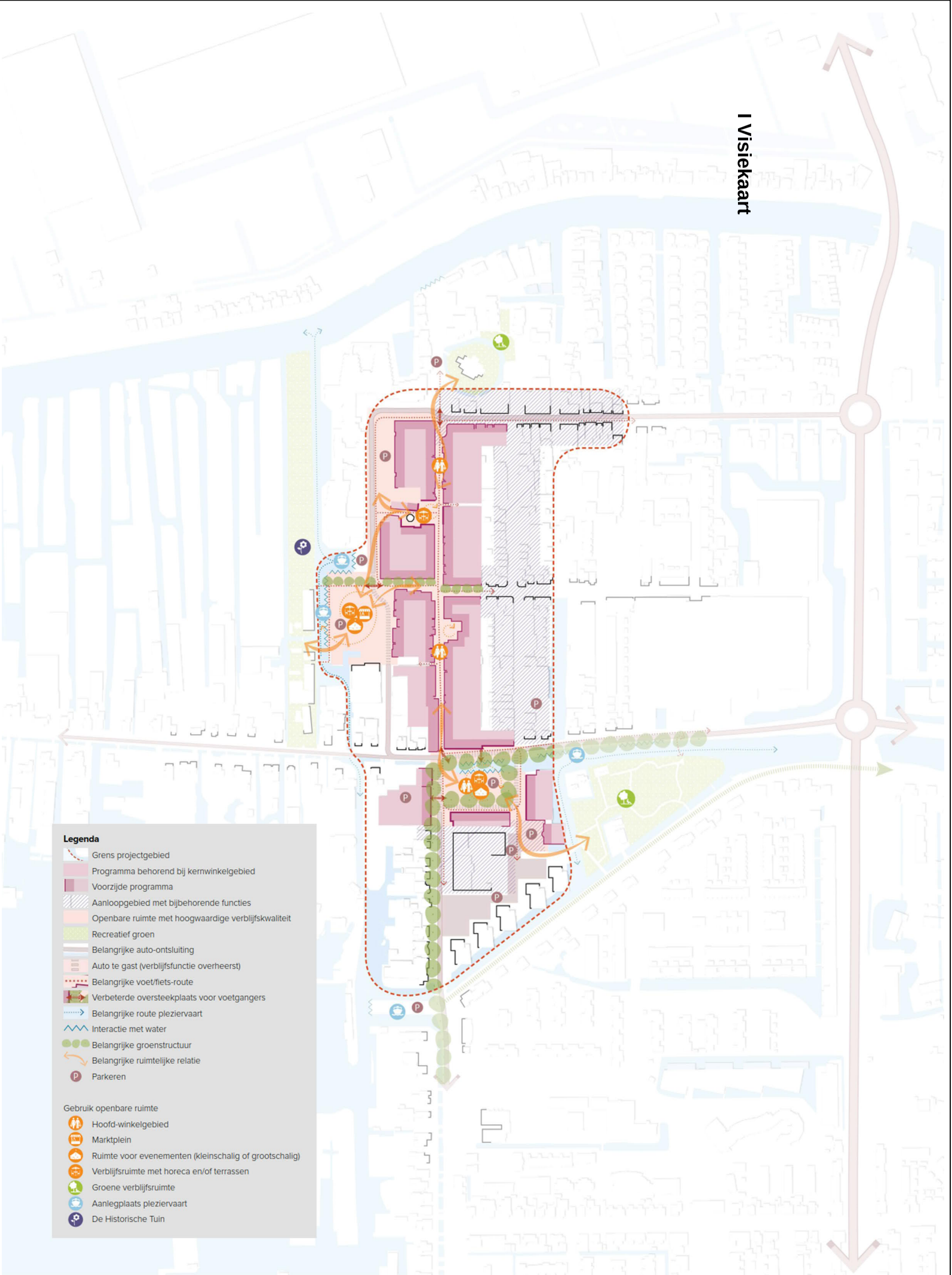
Een deel van de uitvoeringskosten betreffen bestaande opgaven met betrekking tot riolering en wegenonderhoud. Deze worden meegenomen in de uitvoeringsprogramma's tijdens de Lentenota 2020. Het betreft hier 40 procent van de geraamde totaalkosten. Onderdeel van dit budget zijn het herstraten van de Zijdstraat en Van Cleeffkade - Stationsweg en het relinen of afkoppeling van het riool.

De herinrichting van het Raadhuisplein, de Zijdstraat, en het kruispunt Van Cleeffkade – Stationsweg vallen hierbuiten. Om de uitvoering hier van te kunnen borgen is een reservering nodig voor de dekking van investeringskosten in de openbare ruimte. Deze reservering is aangevraagd in de Lentenota 2020.

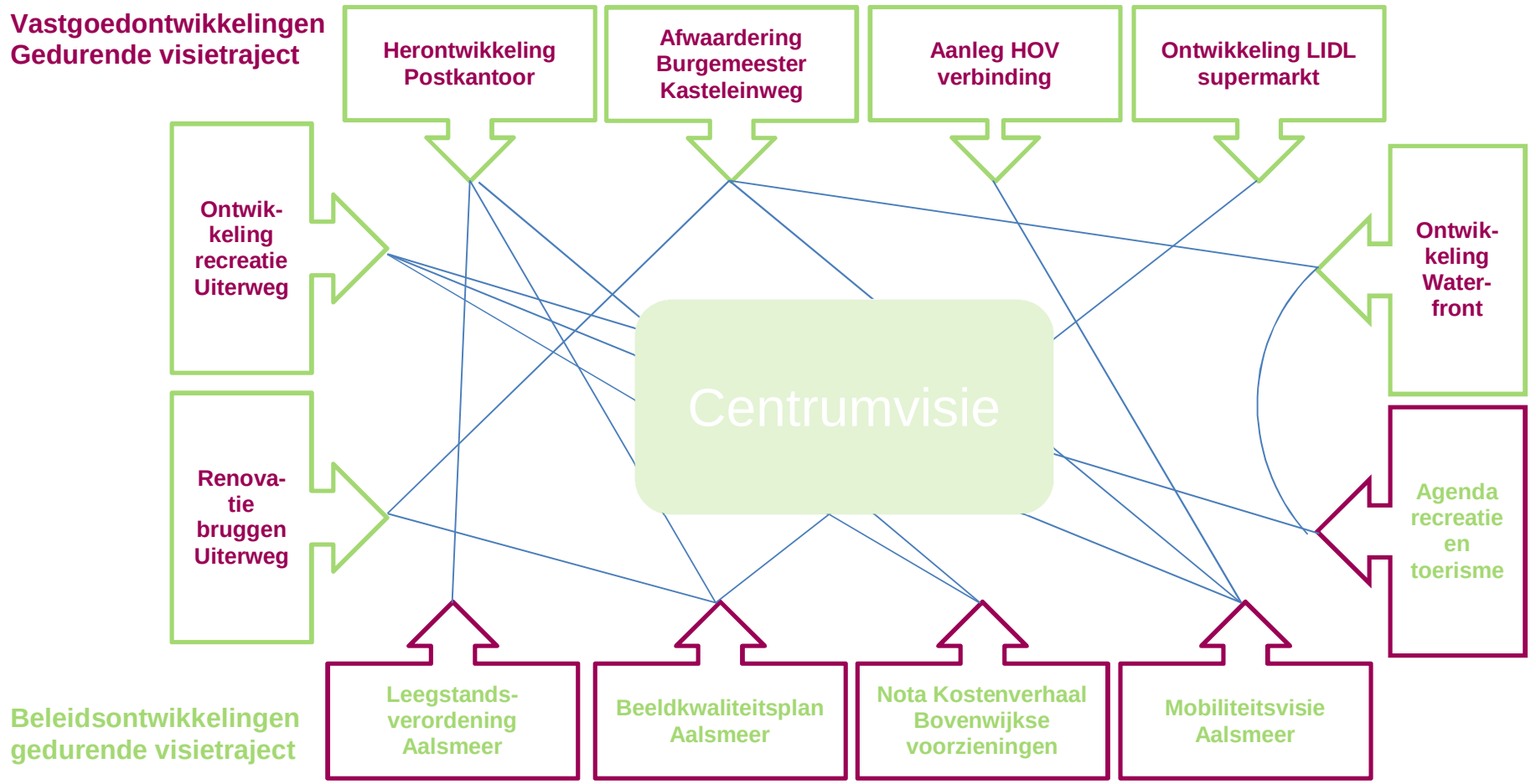
Financieringsmogelijkheden
Andere financieringsmogelijkheden zijn de ‘Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen’ en een subsidieaanvraag voor de Stichting Leefomgeving Schiphol. Indien er een volgende tranche van de Stichting Leefomgeving Schiphol gaat lopen, kan voor mogelijk 50 procent van alle kosten subsidie worden verkregen. Omdat die zekerheid er momenteel nog niet is, zal de dekking eerst uit de gemeentereserve moeten komen. De Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen heeft als doel om de investeringskosten van bovenwijkse voorzieningen (waaronder ook de investeringen in het hoofdwinkelgebied) proportioneel en onderbouwd te kunnen verhalen op ontwikkellocaties. Aangezien de Nota Bovenwijkse Voorzieningen uit 2015 stamt, wordt deze momenteel herzien. Het streven is om de maatregelen met betrekking tot de Centrumvisie in de herziene versie op te nemen. Aangezien rondom het centrum een aantal (vastgoed) ontwikkelingen op stapel staan, is de kans aanwezig dat uiteindelijk daaruit (een deel van) de investeringskosten worden betaald. Om die mogelijkheid er op dit moment nog niet is, zal de dekking eerst uit de gemeentereserve moeten komen.

Bijlage

I Visiekaart



II Raakvlakken Centrumvisie met andere lopende ontwikkelingen



Gemeente Aalsmeer

III Indicatief Spoorboekje: overzicht fasering werkzaamheden

Onderdeel van de Centrumvisie Aalsmeer is een visie op de ontwikkeling van de openbare ruimte. Voor de komende 10 jaar staan een groot aantal projecten binnen of grenzend aan Aalsmeer Dorp op stapel. Een deel van deze projecten zijn noodzakelijk vanuit onderhoud en reeds gepland. Een deel is gekwalificeerd als wensproject. Dit indicatieve Spoorboekje schetst een eerste beeld (planning, belang, conflicten etc.) van de noodzakelijke en wensprojecten, De bedoeling is dat dit indicatieve Spoorboekje naarmate de projecten concreter worden, verder wordt uitgewerkt tot een leidraad voor de fasering en planning van de projecten, waardoor werkzaamheden goed op elkaar kunnen worden afgestemd en belanghebbenden van informatie kunnen worden voorzien.
Daarbij wordt opgemerkt dat een planning met zoveel projecten die van zoveel factoren, en elkaar, afhankelijk zijn altijd een dynamische planning betreft. De onderstaande planning een eerste indicatie. De sporen moeten dan ook voornamelijk als richtinggevend worden gezien. Een project kan alleen worden uitgevoerd als er voldoende budget is, het niet conflicteert met andere projecten (bijvoorbeeld bereikbaarheid), en het project qua inhoud voldoende duidelijk is.

Projectnaam	Eigenaar project	Gepland	Budget	Belang	Mogelijk conflict
Vervangen Aardbeienbrug	Gemeente Aalsmeer	2019	Ja	Hoog	
Reconstructie Zijdstraat en Molenplein	Gemeente Aalsmeer	2020-2021	Lentenota	Middel	
Vervangen Bruggen Uiterweg	Gemeente Aalsmeer	2020-2023	Deels	Middel	Alg. bereikbaarheid
Rec. Van Cleeffkade / Stationsweg	Gemeente Aalsmeer	2023	Lentenota	Middel	
Barende Brug	Gemeente Aalsmeer	n.t.b.	Ja	Middel	Burg. Kasteleinweg
Bestrating Uiterweg	Gemeente Aalsmeer	n.t.b.	Nee	Middel	Alg. bereikbaarheid
Herinrichting Zijdstraat en Molenplein	Gemeente Aalsmeer	2020-2021	Lentenota	Middel	
Herinrichting Raadhuisplein	Gemeente Aalsmeer	2023	Lentenota	Middel	Alg. bereikbaarheid
Her. Kruising Van Cleeffkade - Stationsweg	Gemeente Aalsmeer	2023	Lentenota	Middel	Alg. bereikbaarheid
Rozenstraat en Weteringplantsoen	Gemeente Aalsmeer	>2025	Nee	Laag	
Her. Deel Praamplein	Gemeente Aalsmeer	>2025	Nee	Laag	
Verlengen Weteringstraat	Gemeente Aalsmeer	n.t.b.	Nee	Laag	
Herinrichting Burg. Kasteleinweg	Prov. Noord-Holland	2019-2021	Ja	Hoog	
Bouw supermarkt Lidl	CNSTRCT (LIDL)	2018-2019	n.v.t.	n.v.t.	
Aanleg recreatie Uiterweg	Diverse partijen	2020-2025	n.v.t.	n.v.t.	Cleeffkade -Stationsweg
Bouw appartementen Oude Postkantoor	Externe ontwikkelaar	2020-2021	n.v.t.	n.v.t.	
Dijkverhoging Stommeerweg	Waterschap Rijnland	2021-2023	Nee	Middel	

Kleuren legenda
Reeds geplande projecten
Wensprojecten
Projecten derden

Gemeente Aalsmeer

IV Vigerend toepasbaar beleid

Agenda Recreatie en Toerisme en uitvoeringsprogramma
Aalsmeer is een watersport gemeente met vele mogelijkheden, die goed ingezet kunnen worden om een economische motor van voormaat van te maken. Om dit te realiseren is de gemeente samen met het bedrijfsleven actief op zoek naar nieuwe kansen, zoals verblijfsrecreatie en arrangementen. Op basis van deze ambities is de agenda Recreatie en Toerisme gemaakt.

Algemeen Plaatselijke Verordening Aalsmeer 2017
In een APV stelt een gemeente regels op om de gemeente netjes, veilig en leefbaar te houden. Het niet-naleven van regels uit een APV wordt strafrechtelijk gezien als een overtreding, waar een sanctie op staat. Voorbeelden van zaken die in een APV geregeld kunnen worden zijn: voorschriften voor terrasvoering, openingstijden van daghoreca en ondergeschikte horeca.

Bestemmingsplan Aalsmeer Dorp + partiële herziening
Dit is het vigerende bestemmingsplan Aalsmeer Dorp.
De partiële herziening heeft betrekking op de gronden met de bestemming ‘Gemengde doeleinden’ en ‘horecadoeleinden’. Binnen deze bestemmingen worden de gebruiksdoeleinden gerepareerd zodat de woning binnen deze bestemmingen gebruikt kunnen worden conform de doelstelling van de ‘Kadernota Ruimte voor huisvesting arbeidsmigranten’.

Detailhandelsnota Aalsmeer (2017)
Deze nota is opgesteld om duidelijkheid te verschaffen bij het bepalen van de gewenste detailhandelsontwikkelingen in Aalsmeer en dient als toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen. Daarnaast biedt de nota marktpartijen de gelegenheid om in te spelen op kansen die vanuit Aalsmeer geboden worden. In de nota wordt verder beschreven welke instrumenten de gemeente beschikbaar heeft om uitvoering te geven aan het beoogde beleid.

Economische agenda 2016-2020
Met de Economische Agenda ‘2016-2020’ Samen Ondernemen in Aalsmeer wil gemeente de economische structuur en ondernemersklimaat in Aalsmeer behouden en versterken. Om richting te geven aan het beleid op economisch gebied heeft de gemeente voor de komende jaren de Economische Agenda opgesteld in nauwe samenwerking met de ondernemers en andere belanghebbenden van Aalsmeer. De gemeenteraad heeft in november 2017 tegelijkertijd met deze agenda ook de Agenda Recreatie en Toerisme vastgesteld. Daar waar relevant is er een koppeling gemaakt tussen beide agenda’s.

Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 en Uitvoeringsparagraaf
De “Gebiedsvisie Aalsmeer 2020” (d.d. 26 november 2009) wijst Aalsmeer dorp aan als hoofdwinkelgebied. Daarmee wordt een eerste stap gezet om de positie van het centrum te verbeteren. Er liggen voor Aalsmeer dorp bijzondere kansen om het gebied aantrekkelijk, compact en levendig te maken. Door een goede inrichting en een aantrekkelijk aanbod van winkels en horeca kan het centrum, zo stelt de gebiedsvisie, aantrekkelijk worden: niet alleen voor de eigen inwoners maar ook voor de toerist of recreant. Er wordt ingezet op een divers winkelaanbod en een verbetering van het verblijfsklimaat middels opwaardering van de openbare ruimte en het toevoegen van horeca.
In de daar op volgende ‘Uitvoeringsparagraaf Gebiedsvisie Aalsmeer 2020’ wordt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in de vorm van fysieke ingrepen beschreven. De ontwikkeling hebben hoofdzakelijk als doel de levendigheid in Aalsmeer-dorp te vergroten en het voorzieningenniveau te optimaliseren als kernwinkelgebied van de gemeente. Maar er wordt ook een ambitie gesteld voor Aalsmeer-dorp. Namelijk: ‘het behouden en versterken van het imago van Aalsmeer als water- en bloemengemeente en het behouden en versterken van het dorpse, kleinschalige karakter van de historische dorpskern.’

Horecabeleid Aalsmeer 2016 – 2020 en Uitvoeringskader
Gemeente Aalsmeer wil een aantrekkelijke gemeente zijn voor toeristen en (water)recreanten. De horecasector vormt hier een belangrijke pijler in. Vooral in het centrum en in het waterrijke gebied is er behoefte aan nieuwe recreatie- en verblijfsplekken. Een levendige, gezellige horeca is ook voor Aalsmeerders zelf van belang en draagt bij aan een prettige beleving van hun woongebied. De gemeente wil de horeca graag faciliteren. Het horecabeleid stelt kaders over o.a. sluitingstijden en exploitatievergunningen.

Ladder duurzame verstedelijking
De Ladder voor duurzame verstedelijking is vastgelegd als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Bij de voorbereiding van bestemmingsplannen en andere planologische besluiten zoals een uitgebreide omgevingsvergunning moeten de treden van de Ladder doorlopen worden. De Ladder bevordert dat partijen die zich bezighouden met (toezicht op) bouwen en ontwikkelen, zorgvuldige afwegingen maken en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nastreven. De Ladder is aan de orde als er sprake is van een ‘stedelijke ontwikkeling’. Het bouwen van woningen, bedrijven, kantoren of winkels moet gekwalificeerd worden als een stedelijke ontwikkeling. Indien sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt beoordeeld of er sprake is van een actuele regionale behoefte. Als de actuele regionale behoefte niet kan worden aangetoond dan kan het plan geen doorgang vinden.

Leegstandsverordening Aalsmeer (2019)
Sinds 1 oktober 2010 is de Wet kraken en leegstand van kracht, waarmee gemeenten de mogelijkheid hebben een Leegstandverordening vast te stellen. Aalsmeer heeft op basis hiervan per 28 maart 2019 een leegstandsverordening vastgesteld. Doel van deze verordening is het zoveel als mogelijk tegengaan van ongewenste langdurige leegstand van kantoorgebouwen en woningen.

LIOR gemeente Amstelveen en Aalsmeer
Vastgesteld 27 maart 2018. De LIOR bevat vanuit het oogpunt van toekomstige beheerbaarheid richtlijnen voor het inrichten van de openbare ruimte voor zover die voortkomen uit onder ander landelijke wet- en regelgeving, regelgeving en beleid van andere overheden, gemeentelijk beleid en regels en algemeen geaccepteerde duurzaamheidsopgaven. Deze LIOR is bedoeld voor iedereen die openbare ruimte gaat realiseren dan wel werkzaamheden in die openbare ruimte gaat verrichten: dus voor ambtelijke opdrachtgevers, marktpartijen en andere initiatiefnemers. Daarnaast worden de processen beschreven die van belang zijn bij het tot stand komen van een nieuwe of gewijzigde openbare ruimte.

Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen 2015
De Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen heeft als doel om de investeringskosten van bovenwijkse voorzieningen (waaronder ook de investeringen in het hoofdwinkelgebied) proportioneel en onderbouwd te kunnen verhalen op ontwikkellocaties. Aangezien de Nota Bovenwijkse Voorzieningen uit 2015 stamt, wordt deze momenteel herzien. Het streven is om de maatregelen met betrekking tot de Centrumvisie in de herziene versie op te nemen.

Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016
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 zorgen we er als gemeente voor dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat mogelijk verwachte parkeerproblemen vanaf het begin van het planproces worden voorkomen.

Gemeente Aalsmeer

V Bronnen en onderzoek

- Bureau Buiten, *Daily Urban System Aalsmeer*, maart 2018
- Gemeente Aalsmeer, *Concept Centrumvisie 2016*, 2016
- Gemeente Aalsmeer, *Parkeerdrukmeting Aalsmeer Dorp*, 2014
- I&O Research, *Randstand Koopstromen Onderzoek*, 2017
- IMOSS, *Concept Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer Dorp*, februari 2019
- IMOSS, *Bouwsteen beeldkwaliteit en verkeer*, februari 2019
- Lyrics consultancy, *Plan van Aanpak leegstand Centrumgebied Aalsmeer*, maart 2015
- Ondernemersfonds Meer Aalsmeer, *Economische bouwsteen Centrumvisie,* 2018
- Ondernemersfonds Meer Aalsmeer, *Schouw beeldkwaliteit Aalsmeer Dorp*, 2018
- Ondernemersfonds Meer Aalsmeer en KvK, *Stimuleringsplan voor Aalsmeer centrum*, maart 2012
- Sweco, *Analyse Verkeerskundige effecten van de varianten*, februari 2019
- Sweco, *Kruispuntstudie Van Cleeffkade-Stationsweg-Uiterweg*, november 2018
- Sweco, *Verkeerscirculatieplan Aalsmeer Dorp*, juli 2018
- Trajan, *Parkeeronderzoek Aalsmeer*, 9 april 2016

C O L O F O N

Samenstelling
Gemeente Aalsmeer
Afdeling Stedelijke Ontwikkeling
14 mei 2019
Laan Nieuwer-Amstel 1
Postbus 4, 1180 BA Amstelveen
www.aalsmeer.nl

Proclaimer
De gemeente Aalsmeer bezit auteursrecht op alle informatie die via de website opgevraagd kan worden. Dit geldt ook voor onze beeldmerken, logo's en beeldmateriaal. Het is niet toegestaan om deze informatie zonder schriftelijke toestemming vooraf vanuit com-
mercieel oogpunt te verspreiden of kopiëren.

Toelichting/explanation
De cijfers hebben betrekking op 1 januari van het gemelde jaar.

IMOSS
STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE

BEELDKWALITEITPLAN

AALSMEER-DORP

20-02-2019

Het auteursrecht op alle in dit rapport opgenomen beeldmateriaal en tekst berust bij IMOSS bureau voor stedebouw bv. De (opdrachtgever invullen) heeft het gebruiksrecht op de gehele inhoud van dit rapport.

Voor een ieder behalve de opdrachtgever geldt dat niets uit dit rapport mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van IMOSS bureau voor stedebouw bv.

In opdracht van:

Gemeente Aalsmeer

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE 3

1 INLEIDING 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Doel beeldkwaliteitplan 5
1.3 Communicatie en participatie 5
1.4 Leeswijzer 5

2 STRUCTUUR EN CONTEXT 7
2.1 Ontstaansgeschiedenis 7
2.2 Landschappelijke en stedenbouwkundige context 10
2.3 Beschrijving plangebied 12
2.4 Uitgangspunten 14

3 BEBOUWING 15
3.1 Algemeen 15
3.2 Zone 1: Kerngebied 17
3.3 Zone 2: Woongebied 22
3.4 Zone 3: Pleinen 25

4 GROEN 31

5 STRAATMEUBILAIR 34
5.1 Straatmeubilair 34

6 VERKEER EN PARKEREN 36
6.1 Hoofdroutes 36
6.2 Bestrating 37
6.3 Verkeerskruising Van Cleeffkade/ Stationsweg/ Uiterweg 41

7 WATER EN RECREATIE 42
7.1 Zijdstraat 43
7.2 Molenplein 44
7.3 Raadhuisplein 45
7.4 Praamplein 45

BIJLAGE 1 MATERIALISERING BESTRATING 46

BIJLAGE 2 RECLAMEBELEID AALSMEER DORP 47

BIJLAGE 3 RANDVOORWAARDEN HERINRICHTING 52

COLOFON 54

A4
N201
N201
Schiphol-Rijk
Bovenkerk
Oosteinde
Legmeer
Waardhuizen
N231
N521
Aalsmeer
Rijsenhout
N201
N201
N231
De Kwakel
Uithoorn
Kudelstaart
N207
Aalsmeer-dorp
Leimuiden
N201

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Aalsmeer werkt aan de uitwerking van de 'Gebiedsvisie Aalsmeer 2020'. In de Uitvoeringsparagraaf en Uitvoeringsagenda, die *IMOSS bureau voor stedebouw* in opdracht van de gemeente heeft opgesteld, zijn alle ruimtelijke onderwerpen uit de Gebiedsvisie uitgewerkt tot concrete maatregelen. Het verbeteren van de verblijfskwaliteit en aantrekkingskracht van het centrum is een belangrijk speerpunt. Eén van de maatregelen die op de agenda stond, was het opstellen van een nieuw beeldkwaliteitplan voor Aalsmeer-Dorp.

Een beeldkwaliteitplan is een door de gemeenteraad vastgesteld beleidsdocument waarin de gewenste kwaliteit van het dorpsbeeld wordt weergegeven. Beoogd wordt om de gewenste uitstraling in sfeer, het karakter van (in dit geval) Aalsmeer-Dorp veilig te stellen door het geven van richtlijnen voor de typologie van nieuwe of vervangende bebouwing en voor de inrichting van de buitenruimte. Het beeldkwaliteitplan kan daarmee een brugfunctie vervullen tussen ruimtelijke plannen zoals een bestemmingsplan enerzijds en de welstandstoetsing van individuele bouw- en inrichtingsplannen anderzijds. Daarmee is tevens gezegd dat het beeldkwaliteitsplan zelf geen ruimtelijk plan of welstandsnota is. Het beeldkwaliteitplan moet worden beschouwd als een richtlijn voor de ruimtelijk-visuele aspecten van bebouwing, voor de onderlinge samenhang van bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte. Binnen die bandbreedte kan sprake zijn van een diversiteit aan stedenbouwkundige invullingen van gebieden en van uiteen lopende architectonische keuzes op het niveau van individuele panden. Toetsing van concrete bouw en inrichtingsplannen aan zowel het bestemmingsplan als de welstandsnota zal vervolgens uitsluitsel moeten geven over de vraag of een bepaald (bouw)plan op een bepaalde locatie aanvaardbaar is en of een invulling van de openbare ruimte in overeenstemming is met het ruimtelijk wensbeeld.

1.2 Doel beeldkwaliteitplan

Het beeldkwaliteitplan heeft een tweeledig doel:
In de eerste plaats legt het document het kwaliteitsniveau vast voor de verdere planuitwerking in mogelijke bouw- of verbouwplannen en plannen voor de openbare ruimte. Het document schept de kaders waarbinnen de verschillende uitwerkingen plaatsvinden. Hierdoor zijn alle partijen er van verzekerd dat het gezamenlijk vastgestelde ambitieniveau ook daadwerkelijk in de uitvoering van stedenbouwkundige plannen wordt gerealiseerd.
In de tweede plaats is het beeldkwaliteitplan een belangrijk communicatiemiddel. Het plan geeft inzicht in de feitelijke oplossingen die men bij toekomstige ontwikkelingen van Aalsmeer-Dorp voor ogen heeft en vormt een inspiratiebron voor architecten en een leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte.

Dit beeldkwaliteitplan is een samenvoeging van inventarisatie van de bestaande documenten en eigen onderzoek. De volgende documenten zijn gebruikt bij het opstellen van dit beeldkwaliteitplan:

- Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer-dorp (2003) opgesteld door Royal Haskoning;
- Inrichting en Ruimtekwaliteit openbare ruimte Dorp (2003) opgesteld door Goudappel Coffeng.

1.3 Communicatie en participatie

Voor het opstellen van de uitgangspunten van dit beeldkwaliteitsplan is ten aanzien van de inrichting van de openbare buitenruimte van het centrumgebied gebruik gemaakt van een Klankbordgroep. De gemeente heeft samen met ondernemers, bewoners en overige belanghebbenden in dit gebied, in een aantal interactieve sessies, uitgangspunten en ambitieniveau geformuleerd als basis voor de verdere uitwerking van dit centrumgebied.

1.4 Leeswijzer

Dit document is opgebouwd uit acht hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk beschrijft de geschiedenis en de huidige situatie van Aalsmeer-Dorp, alsmede de

beleidsmatige uitgangspunten. Hoofdstuk 3 gaat in op de beeldkwaliteit van de bebouwing en vanaf hoofdstuk 4 wordt de openbare ruimte beschreven. Achtereenvolgens komen de onderwerpen groen (hoofdstuk 4), straatmeubilair (hoofdstuk 5), verkeer en parkeren (hoofdstuk 6), water (hoofdstuk 7) en recreatie (hoofdstuk 8) aan bod.

Tenslotte is een aantal bijlagen opgenomen over materialisering, reclamebeleid en randvoorwaarden voor de herinrichting.

2 STRUCTUUR EN CONTEXT

2.1 Ontstaansgeschiedenis

In 1133 duikt de naam Aalsmeer voor het eerst op in de geschiedenis. Alsmer, Alsmar of Aelsmeer zou kunnen zijn afgeleid van aal (=paling), maar ook van het woord alles(meer). Daarnaast zou Aalsmeer van ‘els-er’ afkomstig kunnen zijn. Dit betekent waterig land. Aan het begin van de vorige eeuw bestaat Aalsmeer uit de Dorpsstraat, de Zijdstraat en de Helling noordzijde, die op het Haarlemmermeer en later op de Ringvaart uitkomt. De enige verbinding naar de polder loopt tot in de jaren ‘30 over een smalle rolbrug in het verlengde van de Kanaalstraat.

In 1852 werd de aan Aalsmeer grenzende Haarlemmermeer drooggemaakt. Daarna volgden de drooglegging van de omringende meren. Hierdoor werd de visserij minder en ging het merendeel van de inwoners over op het verbouwen van bomen, planten en fruit. Dit kwam tot een hoogtepunt met de aardbeienteelt tussen 1850 en 1880, waar Aalsmeer haar symbool voor de vlag aan heeft overgehouden. Vanaf 1880 begon Aalsmeer met de bloementeelt en het kweken van rozen. Dit was het begin van het ontstaan van de bloemenveiling in Aalsmeer. Sinds de eerste veiling in 1912 is Aalsmeer een internationaal centrum van bloementeelt.

Aalsmeer bezit een kerk uit de 16e eeuw. Ooit stond deze kerk centraal in het dorp, maar door ontwikkelingen staat deze nu aan de rand van het dorp (en tot ver in de vorige eeuw verscholen achter de kassen, woningen en achtertuinen).

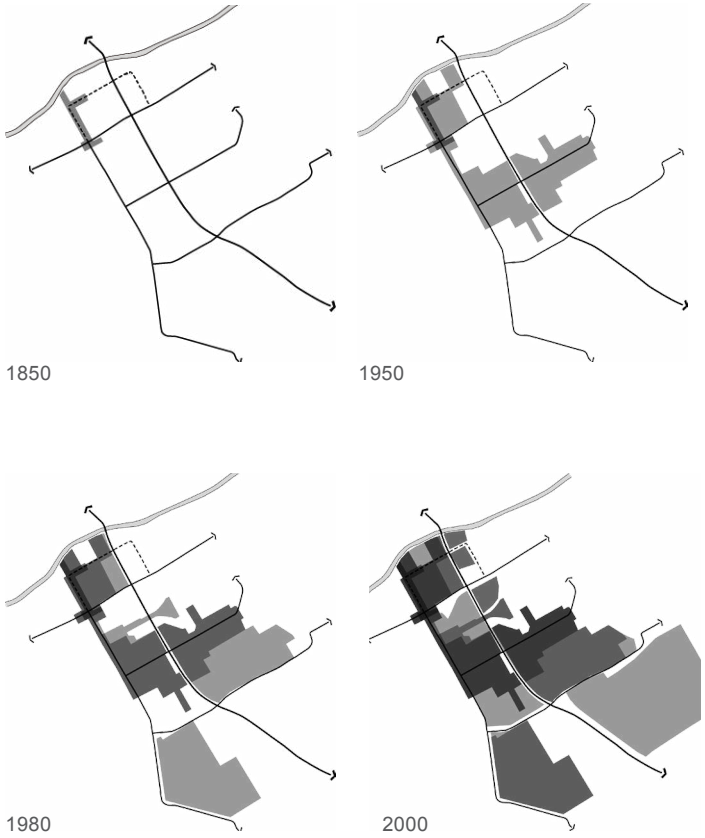
Vanaf 1910 vindt de eerste planmatige uitbreiding van de dorpskern plaats in het gebied rond de Zijdstraat, Gedemptesloot, Marktstraat en Seringenstraat. Aan de westzijde van de Zijdstraat verschijnt bebouwing onder andere in de ‘Jugenstil’. Aan de overzijde komt in 1927 het gebouw van de Doopsgezinde gemeente tot stand, gebouwd door de architect Staal. Zijn ontwerp voor het Nederlandse paviljoen op de wereldtentoonstelling in 1925 heeft ervoor gezorgd dat de architectuurstijl van de Amsterdamse School internationaal bekend werd. Hij is tevens de ontwerper van de Centrale Bloemenveiling (1928) aan de Van Cleeffkade. Beide gebouwen kenmerken zich door de grote bouwvolumes met verfijnde detaillering.
In 1932 komt van de hand van Wiebenga de toenmalige ULO-school in de Schoolstraat tot stand. In die tijd een baanbrekend ontwerp in de geest van Het Nieuwe Bouwen.

Architectuur bepaalt lange tijd, samen met water en diverse kleine beweegbare bruggen het beeld. Na 1960 maakt veel water plaats voor

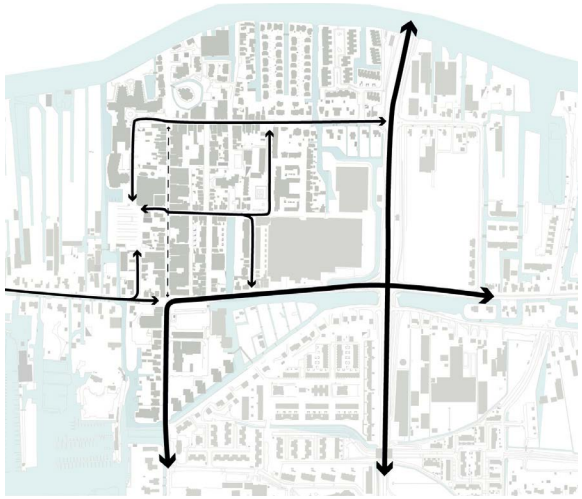
Doopsgezinde Kerk - Zijdstraat

ULO school 1932 - Schoolstraat

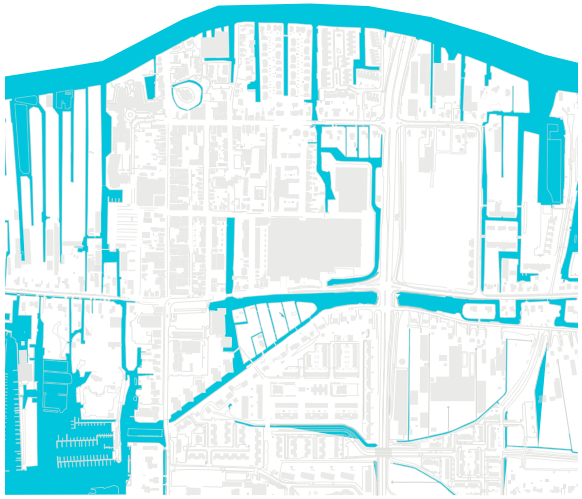
Historische kaart 1911



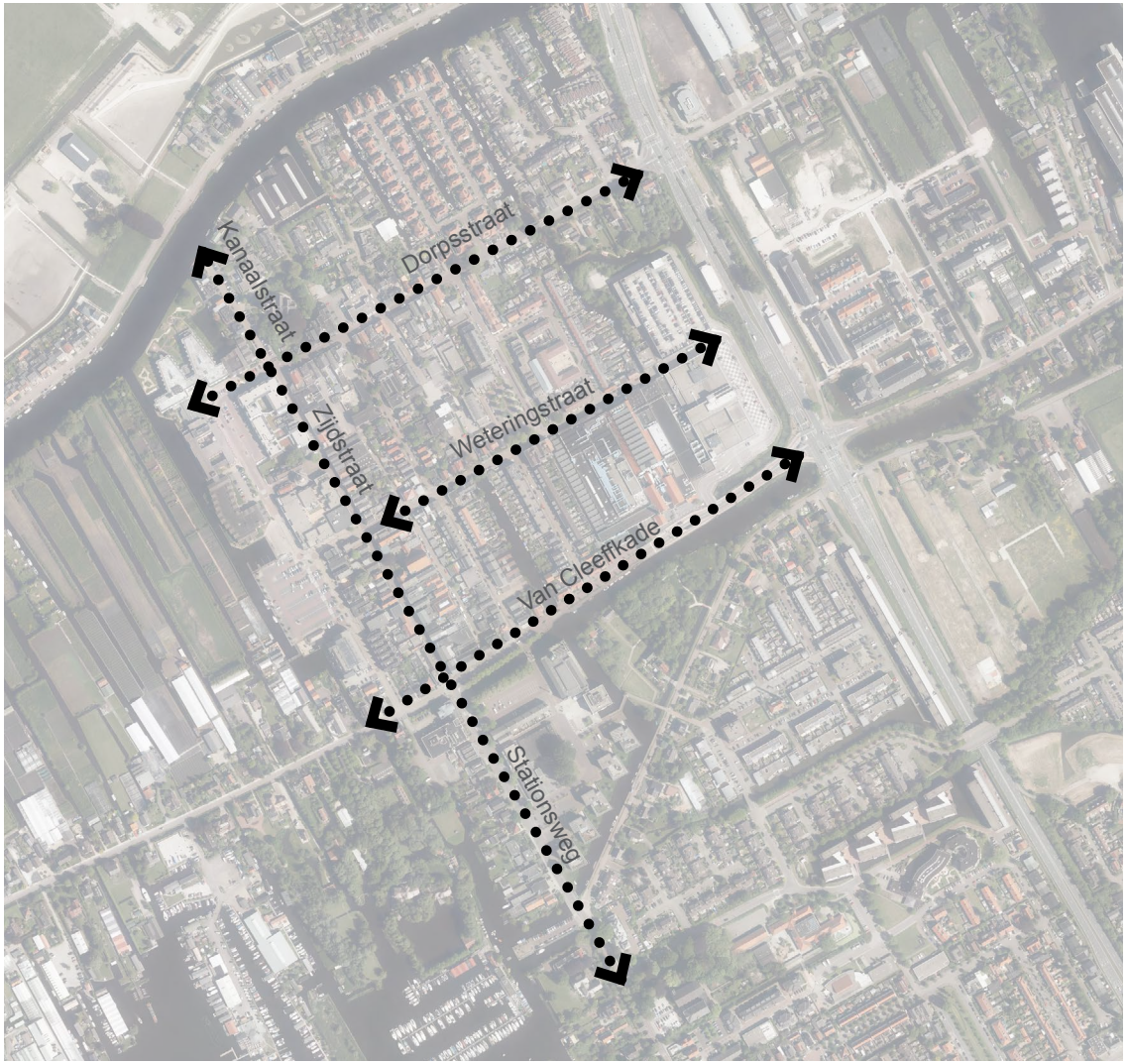
Ontwikkeling Aalsmeer vanaf 1850



Verkeerstructuur



Waterstructuur



Vier lange lijnen

bevoorradingsstraten. In 1962 krijgt Aalsmeer een nieuw gemeentehuis. De markante toren van het gemeentehuis is vanuit veel plaatsen binnen de dorpskern goed waar te nemen. Aansluitend wordt het Raadhuisplein gerealiseerd met de bebouwing in eenzelfde architectuur. Dit monumentaal ensemble moest het hart van Aalsmeer worden. Helaas is het de jaren die volgen ruimtelijk en functioneel in twee stukken uiteengevallen onder anderen door de toename van het autoverkeer.

Vanaf de jaren 70 wordt de noordrand langs de Ringvaart intensiever bebouwd. Zo maken de kassen rond de kerk plaats voor woningbouw en ontstaat de buurt 'Ringvaartzijde'. Aan de oostzijde van de Kanaalstraat verdwijnen enkele huizen ten behoeve van parkeerplaatsen en ontstaat uitzicht op de kerk. Hier en daar worden enkele meer of minder markante panden gesloopt voor nieuwbouw, die zich qua maat en schaal voegt in de bestaande structuur, maar die architectonisch zelden een hoge beeldkwaliteit bezit. Daarnaast wordt menig pand vertimmerd en neemt het bebouwingspercentage binnen de dorpskern geleidelijk toe.

In het westelijk deel van de Dorpsstraat maken enkele oude panden plaats voor nieuwe bebouwing. Het oostelijk deel van de Dorpsstraat is oorspronkelijk gebleven met een ophaalbrug en aan de westzijde een smalle sloot met vrijstaande panden. Na de vestiging van de tv studio's aan de Van Cleeffkade krijgen de oude veilinggebouwen een ander bestemming, wat er voor zorgt dat deze zijde van de dorpskern meer wegheeft van een mediapark dan van een dorp. Inmiddels zijn de tv-studios nagenoeg verdwenen en hebben plaats gemaakt voor andere functies.

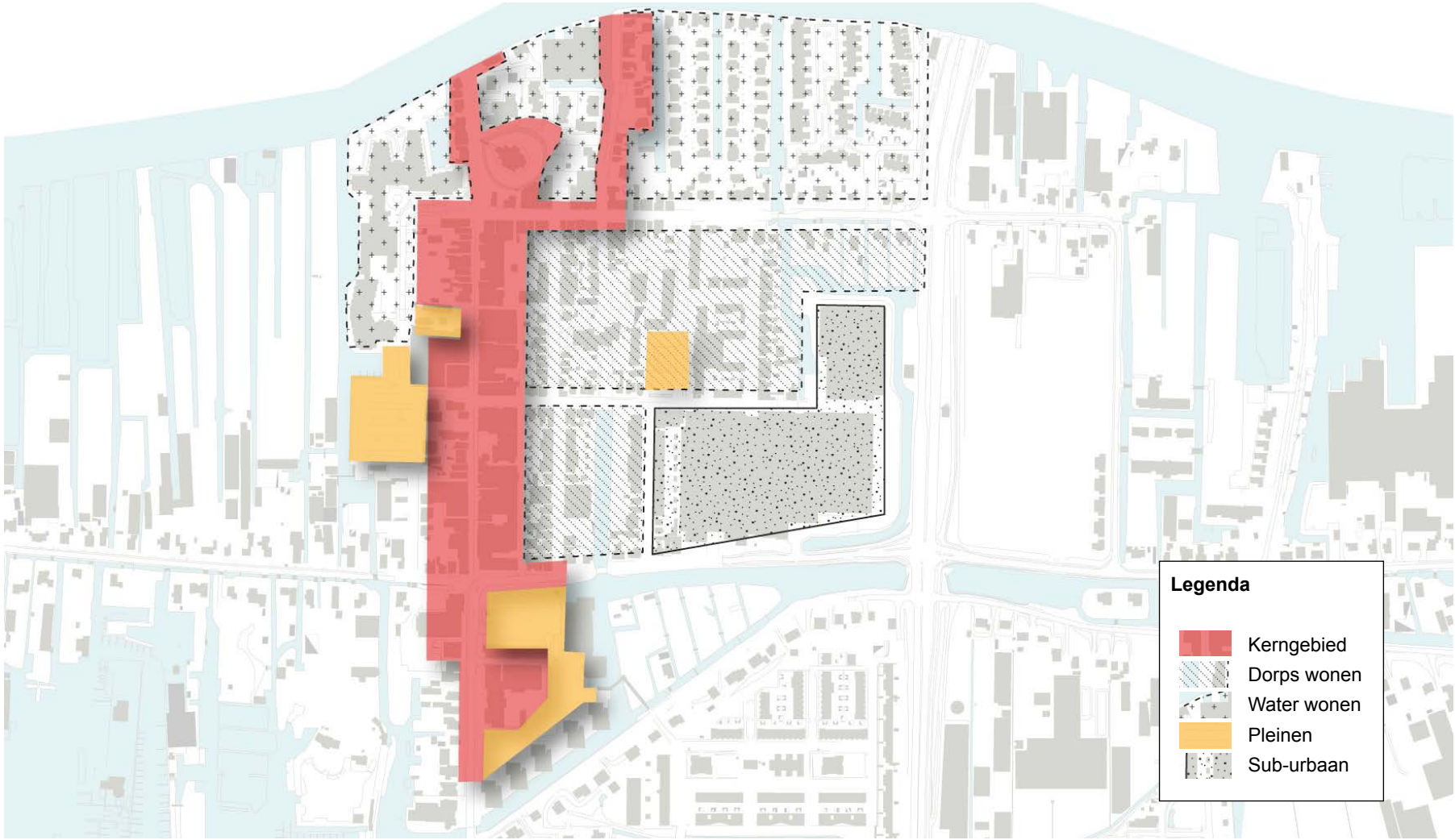
2.2 Landschappelijke en stedenbouwkundige context

De ligging aan de Westeinderplassen geeft Aalsmeer een unieke landschappelijke ligging. Het waterlandschap en het landelijke groen rondom zorgen voor belangrijke beeldkenmerken van Aalsmeer. Echter, er valt weinig te merken van het groene karakter in het dorp zelf. Groen en water zijn als het ware verstopt achter de bebouwing en komen nauwelijks voor in de openbare gebieden.

Vier lange lijnen
De historische lijnen van de oorspronkelijke polder vormen belangrijke structuurdragers binnen Aalsmeer. De wegen binnen het oude dorp liggen in een grit en zijn ontstaan in de kavelrichting van het oorspronkelijke landschap. Aalsmeer-Dorp heeft een gridstructuur die rust op drie straten: de Dorpsstraat, de Weteringstraat en de Van Cleeffkade. Deze drie lijnen worden verbonden met de Zijdstraat/ Stationsweg (de hoofdwinkelstraat). Langs deze lijnen binnen het "raamwerk" is, afhankelijk van het moment van realisatie, uiteenlopende bebouwing ontstaan. Mede daardoor was het oorspronkelijke beeld van de Dorpsstraat anders dan bijvoorbeeld van de Weteringstraat en oogde de oude Seringenstraat weer anders dan bijvoorbeeld de oorspronkelijke Marktstraat. Wat betreft het bebouwingstype wordt het oorspronkelijke dorpsbeeld vrijwel geheel bepaald door grondgebonden woningen, de meeste in maximaal twee bouwlagen met kap, die zich van elkaar architectonisch onderscheiden omdat ze in verschillende perioden zijn ontstaan. De bebouwing van de dorpskern van Aalsmeer bevat een grote diversiteit.

Verkeer
Het meeste verkeer van Aalsmeer-Dorp beweegt zich langs de lange lijnen. De route Van Cleeffkade/Stationsweg heeft verreweg de meeste verkeersdrukte.

Water
Net als de verkeersstructuur volgt de waterstructuur de oorspronkelijke lijnen van het landschap. In de loop van de jaren zijn echter meerdere watergangen drooggelegd (zoals de Gedempte Sloot). In het noordelijke gedeelte van Aalsmeer-Dorp bevinden



Plankaart indeling in zones

zich de woonwijken met het meeste behoud van het water. Opvallend is dat in de straten binnen het winkelgebied en in de nieuwere wijken ten noordoosten daarvan het water geheel ontbreekt.

Dynamische bebouwing
Het historisch centrum van Aalsmeer dorp kenmerkt zich door gesloten straatwanden en begeleidende bebouwing die samengesteld is uit individuele panden. In de loop der jaren is ondanks de vele wijzigingen waarbij historische panden zijn vervangen door nieuwbouw, dit karakter grotendeels behouden. De straatwanden geven een afwisselend en dynamisch beeld met een voor Aalsmeer-Dorp kenmerkende maat en schaal. Het centrum van Aalsmeer heeft een grote variatie aan bouwstijlen waarbij historische en moderne bebouwing elkaar afwisselen.
De onderscheiden plekken en pleinen hebben elk een eigen sfeer en functie. Deze verscheidenheid is een van de kwaliteiten van Aalsmeer-Dorp en nodigt uit tot flaneren/lopen door het centrum. De verschillende mogelijke routes door het centrum zijn afwisselend van sfeer en karakter.
De heldere hoofdstructuur maakt het centrum overzichtelijk en “begrijpbaar” voor de bezoekers.
In het gebied, aansluitend aan het winkelgebied, kan onderscheid gemaakt worden in enerzijds samenhangende bebouwing (over het algemeen woonbebouwing) langs straten, overwegend twee bouwlagen met kap. Anderzijds is er een aantal gebieden/locaties die gekenmerkt worden door losstaande of minder samenhangende bebouwing. Dit kan verklaard worden vanuit de historisch ontwikkeling zoals besproken in de vorige paragraaf.

2.3 Beschrijving plangebied

Het plangebied beslaat de gehele dorpskern van Aalsmeer. Om een helder beeldkwaliteitplan te schrijven is ervoor gekozen om een onderscheid te maken in bebouwing en openbare ruimte. Voor de beeldkwaliteit van de bebouwing is een driedeling in zones gemaakt:

Zone 1: Kerngebied
De eerste zone bestaat uit de kern van Aalsmeer-Dorp. De vier lange lijnen (Kanaalstraat/Zijdstraat/Stationsweg, Dorpsstraat, Weteringstraat, Van Cleeffkade), zoals besproken in de vorige paragraaf, vormen samen met het Gemeentelijk beschermd dorpsgezicht het kerngebied van Aalsmeer-Dorp. Het gemeentelijk beschermd dorpsgezicht betreft de dorpskerk inclusief het omgrachte perceel, het Oude Raadhuis waarnaast een burgerwoning, het winkelpand aan de overzijde, de voormalige pastorie en het Schoutenhuis, en verder de Kanaalstraat en de Helling. Een aantal objecten is rijks- of gemeentelijk monument.

Zone 2: Woongebieden
De tweede zone betreft de woonstraten van Aalsmeer-Dorp. De straten die hierbij horen zijn de Werven, Ringvaartzijde, de Schoolstraat, Rozenstraat, Dahliastraat, Seringenstraat, Marktstraat, Chrysantenstraat en Gedempte Sloot. Er is gekozen om een onderscheid te maken tussen “water” wonen en “dorps” wonen. Hierbij worden de wijken ten noorden van de Dorpsstraat ingedeeld bij “water” wonen en de rest bij “dorps” wonen.

Zone 3: De pleinen
De laatste zone die wordt onderscheiden zijn de pleinen in Aalsmeer-Dorp. Hiertoe behoren de volgende pleinen: Raadhuisplein, Drie Kolommenplein, Praamplein, Molenplein en Weteringplantsoen. De pleinen verschillen van elkaar qua functie en karakter. Het Drie Kolommenplein, het Raadhuisplein en het Praamplein hebben overwegend een parkeerfunctie. Het Molenplein en het Weteringsplantsoen zijn meer ingericht als verblijfs- en recreatiegebied.

Bij de beeldkwaliteit van de openbare ruimte is per thema gekeken of een verdeling in zones nodig bleek. Dit wordt per thema toegelicht.

Kerngebied

Woongebied

Pleinen

2.4 Uitgangspunten

Bij het opstellen van dit beeldkwaliteitplan is rekening gehouden met een aantal beleidsdocumenten. Deze beleidsdocumenten zijn geanalyseerd en de relevante uitgangspunten zijn opgeschreven. De volgende documenten zijn gebruikt:

- Beeldkwaliteitsplan Aalsmeer-dorp (2003) opgesteld door Royal Haskoning;
- Inrichting en Ruimtekwaliteit openbare ruimte Dorp (2003) opgesteld door Goudappel Coffeng;
- Aalsmeer Verkeer en Vervoerplan 'leefbaar en bereikbaar' (2009);
- Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 (2014);
- Groenvisie, Groen en blauw voor jou (2014).

Door het analyseren van deze beleidsdocumenten is een kader gesteld waaraan de beeldkwaliteit van de openbare ruimte en bebouwing hoort te voldoen.

Algemene uitgangspunten

De algemene uitgangspunten zijn meegenomen in de ontwikkeling van een beeldkwaliteitplan. Op basis van de verdeling van bebouwing en openbare ruimte en de verdeling in de drie zones worden deze uitgangspunten in de volgende hoofdstukken verwerkt tot wensprofielen.

3 BEBOUWING

3.1 Algemeen

De beeldkwaliteitcriteria zijn per gebiedstype opgesteld. Met deze criteria ofwel wensprofielen wordt aangegeven welke elementen voor de kwaliteit en beleving van de bebouwde omgeving belangrijk zijn. Voor elke zone is een onderscheid gemaakt in de volgende categorieën:

Huidige situatie
Het betreft hier de gebiedsbeschrijving die onder meer ingaat op de situering en de vorm van de bebouwing.

Knelpunten
Dit betreft de beknopte uitleg van de knelpunten per specifiek deelgebied. Daarnaast wordt aandacht geschonken aan de plaatselijke kwaliteiten van het gebied. Deze moeten in het bijzonder aandacht krijgen bij de beeldkwaliteitontwikkeling van Aalsmeer-Dorp. Vanuit deze knelpunten worden de gebiedsgerichte uitgangspunten gecreëerd.

Wensprofielen
De wensprofielen vormen de randvoorwaarden van de bebouwing per zone. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de volgende randvoorwaarden:

1. Situering
   In dit onderdeel komt de plaatsing van de bebouwing ten opzicht van de omgeving aan de orde. Onderdelen zijn verkavelingstype, positie onderling, afstand onderling, plaatsing op de kavel, bouwrichting, herhaling/ritmiek;

2. Massa en vorm
   Het gaat hierbij om de hoofdmassa van de bebouwing in relatie met de omgeving. Onderdelen zijn: opbouw hoofdmassa, profiel ruimte, samenstelling massa, kapvorm- en helling, relatieve omvang, vormbehandeling;

3. Gevelkarakteristiek
   Het betreft hier de aangezichten van een gebouw. Ook hier is de relatie met de omgeving een uitgangspunt, echter wordt er ook gekeken naar het karakter van de aangezichten. Onderdelen zijn gerichtheid, bouwstijl, geleding, indeling en plasticiteit;

4. Kleur- en materiaalgebruik
   Het gaat hier om de kleur en het soort materiaal wat is gebruikt voor de bebouwing. Er wordt een onderscheid gemaakt in materiaalgebruik, kleurtoon, decoraties, ornamenten;

5. Erfafscheidingen
   Het betreft hier de overgang van privaat naar publiek terrein. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in situering, hoogte, kleur- en materiaalgebruik.

Bestaande bebouwing kerngebied

3.2 Zone 1: Kerngebied

Huidige situatie

Het kerngebied bestaat uit de vier lange lijnen in het dorp en het Gemeentelijk beschermd dorpsgezicht. Binnen deze lijnen ligt het kernwinkelgebied. De hoofdstructuur van het kernwinkelgebied wordt gevormd door de noord-zuid lopende Kanaalstraat/ Zijdstraat/Stationsweg waarlangs de grootste concentratie winkels ligt en die in het noorden overgaat in de Kanaalstraat. De panden bestaan zowel uit kleinschalige als grotere, gestapelde woon- winkelpanden en korte rijtjes en worden gekenmerkt door diversiteit in architectuur. Langs de Zijdstraat staan twee Rijksmonumenten die een onderbreking vormen van het winkellint, t.w. Korenmolen de Leeuw en de Doopsgezinde kerk. Vanaf 2004 is de vernieuwing van Aalsmeer-Dorp in een stroomversnelling gekomen en zijn nieuwe bouwplannen gerealiseerd. Het meest recente bouwplan vormt de bouw van de supermarkt aan de Stationsweg.

De Dorpsstraat ligt in het noorden van het dorp. De bebouwing in deze straat kenmerkt zich door kleinschaligheid en diversiteit in architectuur. Het oostelijk deel van de Dorpsstraat komt landelijk over en bezit mede daardoor vrijstaande bebouwing in een groene setting en een markante ophaalbrug. Halverwege de Dorpsstraat vernauwd het profiel zich en is de bebouwingsdichtheid hoger en staan “vrijstaande” panden dichter op elkaar. De woonbebouwing langs de Stationsweg is grootschaliger van karakter en een diversiteit aan stijlkenmerken. De Weteringstraat wordt gekenmerkt door een grote diversiteit aan bebouwing en het geheel levert een gefragmenteerd beeld op, zowel grondgebonden woningen, appartementen, een schoolplein en bedrijfsbebouwing wisselen elkaar af. De Van Cleeffkade aan de zuidkant van het dorp is de straat met de meest intensieve autoroute. De bebouwing langs deze weg is gefragmenteerd en divers. Waar aan het begin van de straat (vertrek vanuit de Zijdstraat) nog bebouwing staat met deels winkelfunctie en deels een woonfunctie, verandert dit naarmate je verder uit het centrum trekt naar veelal grondgebonden woningen.

Als laatste bestaat het kerngebied uit het gemeentelijk beschermd dorpsgezicht, deze wordt gekenmerkt door een ruimtelijke en structurele samenhang van zowel voormalig bestuurlijke, kerkelijke, burgerlijke als zakelijke panden en heeft juist door dat samenspel een cultuurhistorische waarde, nog los van de schoonheid van het vrije zicht op de kerk die ook in landelijk opzicht kenmerkend is; het was in 1549 de laatste katholieke kerk die in Nederland werd gebouwd voor de Reformatie.

Waardebepaling en gewenste ontwikkeling

Kerngebied

De hoge diversiteit in het gebied op basis van bebouwing is kenmerkend voor Aalsmeer-Dorp. Naast deze verschillen is ook een aantal overeenkomsten te vinden, bijvoorbeeld de gevellijn, de relatief lage bouwhoogtes, vaak roodbruine dakpannen en de bebouwing vaak gelijk op de erfafscheiding. Daarnaast is het gewenst de zichtlijnen van de vier lange straten te behouden en waar mogelijk te versterken.

Eén van de belangrijkste uitgangspunten richt zich op het behouden en het verbeteren van het “dorpse” karakter van Aalsmeer-Dorp. Om het dorpse karakter te waarborgen is het van belang dat nieuwe ontwikkelingen in het centrum van Aalsmeer kleinschalig van aard zijn. Een dorps karakter wordt ook gekenmerkt door diversiteit in de bebouwing. Dit is voor toekomstige ontwikkeling van Aalsmeer-Dorp mogelijk en zelfs wenselijk.

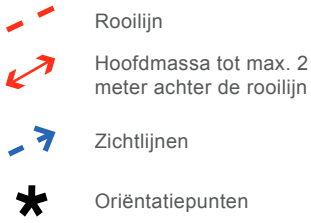
Wensprofielen

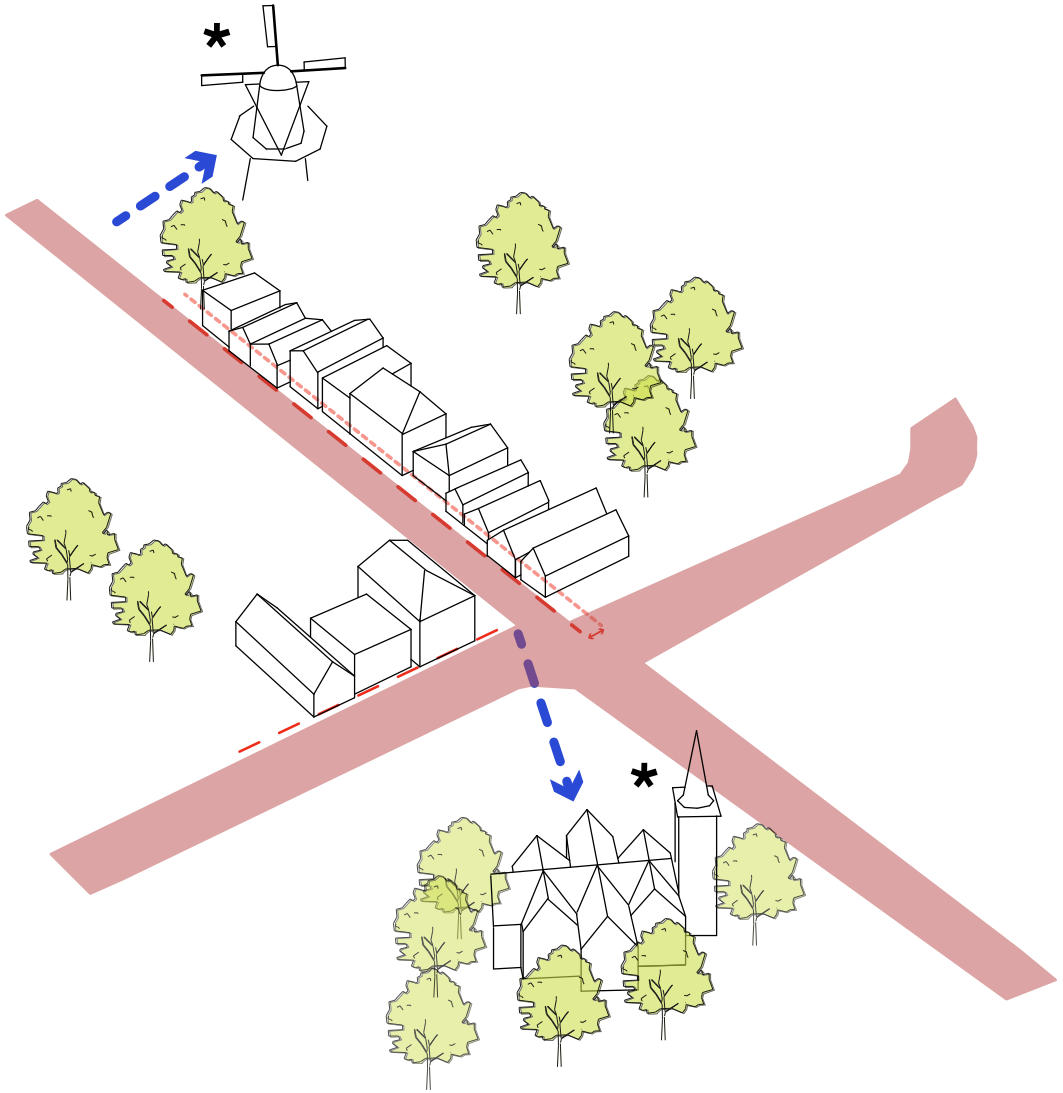
Situering

In de plaatsing van bebouwing op het perceel is een voorkeur voor gesloten bebouwingswanden;

- De bebouwing dient overwegend met de korte gevel parallel aan de straat te staan;
- De bebouwing dient de rooilijn te volgen. Verspringen van hoofdmassa tot hoofdmassa tot maximaal 2 meter achter de rooilijn;
- Bebouwing dient de lintlijnen te volgen;
- Oriëntatiepunten door historische gebouwen dienen in stand te worden gehouden, zichtlijnen spelen hier een belangrijke rol in;
- Nieuwbouw positioneert zich en oriënteert zich nadrukkelijk naar de winkelpromenade.

Massa en vorm



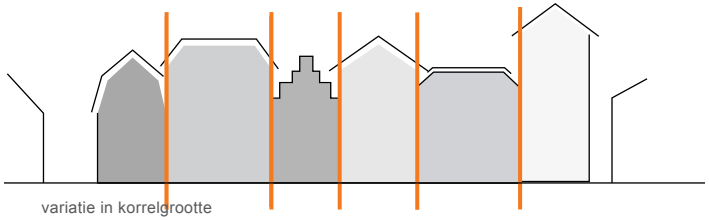


Uitwerking situering

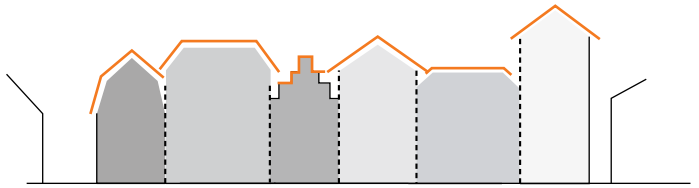
- Bouwhoogte: maximaal 3 lagen met kap;
- In straatwanden wordt gestreefd naar een beeld waarin goothoogten en bouwhoogten variëren;
- Maximaal twee identiek kapvormen naast elkaar;
- Aan- en bijgebouwen zoveel mogelijk uit het straatbeeld;
- Dakvorm: keuze uit langgerekte kap, zadeldak of mansarde, met wolfs-, gevel- of schilddakeind;
- Dakhelling:
  Zadeldaken en vanaf de straat zichtbare pannendaken:
  minimaal 40 graden
  Mansardes: onderste helling minimaal 60 graden, maximaal 80 graden
  Combinatie van steile dakhelling en plat dak:
  hellende deel tussen 60 graden en 80 graden.

Gevelkarakteristiek

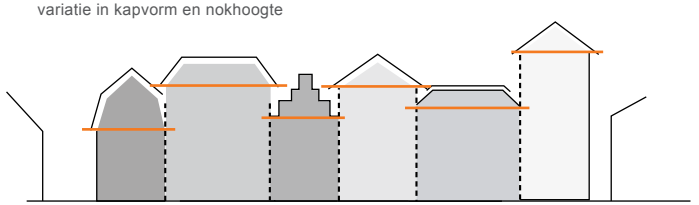
- Behoud van het gevarieerde, historische gevelbeeld;
- De oriëntatie van de voorgevel op de straatzijde gericht;
- De plaats, afmetingen en verhoudingen van de ramen, deuren en andere openingen dienen divers te zijn;
- De gevels die de hoek bepalen dienen beide te zijn voorzien van voldoende ramen en overige gevelopeningen.



variatie in korrelgrootte

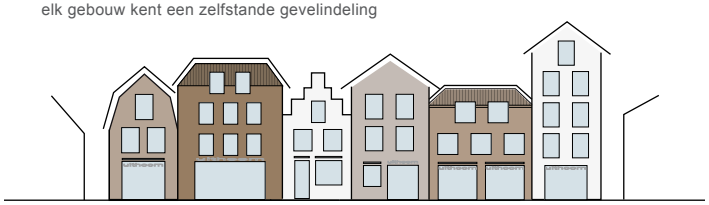


variatie in kapvorm en nokhoogte



variatie in goothoogte

elk gebouw kent een zelfstande gevelindeling



bewaren van individuele verschijningsvormen

Kleur- en materiaalgebruik

- Kozijnen:
  Materialen: houten kozijnen aan de straatkant heeft voorkeur, kunststof kozijnen mag wanneer het uiterlijk overeenkomt met de houten kozijnen;
  Kleuren: gebroken wit (conform traditionele voorbeelden);
- Gevelopbouw:
  klassiek/traditioneel: Baksteen dominant in de basis;
  Materialen: baksteen en/of houten plankenbekledingen hoger in het gevelbeeld;
- Daken:
  Materialen: ceramische pannen, leien of gebakken leien;
  hoog verglaasde pannen zijn niet toegestaan, mat verglaasde pannen behoren tot de mogelijkheden;
  Kleuren: ceramische pannen, rood-bruin of antraciet;
- De gekozen materialen en kleuren dienen het karakter van het bouwwerk te ondersteunen;
- Felle contrasterende kleuren dienen voorkomen te worden.

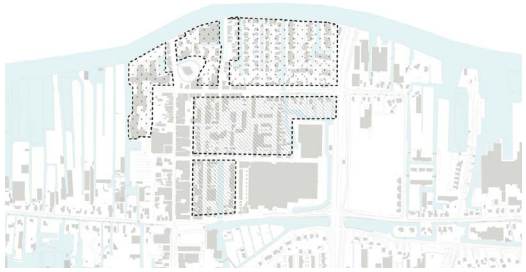
Erfafscheiding

- De erfafscheidingen, grenzend aan de openbare ruimte, dienen laag te zijn (max. 1 meter), mits ze niet in tegenspraak zijn met privacy-overwegingen;
- Keuze: groene of gemetselde erfafscheiding;
- Materialen: baksteen of hout;
- Kleuren: roodbruin of antraciet.

Referentiebeelden kleur- en materiaalgebruik / erfafscheidingen

Water wonen

Dorps wonen



Woongebied

3.3 Zone 2: Woongebied

De woonstraten van de kern van Aalsmeer kenmerken zich door kleinschaligheid en diversiteit in architectuur. Voor de woonstraten is een onderscheid gemaakt tussen twee gebieden: “water wonen” en “dorps wonen”.

Huidige situatie “water wonen”

De woonstraten binnen het gebied “water wonen” zijn gelegen aan de Ringvaart en de sloten richtingen de Westeinderplassen. Deze zijn de Ringvaartzijde, de Werven, het Molenpad en de Dorpsstraat. De ligging aan het water is gelijk de enige overeenkomstige factor binnen de woonstraten. Het Molenpad kenmerkt zich o.a. door een groot zorgcomplex dat daar gevestigd is. Het zorgcentrum Aelsmeer is in de loop der tijd meerdere malen uitgebreid. Aan de Ringvaartzijde heeft in het begin van de jaren negentig een uitbreiding plaatsgevonden in de vorm van twee “zaagtanden”. De wijk de Werven is een woonbuurt die wat eveneens aan de Ringvaartzijde grenst. Deze nieuwbouwwijk bestaat uit gelijkvormige twee-onder-één kappers en vrijstaande woningen. De Ringvaartzijde is een woonbuurt en wordt gekenmerkt door veelal geschakelde en rijenwoningen. Op de locatie van een voormalige scheepswerf is een drietal appartementenblokjes gerealiseerd

Huidige situatie “dorps wonen”

De woonstraten die worden aangeduid als “dorps wonen” zijn achtereenvolgens de Chrysantenstraat, Schoolstraat, Marktstraat, Gedempte Sloot, Weteringstraat, Seringenstraat, Stationsweg, Rozenstraat en Dahliastraat. De woonstraten kenmerken zich door een diverse mix van bebouwing. Recente woonbebouwing wordt afgewisseld met oude panden. De meeste woonstraten, vooral de nieuwbouwwoningen, worden vooral in een uniforme stijl gebouwd. In de Marktstraat en Seringenstraat bestaan blokken van seriematige woningbouw welke begin van deze eeuw zijn gebouwd. Het oostelijke deel van de Marktstraat kenmerkt zich door oudere bebouwing bestaande uit korte blokjes waarbij woningbouw wordt afgewisseld met detailhandel en horeca. Een ander voorbeeld zijn de woningen aan de Chrysantenstraat; deze wat oudere bebouwing hebben een duidelijke relatie met de straat en zijn hierop georiënteerd.

Knelpunten

De architectuur van de woongebieden kenmerkt zich voornamelijk door diversiteit in de bebouwing. Dit is aan de ene kant karakteristiek en wenselijk, maar aan de andere kant zorgt dit voor knelpunten in de beeldkwaliteit van Aalsmeer-dorp. Om op het gebied van bebouwing een verbetering te maken aan de beeldkwaliteit is het nodig om te behouden en te versterken wat goed is en verbeteringen aan te brengen waar nodig is. Hierbij gaat het dus voornamelijk om de kwaliteit van de bebouwing en niet om het ontwerp van de bebouwing.

De deelgebieden en straten verschillen in kwaliteit van de bebouwing. Zo ziet nieuwbouwwijk de Werven er netjes en verzorgd uit; de kwaliteit is hier dus relatief hoger dan bijvoorbeeld de Rozenstraat.

De woningen die er staan zullen niet op korte termijn worden gesloopt en vernieuwd. Bij nieuwe ontwikkelingen of renovatie is het wenselijk om de volgende beeldkwaliteiteisen te handhaven, hierdoor is het toch mogelijk om de beeldkwaliteit van Aalsmeer-Dorp te handhaven. Het beleid is erop gericht de ruimtelijke verscheidenheid van de bebouwing in stand te houden. Uitgangspunt hierbij is dat de huidige maat en schaal van de betreffende straat dient te worden gehandhaafd.

Wensprofielen

Situering

- Eenvoudige rechte bouwblokken met open verkaveling waarin vrijstaande woningen, tweekappers, appartementen en rijen woningen een plaats hebben gekregen;
- De bebouwing dient de lintlijnen te volgen;
- Rechte blokjes aan rooilijnen met toegestane verspringen van hoofdmassa;.
- Parkeergelegenheid voor de rijwoningen op straat. Voor de tweekappers en vrijstaande woningen minimaal 1 parkeerplaats op eigen erf;.
- De vorm van de bebouwing dient de maat en schaal van de huidige bebouwing te handhaven;
- De bebouwing in het deelgebied “water wonen” dient georiënteerd te zijn aan de waterzijde;
- De bebouwing in het deelgebied “dorps wonen” dient georiënteerd te zijn aan de straatzijde.

Massa en vorm

- Bouwhoogte: maximaal 2 lagen met kap (m.u.v. appartementen);
- Bouwhoogte van appartementen maximaal 4 lagen;
- Aan- en bijgebouwen mogen zich aan de voorzijde van het gebouw bevinden;
- Uitgangspunt is traditionele bebouwing; hier kan ook een eigentijdse interpretatie aan gegeven worden;
- Kapvorm: hoofdvorm toont symmetrische kap;
- Dakhelling: verschillende type daken mogelijk, maar vanaf de straat zichtbare pannendaken is gewenst.

Gevelkarakteristiek

- Voorkeur voor de oriëntatie van de voorgevels bij “dorps wonen” is aan de straatzijde;
- Voorkeur voor de oriëntatie van de voorgevels bij “water wonen” is aan de waterzijde.

De Werven

De Helling

Impressie oriëntatie naar het water

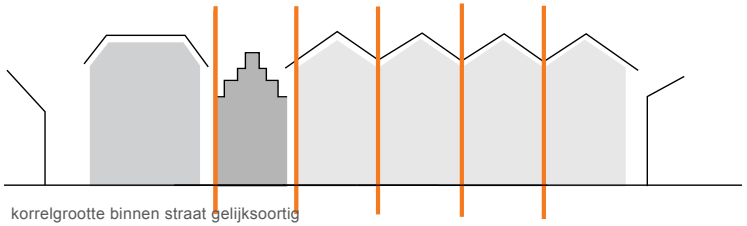
Pannendaken zichtbaar vanaf de straat

Kleur- en materiaalgebruik

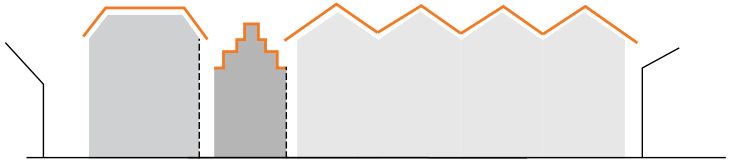
- Kozijnen:
  - Traditioneel of modern traditioneel
  - Materialen: zowel houten als kunststof kozijnen mogelijk
  - Kleuren: wit, grijs, zwart;
- Gevelopbouw:
  - Traditioneel of modern traditioneel
  - Materialen: baksteen en/of houten plankenbekleding hoger in het gevelbeeld;
- Daken:
  - Materialen: ceramische pannen, leien of gebakken leien;
  - Kleuren: diversiteit staat voorop, in lijn met het straatbeeld;
  - Hoog verglaasde pannen zijn niet toegestaan;
  - Mat verglaasde pannen behoren tot de mogelijkheden;
- De gekozen materialen en kleuren dienen het karakter van de straat te ondersteunen;
- Felle contrasterende kleuren dienen voorkomen te worden.

Erfafscheiding

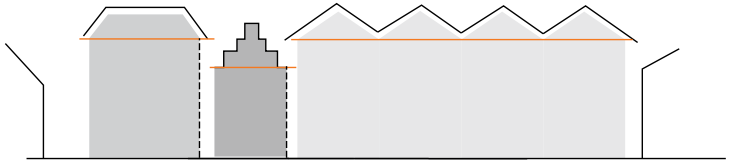
- De erfafscheidingen dienen qua schaal, materiaal en kleur te passen binnen de structuur en karakteristiek van de betreffende straat;
- Voorkeur voor natuurlijke materialen.



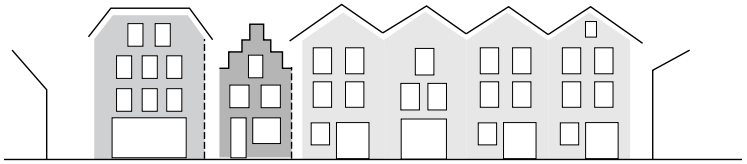
korrelgrootte binnen straat gelijksoortig



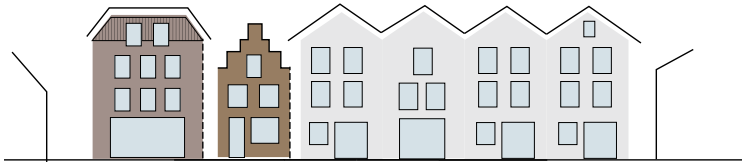
variatie in kapvorm en nokhoogte



variatie in goothoogte mogelijk, maar in mindere mate dan kerngebied



elk gebouw kent een zelfstande gevelindeling



bewaren van individuele verschijningsvormen, nieuwe sluiten aan op huidige situatie

3.4 Zone 3: Pleinen

Huidige situatie

Het Raadhuisplein vormt een centraal gebied in de kern van Aalsmeer, waar verschillende functies een plek hebben gekregen rond dit plein en het Drie Kolommenplein. Het gebied wordt in het noorden begrensd door de Van Cleeffkade, in het zuiden en oosten door het water langs de Stommeerkade en in het westen door bebouwing aan de Stationsweg. Het westelijk deel bestaat uit gestapelde woningen langs het water en de laagbouw met de voorzieningen zoals winkels. Tussen beide deelgebieden staat het markante Raadhuis. De appartementen zijn gegroepeerd in herhaalde blokken tot vier lagen, die in een gestaffelde rooilijn tussen de Stommeerkade en het Drie Kolommenplein zijn geplaatst. De hoofdvorm is opgebouwd uit twee verweven rechthoekige volumes waarvan er een plat en een met een flauw zadeldak is afgedekt. De gevels hebben een heldere horizontale en verticale geleding door de vloerbanden en staande ramen, geflankeerd door houten louvres. De volumes zijn afgedekt met baksteen, in combinatie met houten delen, glas en aluminium. Het kleurgebruik is terughouden en in samenhang. De bebouwing met de voorzieningen vormt een ensemble, dat varieert in hoogte van een tot twee lagen en meestal plat is afgedekt met uitzondering van de bebouwing aan het Raadhuisplein waar de bebouwing een zadeldak heeft. Sommige hebben grote winkelpuien, andere juist gesloten. Baksteen en andere steenachtige materialen en glas zijn veel voorkomende gevelmaterialen.

Het gebied Raadhuisplein heeft een belangrijke centrumfunctie voor Aalsmeer. Het beleid is gericht op het behoud en versterking van het centrumgebied.

Naast het Raadhuisplein en Drie Kolommenplein vormt het Praamplein een centraal punt in Aalsmeer-Dorp. Dit plein wordt gekenmerkt door een overwegende parkeerfunctie. Aan de westzijde van het plein ligt water dat in verbinding staat met zowel de Ringvaart als de Westeinderplassen. In de zomer is dit een plaats waar plezierboten kunnen aanmeren. De oostzijde van het plein kenmerkt zich door wisselende woningbouw, waarbij zowel grondgebonden als gestapelde woningen elkaar afwisselen. De rooilijn is eveneens wisselend. Daarnaast is in het midden van het woonblok op de begane grond een supermarkt gevestigd. Boven de supermarkt bevinden zich appartementen. Dit plein is in de afgelopen jaren veranderd, waardoor er nu veel nieuwe woonbebouwing is.

Het Molenplein is het derde plein wat aandacht krijgt in dit beeldkwaliteitplan. Het Molenplein is gevestigd aan de Zijdstraat en ligt zoals de naam al zegt voor de korenmolen de Leeuw. De bebouwing aan het plein kenmerkt zich door voorzieningen beneden en wonen boven. Deze woningen zijn allemaal geschakeld. De bebouwing is overwegend op de erfgrens, met een uitzondering van één woning waarbij een erfafscheiding van een heg en boom is gemaakt. De bebouwing varieert in hoogte. Overwegend bestaat de bebouwing uit twee lagen met een plat dak of kap met verschillende dakkapellen, met een uitzondering van een langgerekt zadeldak aan de noordzijde van het plein. Meestgebruikte bouwmateriaal is baksteen met een beige-, zandachtige kleur. De daken zijn antraciet of roodbruin van kleur.

Praamplein

Weteringsplantsoen

Drie Kolommenplein

Molenplein

Wensprofielen

Situering

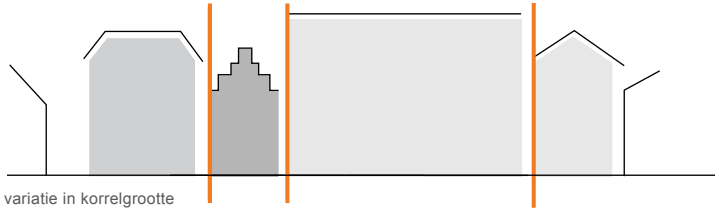
- De bebouwing dient zoveel mogelijk naar de pleinen georiënteerd te zijn;
- De bebouwing dient de lijnen van de pleinen te volgen;
- De parkeergelegenheid dient waar mogelijk uit het zicht van de openbare ruimte gerealiseerd te worden (bijv. door middel van een parkeergarage of een binnenterrein).

Massa en vorm

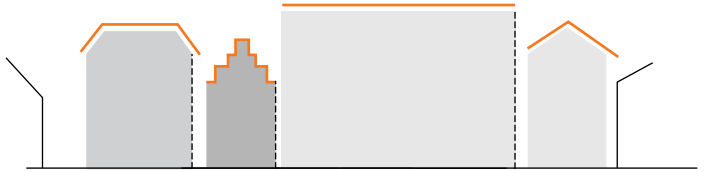
- De bebouwing kan verschillende vormen aannemen, mits deze past in de omgeving;
- Verschillende kapvormen- en hellingen mogelijk, diversiteit staat centraal;
- Bouwhoogte: maximaal vijf bouwlagen.

Gevelkarakteristiek

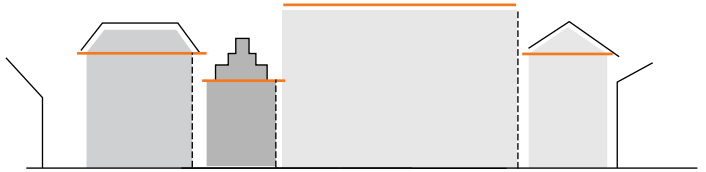
- De oriëntatie van de voorgevels dient op de pleinzijde gericht te zijn;
- Verbijzondering van de dakrand van een appartement dient ook aan de pleinzijde van het gebouw gericht te zijn;
- Behoud van traditionele en diverse gevelkarakteristiek.



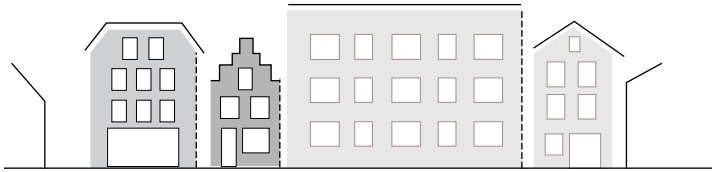
variatie in korrelgrootte



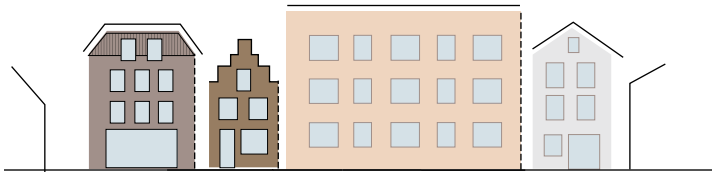
variatie in kapvorm en nokhoogte



variatie in goothoogte mogelijk, maar in mindere mate dan kerngebied



elk gebouw kent een zelfstandige gevelindeling, ook appartementen



bewaren van verschijningsvormen, diversiteit staat centraal

Kleur- en materiaalgebruik

- Kozijnen:
  Materialen: houten kozijnen aan de straatkant heeft voorkeur, kunststof kozijnen mag wanneer het uiterlijk overeenkomt met de houten kozijnen;
  Kleuren: gebroken wit (conform traditionele voorbeelden);
- Gevelopbouw:
  klassiek/traditioneel: Baksteen dominant in de basis;
  Materialen: baksteen en/of houten plankenbekledingen hoger in het gevelbeeld;
- Daken:
  Materialen: ceramische pannen, leien of gebakken leien;
  Kleuren: ceramische pannen, rood-bruin of antraciet;
- De gekozen materialen en kleuren dienen het karakter van het “dorpse karakter” te ondersteunen;
- Felle contrasterende kleuren dienen voorkomen te worden.

Erfafscheiding

- Voor appartementen worden geen erfafscheidingen toegepast;
- Voor andere gebouwen worden de criteria van het kerngebied toegepast;
- De erfafscheidingen grenzend aan de openbare ruimte dienen laag te zijn (max. 1 meter), mits ze niet in tegenspraak zijn met privacy-overwegingen;
- Keuze: groene of gemetselde erfafscheiding;
- Materialen: baksteen of hout;
- Kleuren: roodbruin of antraciet.

Verschillende vormen van bebouwing en gevels

KADER: DRIE KOLOMMENPLEIN

Specifiek voor het Drie Kolommenplein is de wens om de bebouwing van een deel te herontwikkelen. Het doel is een aantrekkelijk verblijfsgebied creëren met een accent op wonen en maatschappelijke functies. Ook culturele functies, in lijn met de nieuwe functie van een deel van het gemeentehuis behoren tot de mogelijkheden.

Voor dit specifieke gebied zijn wenselijke stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld, waarbij wordt aangegeven wat de stedenbouwkundige mogelijkheden en beperkingen zijn. Om de gewenste beeldkwaliteit te bereiken is het wenselijk om een aantal stedenbouwkundige randvoorwaarden in te voeren. Het wensprofiel voor Drie Kolommenplein/Raadhuisplein is als volgt.

Situering

- De bebouwing is de ruimtelijke beëindiging van het kernwinkelgebied;
- De bebouwing heeft een alzijdig representatief karakter;
- De massa van het gebouw als geheel vormt de markering. Top van het gebouw zorgt voor extra aanzet;

Massa en vorm

- De bebouwing is compact van karakter;
- De bebouwing heeft een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen; uitzondering hierop zijn architectonische accenten.

Gevelkarakteristiek

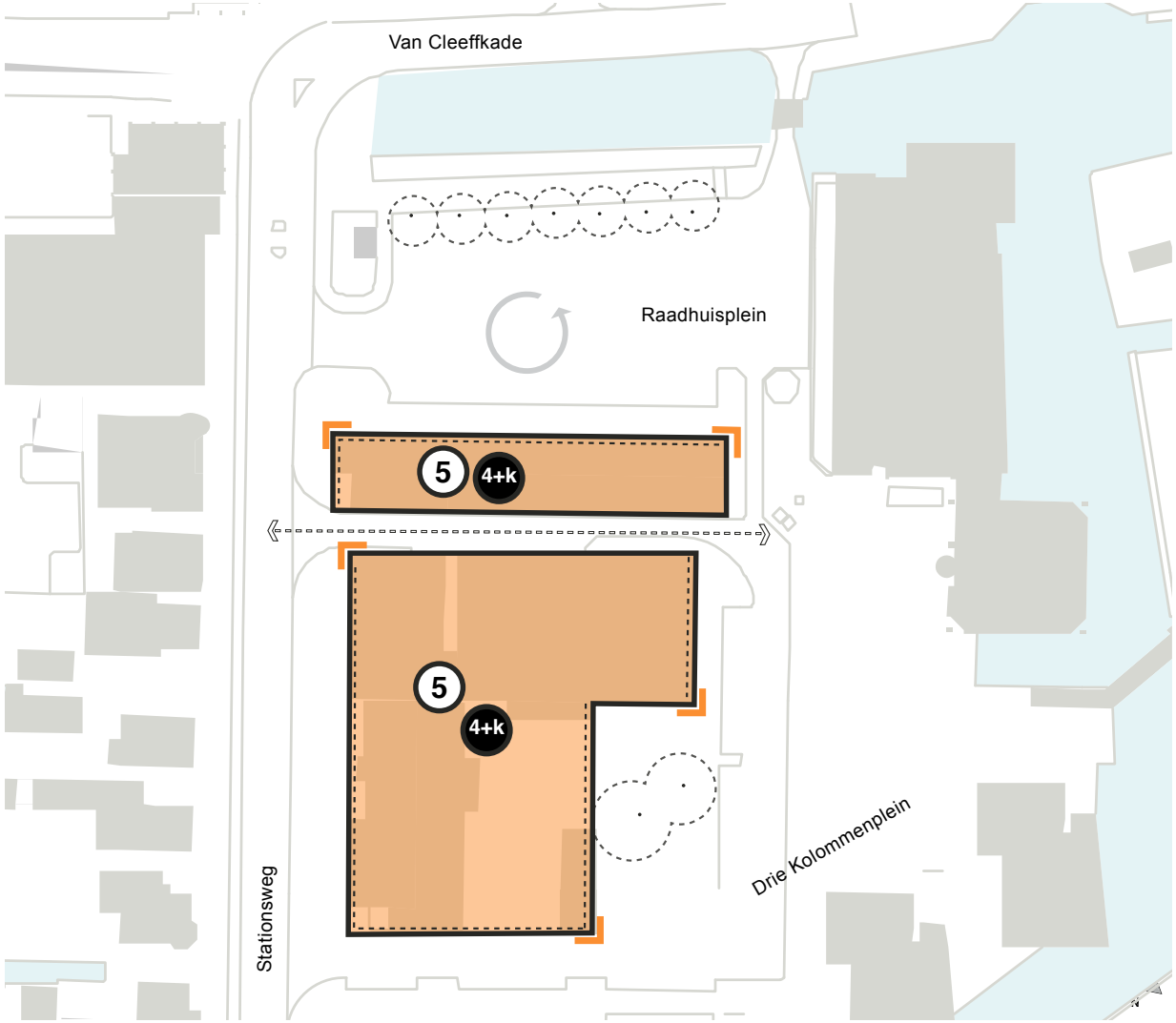
- Het gebouw krijgt gevels die bestaan uit massa (dus geen vliesgevel);
- Raamopeningen zijn overwegend staand. Het raam- en kozijnwerk is overwegend wit;
- Ontsluiting van de appartementen vindt plaats binnen het gebouw; geen sprake van galerijen;
- Ter plekke van verbijzondering van de voorgevel mag de dakrand onderbroken worden.

Kleur- en materiaalgebruik

- De bebouwing is een bijzonder element (‘landmark) aan het einde van het kernwinkelgebied; traditioneel uiterlijk is een pré;
- De materialisering van dit gebied kan afwijken van de overige bebouwing van het kernwinkelgebied;
- Toepassen van zorgvuldige detaillering (maatvoering kozijnen, daklijsten, etc.)

Overige randvoorwaarden

- De parkeerplaatsen dienen geheel uit het zicht van de openbare ruimte gerealiseerd te worden;
- De entree van de parkeervoorziening is duidelijk met het gebouw mee ontworpen.



Schaal 1:1.000

Wenselijke stedenbouwkundige randvoorwaarden

- Maximaal bouwvlak
- Maximale rooilijn
- Oriëntatie voorgevel
- 5 Maximaal aantal bouwlagen
- Architectonisch accent
- Pleinruimte
- Bestaande bomen
- Bestaande bebouwing

4 GROEN

Binnen Aalsmeer-Dorp is beperkt groen aanwezig. Dit groen, vooral gekenmerkt door solitaire bomen, laanbeplanting is in mindere mate aanwezig. Dit is vooral terug te zien in de uitstraling van de Zijdstraat en Molenplein, waar steen het beeld bepaalt. De ambitie van de gemeente is om het groene karakter van Aalsmeer te versterken in combinatie met Aalsmeer-bloemendorp. Hiervoor is het nodig het al aanwezige groen in het centrum te waarborgen en waar mogelijk de groene structuur te versterken.

Voor de inrichting van het groen is het van belang dat aandacht wordt besteed aan de functie van de te realiseren groenvoorzieningen. Zo moet het groen in het centrum aansluiten bij het beoogd gebruik. Het groen heeft vooral een functie voor aankleding van de buitenruimtes. Om de groenvoorzieningen een goede functie te laten vervullen is een onderscheid gemaakt in vijf deelgebieden.

Stokkeland

Het Stokkeland vormt de enige groene enclave binnen Aalsmeer-Dorp. Het gebied wordt gekenmerkt door z'n geïsoleerde ligging. Het gebied heeft een landelijk karakter en is als park ingericht. De landschapstructuur is, door aanwezigheid van slotenpatroon, nog duidelijk herkenbaar en heeft cultuurhistorische waarden. In 2014 is een

Ruimtelijke uitgangspunten groen

avontuurlijk speelterrein aangelegd, een speelplaats zonder speeltoestellen, waarbij kinderen worden uitgedaagd met natuurlijke materialen te spelen.
Het Stokkeland heeft voornamelijk een recreatief karakter. Het uitgangspunt is het verbeteren van de natuurwaarden, recreatieve waarden en cultuurhistorische waarden. Hiervoor gelden de volgende elementen:

- Handhaven/versterken van de landschappelijke (eilanden)structuur;
- De verbetering van de visuele relatie van het omliggende land met het Stokkeland;
- Eventuele aanvullende bebouwing met een hoog cultuurhistorische karakter;
- Bij de inrichting hebben natuurlijke materialen de voorkeur.

Versterken laanbeplanting

De doorgaande structuur van de Van Cleeffkade richting de Stationsweg is onderdeel van bovenwijks groen zoals deze is vermeld in de Groenvisie van Aalsmeer. Bovenwijks groen heeft een functie voor de gehele gemeente. In de Groenvisie heeft de Van Cleeffkade/Stationsweg een laanbomenstructuur langs een historische weg. Op dit moment is er in een beperkte mate laanstructuur aanwezig langs deze route. De visie is om de laanbeplanting van de Stationsweg te versterken en te vergroenen.

Hier is de ambitie om bij de entree van de Van Cleeffkade lanen in de vorm van bermen met bomen te realiseren. Richting het centrum krijgt de van Cleeffkade meer een stedelijk karakter. Wanneer men via de Van Cleeffkade en de Stationsweg richting Kudelstaart rijdt, bestaat de route deels uit een laanbomenstructuur.

Groene entree en N196

De toegang van Aalsmeer via de Burgermeester Kasteleinenweg (N196) biedt eveneens mogelijkheden tot verbetering. Hiermee wordt het gedeelte bedoeld waarbij het verkeer vanaf de brug richting het centrum wordt geleid. Op dit moment heeft deze locatie zeer weinig groene elementen, wat de locatie een kale uitstraling geeft. Er kan gedacht worden aan de toevoeging van een boomgroep nabij de entree.

Ecologische structuur

Aalsmeer-Dorp heeft daarnaast te maken met een ecologische hoofdstructuur: de ecologische verbindingszone (landschapslint) en de Groene As. Het versterken van droge ecologische verbindingen en natuurvriendelijke oevers langs de Stommeerkade prioriteit.

Boomvak in berm

Groenstook Van Cleeffkade

Versterken groene uitstraling kerngebied
Om aan de ambitie van een ‘groen’ Aalsmeer te kunnen voldoen is het noodzakelijk het kerngebieden waar mogelijk te vergroenen. Uit het verleden blijkt dat in het centrum van Aalsmeer een aantal solitaire robuuste bomen verspreid in het dorp zijn geplaatst. In de toekomst is het wenselijk deze lijn te volgen en waar mogelijk het straatbeeld te versterken met een solitaire boom.

De ambitie is om de groene uitstraling van het dorp te versterken. Het plaatsen van solitaire bomen is hiervoor een belangrijk middel.Plantenbakken in combinatie met een zitgedeelte is wenselijk om de zijstrook een meer groene uitstraling te geven. Ook plantenbakken in combinatie met lantaarnpalen behoren tot de mogelijkheden.

Bij het Praamplein heeft vergroening plaats gevonden door het plaatsen van bakken/potten met planten en bomen. Door de ondergrond is het op het Praamplein niet mogelijk bomen rechtsreeks in de grond te planten.

Bomenlanen

Solitaire boom in straatbeeld

Meer gebruik van plant- en bloempotten

5 STRAATMEUBILAIR

Het volgende aspect van de openbare ruimte betreft het straatmeubilair en bebording van Aalsmeer-Dorp. Om de eenheid in het straatbeeld te bevorderen met een herkenbare uitstraling is er naar gestreefd om een familie van straatmeubilair neer te zetten. Hiermee moet iedere passant kunnen denken: “Ik ben in Aalsmeer”.

5.1 Straatmeubilair

Niet alle inrichtingselementen hoeven hetzelfde te zijn, als ze maar overeenkomstige elementen hebben die ervoor zorgen dat ze toch bij elkaar passen. Elementen die bijdragen aan de eenheid en herkenbaarheid zijn bijvoorbeeld kleur en materiaal. Het Aalsmeerse straatmeubilair kenmerkt zich door veel diversiteit in meubilair. Er is geen eenduidige en overheersend beeld, wat niet ten goede komt aan de kwaliteit van het gebied.

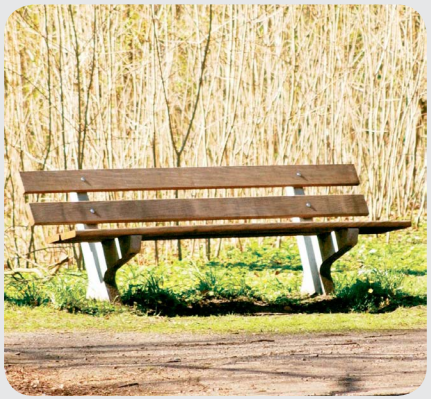
Er is gekozen om de kleur in Aalsmeer gelijk te houden. Er is gekozen voor de kleur zwart/antraciet. Dit betekent dat alle elementen die zijn uitgevoerd in staal of aluminium zoveel mogelijk worden gepoedercoat in zwart. Betonnen elementen, zoals het onderstel van een bank, zullen kunnen worden uitgevoerd in donkergrijs beton.

Op de volgende pagina wordt een overzicht getoond van de familie van straatmeubilair. Er is gekozen het straatmeubilair in twee categorieën te splitsen: het kerngebied en het overige verblijfsgebied. Onder het kerngebied valt het Raadhuisplein, Zijdstraat, Molenplein en Praamplein. Het verblijfsgebied is het overige gebied, waar de functie wonen overheerst.

Hierbij is het uitgangspunt dat de verblijfsgebieden de standaarduitvoering krijgen en het kerngebied de bijzondere uitvoering. Er is gekozen om deze verbijzondering voornamelijk met houten elementen uit te voeren.
De recreatiegebieden worden daarnaast extra verbijzonderd door toevoeging van plantenbakken en grote bloempotten.

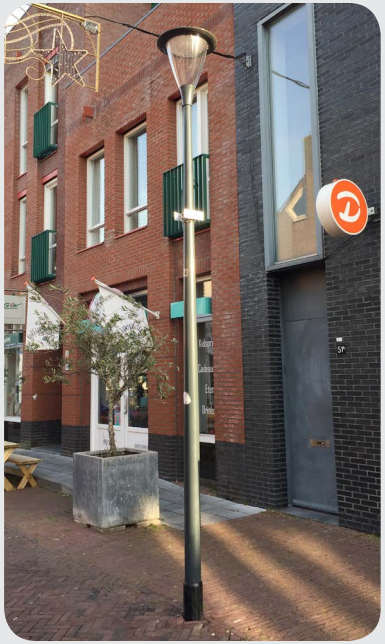
Huidige situatie Aalsmeer-Dorp

Woongebieden



Verblijfsgebied (standaard)

Centrumgebied



Kerngebied (bijzonder)

6 VERKEER EN PARKEREN

6.1 Hoofdroutes

Een van de uitgangspunten van Aalsmeer is om een verkeersveilige dorpskern te ontwikkelen. Om dit uitgangspunten te behalen is ervoor gekozen om in Aalsmeer gebruik te maken van ‘zogenaamde’ hoofdroutes. Dit zijn routes (per auto, fiets, voetganger) die de passanten door Aalsmeer-Dorp leiden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de huidige routes. Voor het autoverkeer is het uitgangspunt dat ze naast de hoofdroute te gast zijn in Aalsmeer-Dorp. Hierdoor ontstaat er voor de fiets en voetganger een verkeersveilige omgeving. De verkeersstructuur van de fietsers blijft gelijk aan de huidige fietsstructuur in Aalsmeer. Met behulp van bewegwijzeringsborden wordt de fietser door Aalsmeer begeleid.

In dit hoofdstuk is er voornamelijk aandacht voor de wandelroute van het kerngebied. Het is de ambitie om het Raadhuisplein beter te verbinden met de Zijdstraat, Praamplein en Molenplein. Er wordt gedacht aan een omsloten looproute. Deze start bij het Raadhuisplein, via de Zijdstraat naar het Molenplein om vervolgens via Praamplein terug te lopen naar het Raadhuisplein.

Uitgangspunten verkeersstructuur

6.2 Bestrating

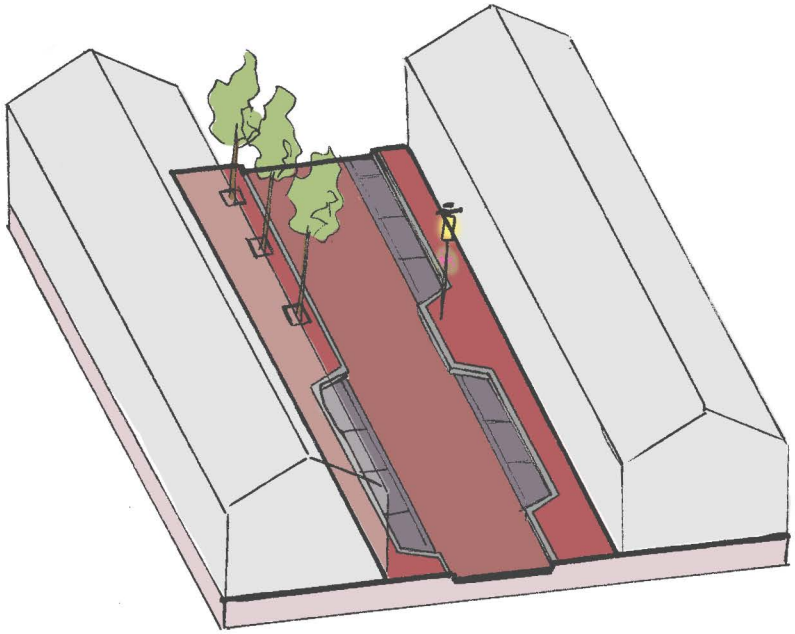
In Aalsmeer-dorp wisselen diverse soorten bestrating elkaar af. In het kernwinkelgebied zijn overwegend gebakken klinkers toegepast. Deze zijn zowel rood als geel. De overgang van de weg naar het trottoir is ook op diverse manieren weergegeven. Dit wordt zowel met kleur als met hoogteverschil tot stand gebracht.

Het woongebied bestaat ook overwegend uit gebakken klinkers. De kleur geel komt hier vaker terug in het straat beeld. De parkeervakken bestaan voornamelijk uit langsparkeren, waarbij met een kleurverschil de parkeervakken worden aangegeven. Het trottoir wordt zowel met hoogteverschil als met verschil in kleur aangegeven. Ook de bestrating van de pleinen laat een divers beeld zien. Het Praamplein bevat gele, rode en paarse klinkers. Het Raadhuisplein bestaat uit rode gebakken klinkers. De belijning van de parkeervakken is eveneens verschillend.

Om de beeldkwaliteit van Aalsmeer-dorp te versterken is het noodzaak om de kleur en vorm van de bestrating op dezelfde manier toe te passen. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen woongebieden, pleinen en kerngebieden.

Door de bestrating uniform toe te passen in Aalsmeer-dorp wordt een rustige beeldkwaliteit gecreëerd. Er is gekozen voor de kleur rood als bindende kleur. Hoe dit wordt toegepast wordt verder uitgewerkt op de volgende pagina’s.

Huidige bestrating Aalsmeer



rijbaan/ strekken
Keperverband
trottoir
Halfsteensverband
parkeren
Elleboogverband

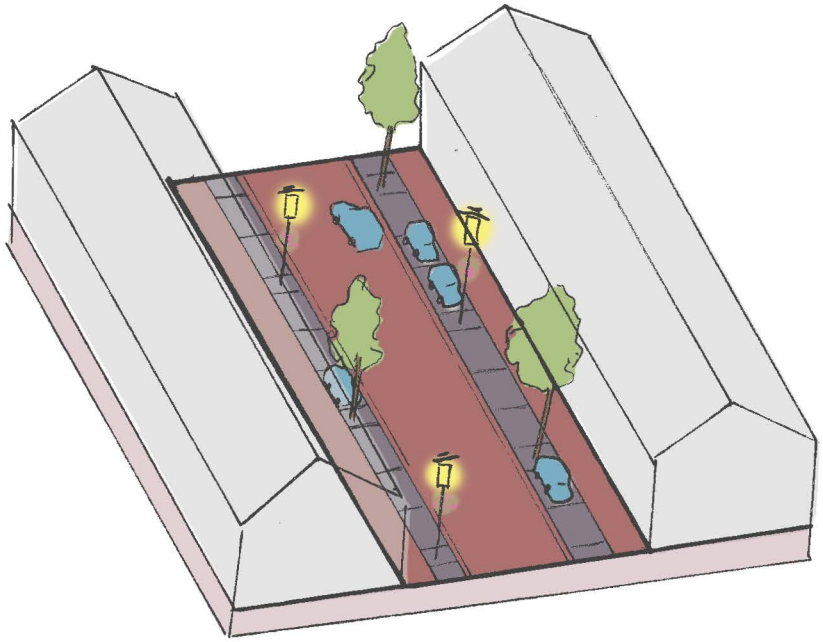
Woongebieden
In de woongebieden zal de bestrating uit rode gebakken klinkers bestaan. Hierbij is een onderscheid gemaakt in de rijbaan, het trottoir en het parkeren. Het trottoir wordt opgehoogd en bestaat uit een stoeprand.

Bij een blauwe parkeerzone wordt er een enkele strek van blauwe betonkinkers gelegd. Andere markeringen worden gemaakt in witte betonklinkers.

De woonstraten bestaan uit parkeerstroken bestaande uit langsparkeren. Het wensbeeld in de woonstraten is om de rijbaan, trottoir en parkeervakken zoveel mogelijk gelijkvloers te realiseren (dus geen stoeprand). Beide situaties komen binnen de woongebieden van Aalsmeer dorp voor, verhoogde stoep dan wel één niveau.

Voor de woongebieden is in bijlage 1 een materiaalstaat opgenomen waaraan de woonstraten dienen te voldoen.

Voorbeeldprofiel (Weteringsstraat)



rijbaan/ strekken

Keperverband

trottoir

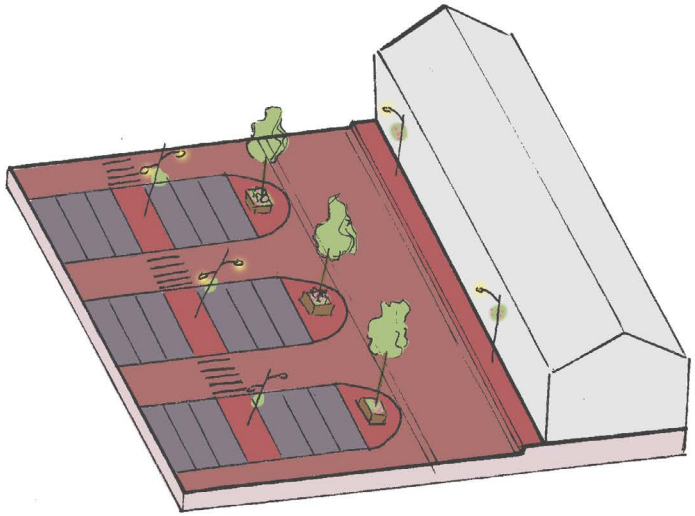
Halfsteensverband

parkeren

Elleboogverband

Woonstraten

Voorbeeldprofiel (Marktstraat)



rijbaan/ strekken

Keperverband

trottoir

Halfsteensverband

parkeren

Elleboogverband

attentievlak

Elleboogverband

Kerngebied en pleinen

Het kerngebied en de pleinen mogen zich onderscheiden van de woonstraten en hoeven hierbij niet te voldoen aan de in bijlage 1 genoemde materialen. Uitgangspunt hiervoor is wel dat gekozen wordt voor hoogwaardige materialen, waaronder gebakken klinkers. Voor de hoofdroute Van Cleeffkade-Stationsweg - Uiterweg kan hiervan worden afgeweken en, indien vanuit verkeerstechnisch oogpunt noodzakelijk, gekozen worden voor asfalt. Binnen het kerngebied en de pleinen dient de ruimtelijke samenhang behouden te blijven.

Voorbeeldprofiel (Praamplein)

6.3 Verkeerskruising Van Cleeffkade/ Stationsweg/ Uiterweg

De Van Cleeffkade/Stationsweg is een van de vier lange lijnen in Aalsmeer-Dorp. Samen met de Dorpsstraat is de Van Cleeffkade de toegangsweg tot de kern van Aalsmeer. Het is de belangrijkste route door het dorp; dit komt mede doordat de Van Cleeffkade/Stationsweg de kortste route is tussen Aalsmeer-Dorp en Kudelstaart. Dit resulteert in een niet optimale situatie op de kruising Uiterweg/Stationsweg/Van Cleeffkade. Allereerst zorgt de opstelling van de kruising voor een onoverzichtelijke verkeerssituatie. De route van de Stationsweg naar de Van Cleeffkade is gelabeld als doorgaand verkeer. Er is geen duidelijke opstelruimte voor doorgaand en afslaand verkeer. De drukte op dit kruispunt zorgt daarnaast voor een barriere tussen Raadhuisplein en het kernwinkelgebied Aalsmeer. Hierdoor lijkt het alsof het Raadhuisplein los staat van Aalsmeer-Dorp. Het is de wens om deze verbinding te verbeteren. Hierbij kan een verbetering in de beeldkwaliteit van de bestrating een belangrijke tool zijn.

Om het Raadhuisplein te koppelen aan het kerngebied is het wenselijk dat de bestrating van het Raadhuisplein vergelijkbaar is met het kerngebied.

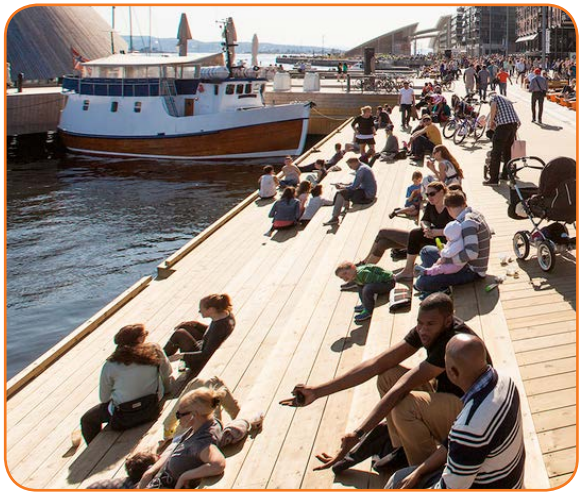
7 WATER EN RECREATIE

Uit de historie van Aalsmeer en de vorige beleidsplannen blijkt dat water een belangrijk kenmerk van Aalsmeer is. Eén van de uitgangspunten van dit beeldkwaliteitplan is om van Aalsmeer een “levendig waterdorp” te maken. Om het water in Aalsmeer-Dorp centrale betekenis te geven is gekozen voor een tweeledige strategie. Ten eerste is er gekozen voor het toevoegen van waterelementen in het kerngebied. Hierbij kan gedacht worden aan een fontein. Deze kan op meerdere manieren worden geïntegreerd in in het straatbeeld.

Vanaf Aalsmeer is het mogelijk om op de Westeinderplassen te komen. Wanneer Aalsmeer zich meer oriënteert naar het water, kan de ambitie van een levendig waterdorp worden verwezenlijkt. Dit is de tweede strategie.

Zo kan de nu bestaande passantenhaven voor recreatievaartuigen worden geoptimaliseerd. Daarnaast kan een uitbreiding van de steiger met bankjes aan het water ervoor zorgen dat het gebied rondom Praamplein meer wordt gebruikt voor toerisme en recreatie.

In het uiteindelijke scenario is het zelfs wenselijk om horecavoorzieningen grenzend aan Praamplein te plaatsen. Hierdoor wordt het plein getransformeerd van verkeersplein naar een levendig plein en drager van het centrum van Aalsmeer.



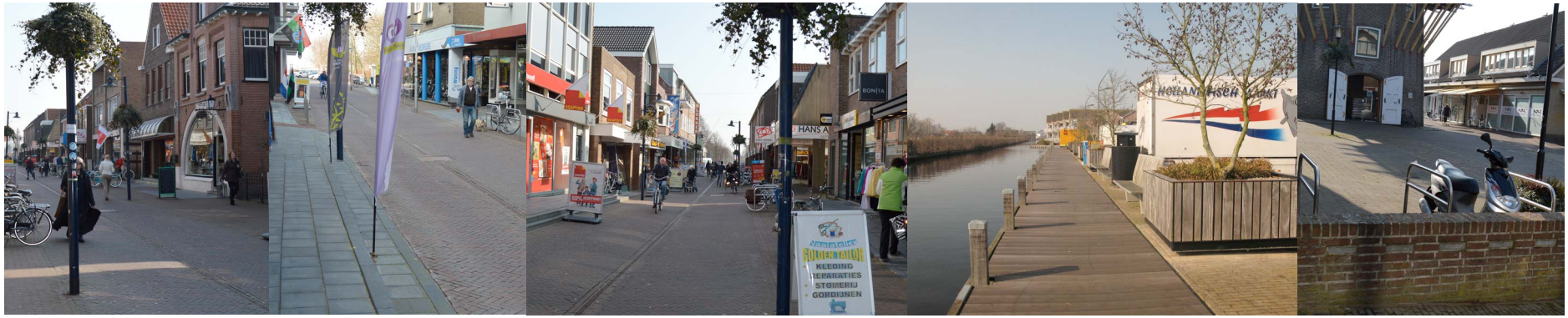
Referentiebeeld recreatie aan het water

Tenslotte wordt er stilgestaan bij de beeldkwaliteit van het kerngebied van Aalsmeer. Achtereenvolgens worden de Zijdstraat, Molenplein en Raadhuisplein behandeld. Samen met het Praamplein vormen deze gebieden het kerngebied van Aalsmeer-Dorp.

7.1 Zijdstraat

De Zijdstraat is een echte winkelstraat met op de benedenverdieping winkelvoorzieningen en een woonfunctie op de eerste en/of tweede bouwlaag. De beeldkwaliteit van de openbare ruimte in de huidige situatie is op bepaalde punten onvoldoende. Zo zorgen de verschillende vormen van bestrating voor een rommelig straatbeeld. Naast de diversiteit in bestrating doet zich ook veel verschil in reclame-uitingen voor. Maar ook de hoogteverschillen en de individuele strookjes spelen hierbij een rol

Voor de beeldkwaliteit is het wenselijk dat er zo min mogelijk reclame meubilair in de winkelstraat wordt geplaatst. Deze reclame uitingen dienen daarnaast min of meer dezelfde uitstraling te hebben. Dit zorgt voor een rustiger straatbeeld. In het wensprofiel van de Zijdstraat wordt daarnaast de nadruk gelegd op eenduidigheid in bestrating (zowel in hoogte, legvorm en kleur). De beeldkwaliteit van het overige straatmeubilair is ook van belang. Zo is de toepassing van het houtelement in de bankjes en prullenbakken wenselijk. Waar de ruimte het toelaat kan de Zijdstraat worden vergroend met behulp van een solitaire boom.



Huidige situatie

7.2 Molenplein

Ook het Molenplein kan een kwaliteitsslag maken. Het Molenplein is gelegen tussen de Zijdstraat en het Molenpad en vormt een belangrijk onderdeel van de looproute van het kernwinkelgebied van Aalsmeer-Dorp. Op dit moment wordt het plein vooral gebruikt als doorsteek en voor het parkeren van de fiets. Het straatmeubilair, het verschil in bestrating en de bebouwing nodigen niet uit tot recreatie op het plein.

Met de toevoeging van plantenbakken en de vervanging van het straatmeubilair en bestrating kan het Molenplein zich ontpoppen tot een plein wat aansluit bij de uitgangspunten van Aalsmeer-Dorp. De lage gemetselde muur welke voor een scheiding tussen de Zijdstraat en het Molenplein zorgde, is weggehaald. Dit zorgt voor een open uiterlijk en nodigt de gebruikers van het winkelgebied om zich te begeven op het Molenplein. De toevoeging van de bloembakken laat de verbinding met de bloemenveiling van Aalsmeer zien.

Naast de verandering van elementen in de openbare ruimte is het ook wenselijk dat het Molenplein een meer levendige uitstraling krijgt. Dit kan gerealiseerd worden door het plaatsen van een tijdelijke eet- of ijskraam op het plein. Op deze manier wordt het Molenplein meer verbonden met de rest van Aalsmeer-Dorp.

7.3 Raadhuisplein

Door de jaren heen is de beeldkwaliteit van het Raadhuisplein verouderd. Dit is niet wenselijk aangezien dit plein grenst aan het gemeentehuis en aan de doorgaande route Van Cleeffkade/ Stationsweg. Met de verwachte herbestemming/ontwikkeling van de bebouwing aan het Drie Kolommenplein/ Raadhuisplein komt ook de wens om de beeldkwaliteit van de openbare ruimte op te waarderen. Hierbij is het uitgangspunt om het Raadhuisplein te betrekken bij de Zijdstraat/kerngebied. Verder is het wenselijk dat het Raadhuisplein niet alleen geschikt is voor parkeren, maar dat het ook geschikt wordt voor verblijf.

Om het “isolement” van het Raadhuisplein en Drie Kolommenplein enigszins op te heffen moet de inrichting van de openbare ruimte primair afgestemd zijn op de voetganger. De auto is er als het ware te gast. Het Raadhuisplein moet met de Van Cleeffkade ruimtelijk een samenhangend plein worden waarin “toevallig” een grachtje met brug ligt, een bomenrij staat en waarop men kan parkeren. Aanbevolen wordt om het asfalt van de Van Cleeffkade te onderbreken door merkbaar een plein op te rijden op twee zeer voor de hand liggende locaties namelijk op de kruispunten met de Zijdstraat en Marktstraat (tegenover de brug). De automobilist rijdt op die punten het hoger gelegen plein op en beseft dat hij of zij stapvoets moet rijden. Met een dergelijke inrichting komt het huidige winkelgebied en het Drie Kolommenplein gevoelsmatig dichter bij elkaar te liggen.

De Stationsweg bezit te veel het beeld dat hoort bij een doorgaande weg. Dit kan veranderen door de inrichting van het openbaar gebied tussen het (voormalige) postkantoor en het Raadhuisplein meer verwantschap te bieden. Aanbevolen wordt om het bijbehorende voetgangersgebied ruimtelijk sterker te koppelen aan dit plein onder andere door het verwijderen van visuele obstakels ten gunste van heldere zichtlijnen richting de Zijdstraat.

Het gedeelte aan het water is uitermate geschikt om de recreatieve functie van het Raadhuisplein te ontwikkelen. Gedacht wordt aan het realiseren van betonnen treden aan het water. Het is de ambitie om de huidige recreatiestrook te verbreden zodat er genoeg ruimte ontstaat voor recreatie aan het water en aan het plein. De realisatie van deze strook zal niet ten koste gaan van een aantal parkeerplaatsen.

7.4 Praamplein

Een ander knelpunt ligt in het karakter van het Praamplein. Dit is tegenstrijdig met het streven van de gemeente om het dorpse karakter van Aalsmeer-Dorp te waarborgen. Daarnaast is het Praamplein het eerste wat de toeristen/bezoekers over het water zien van Aalsmeer dorp. Dit leidt tot het streven om het Praamplein meer een dorps en levendig karakter te geven.

Toevoeging van bomen

BIJLAGE 1

Materialisering bestrating

Onderdeel:	Toepassing	Soort	Formaat	Kleur/uitvoering	Structuur	Leverancier
Rijweg	bestrating	straatbak-stenen	DF (ca. 200x64x85 mm)	Rood Padova	bezand	Wienerberger
Trottoir	bestrating	straatbak-stenen	DF (ca. 200x64x85 mm)	Rood Padova	bezand	Wienerberger
Verhoogd plateau	bestrating	straatbak-stenen	DF (ca. 200x64x85 mm)	Rood Padova	bezand	Wienerberger
Parkeervak	bestrating	betonstraat-stenen	210x105x80 mm	Baleno zwart 150	gesloten deklaag	Struyk Verwo Infra
Blauwe zone	bestrating	betonstraat-stenen	210x105x80 mm	Standaard blauw 051	standaard	Struyk Verwo Infra
Opsluitband	opsluiting	betonband	80x200 mm	standaard Hard-steen 026	standaard	Struyk Verwo Infra
Trottoirband	opsluiting	betonband	130/150x250 mm	standaard Hard-steen 026	standaard	Struyk Verwo Infra
Inritband	opsluiting	betonband	130/150 mm	standaard Hard-steen 026	standaard	Struyk Verwo Infra
Verkeers-element	verkeers-plateau	beton Pre-fab-element	1000x1000x120/200 mm	straatsteenmo-tief	bss-motief	Struyk Verwo Infra
Wegmeubi-lair	Anti par-keerpaal	beton	300x300x1050 mm	standaard Hard-steen 026	standaard	Struyk Verwo Infra

BIJLAGE 2

Reclamebeleid Aalsmeer dorp

Algemeen

Uitgangspunt voor het beoordelen van vergunningaanvragen is het behoud van de architectonische en stedenbouwkundige samenhang van het winkelgebied en het voorkomen van overdaad aan reclames en uitstallingen per bedrijf / winkel. In het algemeen dient reclame bij winkels alleen op de begane grond geplaatst te worden. Daardoor ontstaat een logische relatie tussen de reclame en het bedrijf/winkel.

Positionering Algemeen

- Voor alle reclameobjecten die niet tegen of op een luifel worden aangebracht geldt dat ze uitsluitend aangebracht mogen worden tegen het beganegrond gedeelte van het pand;
- Reclame tegen of aan de gevel van de verdiepingslagen en of het platte en/of hellende dak is niet toegestaan;
- Reclame tegen of op de “kopse” kant van een luifel is niet toegestaan;
- Gevelreclame alleen aan de voorgevel. Bij een hoekpand met twee bedrijfspunten is er sprake van twee voorgevels;
- Reclame aan blinde zijgevels is niet toegestaan;
- Bij een vestiging met meerdere etalagefronten is een reclame mogelijk die niet breder is dan een front;
- De vrije loophoogte onder gevelreclame bedraagt minimaal 2,20 meter.

Positionering, vorm en maatvoering

- Reclame op luifels is alleen mogelijk in de vorm van losse letters. Tegen de luifels heeft de vorm van losse letters de voorkeur, (losse letters wil zeggen op enige afstand van de achtergrond). De letters kunnen worden geplaatst tegen de luifel of uitgefreesd in het materiaal waaruit de luifel is samengesteld;
- De letters, c.q. figuraties zijn maximaal 0,40 m hoog. Het totaal van de combinatie aan letters en figuratie is niet breder dan 60% van de luifelbreedte met een maximum van 3,50 meter. De losse letters mogen bij plaatsing tegen de luifel niet onder of boven de luifel uitsteken;
- Indien gekozen wordt voor een lichtbak of reclameplaat over de volle breedte van de luifel dan mag de tekst op of in de reclamedrager maximaal 60% van de luifelbreedte bedragen met een maximum van 3,50 meter en een hoogte van maximaal 40 cm. De reclamedrager of lichtbak mag niet onder of boven de luifel uitsteken. Herhalingen van reclame teksten of vermelding van verschillende te verkopen producten op de reclamedrager is niet toegestaan. Een felle contrasterende kleur maakt onderdeel uit van de reclame-uiting en is ook gehouden aan de eis van 60% van de luifelbreedte;
- Tegen (evenwijdig aan) de gevel is per vestiging een reclame mogelijk met een hoogte van maximaal 0,40 meter en een lengte van 60% van de gevelbreedte met een maximum van 3,50 meter. Reclame tegen de gevel wordt bij voorkeur uitgevoerd in losse letters;
- Loodrecht (haaks) op de gevel is per vestiging een reclame mogelijk van maximaal 0,80 m2 (0,90meterx0,90meter) en 0,20meter dik, uitgevoerd in de vorm van:
  - Een uithangbord/plaat;
  - Een lichtbak (maximaal 1 per bedrijf/winkel);
  - Ambachtelijke elementen zoals bijvoorbeeld een “gaper” bij een apotheker of een zogenaamde “bloedpaal” bij een kapper.
- Reclame op zonneschermen , markiezen, rolluiken of rolhekken anders dan de eigen naamsvoering is niet toegestaan. De hoogte is maximaal 0,40 meter, de lengte maximaal 60% van het zonnescherm, markies, rolluik of rolhek met een maximum van 3,5 meter;
- Vlaggen, reclamevlaggen, wimpels, vaandels en banieren zijn toegestaan indien niet meer dan 1 per 6 meter gevellengte. Aan en op luifels zijn geen vlaggen toegestaan. Minimaal 0,50

meter van zijmuur, naburig pand of perceelsgrens bevestigd;

- Bewegende reclames, lichtkranten en lichtreclames met intermitterend licht (het met korte tussenpozen aan en uit knipperen) zijn niet toegestaan.
- Herhalingen van reclameaanduidingen in een gevelvlak, bijvoorbeeld meerdere malen dezelfde tekst, zijn niet toegestaan.

Borden of objecten haaks op de gevel

- Passend in de structuur van de gevels of hangend onder de luifel;
- Bij meerdere verdiepingen onder de bovendorpel van de kozijnen op de eerste verdieping;
- Niet boven op de luifel, op het dak of de dakrand overschrijdend;
- Maximaal 0,80 m2 (0,90 meter x0,90 meter) en 0,20 meter dik.
- Uitgevoerd in de vorm van"
  - Een uithangbord/plaat;
  - Een lichtbak (maximaal 1 per bedrijf/winkel);
  - Ambachtelijke elementen zoals bijvoorbeeld een "gaper" bij een apotheker of een zogenaamde "bloedpaal" bij een kapper.

Een prijs-/aanprijzing-/menubord

- Aan de gevel naast de entree met of zonder vitrine;
- Maximaal 0,60 m2 en maximaal 5 centimeter dik;
- Vitrine met transparante voorvlak.

Raamplakkaten, plaktekkers of raamfolie

- Maximaal 40% per gevelopening aan de voorzijde van het pand te beplakken;
- Op de verdieping in het beplakken van ramen niet toegestaan;
- Enkel losse letters of solitaire logo's op het raam zijn toegestaan;
- Beplakken dient te worden uitgevoerd in volledige breedte of volledige hoogte van een gevelopening tot een maximum van 40%;
- Geen felle fluorescerende kleuren toepassen;
- Bij leegstaande winkelpanden is het volledig beplakken van gevelopeningen alleen tijdelijk toegestaan (bijvoorbeeld met een afbeelding van een winkelinterieur);
- Dichtmaken van ramen met betrekking tot stellingen of magazijnen aan de achter- / zijkant is toegestaan. Hiervoor mag gebruik worden gemaakt van translucent glas of het beplakken van ramen met een maximum van 60% per raamopening.

Gevelbeschilderingen of betegeling

- Gevelbeschilderingen of betegeling is alleen mogelijk als er sprake is van oorspronkelijk in het metsel- of stucwerk van de gevel verwerkte beletteringen of als er sprake is van herstel van een historisch geschilderde of betegelde gevelreclame.

Spandoeken in frame

- Maximaal 1 per gevel. Geplaatst in een daarvoor bestemde vaste frameconstructie op blinde gevels (gevel zonder gevelopeningen);
- Oppervlakte maximaal 10 m2.

Reclames en uitstalingen alleen voor de voorgevel of op eigen terrein (terras). Bij een hoekpand met twee bedrijfspuien is er sprake van twee voorgevels.
Het aantal buitenetalages of uitstallingen bedoeld als aankleding of etaleren van verkoopwaren van de entree van een winkel is onbeperkt toegestaan binnen de gestelde richtlijnen.

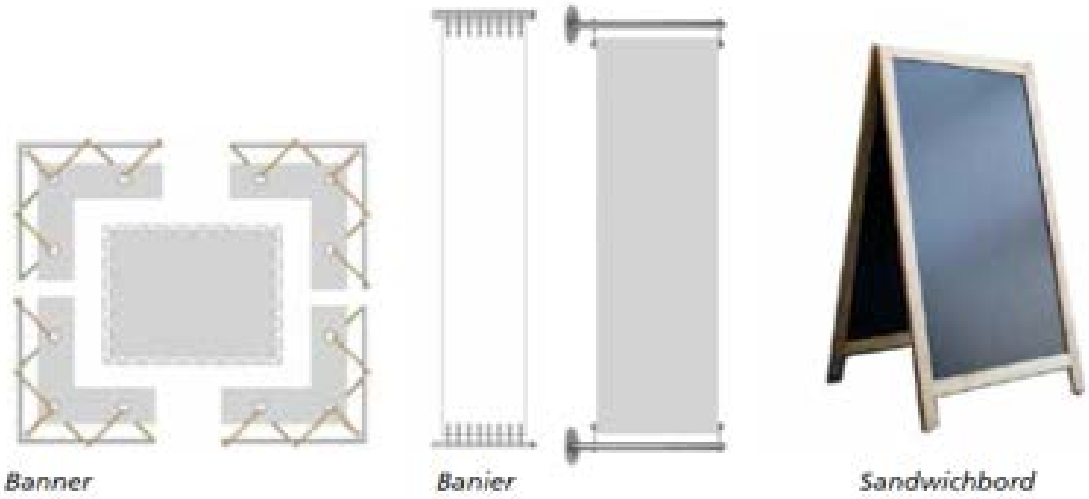
Terrasschermen en parasols

- Op terrasscherm maximaal 0,50 meter hoog geplaatst op het niet transparante gedeelte van het terrasschot;
- Op parasols maximaal 2 reclameopdrukken van maximaal 0,50 bij 0,50 meter;

Vrijstaande reclameobjecten en uitstallingen

Losse stoepborden en 3D- objecten

- Maximaal 1 stoepbord of 1D-object per voorgevel
- Minimaal 0,80 meter vanaf ingang naastgelegen pand;
- Geplaatst binnen 0,80 meter vanaf de gevel of – indien aanwezig – tot de strek in de bestrating;
- Maximaal 1,75 meter hoog (uitgeklapt) en 1,00 meter breed. 3D-objecten tot maximaal 2,00 meter hoog.



Vrijstaande reclameobjecten en uitstallingen

Overige uitstralingen

- Voor de gehele breedte van de voorgevel;
- Aantal buitenetalages en aankleding is onbeperkt maar passend in stijl en functie van het bedrijf/winkel;
- Geplaatst binnen 0,80 meter vanaf ingang naastgelegen pand;
- Geplaatst binnen 0,80 meter vanaf de gevel of – indien aanwezig – tot de strek van de bestrating;
- Maximaal 1,50 meter hoog;
- Verwijsreclame op straathoeken ten behoeve van een in de betreffende zijstraat gelegen bedrijf, mits het bedrijf op maximaal 25 meter van de straathoek gelegen is en er geen opeenhoping van uitstallingen ontstaat.

Reclame in de openbare ruimte

- Reclame is toegestaan op borden ten behoeve van wijkkaarten en op abri's. Op andere vormen van straatmeubilair is geen reclame toegestaan.

Tijdelijke reclame

- Tijdelijke gevelreclame ten behoeve van uitverkoop is toegestaan indien geplaatst achter de

etalageruimten van de vestiging;

- Opschriften en aankondigingen betrekking hebbende op openbare verkoping, aanbieding ter verkoop, verhuur of verpachting van een onroerende zaak, voor zolang zij feitelijk betekenis hebben, zijn toegestaan mits deze opschriften en aankondigingen onverlicht zijn en gezamenlijk geen groter oppervlak hebben dan 0,5 m2 geen van alle een grotere afmeting in een richting hebben dan 1 meter en mits deze opschriften en aankondigingen zijn aangebracht op of aan een onroerende zaak;
- Tijdelijke plaatsing van spandoeken, vlaggen, banieren, vaandels en wimpels ten behoeve van cultuur en evenementen is toegestaan. Dan geldt ook voor niet verlichte opschriften en aanmondingen op dundoeken plat tegen de gevel ten behoeve van cultuur en evenementen.

Bouw- en projectreclame

- Bij bouw- en projectreclame, geplaatst op of aan een onroerend zaak dan wel op een bouwterrein geldt dat:
- Er maximaal één bouwreclame per project, gelegen aan dezelfde weg, wordt aangebracht;
- Er maximaal één projectreclame per project wordt aangebracht;
- De reclame-uiting een rechthoekig formaat heeft;
- De maximale oppervlakte per reclame 6 m2 bedraagt;
- De reclame-uiting achter de hekken, voor zover aanwezig wordt geplaatst;
- Binnen twee maanden na de oplevering, dan wel zodra het bouwwerk is verkocht of verhuurd, de reclame wordt verwijderd.

Overgangsbepalingen

- Reclame die bij de inwerkingtreding van dit beeldkwaliteitsplan reeds aanwezig was wordt gedoogd, tenzij tegen die reclame een handhavingsprocedure in gang is gezet;
- De gedoogsituatie eindigt:
  - Bij vertrek van de ondernemer en/ of onderneming
  - Bij een aanvraag voor een nieuwe reclame

Slotbepaling

- Van de richtlijnen en plaatsingsmogelijkheden voor reclames, zoals opgenomen in dit beeldkwaliteitsplan, kan incidenteel worden afgeweken bij een gezamenlijke aanpak, geïnitieerd door een belangengroep (bij voorbeeld een winkeliersvereniging), voor een integrale aanpak van een deel het winkelgebied. Het college van burgemeester en wethouders hebben hierin een eigen bevoegdheid en laten zich hierbij adviseren door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit;
- Indien vanwege bijzondere omstandigheden de strikte toepassing van de regels m.b.t. reclames naar het oordeel van burgemeester en wethouders tot een onaanvaardbare afwijzing zou leiden, kunnen zij niettemin vergunning verlenen mist de aard en de strekking van de richtlijnen m.b.t. reclames van deze richtlijnen niet worden aangetast.

Criteria voor het plaatsen van videoschermen/LED-schermen die gericht zijn op de openbare ruimte

Hierbij wordt gedacht aan:

- Schermen aan een gevel
- Schermen op masten
- Schermen als reclame vitrines (muppie's)
- Schermen geïntegreerd in de gevel
- Schermen in een gebouw, direct of op geringe afstand achter het glas

De schermen mogen de ruimtelijke kwaliteit niet negatief beïnvloeden

Geadviseerd wordt in ieder geval te voldoen aan:

- Plaatsing uitsluitend binnen de bebouwde kom
- Plaatsing niet in beschermde stads-/ dorpsgezichten en aan of bij monumenten
- Plaatsing uitsluitend in winkel- en centrumgebied, niet in woongebieden
- Bij plaatsing op, aan of in een gebouw; de vorm, afmeting, materiaalgebruik en kleur afstemmen op de architectuur van het gebouw
- Bij plaatsing van meerdere schermen bij elkaar, deze onderling afstemmen
- Scherm dient zich door positie, vorm en afmeting niet op te dringen aan het stadsbeeld
- De beelden zijn bedoeld om te signaleren, niet om te informeren
- Geen bewegende beelden of films
- Beeldwisselingen maximaal 3x per minuut (geen tuinelende, draaiende etc. overgangen)
- Met sensor de licht-emissie reguleren (maximaal 80 candela/m2)
- Lichtstilte tussen 23:00- 6:00 uur

De schermen mogen de verkeersveiligheid niet negatief beïnvloeden

Hiervoor zijn criteria opgesteld door:

- Rijkswaterstaat (beoordeling van objecten langs auto(snel)wegen)
- CROW (reclame langs wegen)
- NSVV, Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (richtlijnen voor lichthinder)

Een uitstalling mag maximaal 50% van de breedte van het pand in beslag nemen

BIJLAGE 3

Randvoorwaarden herinrichting

Zijdstraat
Doelstelling
Doel is te komen tot een aantrekkelijke winkelstraat, primair bestemd voor de voetganger. De inrichting en aankleding nodigen uit om binnen dit gebied te verblijven. Reclame uitingen zijn terughouden en de straat heeft een groene uitstraling.

Ruimtelijk
- Versterken visuele relatie met het Raadhuisplein
- Terugbrengen hoogteverschillen
- Versterken ruimtelijke opbouw dwarsprofiel
- Versterken van de entrees van het winkelgebied

Functioneel
- Versterken verblijfsfunctie
- Aantrekkelijke inrichting met rust-/ zitelementen
- Handhaven toegankelijkheid hulpdiensten

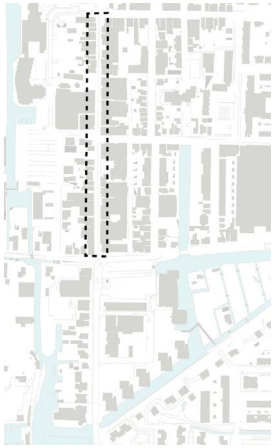
Beeldkwaliteit
- Uitstraling die de ruimtelijke relatie met het Raadhuisplein versterkt
- Versterken groene uitstraling
- Inrichting en aankleding die bijdraagt aan het versterken van de identiteit van het winkelgebied

Praamplein
Doelstelling
Het Praamplein is primair een parkeerterrein. Tegelijkertijd is het Praamplein een plein waar de waterrecreanten Aalsmeer binnenkomen. De ruimtelijk uitstraling van dit plein dient te worden bevorderd en de relatie met het water te worden versterkt. Uitwisseling van parkeerplaatsen binnen dit gebied blijft mogelijk. Versterking van de verblijfsfunctie mag slechts in beperkte mate ten koste gaan van het aantal parkeerplaatsen.

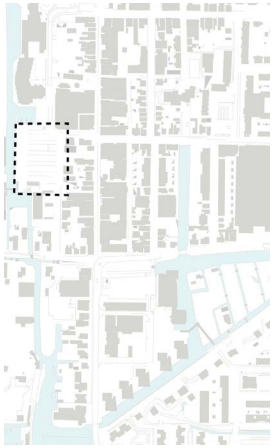
Ruimtelijk
- Versterken visuele relatie met Zijdstraat
- Versterken visuele relatie met het water
- Versterken visuele relatie met de historische tuin

Functioneel
- Versterken verblijfskwaliteit
- Handhaven parkeercapaciteit

Beeldkwaliteit
- Uitstraling die de ruimtelijke relatie met de Zijdstraat versterkt
- Versterken groene uitstraling



Zijdstraat



Praamplein

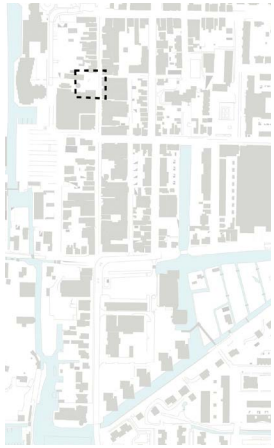
Molenplein
Doelstelling
De molen neemt binnen dit plein een prominente plaats in en is het belangrijkste object binnen dit gebied. Het pleintje neemt binnen een winkellint van de Zijdstraat een bijzondere plek in. Doel is de ruimtelijke samenhang met de Zijdstraat te bevorderen en de plek tot een aantrekkelijk multifunctionele plein te maken. Een plek waar het prettig is te verblijven.

Ruimtelijk
- Versterken ruimtelijke relatie met Zijdstraat
- Versterken verblijfskwaliteit

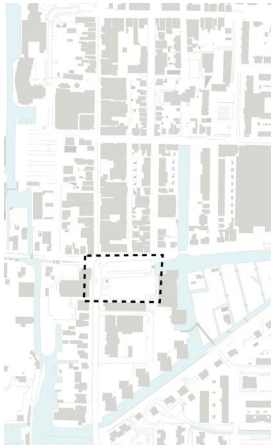
- Toevoegen bomen en/of bloemen

Functioneel
- Mogelijkheden voor daghoreca, foodtruck, kraampjes, terrassen,
- Eventueel een multifunctioneel object (spelen)

Beeldkwaliteit
- Uitstraling die de ruimtelijke eenheid met de Zijdstraat versterkt
- Uitstraling die het historisch karakter van de plek ondersteund
- Versterken groene uitstraling



Molenplein



Raadhuisplein

Raadhuisplein

Doelstelling

Het Raadhuislpein is primair een parkeerterrein maar is tevens de onbebouwde ruimte van het gemeentehuis van Aalsmeer. Doel is de ruimtelijke uitstraling te bevorderen met behoud van het aantal parkeerplaatsen op dit terrein. Uitwisseling van parkeerplaatsen binnen dit gebied blijft mogelijk. De groene uitstraling dient te worden bevorderd, de verblijfsfunctie voor de voetganger te worden verbeterd.

Ruimtelijk
- Versterken visuele relatie met het Zijdstraat
- Versterken ruimtelijke samenhang met de omgeving

Functioneel
- Versterken verblijfsfunctie
- Handhaven/versterken parkeercapaciteit

Beeldkwaliteit
- Uitstraling die de ruimtelijke relatie met de Zijdstraat versterkt
- Versterken groene uitstraling

Van Cleeffkade/Stationsweg

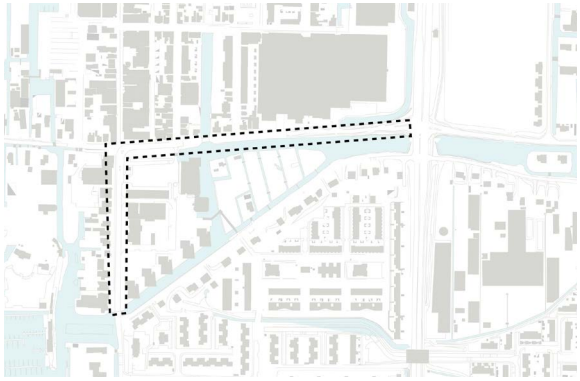
Doelstelling

Bij de herinrichting van deze weg dient een balans te worden gevonden tussen de verkeersfunctie versus de verblijfsfunctie van deze weg. Verkeer moet snel en veilig kunnen worden afgewikkeld. De ruimtelijke uitstraling dient meer aan te sluiten bij het dorpse karakter van dit gebied.

Ruimtelijk
- Opdelen van het profiel die meer aansluit bij de (verblijfs)functie van dit gebied

Functioneel
- Inrichting die de oversteekbaarheid bevorderd
- Versterken verblijfsfunctie

Beeldkwaliteit
- Uitstraling die de ruimtelijke eenheid binnen het centrumgebied versterkt
- Versterken groene uitstraling



Van Cleeffkade/Stationsweg

COLOFON

Titel	Beeldkwaliteitplan Aalsmeer-Dorp
Opdrachtgever	Gemeente Aalsmeer
Contactpersoon opdrachtgever	Leo Kiep
Status	Definitief
Datum	20-02-2019
Documentnummer	13483
Projectnummer	341.03
Projectteam	Serge Vonk Tara van den Ban Suzan Boekenoogen

Soesterweg300B
3812 BH Amersfoort
T 033 448 15 46
info@imoss.nl
www.imoss.nl

IMOSS
STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE

Lezerspost: Toekomstvisie Aalsmeer & Kudelstaart

Naar aanleiding van het onderwerp “Centrumvisie: Plan voor aantrekkelijk Centrum” in de Nieuwe Meerbode d.d. 29 mei 2019 en de onderwerpen “Pierre's Pennenstreken: Clown Theater”, “Raadhuisplein: oplossing erger dan de kwaal” & “Centrum op de schop” op de website van Aalsmeer Vandaag, vraag ik me af of er binnen de gemeente Aalsmeer wel echt een visie is over de toekomst van Aalsmeer maar ook Kudelstaart. En of er ambtenaren zijn die verder (durven) te kijken.

Er ligt nu een plan op tafel voor een aantrekkelijk centrum van Aalsmeer. “*Je kunt het half doen, niet doen of er volop voor gaan en dat gaan we doen. Schouders eronder, Aalsmeer verdient dit*.” Aldus de wethouders Van Rijn en Van Duijn. Een gedurft plan met grote wijzigingen voor het centrum van Aalsmeer. Maar dit plan mag ook iets kosten; ongeveer 6,5 miljoen euro. Gelukkig kunnen de ondernemers zich vinden in deze plannen.

Maar zijn we toch nog niet een beetje met symtoombestrijding bezig? Moeten we niet eens breder en verder gaan kijken dan alleen de Zijdstraat en het Raadhuisplein? Mijn gedachte is, als burger en inwoner van Kudelstaart, dat we het toch weer “half” gaan doen.

Als voorbeeld refereer ik naar het kantorenpark Beukenhorst-west in Hoofddorp. Iedereen die naar het centrum van Hoofddorp onderweg is, zag de diverse kantoorpanden staan. Deze kantoren zullen binnen nu en vijf jaar gesloopt gaan worden en daarvoor in de plaats komt Hyde Park. Een woonomgeving met ongeveer 3800 wooneenheden voor ongeveer 6000 inwoners. Meer dan 80% van de kantoren, die toch wel iets gedateerd zijn, gaan plat!! Er blijven in het hele Beukenhorst-west nog iets van 5 of 6 kantoren overeind staan.

Ik durf hardop te denken dat er binnen de gemeente Aalsmeer niemand is die zo een stap zou durven nemen. Geen wethouder die hier ook maar over durft te dromen.

Terug naar de gemeente Aalsmeer en Kudelstaart; In mijn optiek moeten we eerst het probleem met z’n allen scherp krijgen. Zonder goede probleemstelling kunnen we nooit een oplossing bedenken. In Hoofddorp was het probleem dat het kantorenpark verouderd en niet duurzaam was. Het grotendeels leegstaand kantorenpark was aan vernieuwing toe. Hyde Partk heeft de afgelopen periode meer dan 100.000 m2 verspreid over 15 kantoorgebouwen aangekocht ten behoeve van sloop-nieuwbouw. De nieuwe woonwijk geeft invulling aan de grote behoefte aan woonruimte die er is in de Haarlemmermeer en daarbuiten.

Wat is nu het daadwerkelijke probleem in Aalsmeer?? Verkeersstromen die niet goed lopen, parkeergelegenheid, woonwensen, het ontbreken van een winkelhart, een gezellig plein met terasjes en activiteiten, etc. Met dit soort zaken kamt de gemeente Aalsmeer en misschien is er nog weer meer op te noemen waar het Aalsmeerse Centrum mee worstelt. Eerst moet dit duidelijk zijn !!

Nadat we een goede probleem analyse gemaakt hebben (eventueel met extra wensen), kunnen we met een “outside the box” bril gaan denken aan oplossingen: maak een parkeergarage onder het Raadhuisplein, maak een autovrij Raadhuisplein met terassen en horeca, maak een nieuwe ontsluiting vanaf de Uiterweg over de Ringvaart naar de N201, Studio’s weg en een nieuw centrum bouwen inclusief (ondergrondse) parkeergarage, Studio’s weg en combinatie van “wonen en werken” met (ondergrondse) parkeergarage, etc.. Dit kost misschien meer dan de 6,5 miljoen euro maar dan is Aalsmeer echt klaar voor de toekomst. Maar eerst moet het probleem duidelijk op tafel komen te liggen.

In Aalsmeer, maar ook Kudelstaart, is men bezig met een korte termijnvisie en oplossing. Elke keer zie ik weer kleine stukjes waarvoor iets leuks wordt bedacht maar men kijkt niet naar de grote

gemene deler. Vraag is alleen waardoor we geremd worden om breder en verder te kijken dan een paar jaar…

Ook Kudelstaart krijgt niet de visie die nodig is voor de toekomst. Eeenrichtingsverkeer over de Kudelstaartseweg het Dorpshuis en Cafe Op De Hoek… Wanneer een extern bureau dit roept dan moet het goed zijn… toch?? Nee natuurlijk niet!! Of neem als voorbeeld het Zeilfort Kudelstaart. Hoe mooi zou het zjin als je een complete invulling zou maken van het surfeiland tot en met het fort Kudelstaart in relatie tot het watersportcentrum van Aalsmeer en Kudelstaart met zijlschool, restaurants en hotel. En ja; daar staan ook huizen. Dat klopt. Maar over alles is te praten.

Laten we daarom eerst het probleem gaan onderkennen en duidelijk de randen van het probleem in kaart gaan brengen. Samen met een visie die breder is dan het Raadhuisplein en langer gaat duren dan deze regeringsperiode kunnen we kijken naar een oplossing. Een oplossing die ook breder zal liggen dan alleen het Raadhuisplein of het eenrichtingsverkeer van de Kudelstaartste weg. En met deze oplossingen moeten er misschien rigoreuze stappen genomen worden en niet iedereen zal blij zijn met deze wijzigingen maar zolang er geen visie is voor de toekomst dan is zelfs de korte termijngedachte al te ver voor sommigen.

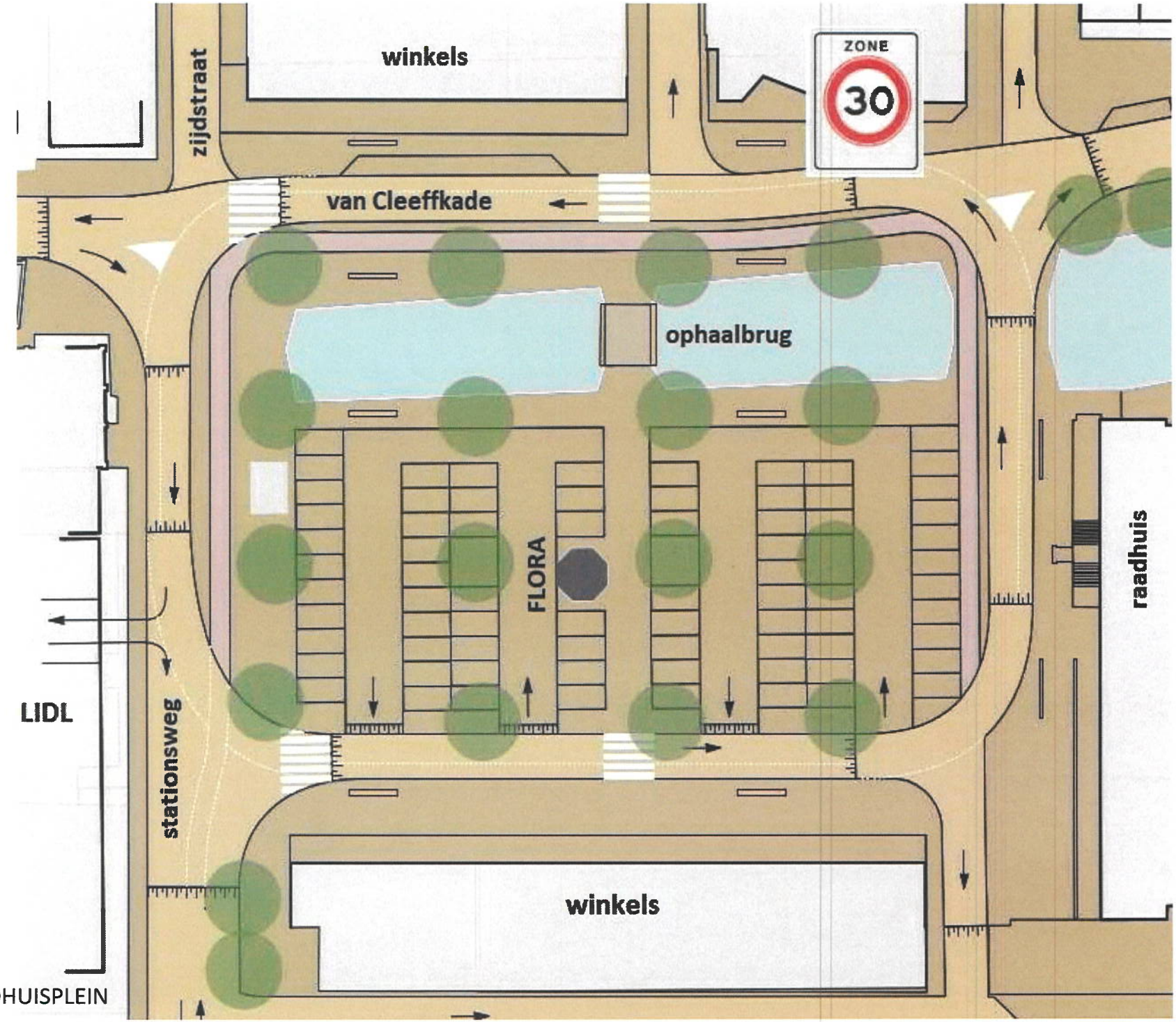
Het zou goed zijn als de stip op de horizon waar naar toegewerkt wordt, gedeeld zou worden met de inwoners van Aalsmeer en Kudelstaart. Ik zie hier ook een mooie taak voor de diverse wijkraden en het overkoepelende wijkoverleg.

Ik daag de gemeente uit om eens in gesprek te gaan met een aantal burgers om samen te kijken naar het probleem en als het probleem goed voor ogen staat wat voor creativiteit er uiteindelijk bij de burgers zit om een lange termijnvisie neer te zetten. Maar we moeten zelf durven en niet alles door externe bureaus laten uitwerken. En met een goed plan zijn er best wel investeerders die willen investeren. Maar als we liever blijven hangen in het heden en blij zijn met wat we hebben, dan vooral niet bewegen… Maar dan ook niet meer zeuren dat we als Aalsmeer en Kudelstaart niets hebben vergeleken met Amstelveen of Hoofddorp…

Ik ben er klaar voor !!
Maarten Weijers

RETINE QUOD HABES

FOTO: TOBIAS ROTHE



PLAN WERKGROEP RAADHUISPLEIN

Retine quod habes

In het hart van de Marktstraat, ter hoogte van de Oude Veiling, is fraai te zien hoe Flora trots boven de ophaalbrug uitsteekt. Het is de godin van de lente, die de groei van bloemen bevordert. In de oudheid strooide ze bloemen over de wereld en was haar adem als de geur van verse rozen. De zuil is tien meter hoog en voor de plaats en de hoogte van de zuil heeft architect Berghoef, zich laten inspireren door de zuil voor het Dogenpaleis in Venetië. Ook de door Berghoef verbouwde Oude Veiling heeft Italiaanse invloeden, de diepliggende getoogde ramen op de begane grond, de kleinere daarboven, de daken evenwijdig aan de straat, overstekende goten, het bordes boven de entree, het is Italië in Aalsmeer. Flora hoort niet alleen bij het Raadhuis, maar ook bij de Oude Veiling, hier begon de ontwikkeling van Berghoef en die van het bloemendorp Aalsmeer.

Niet iedereen heeft daar oog voor, ten behoeve van de doorstroming van het verkeer en versterking van de relatie Raadhuisplein – Zijdstraat wordt voorgesteld om de van Cleeffkade tussen Uiterweg en Marktstraat éénrichtingsverkeer te maken en deze via het Raadhuisplein kort te sluiten: er ontstaat zo in feite één grote rotonde. Gezien de draaicirkel van bussen en vrachtwagens wordt de ophaalbrug door een dam die eufemistisch een duikerbrug wordt genoemd. De binnenhaven, waar ook aan de pleinzijde een kademuur noodzakelijk is, wordt tot een zielloze vijver gedegradeerd. Niet alleen de ophaalbrug verdwijnt, ook Flora, die wordt weggestopt tussen de auto's en het groen. Het prachtige ensemble van raadhuis, Flora en ophaalbrug wordt uiteengereten. De Aalsmeerse spreuk Retine quod habes, behoudt wat ge hebt, legt het af tegen een denken waarin de auto centraal staat en niethet verblijven en de vortganger.

Gemoedelijkheid plein

Mag de inrichting van het Raadhuisplein achterhaald zijn, het straalt wel een zekere gemoedelijkheid uit. Moeders met kinderen aan de kibbeling op de stenen muurtjes, een gezelschap japanners weggedoken in kaarten op de voet van Flora, een jongen die zijn auto voor de treden naar het raadhuis parkeert om zijn bestelling bij de viskraam op te halen, dat zijn beelden die je op een zaterdag kunt waarnemen. Dat is straks niet meer mogelijk, er zal constant verkeer zijn en plaats voor de bus met gasten of de bruidstoet met nieuwsgierig publiek, zal er niet meer zijn. En de jaarlijkse Geraniummarkt zal nooit meer zijn wat ie ooit was.

Op de zaterdagen wordt het plein druk bezocht, er staan soms wel 4 of 5 auto's achter elkaar te wachten op in- en uitparkerende auto's. Je vraagt je af hoe dat moet wanneer er straks nog meer auto's langs de in- en uitritten van de parkeerhavens rijden. Je kunt wachten op de eerst claxonnerende autobus die hopeloos in de knoop komt met zijn dienstregeling.

Groen en parkeren

Volgens de Centrumvisie is de kwaliteit van de bomen dermate slecht dat deze over enkele jaren moeten verdwijnen. Er komen er nieuwe voor terug, zodanig geplaatst dat visueel de van Cleeffkade en het Raadhuisplein op elkaar worden betrokken. Ook in de doorlopende bestrating en hoogteniveaus proberen de ontwerpers de gebieden op elkaar te betrekken. Voor het huidige aantal parkeerplaatsen van 87 is geen ruimte, het worden er 73. In de centrumvisie is te lezen dat mochten door het groen parkeerplaatsen afvallen, dit wordt gecompenseerd tpv het gezondheidscentrum. Het verschil van 14 pp kan je daar onmogelijk kwijt.

Raadhuisplein

Er wordt niet alleen een kademuur en damwand aangebracht, ook de ophaalbrug en Flora moeten worden verplaatst. Een ingrijpende en dure operatie. Maar is dat inclusief de cultuurhistorische beeldvernietiging wel nodig? De bedoeling is om meer publiek te trekken, maar er worden 14 pp opgeofferd, de bedoeling is het gebied aantrekkelijker te maken, maar het verblijven en parkeren wordt onaangenamer, de bedoeling is minder verkeershinder op de van Cleeffkade te ervaren, maar rondrijdende automobilisten zorgen voor extra verkeer.

Om te voorkomen dat de oplossing slechter is dan de kwaal moeten we weg van het 'geweld' van groot-groter-grootst! Met de introductie van kleine rotondes kunnen we zonder al te hoge kosten de verblijfsgebieden zelf compacter inrichten, kruispunten verkeersveiliger maken, de grote verkeersproblemen verminderen en herkenbare vormen creëren. [1]

Deze aandacht past in het 'wereldbeeld' van dit moment. De focus is niet alleen gericht op de voetganger, maar een goede (verkeers)omgeving voor de wandelende en verblijvende mens maakt dat ook de bestuurders een betere omgeving krijgen.

Met deze uitgangspunten zijn een tweetal plannen ontwikkeld. De gemeenschappelijke kenmerken zijn:

1. Het creëren van een microtonde met een diameter van 18m op het kruispunt van Cleeffkade, Uiterweg Stationsweg. Een voor microtondes redelijke maat om een gecombineerde verkeersstroom van auto's en fietsen te verwerken. (zie bijlage)
2. Het verbreden van de Stationsweg om tpv het Raadhuisplein een tussenstrook voor verkeer uit richting Kudelstaart naar de Lidl of ruimte voor een microtonde met een diameter van 13m mogelijk te maken. Een diameter van 12,5m wordt wel als de minimale maat gezien voor een microtonde, een personenauto heeft een draaicirkel van nog geen 6m kan hier goed mee overweg.
3. Gecombineerd auto-fietsverkeer net zoals op de gereviseerde van Cleeffkade, rijstrookbreedte Stationsweg 2 x 3,5m. Het heeft geen enkele zin om fiets en autoverkeer te scheiden als verderop, Uiterweg en van Cleeffkade, beide gecombineerd worden.
4. Handhaving bomen langs de van Cleeffkade en verwijderen van bomen aan de overzijde om groen- en gebruiksmogelijkheden van de 'haven' te vergroten en ruimte te creëren voor het inrichten van het plein. Bestaande bomen aan de van Cleeffkade roepen het positieve beeld op van een oude dorpskern, de bomen aan de overzijde zetten de 'haven' in de schaduw en roepen een beeld op van vergane glorie. Wanneer deze worden weggehaald ontstaat er ruimte voor bloembakken, zitbanken en een vlonder net boven het water. Heerlijke lunchplek voor de ambtenaar, mooie visplek voor de Pool en een fotogenieke plek voor het verliefde stel. Een kademuur is met deze oplossingen in het geheel niet nodig.
5. Optimaal ruimte- en groengebruik van het Raadhuisplein. Parkeerplekken 2,5 x 5m, parkeerstraten 6m, tussengroen 1m.

Verschillen:
Plan A, open verkeersstromen net zoals nu, echter meer gestructureerd en duidelijk wie voorrang heeft.
Plan B, geregelde verkeersstromen, vanuit Uiterweg en richting Oost is het Raadhuisplein alleen bereikbaar via de ophaalbrug, vanuit de Lidl ingang Stationsweg is geen afslag richting rotonde, hiervoor moet de automobilist de uitgang aan de Uiterweg nemen.

---

[1] http://verkeersontwerpen.nl/wp-content/uploads/2017/02/Paper-NVVC-2014-Microtondes.pdf

zijdstraat
winkels
ophaalbrug
vlonder
lidl
90 pp
opstelplaats
raadhuis
flora
winkels

zijdstraat
winkels
ophaalbrug
vlonder
raadhuis
opstelplaats
90 pp
lidl
flora
winkels

Ik heb de centrumvisie met veel interesse doorgenomen en herken veel goede punten; complimenten hiervoor. Er is terecht gekozen om een serieuze kwaliteitsslag te maken in het centrum van Aalsmeer, inclusief aanpakken van de verkeersproblematiek. In 2016 heeft een denktank een presentatie gehouden in de historische tuin waarvan veel zaken synergie hebben met de concept visie.
Ik zou de raad nog drie belangrijke overwegingen hieruit willen meegeven als bijdrage aan de ambities van de visie:

- Ten eerste: het eenrichtingscircuit geeft een goede verbetering van de doorstroming en beperkt het gebruik als sluiproute. Het zou een nog beter resultaat geven wanneer de eenrichtings-verkeersroute loopt via het Drie Kolommenplein en deze af te sluiten voor vrachtverkeer. Hierdoor is er meer ruimte om het Raadhuisplein een ontmoetingsplek te laten zijn en geeft het minder verkeersoverlast voor woningen en winkels aan het plein. Nog meer ruimte voor ontmoeting ontstaat wanneer een aantal parkeerplaatsen wordt verschoven van het Raadhuisplein naar het gezondheidscentrum. Het is dan ook een overweging om het Raadhuisplein aan de stationswegzijde af te sluiten voor verkeer.
- Daarnaast kan er meer ruimte ontstaan voor meer groen in de openbare ruimte. Dit is conform de vele wensen van de inwoners, zoals geuit op het participatieplatform van de gemeente. Dit groen kan ook doorgezet worden in de Zijdstraat en op het Molenplein, door bij herinrichting hierbij meteen met prioriteit op in te zetten.
- Tot slot wil ik de overweging meegeven om de brug naar de van Cleeffkade voldoende hoog te maken voor doorvaart van bootjes. Een vlonder biedt dan de mogelijkheid voor waterpassanten om het plein te bezoeken. Een duikerbrug sluit het plein voorgoed af voor recreatie vanaf het water.

Deze tekst, met daarin een link naar een filmpje die de genoemde optie helder illustreert zal ik u via de griffie doen toekomen.

Succes met het verdere proces en de besluitvorming.

- Link filmpje: https://vimeo.com/139122345

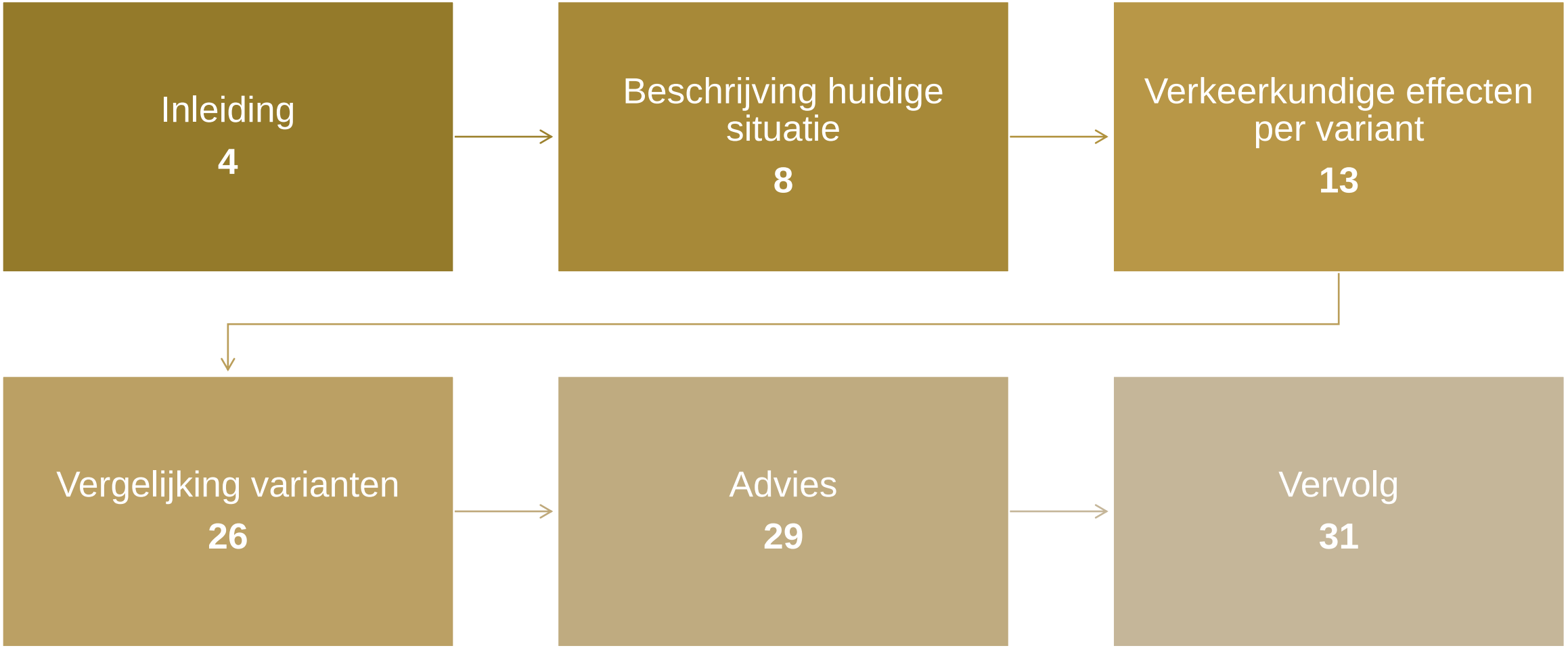
VERKEERSCIRCULATIEPLAN AALSMEER DORP

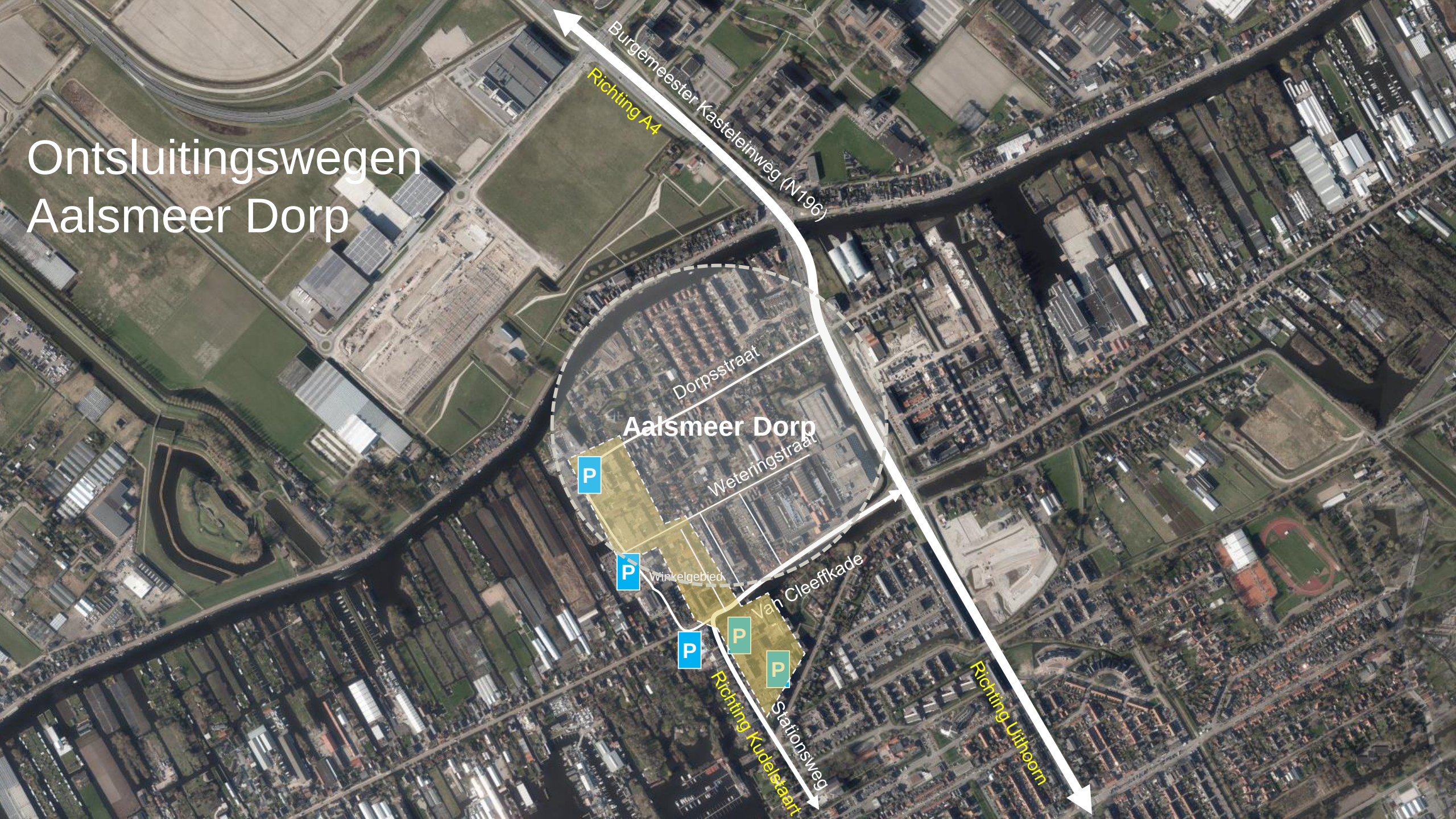
In opdracht van de gemeente Aalsmeer

Verantwoording

Titel	Verkeerscirculatieplan Aalsmeer Dorp
Projectnummer	361930
Referentienummer	SWNL0228798
Versie	Definitief
Datum	11-07-2018
Auteur(s)	Ross Ruiter en Willem Scheper
E-mailadres	Ross.ruiter@sweco.nl
Gecontroleerd door	Willem Scheper
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Willem Scheper
Paraaf goedgekeurd	

Inhoud


Inleiding
4
Beschrijving huidige situatie
8
Verkeerkundige effecten per variant
13
Vergelijking varianten
26
Advies
29
Vervolg
31


Ontsluitingswegen
Aalsmeer Dorp
Richting A4
Burgemeester Kasteleinweg (N196)
Dorpsstraat
Aalsmeer Dorp
Weteringstraat
Winkelgebied
Van Cleeffkade
Richting Kudelstaart
Stationsweg
Richting Uithoorn
P
P
P
P
P

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het kader van de centrumvisie Aalsmeer werkt de gemeente Aalsmeer aan een beeldkwaliteitsplan voor Aalsmeer Dorp. De ambitie van het beeldkwaliteitsplan is, onder andere, om verblijfskwaliteit van het kernwinkelgebied te verbeteren.

Voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit zijn door de inwoners, ondernemers en gemeente per deelgebied een aantal scenario's met inrichtingsprincipes opgesteld. Op hoofdlijnen zijn er drie scenario's:

1. Functioneel winkelen met aandacht voor bereikbaarheid
2. Functioneel en specialistisch winkelen met verblijfsruimte
3. Functioneel en specialistisch winkelen met meer verblijfsruimte

Verkeerscirculatie en autobereikbaarheid speelt in deze scenario's een belangrijke rol. Het is daarom van belang dat de verkeerskundige effecten van de aangedragen maatregelen in kaart worden gebracht.

Raadhuisplein

Sweco is gevraagd een Verkeerscirculatieplan op te stellen voor Aalsmeer Dorp en een advies te geven met betrekking tot de haalbaarheid van een voorkeursvariant. Het advies van Sweco weegt samen met het advies van de klankbordgroep en de financiën mee in de bestuurlijke keuze die gemaakt moet worden.

1.2 De verkeerskundige varianten

De verkeerskundige varianten hebben betrekking op de maatregelen die per scenario zijn aangedragen.
De verkeerskundige effecten van de volgende varianten zijn geanalyseerd:

1. Knip Punterstraat
2. Verbinding Weteringsstraat – N196
3. Combinatie variant 1 en 2
4. Eenrichtingsverkeer
   a) Eenrichtingscircuit Dorpsstraat
   b) Eenrichtingsverkeer Molenpad
   c) Combinatie variant 1 en 4b
5. Knip Stommeerweg

1.3 Proces

Op basis van een kwalitatieve analyse van de verkeerskundige effecten is een selectie gemaakt van de kansrijke varianten. Met behulp van het verkeersmodel is per kansrijke variant inzicht verkregen in de verandering van de verkeersstromen in 2030. De varianten met onwenselijke effecten die haaks staan op de centrumvisie zijn in overleg met de gemeente alleen kwalitatief geanalyseerd.

Met behulp van het verkeersmodel en de kwalitatieve analyse zijn vervolgens de verkeerskundige effecten per kansrijke variant is kaart gebracht. De varianten zijn met elkaar vergeleken op basis van de ambities in de centrumvisie en criteria uit de klankbordgroep.

De klankbordgroep van Aalsmeer Dorp is actief meegenomen in de totstandkoming van de centrumvisie. Sweco heeft de door de klankbordgroep aangedragen scenario (knip Stommeerweg) opgenomen in het onderzoek. Op 5 juli 2018 zijn de resultaten van de verkeerskundige analyse aan de klankbordgroep gepresenteerd.

1.4 Toepassing verkeersmodel

De kansrijke varianten zijn modelmatig doorgerekend in het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.3 (NHZ2.3) in de situatie 2030TH (TrendHoog). Het verkeersmodel geeft inzicht in de intensiteiten in de ochtendspits, avondspits en per etmaal. Uit de verkeerstellingen blijkt dat vanwege de vele winkels in het gebied het maatgevend moment in Aalsmeer Dorp op zaterdagmiddag rond 13 uur is. Het is op de meeste wegen in Aalsmeer Dorp dan ongeveer 5 tot 20 procent drukker dan tijdens de avondspits.

Het verkeersmodel wordt daarom gebruikt om de relatieve verandering van verkeersstromen in kaart te brengen. Met andere woorden: waar en hoe veranderen de verkeersstromen op het moment dat een verkeerskundige variant wordt ingevoerd.

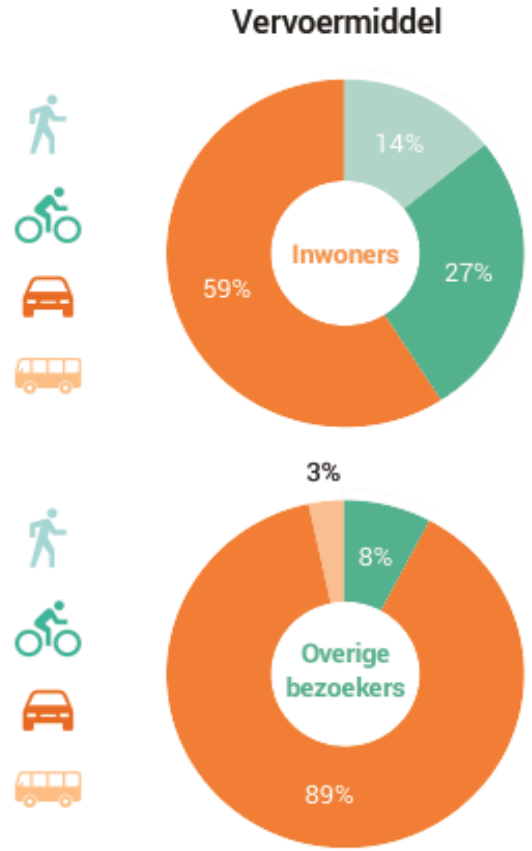
De relatieve verandering per verandering ten opzichte van de basisprognose is door middel van een indexering inzichtelijk gemaakt. De huidige intensiteiten op het maatgevend moment zijn inzichtelijk gemaakt op basis van verkeerstellingen en VRI-data.

2 Beschrijving huidige situatie

2.1 Functies en bereikbaarheid

Het centrum van Aalsmeer heeft voornamelijk een functie voor Aalsmeer en Kudelstaart. Er is een combinatie aanwezig van detailhandel voor dagelijkse boodschappen (o.a. supermarkten), en winkels die minder frequent worden bezocht.

De auto vervult een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van Aalsmeer Dorp. Zowel inwoners en bezoekers maken vooral gebruik van de auto. Van de eigen inwoners komt 59 procent met de auto en van de bezoekers van buiten het dorp komt maar liefst 89 procent met de auto.



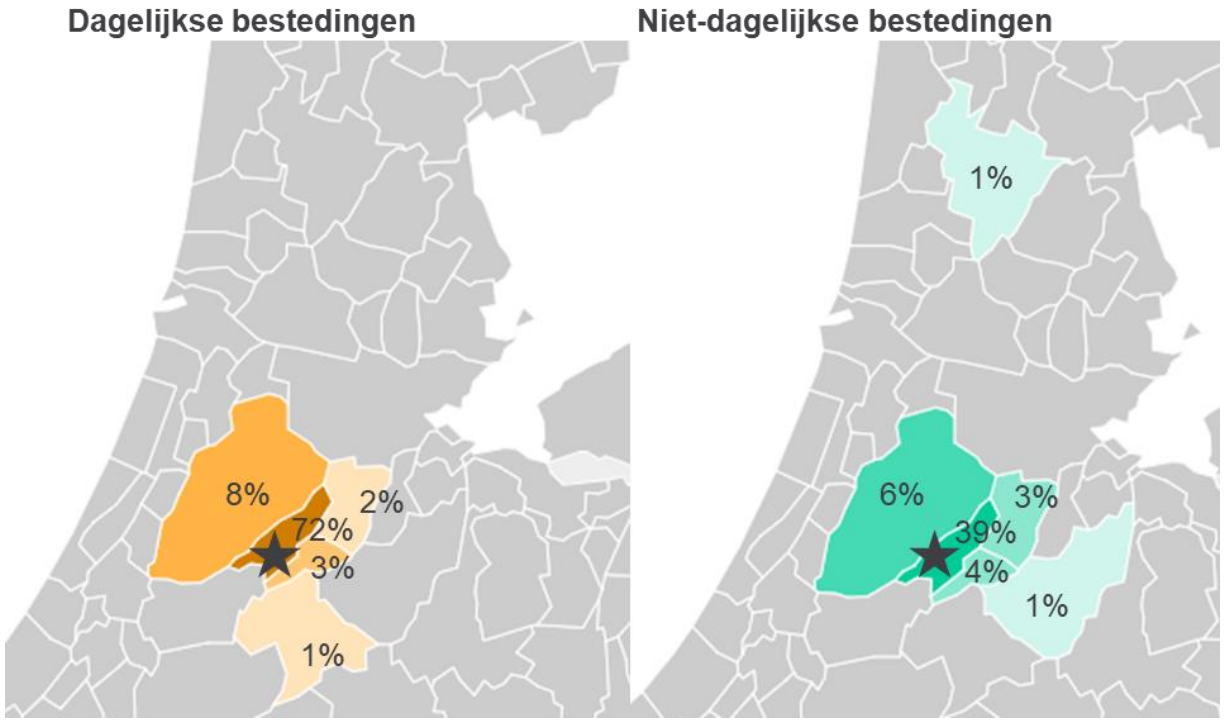
Vervoermiddel van winkelvoorzieningen Centrum Aalsmeer (KSO, 2016)

2.2 Herkomst bezoekers Aalsmeer Dorp

De herkomst van de bezoekers is van grote invloed op de effecten van de maatregelen die worden onderzocht. Zo hebben verkeerskundige ingrepen aan de Stommeerweg met name invloed op bezoekers uit Aalsmeer, Uithoorn en Kudelstaart en niet op bezoekers uit de Haarlemmermeer.

Op basis van het Koopstromenonderzoek 2016 is de herkomst van de bezoekers van Aalsmeer Centrum in kaart gebracht. Hieruit blijkt dat voor dagelijkse en niet-dagelijkse bestedingen slechts 8 resp. 6 procent uit de Haarlemmermeer komt. Dit heeft mogelijk te maken met het eigen winkelaanbod binnen de Haarlemmermeer en het ontbreken daarvan aan de zuidoostzijde van Aalsmeer Dorp.

De herkomst van de bezoekers toont aan dat de Stationsweg en N196 / Van Cleeffkade de twee belangrijkste aanrijroutes zijn van de autobezoekers.



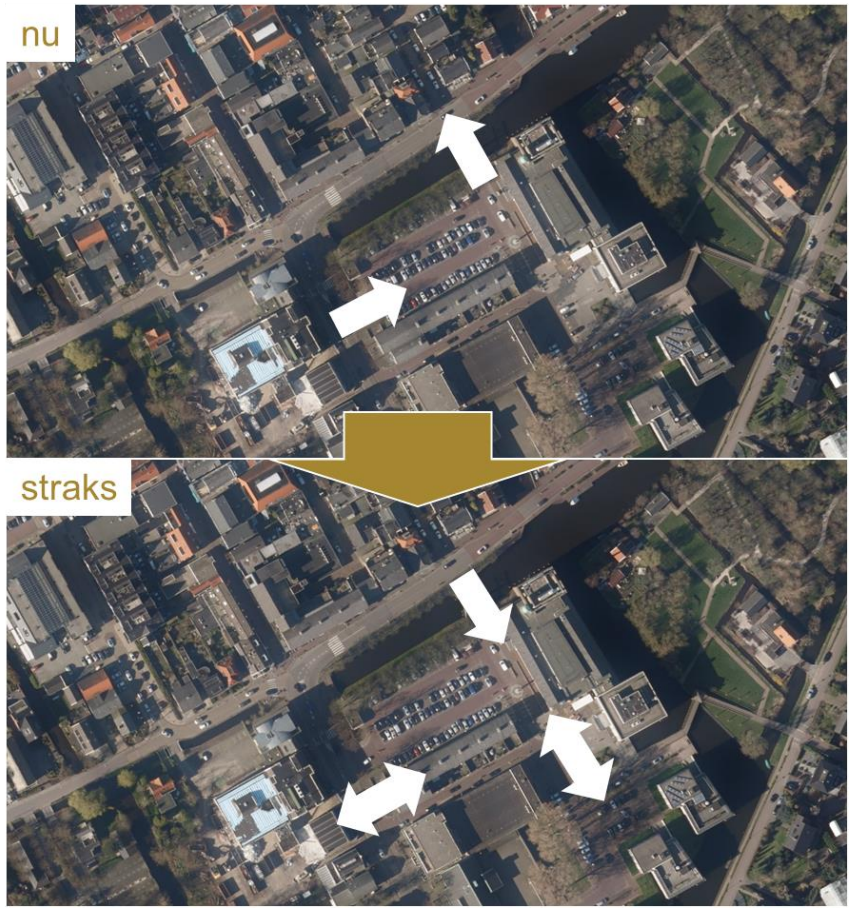
2.3 Aanpassen rijrichting Raadhuisplein

Het kruispunt Van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg is door de klankbordgroep aangedragen als het voornaamste knelpunt op het gebied van bereikbaarheid. Om de druk op het kruispunt te verlichten heeft de gemeente een verkeersbesluit genomen om de rijrichting op het Raadhuisplein om te draaien.

Door deze maatregel hoeft autoverkeer vanaf de N196 voor het oprijden van het Raadhuisplein niet langer het kruispunt van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg te gebruiken, maar kan het via de brug rechtstreeks het Raadhuisplein oprijden.

Voor het kruispunt Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg betekent dit dat voertuigen vanuit de Uiterweg gemakkelijker het kruispunt kunnen oprijden.

De effecten van deze maatregel beperken zich tot het wegvak tussen beide in- en uitgangen. De maatregel zorgt er voor dat er sprake is van minder verkeer van noord naar zuid en meer verkeer van zuid naar noord.



2.4 Intensiteiten nu en in 2030

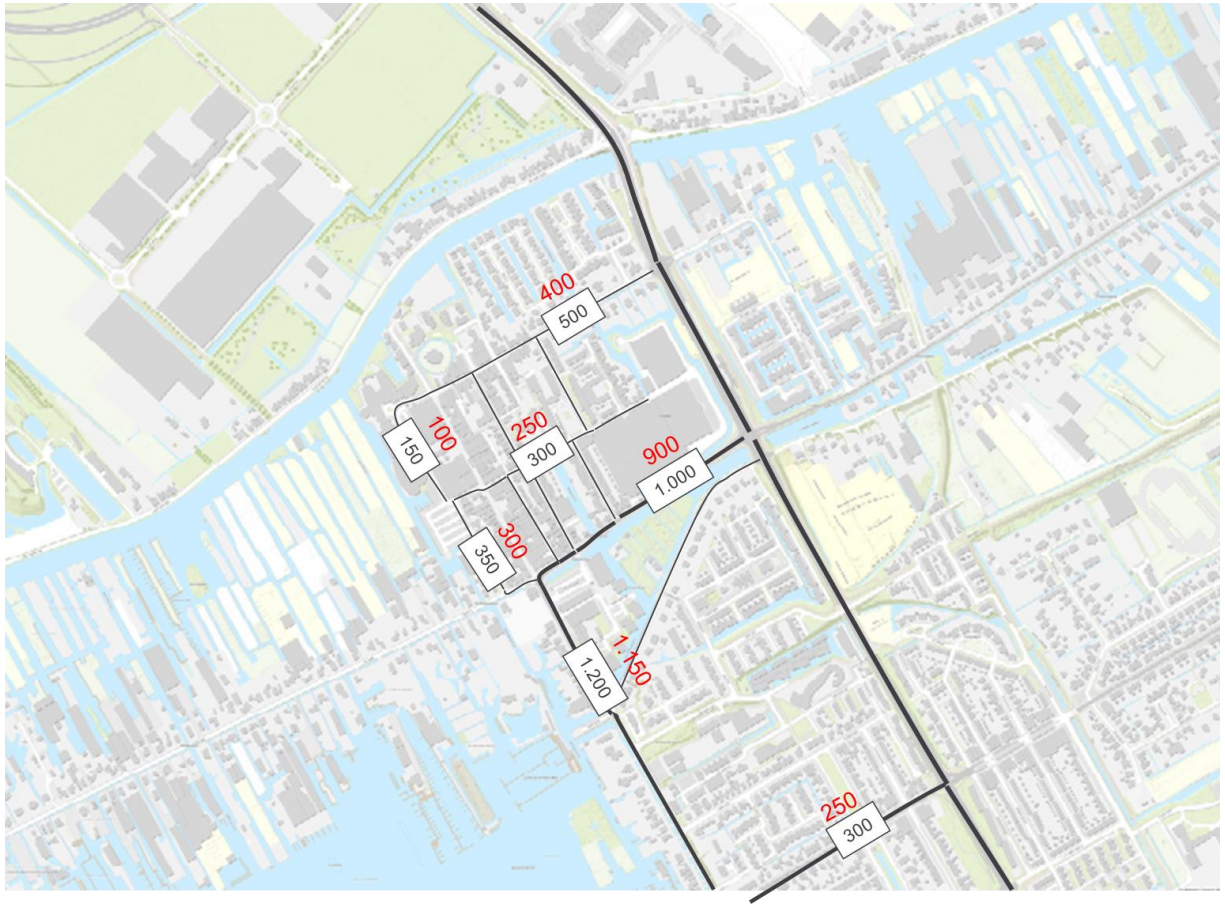
Bij de analyse van de verkeerskundige varianten weegt de intensiteit tijdens het maatgevend moment zwaar mee. Op basis van de intensiteiten wordt per variant een inschatting gemaakt of de leefbaarheid van het gebied wordt aangetast in positieve of negatieve zin.

Op de kaart hiernaast zijn de huidige intensiteiten in het rood weergegeven en de intensiteiten in 2030 in het zwart. Er is uitgegaan van een autonome groei van 1,5 procent per jaar tot en met 2030.

De varianten worden vergeleken met de situatie in het basisjaar 2030.

Op de volgende pagina is de basisprognose van de avondspits in het jaar 2030 te zien. Let wel, in tegenstelling tot de kaart hiernaast betreft de basisprognose een avondspits van 2 uur.

Zaterdag 12-13 uur in 2030 en 2015



Basisprognose 2030 (AS)

3 Verkeerskundige effecten per variant

3.1 Variant 1: knip Punterstraat

Beschrijving

In de huidige situatie kan het autoverkeer van en naar het Praamplein zowel via de Grundelweg als via de Weteringsstraat rijden. Ter hoogte van de Zijdstraat wordt een knip gemaakt om de route Punterstraat – Weteringsstraat te onderbreken.

Doel

Het doel van deze maatregel is om ruimte te creëren voor langzaam verkeer tussen de Zijdstraat en Praamplein.

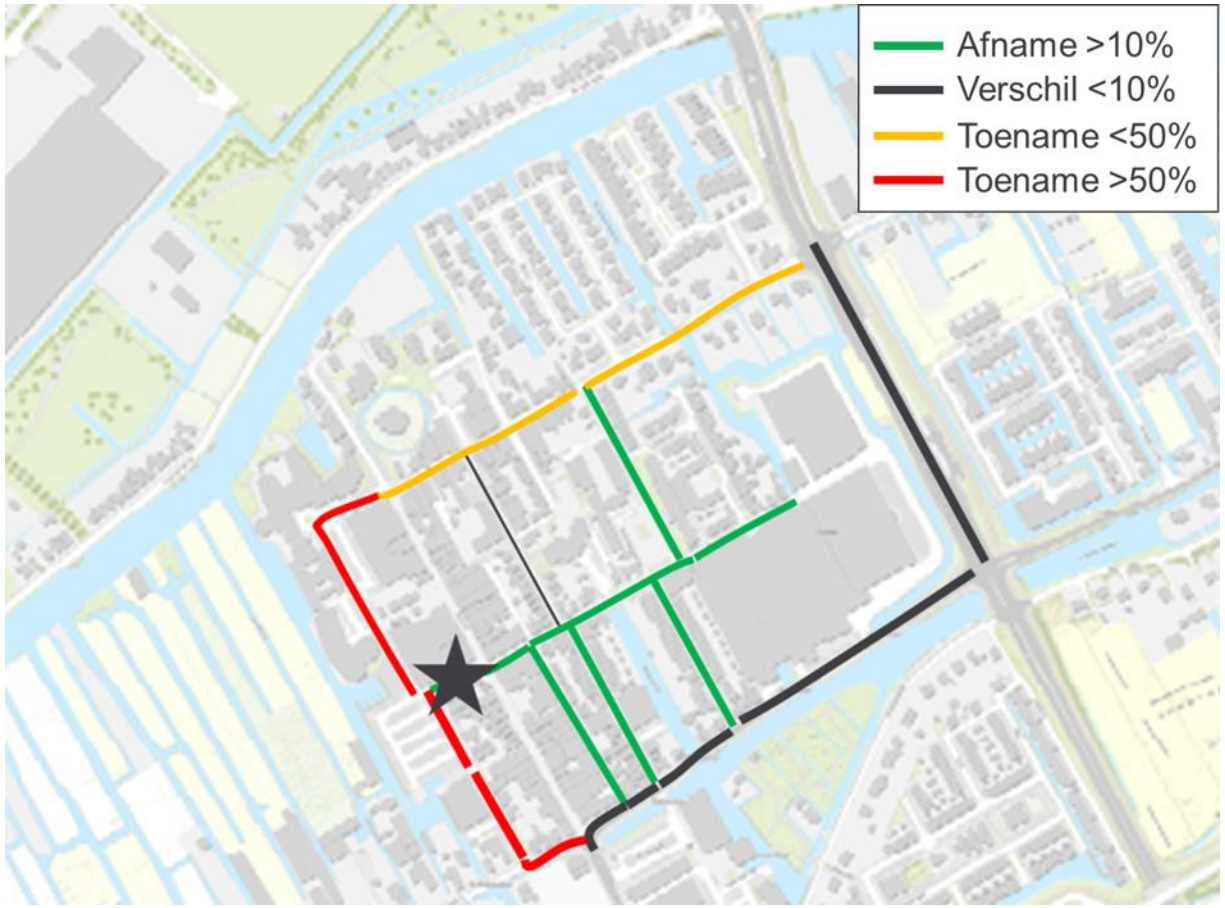
Analyse

De knip heeft een lokaal effect. Het verkeer op de Weteringsstraat en Rozenstraat verplaatst zich naar het Molenpad, Dorpsstraat en Grundelweg. Dit heeft als gevolg dat ook de druk op het kruispunt met de van Cleeffkade toeneemt.

Op de Grundelweg (700 motorvoertuigen) en Molenpad (300 motorvoertuigen) is er sprake van een verdubbeling van het verkeer. Op de Dorpsstraat is er sprake van een stijging van circa 20 procent.

Hoewel er sprake is van een grote stijging, is de inschatting dat de weg dit aan kan. Ter illustratie: 700 voertuigen per uur komt neer op circa 12 voertuigen per minuut (6 in beide richtingen). Met name de afwikkeling op het kruispunt is een aandachtspunt. Dit wordt in het volgende hoofdstuk besproken.

Op het schaalniveau van Aalsmeer (N196 en Ophelialaan) zijn de effecten van de knip verwaarloosbaar.



3.2 Variant 2: Verbinding Weteringsstraat – N196

Beschrijving

Tussen de Weteringsstraat en de N196 wordt, in verband met de nieuwe busbaan, een halve aansluiting gemaakt. Deze nieuwe verbinding is toegankelijk voor rechts afslaand verkeer op de N196. Op de N196 wordt een rechtsafvak gerealiseerd.

Doel

Met deze nieuwe verbinding krijgt Aalsmeer Dorp een alternatieve toegang voor het centrum en neemt de verkeersdrukte op de Van Cleeffkade af.

Analyse

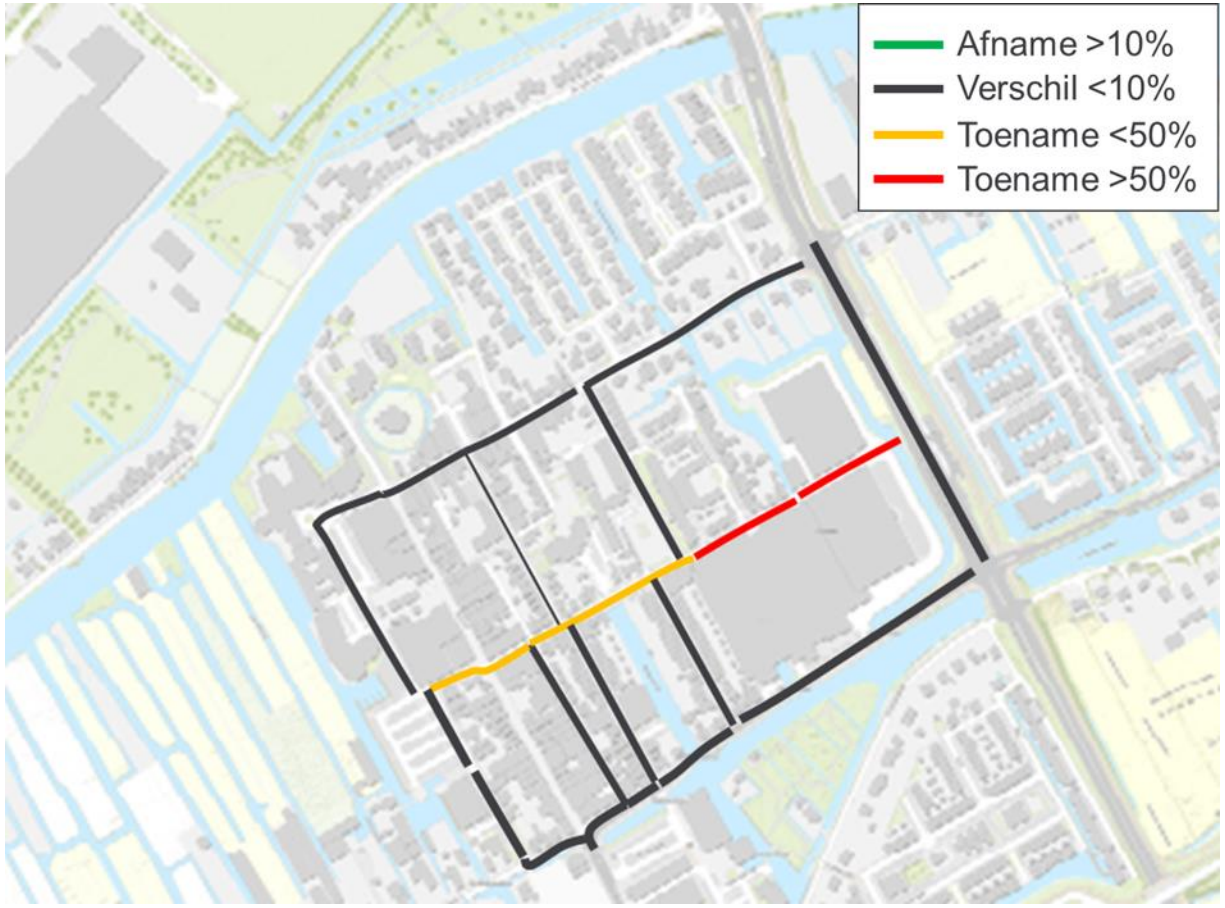
De voorzieningen in Aalsmeer Dorp worden vooral gebruikt door bezoekers aan de oostkant van het centrum. Het aantal bezoekers vanuit de Haarlemmermeer is zeer beperkt.

Door het ontbreken van een linksafstrook ter hoogte van de nieuwe verbinding is de Weteringsstraat geen logische route voor verkeer vanuit Aalsmeer en Kudelstaart. Bovendien kunnen deze ook via de Van Cleeffkade rijden.

De verbinding is ook geen logische route voor het beperkt aantal auto's uit de Haarlemmermeer (100 op het maatgevend moment). Deze rijden via de Dorpsstraat richting de voorzieningen.

Conclusie

De nieuwe verbinding heeft geen toegevoegde waarde voor de centrumvisie.



3.3 Variant 3: Combinatie knip en verbinding Weteringsstraat – N196

Beschrijving

Dit scenario is een combinatie van de knip in de Punterstraat (variant 1) en de verbinding Weteringsstraat met de N196 (variant 2).

Doel

Het doel van deze combinatie is om de nieuwe verbinding met name aantrekkelijk te maken voor bewoners en bezoekers van de Weteringsstraat en omliggende straten. Verkeer richting het Praamplein dient nog steeds gebruik te maken van de Dorpsstraat of Van Cleeffkade.

Analyse

Bij deze variant gelden dezelfde kanttekeningen als bij variant 2:

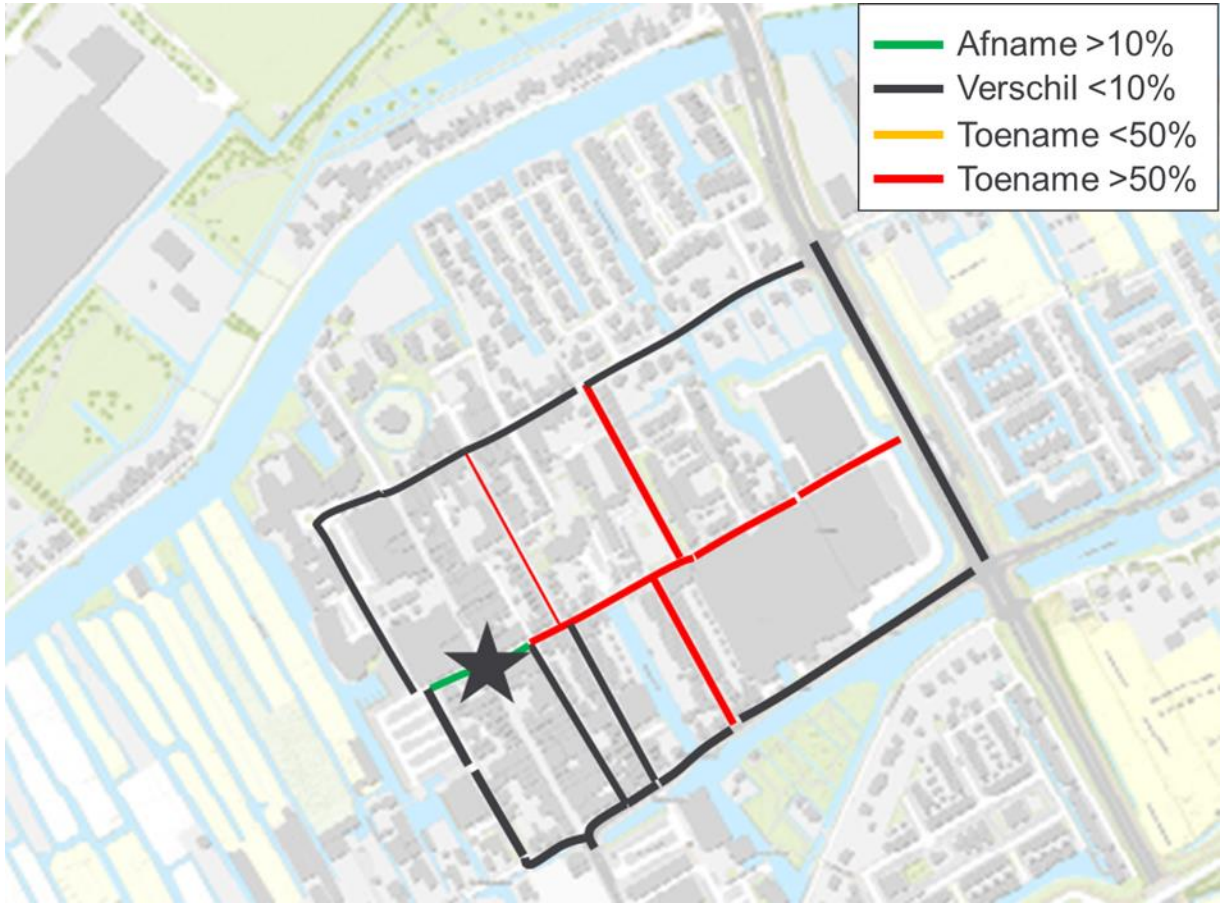
- Geen logische route voor verkeer vanuit Aalsmeer en Kudelstaart
- Geen logische route voor verkeer vanuit Haarlemmermeer

Daarbij komt dat de combinatie van deze maatregelen zorgen voor veel extra verkeer in de woonstraten. Daarnaast is er een risico op parkeeroverlast en kerende voertuigen in de Weteringsstraat omdat verkeer vanaf de N196 het Praamplein niet kan bereiken en het vanaf de Weteringsstraat verboden is de Markstraat en Gedempte Sloot in te rijden.

Om het gebied te verlaten is er meer verkeersdrukte in de woonstraten (o.a. Schoolstraat, Rozenstraat en Seringenstraat).

Conclusie

De nieuwe verbinding in combinatie met de knip heeft geen toegevoegde waarde voor de centrumvisie.



3.4 Variant 4a: Eenrichtingscircuit Dorpsstraat – Molenpad – Grundelweg

Beschrijving

Over het gehele traject Dorpsstraat – Molenpad – Grundelweg wordt eenrichtingsverkeer ingesteld.

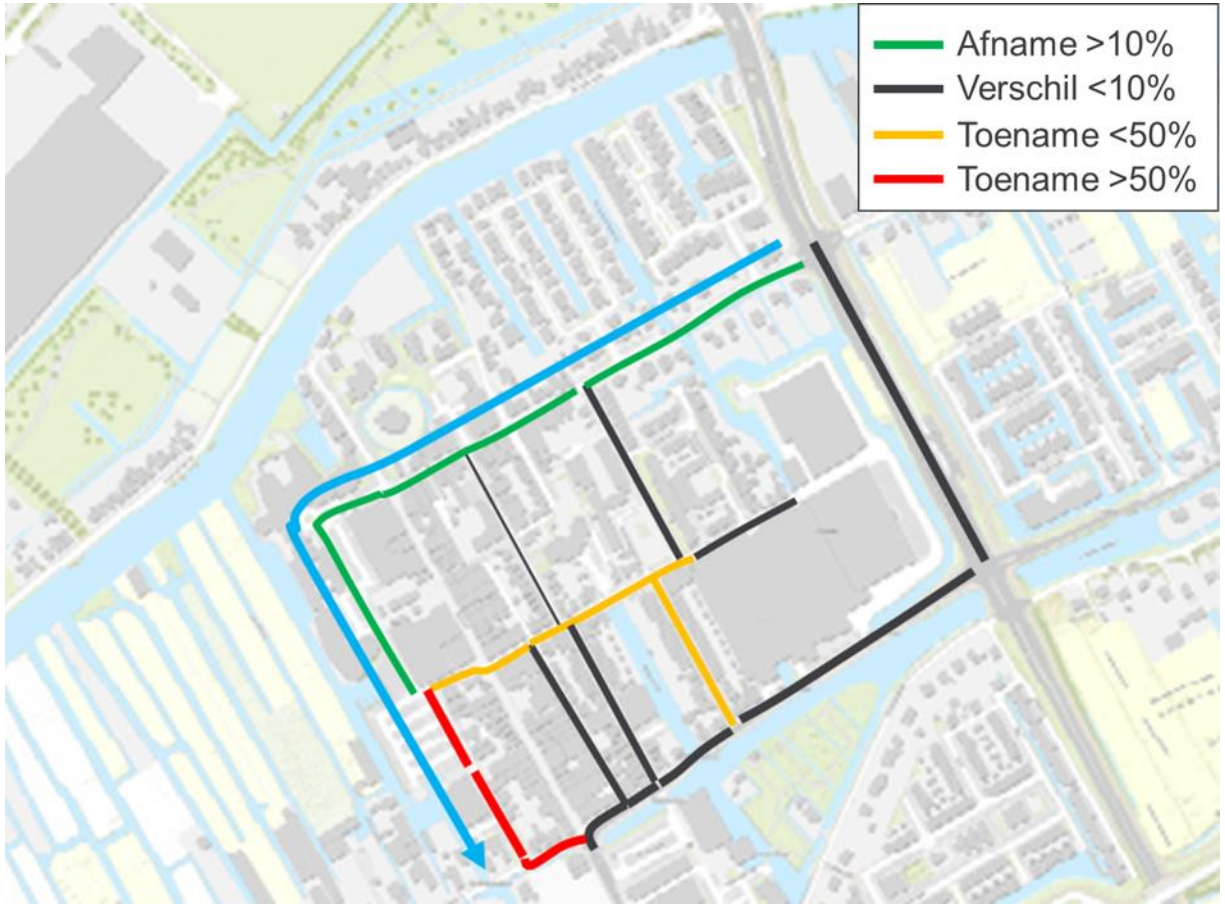
Doel

Minder belasten van de Dorpsstraat. Ook in relatie tot bevoorrading voorzieningen.

Analyse

- Veel extra omrijdkilometers voor bewoners Aalsmeer Dorp
- Hogere rijsnelheid eenrichtingsverkeer
- Verkeer uit Aalsmeer en Kudelstaart richting Praamplein kan niet via Grundelweg
- Kruispunt Van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg zwaarder belast.

De variant is aangepast naar eenrichtingsverkeer van het Molenpad richting Praamplein (variant 4b).



3.5 Variant 4b: Eenrichtingsverkeer Molenpad

Beschrijving

Op het Molenpad wordt richting het Praamplein eenrichtingsverkeer ingesteld en wordt de rijbaan aangepast.

Doel

Deze maatregel zorgt voor een verkeersluwere omgeving ter hoogte van de Albert Heijn en de Puntstraat. Door het versmallen van de rijbaan wordt meer ruimte gecreëerd voor langzaam verkeer en kan worden geïnvesteerd in de verblijfskwaliteit van het gebied.

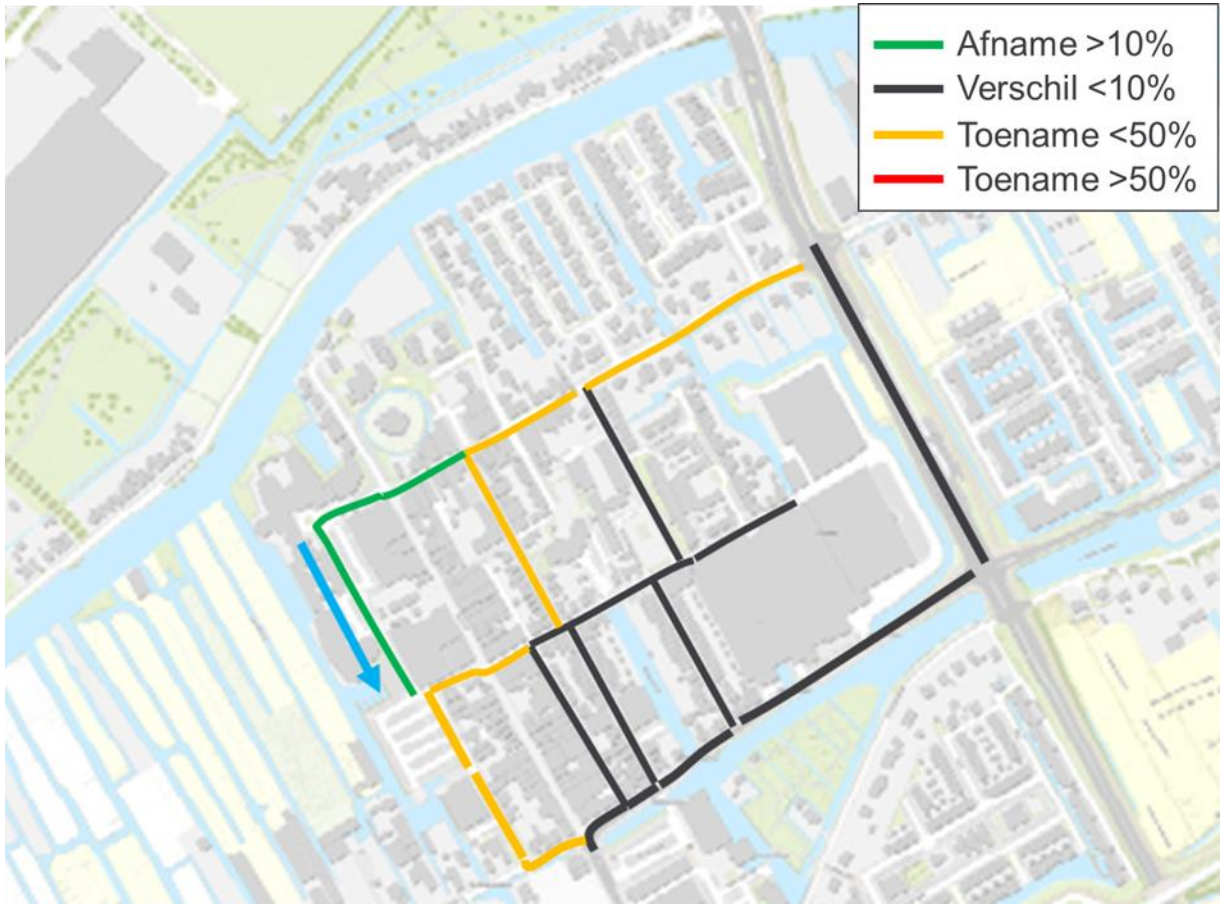
Analyse

De maatregel heeft een beperkt lokaal effect. Met het instellen van eenrichtingsverkeer wordt het parkeerterrein aan het Molenpad minder bereikbaar.

De maatregel resulteert in meer zoekverkeer. Verkeer vanaf het Praamplein richting Molenpad moet via de Punterstraat en Schoolstraat. Op de Punterstraat en Weteringsstraat is sprake van een beperkte toename van verkeer (circa 10 procent). Met andere woorden: meer voertuigen steken de Zijdstraat over en kruisen hiermee het winkelend publiek.

Conclusie

De maatregel heeft beperkt invloed op de verkeerscirculatie. Het levert echter ook geen bijdrage aan het realiseren van de ambities in de centrumvisie.



3.6 Variant 4c: Knip Punterstraat en eenrichtingsverkeer Molenpad

Beschrijving

De combinatie van variant 1 en variant 4b is geanalyseerd om inzichtelijk te maken of er een meerwaarde is ten opzichte van de individuele varianten.

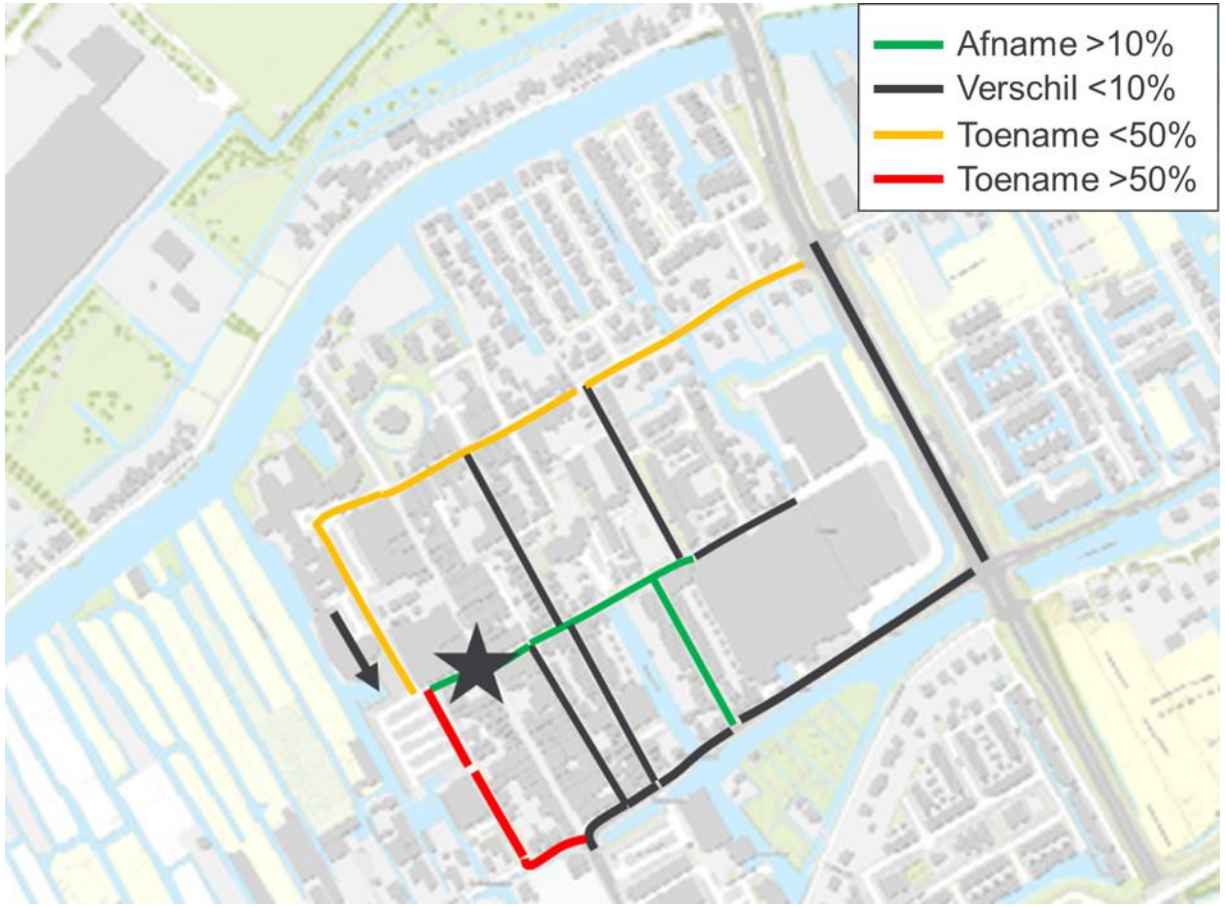
Analyse

Het combineren van de twee varianten levert verkeerskundig gezien geen voordelen op in vergelijking met de individuele varianten. De extra effecten ten opzichte van variant 1 en 4b zijn:

- Parkeerterrein Molenpad uitsluitend via Dorpsstraat bereikbaar
- Al het verkeer vanaf Praamplein afgewikkeld via Grundelweg en kruispunt met Van Cleeffkade (circa 100%)
- Verkeersdrukte Dorpsstraat en Molenpad stijgt (circa 25%)

Conclusie

Deze variant maakt een deel van het parkeeraanbod minder bereikbaar. Ook neemt de druk op het kruispunt sterk toe in vergelijking met variant 1 en 4b.



3.7 Variant 5: Knip Stommeerweg

Beschrijving

Op de Stommeerweg wordt aan de oostzijde van de Stommeerkade een knip gemaakt. Deze variant is toegevoegd op verzoek van klankbordgroep.

Doel

Het doel van deze maatregel is om het doorgaand verkeer van de Stationsweg en Van Cleeffkade af te halen. Hiermee wordt een verkeersluwe(re) omgeving gecreëerd rondom Aalsmeer Dorp. Deze maatregel creëert daarmee de ruimte om een nadrukkelijkere verbinding te realiseren tussen het Raadhuisplein en de Zijdstraat.

Analyse

In tegenstelling tot de andere varianten zorgt deze knip voor een grote verandering van de verkeersstromen op het niveau van Aalsmeer. Op de Ophelialaan is er tijdens de piek een stijging van circa 300 procent.

De maatregel zorgt er voor dat autobezoekers van Aalsmeer Dorp moeten omrijden.

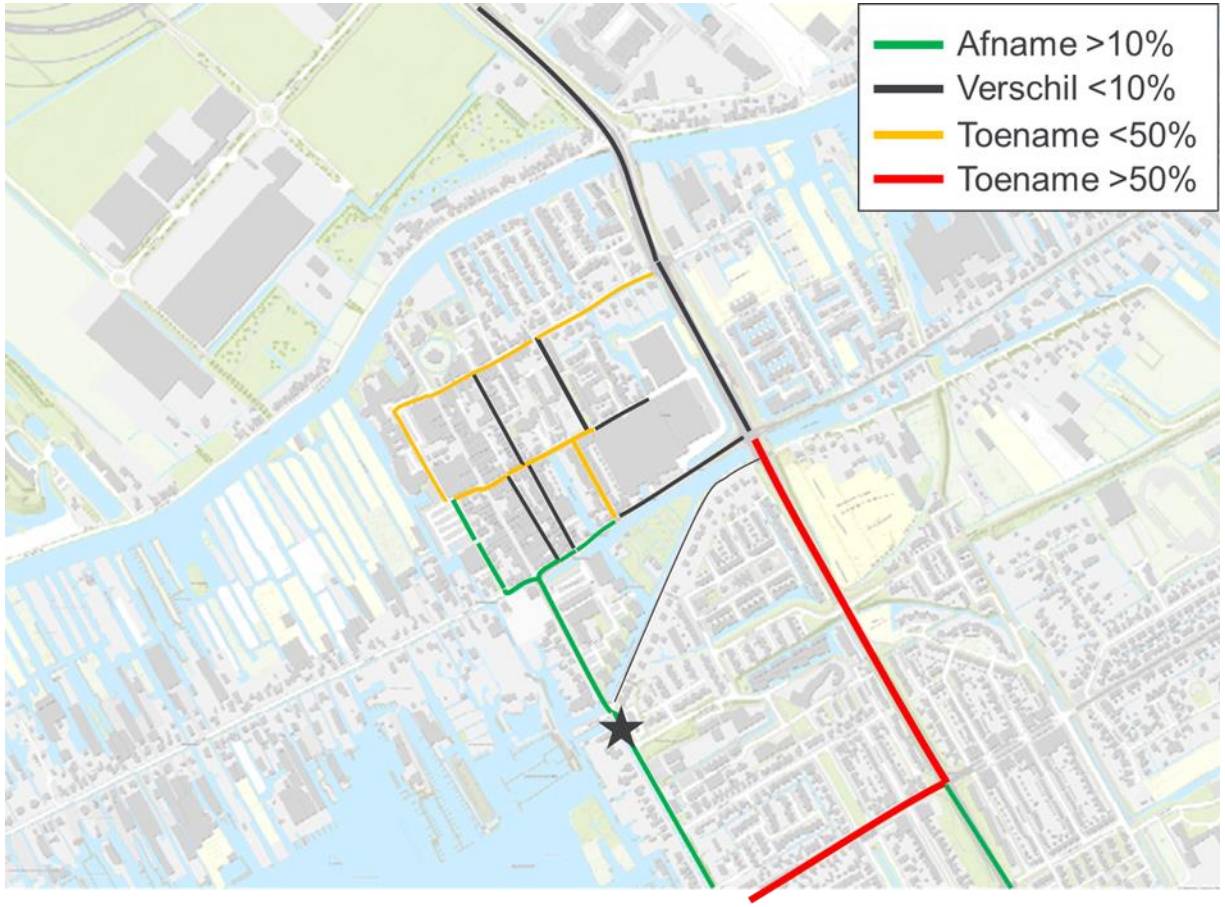
Dit zien we terug in de geringe afname van het verkeer op de Van Cleeffkade tussen de Seringenstraat en de N196. Op een totaal van circa 1.500 verkeersbewegingen is er een afname van 70 verkeersbewegingen. Met andere woorden: bezoekers van het centrum vervangen het doorgaand verkeer op dit stuk.

Op de N196 tussen de Dorpsstraat en de Van Cleeffkade neemt de verkeersdrukte iets af omdat doorgaand verkeer eerder voor de N201 zal kiezen.

Binnen Aalsmeer Dorp zijn de effecten van deze maatregel relatief klein. In deze variant wordt het kruispunt wel ontlast.

Conclusie

Het kruispunt wordt rustiger, maar bezoekers van Aalsmeer Dorp moeten omrijden. De maatregel zorgt voor een grote stijging van de verkeersdrukte op de Ophelialaan.



4 Vergelijking varianten

4.1 Criteria

De aandachtspunten uit de klankbordgroep en de ambities van de centrumvisie vormen de basis van de criteria op basis waarvan de varianten met elkaar worden vergeleken.

De kansrijke varianten zijn getoetst op 7 criteria. De voorkeursvariant moet in ieder geval voldoen aan de volgende eisen:

- De belasting van het kruispunt Van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg mag niet verslechteren
- De autobereikbaarheid van het centrum mag niet verslechteren

De criteria hebben daarnaast betrekking op de langzaam verkeersverbinding Raadhuisplein – Zijdstraat, de leefbaarheid van het winkelgebied en omliggende woonstraten en de verkeersveiligheid.

Er is gekozen voor een 5-stappen beoordelingskader van zeer positief effect (+ +) tot zeer negatief effect (- -). Er is geen totaalscore per variant. De scores dienen alleen aan te geven hoe varianten scoren ten opzichte van elkaar.

Omschrijving	Beoordeling
Zeer positief effect	+ +
Positief effect	+
Geen of weinig effect	0
Negatief effect	-
Zeer negatief effect	- -

4.2 Vergelijking kansrijke varianten

Criteria:	Knip Punterstraat (1)	Eenrichtingsverkeer Molenpad (4b)	Combinatie knip - eenrichtingsverkeer (4c)	Knip Stommeerweg (5)
Belasting kruispunt Van Cleeffkade / Stationsweg / Uiterweg	-	-	- -	+ +
Autobereikbaarheid vanuit alle windrichtingen	0	0	0	- -
Verbinding langzaam verkeer Raadhuisplein – Zijdstraat	0	0	0	+ +
Leefbaarheid Winkelstraat (Zijdstraat)	+ +	-	+ +	-
Leefbaarheid Weteringstraat en omliggende woonstraten	+ +	-	+ +	-
Leefbaarheid Ophelialaan	0	0	0	- -
Verkeersveiligheid Dorpsstraat	-	0	-	-

4.3 Conclusie varianten

- De variant met knip in Stommeerweg (variant 5) heeft een te grote impact op de bereikbaarheid van het centrum en een negatief effect op o.a. de Ophelialaan.
- De knip Punterstraat (variant 1 en 4c) levert toegevoegde waarde voor de veiligheid en leefbaarheid van het winkelgebied.
- De knip Punterstraat (variant 1 en 4c) zorgt voor een aanvaardbare stijging van de verkeersbelasting op de Grundelweg
- De knip Punterstraat (variant 1) zorgt voor een stijging van de verkeersbelasting op de Dorpsstraat, maar blijft binnen de aanvaardbare grenzen vanuit veiligheid en leefbaarheid.
- Eenrichtingsverkeer Molenpad (variant 4b) heeft verkeerskundig gezien weinig meerwaarde, wel voor mogelijkheden toevoegen ruimtelijke kwaliteit op die locatie.
- De verkeersbelasting op het kruispunt Van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg neemt toe in alle varianten behalve de knip op de Stommeerweg (variant 5). De belasting wordt nader onderzocht.

Punterstraat ter hoogte van de Zijdstraat

5 Advies

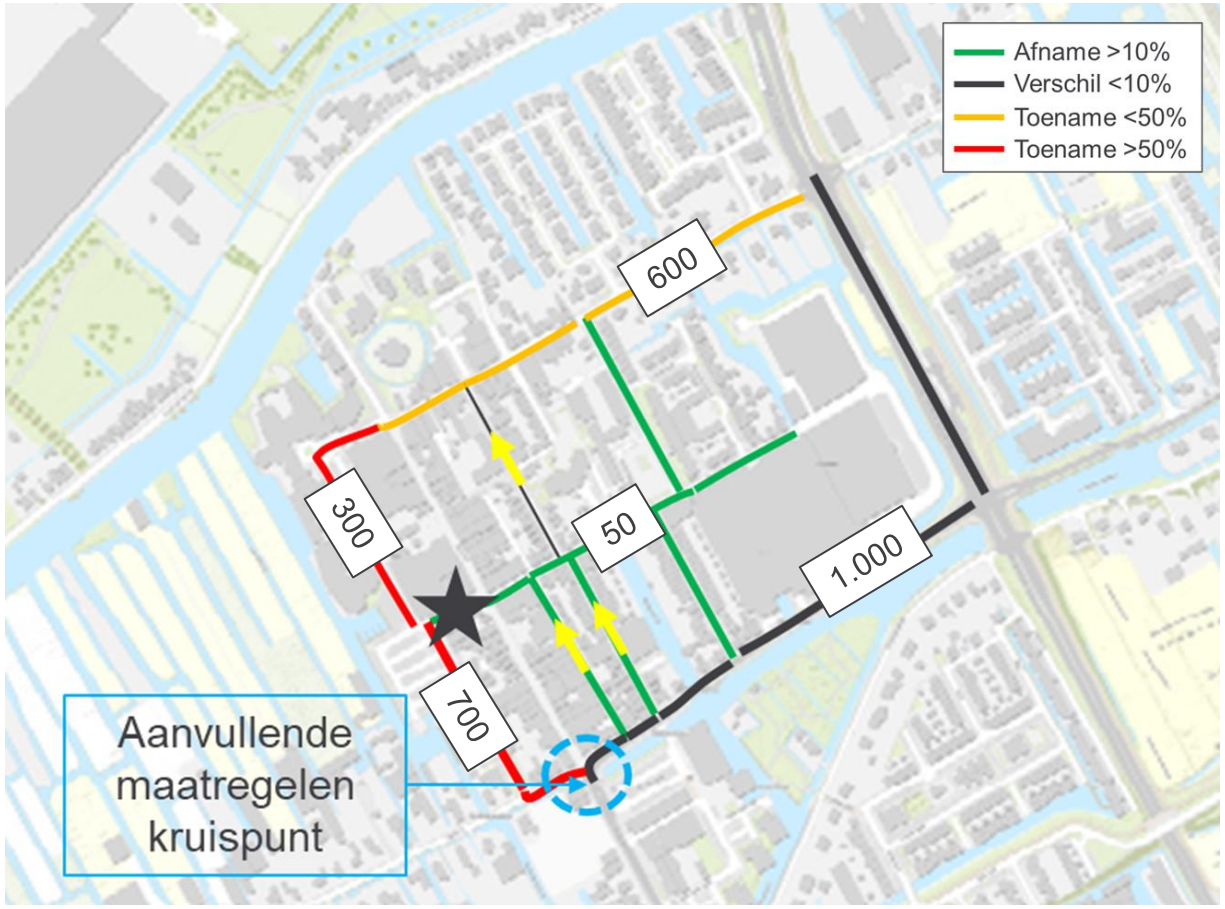
5.1 Belasting kruispunt

Er is op dit moment geen sprake van overbelasting van het kruispunt Van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg. De wachttijden voor het verkeer vanuit de Uiterweg naderen tijdens de piek wel de grens van wat doorgaans als acceptabel wordt geacht.

Het omdraaien van de rijrichtingen op het Raadhuisplein en de doorsteek naar het Drie Kolommenplein geeft het kruispunt meer lucht. Het positieve effect van de maatregel is tijdelijk: door de autonome groei van het autoverkeer zijn er richting 2030 aanvullende maatregelen nodig om de belasting van het kruispunt niet te laten verslechteren.

5.2 Knip Punterstraat is kansrijk

De knip Punterstraat is een kansrijke variant die bijdraagt aan de ambities in de centrumvisie. Net als in de autonome situatie geldt ook bij de knip dat er aanvullende maatregelen op het kruispunt nodig om tijdens de piek een goede verkeersafwikkeling te garanderen.



De knip zorgt voor een toename op de Grundelweg, Molenpad en Dorpsstraat. Ondanks de relatief grote stijging op de Grundelweg en het Molenpad blijft de stijging binnen de aanvaardbare grenzen vanuit veiligheid en leefbaarheid. De geschetste situatie betreft bovendien de piekdrukte op zaterdagmiddag. De rest van de week zijn de verkeerskundige effecten van de knip veel beperkter.

Een bijkomend (positief) effect van de knip is dat verkeer van en naar het Praamplein geen gebruik meer maakt van de Weteringsstraat en omliggende woonstraten.

Behoud van een goede verkeersafwikkeling op het kruispunt is een voorwaarde voor de haalbaarheid van deze variant. In het volgende hoofdstuk worden denkrichtingen ten behoeve van de verbetering van de kruispuntbelasting besproken.

6 Vervolg

6.1 Denkrichtingen

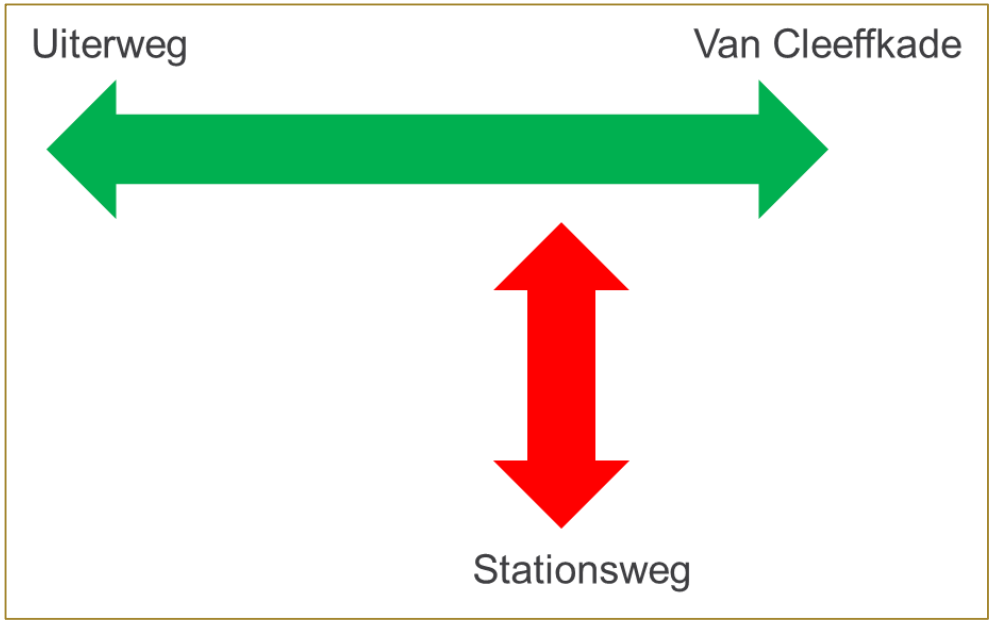
Ten behoeve van een goede verkeersafwikkeling op het kruispunt zijn diverse maatregelen mogelijk. Het uitgangspunt hierbij is het behoud van een goede autobereikbaarheid van Aalsmeer Dorp. Tijdens de klankbordsessie zijn de volgende opties besproken:

- *Verlagen snelheid Van Cleeffkade en Stationsweg van 50 km/uur naar 30 km/uur*: De verwachting is dat deze maatregel niet het gewenste effect heeft omdat uit de verkeerstellingen blijkt dat de gemiddelde snelheid nu circa 35 km/uur is.
- *Verplaatsen zebrapaden*
- *Omdraaien voorrang kruispunt* (zie afbeelding)
- *Snelheidsremmende maatregel* (verkeersplateau kruispunt)
- *Andere vormgeving parkeerrouting Raadhuisplein – Drie Kolommenplein*

6.2 Hoe verder?

Aanbevolen wordt om voor het kruispunt Stationsweg – Van Cleeffkade – Uiterweg een nadere verkenning uit te laten voeren, waarbij de denkrichtingen getoetst worden op inpassing en effecten voor de afwikkeling in beeld worden gebracht.

Straat	Gem. snelheid	V85
Van Cleeffkade	32 km/uur	38 km/uur
Stationsweg	40 km/uur	48 km/uur



SWECO

Kon pagina 1 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 2 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 3 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 4 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 5 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 6 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 7 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 8 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 9 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 10 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 11 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 12 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 13 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 14 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 15 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 16 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 17 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 18 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 19 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 20 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 21 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 22 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 23 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 24 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 25 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 26 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 27 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 28 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 29 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 30 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 31 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 32 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 33 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 34 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 35 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 36 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 37 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 38 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 39 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 40 uit document Notitie kruispunt Aalsmeer definitief.pdf niet importeren
Foutmelding
PdfReader not opened with owner password

ANALYSE VERKEERSKUNDIGE EFFECTEN VAN DE VARIANTEN

Februari 2019

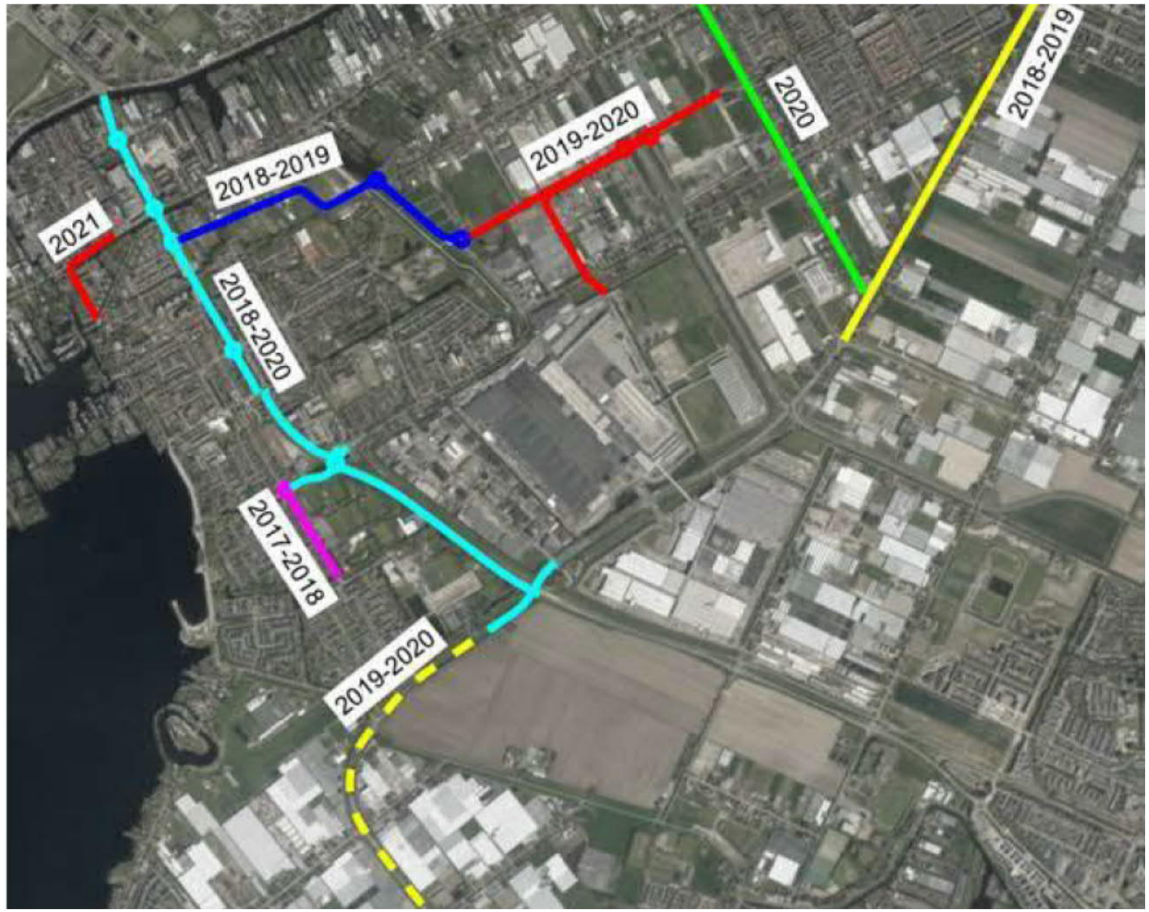
Willem Scheper

Vraagstelling

- Wat is het effect van de centrumvisie/varianten op het wegennet van Aalsmeer?

- Is het effect van variant 3 (circulatieplein) anders dan variant 1 (omdraaien voorrang) en variant 2 (minirotonde)

Veranderingen in het wegennet



Etmaalintensiteit 2025
Referentie
11800
14300
10900
5300
1600
50
50
Studio's Aalsmeer
Albert Heijn
Stichting Historische Tuin Aalsmeer
Atletiek Vereniging Aalsmeer
Seringenpark
Jumbo
Café Restaurant In De Zotte Wilg
Bar Bistro Joseph "Aan de Poel"
Wellantcollege de Groenstrook
Dorcas
Welkoop Aalsmeer
Hornmeer
Zwembad De Waterlelie
Watertoren Aalsmeer
Aalsmeer
N196
Oosteinderweg
Zwarteweg
Stommeerkade
Google

SWECO

Etmaalintensiteit 2025
Centrum 30km/uur
9700
16300
8300
6800
3000
ZONE
30
50
N196
Studio's Aalsmeer
Albert Heijn
Stichting Historische Tuin Aalsmeer
Atletiek Vereniging Aalsmeer
Seringenpark
Jumbo
Café Restaurant In De Zotte Wilg
Bar Bistro Joseph "Aan de Poel"
Wellantcollege de Groenstrook
Dorcas
Welkoop Aalsmeer
Hornmeer
Zwembad De Waterlelie
Watertoren Aalsmeer
Aalsmeer
Oosteinderweg
Zwarteweg
Google

SWECO

Effecten verlaging snelheid

Van Cleeffkade 2015

- GOW 50 km/uur
- Gemiddelde snelheid: 32 km/uur
- V85: 38 km/uur

Stationsweg 2015

- GOW 50 km/uur
- Gemiddelde snelheid: 40 km/uur
- V85: 48 km/uur

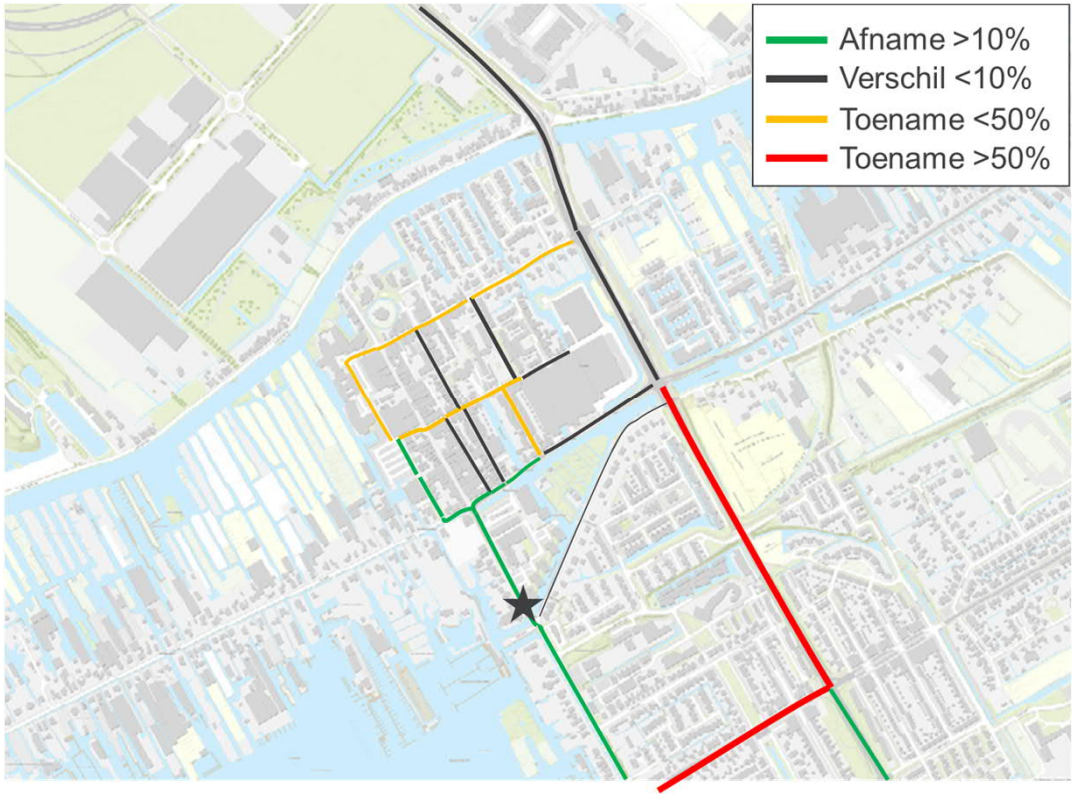
Stelling:

Het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur op de van Cleeffkade heeft in de praktijk weinig invloed op de verkeersstromen omdat er nu ook al (gemiddeld) 30 km/uur wordt gereden.

Modelvariant: Knip Stommeerweg

Analyse

- Autobezoekers Aalsmeer Dorp en Kudelstaart moeten omrijden
- Verkeersdrukte Ophelialaan stijgt (ca. 7.000 mvt)
- Verkeersdrukte Van Cleeffkade tot en met Seringenstraat blijft nagenoeg gelijk (10.000 mvt)
- Minder verkeersdrukte op de Grundelweg en het kruispunt Van Cleeffkade/Stationsweg/Uiterweg (ca. –70%)

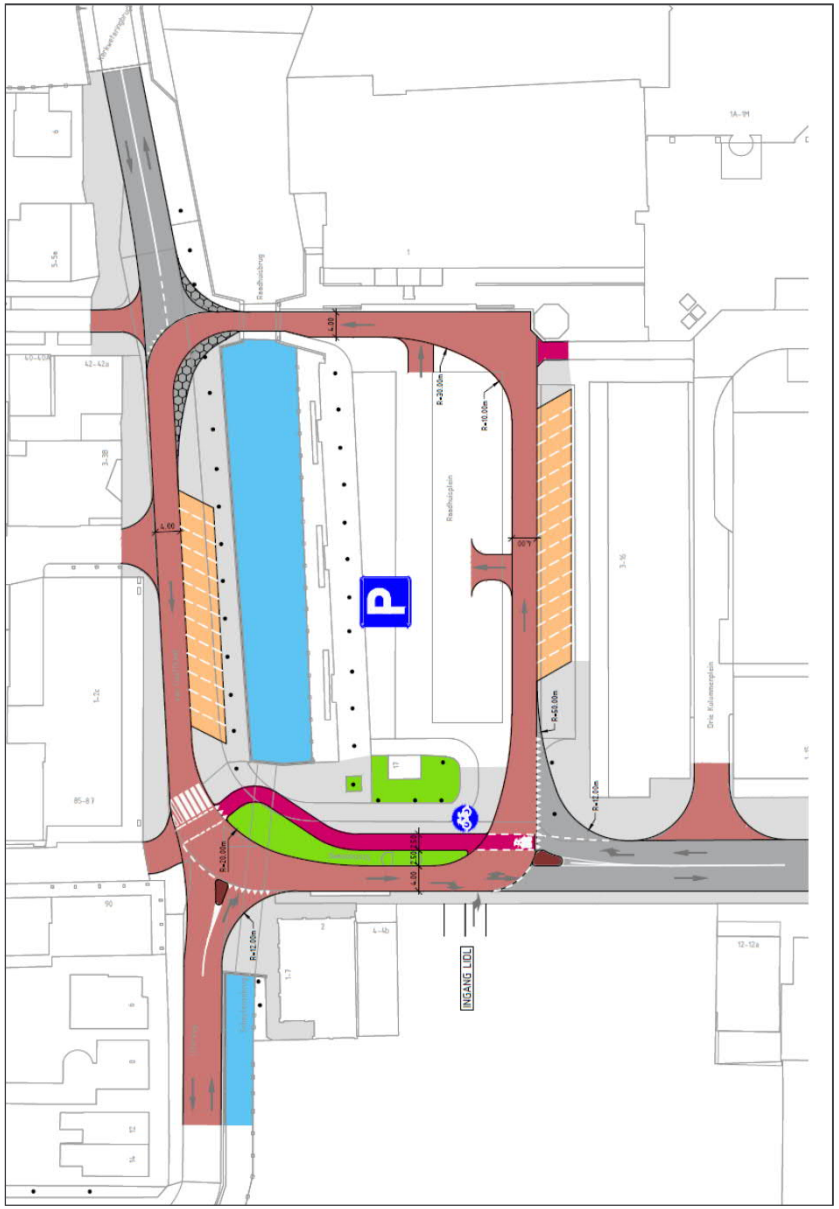


Centrumvarianten

Beperkte verschillen in

- af te leggen afstand (150 meter)
- Snelheid (50 => 30 km/uur)
- = ca. 5 seconden verschil
- Conclusie: wachttijd kruispunten is bepalend (= hoger bij variant 1 en 2)

- Wel verschil in beleving



SWECO

SWECO

1.Commissie Ruimte en Economie

Dossiernummer	130
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	5 juni 2019
Agendapunt	4
Omschrijving	Plan van Aanpak 2019 – 2021 Aalsmeer Fossiel Onafhankelijk

Geagendeerd	Vergaderdatum
1.Commissie Ruimte en Economie	5 juni 2019

Gemeente Aalsmeer

Uw contact A. van der Poel
T (020) 540 43 90
a.van.der.poel@amstelveen.nl

Aan de leden van de gemeenteraad Aalsmeer

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

Datum 14 mei 2019

Betreft Plan van Aanpak 2019 – 2021 Aalsmeer Fossiel Onafhankelijk

Geachte leden van de raad,

In de collegevergadering van 14 mei 2019 is het Plan van Aanpak 2019 – 2021 Aalsmeer Fossiel Onafhankelijk behandeld.

Het college stelt het Presidium voor om in de Commissie Ruimte en Economie van 3 juni a.s. dit onderwerp te agenderen voor een beeldvormende behandeling.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

mr. F.L. Romkema mr. G.E. Oude Kotte

Bijlagen 2

Plan van Aanpak 2019-2022
Aalsmeer Fossielonafhankelijk 2040

1 Inleiding

De gemeente Aalsmeer heeft als doel om in 2040 een fossielonafhankelijke gemeente te zijn. Dat betekent dat de gemeente in 2040 geen fossiele brandstoffen meer gebruikt, maar inzet op energiebesparing en duurzame energiebronnen. Deze energiebronnen kunnen in de gemeente zelf worden gezocht, maar ook daarbuiten.

Nederland wil haar CO_2 uitstoot in 2050 met 95% hebben verminderd ten opzichte van 1990. Deze zomer wordt daarom het landelijke Klimaatakkoord ondertekend. In dit Klimaatakkoord staan verschillende afspraken die de gemeenten in Nederland met het Rijk hebben gemaakt om uitvoering te geven aan de landelijke klimaatambities. Deze afspraken dragen ook bij aan de gemeentelijke ambitie. De gemeente Aalsmeer kan haar ambities niet alleen behalen. Een fossielonafhankelijke gemeente vraagt inzet van alle inwoners en bedrijven in Aalsmeer, en ondersteuning van de Rijksoverheid. Gelukkig wordt deze ambitie ook door onze inwoners omarmd. Zo was het maken van plannen voor aardgasvrij wonen een van de top 5 onderwerpen die voortkwam uit het traject Aalsmeer Inzicht. Ook zijn er in de gemeente verschillende concrete initiatieven die zich richten op de aanleg van zonnevelden, lokale warmtenetten of het nemen van energiebesparende maatregelen.

De gemeenteraad heeft op 1 november 2018 de motie 'Fossiel Onafhankelijk Aalsmeer' aangenomen. Deze motie roept op om:

- een plan te ontwikkelen om de doelstelling Aalsmeer fossiel onafhankelijk te kunnen realiseren;
- aan de raad zo snel als mogelijk aan te geven welk budget er nodig is om dit plan te ontwikkelen;
- met de lentenota van 2019 dit plan te aan te bieden.

Met enthousiasme wordt hierbij het Plan van Aanpak: Aalsmeer Fossielonafhankelijk 2040 gepresenteerd. Dit plan beschrijft wat de gemeente Aalsmeer tot 2022 wil doen om goed voorbereid de weg in te slaan naar een fossielonafhankelijke gemeente. Vanuit het klimaatakkoord zijn de gemeenten vooral verantwoordelijk voor het opstellen van een visie voor de kleinverbruikers van aardgas (woningen en utiliteit[1]). Hier ligt dan ook de focus van dit plan.

Rol van de gemeente

Het doel fossielonafhankelijk in 2040 blijkt een ambitieuze doelstelling, die niet voor alle sectoren in de gemeente haalbaar is. Ondanks dat blijven wij, conform de motie 'Fossiel Onafhankelijk Aalsmeer', ervoor gaan om dit doel zoveel mogelijk te bereiken. Wij accepteren dat er landelijke inzet nodig is om volledig fossielonafhankelijk te zijn en focussen in onze aanpak op die aspecten waar de gemeente de meeste invloed op kan uitoefenen: het aardgasgebruik in de gebouwde omgeving. De gemeente kan, en wil, haar inwoners niet dwingen tot het nemen van maatregelen. Daarom creëren wij duidelijkheid en bieden een handelingsperspectief; door plannen te maken en inwoners die nu aan de slag willen te ondersteunen.

Hierbij willen wij aan onze verplichtingen uit het klimaatakkoord voldoen en onze rol pakken om de transitie naar een fossielonafhankelijke gemeente verder te brengen. Dit doen wij door duurzame initiatieven te faciliteren wanneer deze op een positieve en betaalbare manier bijdragen aan het behalen van de doelstelling Fossielonafhankelijk Aalsmeer. En door, waar mogelijk, duidelijkheid te scheppen over de (on)mogelijkheden en (on)wenselijkheden. Dit alles om ervoor te zorgen dat de

[2] Het klimaatakkoord moet nog worden ondertekend. De verwachting is dat de afspraken die in deze tabel zijn benoemd in het definitieve akkoord overeind blijven.

energietransitie leidt tot een fossielonafhankelijke gemeente en tot een veerkrachtige gemeente, die aantrekkelijk blijft voor haar inwoners en bedrijven. Kortom: voor een toekomstbestendig Aalsmeer.

Er liggen daarmee duidelijke kansen voor en raakvlakken met de glastuinbouw, het bedrijfsleven en het verkeer in Aalsmeer. Een Fossielonafhankelijk Aalsmeer is dan ook een gemeentebrede opgave. Het omvat werkzaamheden uit de programma's Economie en Duurzaamheid, Openbare Ruimte en Ruimtelijke Ontwikkeling. In dit plan van aanpak gaan wij in op alle thema's. Al deze thema's hebben hun eigen budgetten. Het financieringsvoorstel in dit plan van aanpak gaat alleen in op de inzet die gepleegd wordt met middelen vanuit de verduurzaming van de gebouwde omgeving (woningen en utiliteit).

Leeswijzer

Dit plan van aanpak beschrijft eerst het nut en de noodzaak van het opstellen van een plan van aanpak fossielonafhankelijk Aalsmeer. Vervolgens staat in hoofdstuk 3 een energetische analyse van adviesbureau CE Delft over de opgave fossielonafhankelijkheid. Geschetst wordt waar we nu staan, wat er verwacht kan worden en wat maximaal haalbaar is. In hoofdstuk 4 staan de conclusies die de gemeente Aalsmeer uit deze noodzaak en opgave haalt. Op basis van deze conclusies volgt in hoofdstuk 5 het plan van aanpak met de voorgenomen beleidsinzet van de gemeente Aalsmeer voor de jaren 2019-2021. Per thema wordt hierin aangegeven welke maatregelen worden uitgevoerd. Vervolgens wordt ingegaan op hoe de voortgang van dit plan van aanpak zal worden gemonitord en wat de financiering is voor het plan van aanpak.

2 Nut en noodzaak

Naast de motie zijn er meer redenen waarom het belangrijk is om een plan van aanpak op te zetten voor het fossielonafhankelijk maken van de gemeente.

Nakomen landelijke verplichtingen
Op landelijk niveau is het afgelopen jaar hard onderhandeld om te komen tot een Klimaatakkoord. Het Klimaatakkoord is een overeenkomst tussen overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven in Nederland om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Uit dit Klimaatakkoord komen afspraken die gemeenten in Nederland moeten uitvoeren (zie **Error! Reference source not found.**). Aalsmeer wil aan deze verplichtingen voldoen. De gemeenten zijn in deze afspraken primair verantwoordelijk voor het opstellen van een visie voor de kleinverbruikers van aardgas (woningen en utiliteit).

Tabel 1 – Afspraken en verplichtingen met de Rijksoverheid

Wat	Wanneer	Waar is dit afgesproken[2]
Handhaving en controle op activiteitenbesluit wet Milieubeheer	Doorlopend	Wet Milieubeheer, Klimaatakkoord
Opstellen regionale energiestrategie	Concept: half jaar na ondertekening klimaatakkoord Definitieve versie: 1 jaar na ondertekening klimaatakkoord	Klimaatakkoord
Opstellen Transitievisie warmte	Uiterlijk 2021	Klimaatakkoord
Uitvoeringsplan op wijkniveau	jaar voordat een wijk van het aardgas af gaat	Klimaatakkoord
Opstellen routekaart CO_2-arme vastgoedportefeuille in 2050	*Nog onbekend*	Klimaatakkoord
Vanaf 2030 zijn alle OV-bussen emissievrij Vanaf 2025 zijn alle nieuwe OV-bussen emissievrij.	2025-2030	Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus (2016)

Opgave raakt ons allemaal
Een fossielonafhankelijke gemeente vraagt om aanpassingen aan alle woningen en bedrijven in Aalsmeer. Ook het vervoer zal veranderen en er zijn aanpassingen nodig aan de energie infrastructuur in de gemeente. De gemeente zelf is echter niet de partij die woningen isoleert en aansluit op een andere warmtevoorziening, of die elektrische auto's voor haar inwoners aanschaft. De daadwerkelijke maatregelen moeten door de inwoners van Aalsmeer worden genomen. Er zijn zorgen over het financieren van deze opgave. De gemeente wil voorkomen dat haar inwoners onnodig hoge kosten moeten maken. Om deze reden blijven wij kijken naar mogelijke interessante instrumenten (zoals gebouwgebonden financiering) om onze inwoners te faciliteren, en drempels en barrières zo veel mogelijk weg te nemen.

Duidelijkheid aan onze inwoners
In de gemeente Aalsmeer zijn ondernemers en inwoners al hard bezig met duurzame initiatieven (zie kader op p 6). Deze mensen kijken natuurlijk ook naar wat de gemeente zelf aan duurzaamheidsplannen heeft. Er is behoefte aan duidelijkheid over wat de energietransitie voor hen betekent. De gemeente Aalsmeer wil haar inwoners zoveel mogelijk duidelijkheid en een concreet handelingsperspectief geven. Duidelijkheid over wat inwoners en bedrijven kunnen verwachten helpt

[2] Het klimaatakkoord moet nog worden ondertekend. De verwachting is dat de afspraken die in deze tabel zijn benoemd in het definitieve akkoord overeind blijven.

bij het nemen van concrete maatregelen. Maar ook bij het timen van investeringsbeslissingen (zoals isoleren of het vervangen van de huidige Cv-ketel). Concrete adviezen helpen hierbij.

Ondersteunen van wenselijke ontwikkelingen
Een aantrekkelijk Aalsmeer blijven waar het prettig is wonen en werken is. Dat is wat de gemeente graag wil. Er komt nieuwbouw in Hoofdweg Zuid, Westeinderhage, Aalsmeer Oost en Aalsmeer. En voor de glastuinbouw zijn concentratiegebieden aangewezen waar Greenport Aalsmeer de tuinbouwfunctie wil versterken. Allemaal ontwikkelingen die vragen om een goed (duurzaam) energiesysteem. Hieronder twee illustraties:

Datacenters
In de regio rondom Schiphol zijn veel initiatieven voor datacenters. Deze datacenters hebben een grote elektriciteitsvraag, vergelijkbaar met dat van ruwweg de 700 huishoudens. Bij krapte op het elektriciteitsnet kan de bouw van één datacenter er dus al snel toe leiden dat er onvoldoende capaciteit aanwezig is om nieuwbouwwoningen aan te sluiten. De bouw van woningen kan hierdoor 7 tot 10 jaar vertraging oplopen. Momenteel is dit nog niet aan de orde in Aalsmeer, maar het is zaak om hier goede regie op te voeren. In afstemming met de netbeheerder. Dit om ervoor te zorgen dat gewenste ontwikkelingen zoals woningbouw in de gemeente kunnen doorgaan.

Greenport Aalsmeer
Greenport Aalsmeer wil met name de glastuinbouw versterken in kansrijke tuinbouwgebieden met een duurzaam toekomstperspectief. Het gaat hier om een combinatie van een aantrekkelijke locatie, met geschikte ruimtelijke indeling, goede bereikbaarheid en mogelijkheden voor een duurzame energievoorziening. Een van de criteria waarnaar wordt gekeken is of voor deze locatie de randvoorwaarden op het gebied van duurzaamheid op orde gebracht kunnen worden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten (Greenports Nederland, 2019)*. Een duurzame energievoorziening en daaraan gekoppeld, levering van CO_2 is dan ook randvoorwaardelijk voor een sterke tuinbouwsector in de gemeente Aalsmeer. Om deze reden verkent Greenport Aalsmeer de mogelijkheden voor geothermie.*

> *"In de nabije toekomst zie ik in Greenport Aalsmeer een veelkleurig landschap van kassen, bedrijven en woningen, die verbonden zijn door een slimme, digitale en klimaatneutrale infrastructuur. Het bij elkaar brengen van onze huidige intenties en de concrete samenwerking tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen zal hierin een wezenlijke bijdrage leveren."*
>
> Marcel Groen, Greenport Aalsmeer

Onzekerheden
De energietransitie is een grote opgave die raakt aan veel beleidsterreinen. De randvoorwaarden waarbinnen de energietransitie moet plaatsvinden zijn nog volop in ontwikkeling. Denk aan veranderende wetgeving, verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Ook is nog veel onderzoek en innovatie nodig, onder andere om de energietransitie betaalbaarder te maken. Toch is het, gezien de afspraken met de Rijksoverheid en de lokale ambitie, belangrijk om nu te starten. Tijdens de uitvoering van dit plan van aanpak blijkt ongetwijfeld dat er nog problemen en uitdagingen naar voren komen. Deze zijn soms lokaal op te lossen, maar in sommige gevallen is ook aanpassing van landelijke wet- en regelgeving nodig. De komende jaren ondervindt Aalsmeer steeds meer waar knelpunten ontstaan en welke strategische partners belangrijk zijn. De gemeente Aalsmeer blijft ontwikkelingen op dit terrein nauwlettend volgen. Dit om te kunnen leren van andere aanpakken en om met kansrijke aanpakken ons voordeel te doen in Aalsmeer.

Verwachting: vanaf 2022 meer structurele ondersteuning van de Rijksoverheid
De kosten voor het fossielonafhankelijk maken van de gemeente Aalsmeer worden momenteel gefinancierd met middelen vanuit de gemeente en de Provincie Noord-Holland. Vanuit de Rijksoverheid zijn er losse subsidies beschikbaar voor Proeftuinen Aardgasvrije Wijken en voor het uitvoeren van de Regionale Energiestrategie. In Aalsmeer is nog onvoldoende duidelijkheid om op dit

moment al te starten met het aardgasvrij maken van woningen. Daarvoor komt deze subsidie dus te vroeg. De Rijksoverheid neemt de resultaten van de diverse proeftuinen in Nederland mee om een zogenaamd Artikel 2 onderzoek uit te voeren naar hoe de extra uitvoeringskosten voor gemeenten (met name de kosten voor de Wijkuitvoeringsplannen) er na 2021 uitzien, en wat de Rijksoverheid hier aan kan bijdragen. Dit kan betekenen dat er vanaf 2022 meer structurele middelen beschikbaar komen voor uitvoering van de aanpak fossielonafhankelijk Aalsmeer. Wanneer de gemeente een duidelijk plan heeft wat zij wil doen met deze middelen zal het naar verwachting eenvoudiger zijn om een beroep te doen op deze middelen. Dit is een aanvullende reden om de komende jaren de kaders voor een fossielonafhankelijke gemeente verder vorm te geven. Zonder deze structurele aanvullende middelen wordt het lastig om de gemeentelijke ambitie te halen.

Tabel 2 – Initiatieven in Aalsmeer

Voorbeelden	
VvE De Kwekerij VvE De Kwekerij is een VvE uit 2001 met 60 woningen, gelegen aan De Kas in Aalsmeer. Zij onderzoeken hoe ze het energiegebruik van hun complex kunnen verlagen, over kunnen stappen naar duurzame verwarming en op termijn aardgasvrij kunnen worden. Bijzonder aan het gebouw is het grote glazen atrium. Van het Duurzaamheidsfonds Aalsmeer ontvingen zij subsidie om dit onderzoek uit te laten voeren door een gespecialiseerd bedrijf. De resultaten worden in juni 2019 gepresenteerd. In 2020 wordt tijdens de ledenvergadering besloten welke maatregelen worden uitgevoerd. Voorbereiding en gesprekken: dec 2017-mei 2018 Aanvraag Duurzaamheidsfonds: mei-augustus 2018 Uitvoering: 2020 en verder. Ook diverse andere Vve's hebben reeds subsidie ontvangen voor onderzoeken naar verduurzaming of zijn bezig met de aanvraag voor subsidie.	**De Nieuwe Energie Kudelstaart** VierVier buurtgenoten uit de Anne Frankstraat/Haya van Somerenstraat in Kudelstaart sloegen de handen ineen. Zij wilden samen zonnepanelen inkopen en dachten ook aan isolatie-maatregelen voor de circa 100 jaren 80-woningen in hun buurt. Na overleg met de gemeente en Sienergie hebben ze een projectplan gemaakt en subsidie ontvangen van het Duurzaamheidsfonds. Zij organiseerden informatieavonden voor de buurt en lieten een aantal voor-beeldwoningen onderzoeken door een adviseur van Sienergie. Op een tweede informatieavond in april werden de resultaten gepresenteerd en nu kunnen mensen inschrijven om mee te doen aan een collectieve inkoop voor o.a. isolatiemaatregelen en zonnepanelen. Dit project is goed herhaalbaar in andere delen van Kudelstaart en Aalsmeer. Daarna zijn er plannen om een duurzaamheidscoöperatie Kudelstaart op te richten, met veel aandacht voor duurzame energie, water en groen. Voorbereiding en gesprekken: dec 2018-jan 2019 Aanvraag Duurzaamheidsfonds: feb. 2019 Uitvoering: februari tot circa juni 2019.
Wilgenlaan Aalsmeer De Wilgenlaan is beschermd dorpsgezicht. De huidige bewoners hebben onderling regelmatig contact en bedachten dat een gezamenlijk warmtenet goed zou passen bij hun buurt. Na overleg met de gemeente kwamen ze tot inzicht dat het goed was om eerst te starten bij het isoleren van de woningen om zo de warmtevraag te verminderen. Vanuit het Duurzaamheidsfonds Aalsmeer ontvangen zij subsidie voor het inhuren van maatwerkadvies, gezien het bijzondere karakter van de straat. De bewoners organiseren een informatiebijeenkomst en een collectieve inkoopactie, waarbij bewoners tegelijkertijd opdracht kunnen geven voor bijvoorbeeld vloer- of dakisolatie. De verwachting is dat een flink deel van de bewoners hieraan mee wil doen. Voor het vervolg zijn er plannen voor een onderzoek naar	**Warmte uitwisseling Aalsmeer** In Aalsmeer is er een innovatief project gaande dat het benutten van lokale duurzame bronnen op een mooie wijze laat zien. Er wordt gewerkt aan een energie-uitwisseling tussen het NLDC Datacentrum, het zwembad en sporthal 'de Waterlelie, het IKC Triade en potplanten-groothandel Fertiplant. Op termijn is het wellicht mogelijk om ook (nieuwe) woningen op dit net aan te sluiten.

een collectief zonnepanelenproject. De stap daarna is om te onderzoeken of een collectief warmtenet mogelijk zou zijn. Voorbereiding en gesprekken van juni 2018-februari 2019 Aanvraag Duurzaamheidsfonds maart 2019 Uitvoering April- december 2019.	

3 De energetische opgave

Voor welke opgave staan we als we als gemeente fossielonafhankelijk willen worden? Deze opgave is onderzocht door CE Delft. Hieronder volgt een korte samenvatting uit de rapportage 'Fossielonafhankelijk Aalsmeer' van adviesbureau CE Delft (zie bijlage voor het gehele rapport). In het onderzoek van CE Delft is gebruik gemaakt van de Klimaatmonitor als gegevensbron. Deze Klimaatmonitor is een landelijk geaccepteerde bron voor monitoring. De gegevens in de klimaatmonitor lopen circa anderhalf jaar achter. Om deze reden komen de meest recente gegevens uit 2017.

Huidige stand

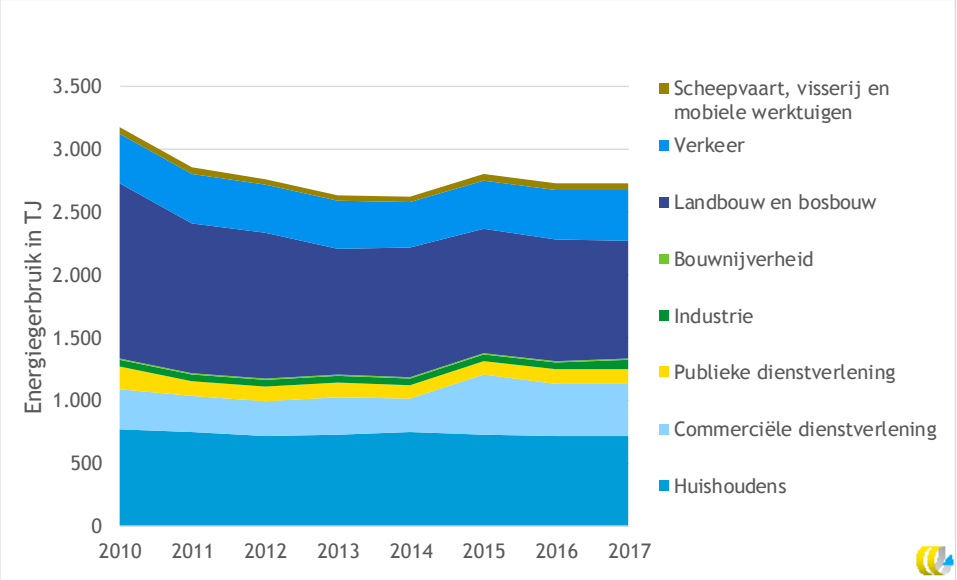
In totaal was er in de gemeente Aalsmeer in 2017 een energiegebruik van ca 2.700 TJ. Het grootste deel daarvan is gebruikt door de landbouw (glastuinbouw) en de huishoudens. Het energiegebruik van de tuinbouw daalt de afgelopen jaren. Terwijl dat van huishoudens redelijk constant blijft, ondanks dat het aantal inwoners met meer dan 2.000 is toegenomen sinds 2010.

Wat is een Terajoule (TJ)?
Om verschillende energiesoorten zoals benzine, gas en elektriciteit bij elkaar op te tellen worden getallen weergegeven in Joules. Een joule is een zeer kleine eenheid. Daarom spreken wij in dit plan over Terajoules (1.000.000.000.000 joule).
Een Terajoule (TJ) komt overeen met de jaarlijkse energievraag van circa 17 Aalsmeerse woningen. Of met de elektriciteit die kan worden opgewekt met ruwweg een halve hectare (3.000-5.000 m^2) aan zonneveld.

1 TJ = Energievraag 17 huishoudens

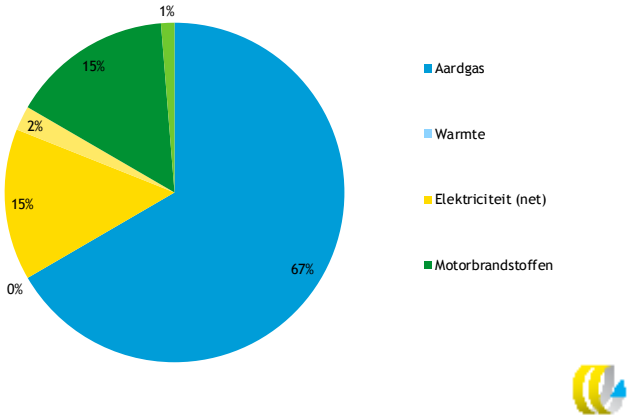
0,3-0,5 ha zonneveld

Figuur 1 – Energiegebruik (in TJ) in de gemeente Aalsmeer, verdeeld per sector.



Het energiegebruik bestaat met name (66%) uit aardgas en voor een kleiner deel uit elektriciteit en motorbrandstoffen. Een deel van het elektriciteitsgebruik wordt al fossielonafhankelijk ingevuld, bijvoorbeeld met zonnepanelen op eigen dak en door in Nederland opgewekte duurzame elektriciteit (13,9 % van de elektriciteitsmix (Netbeheer Nederland, 2019)). Ook worden op landelijk niveau biobrandstoffen bijgemengd bij de motorbrandstoffen in Nederland (7,75% van het totaal aan motorbrandstoffen). Deze delen zijn in een lichtere kleur in onderstaande grafiek weergegeven. Momenteel is 3% van de gebruikte energie in Aalsmeer fossielonafhankelijk[3]. Er resteert dan ook nog een grote opgave om de rest van het energiegebruik fossielonafhankelijk te maken.

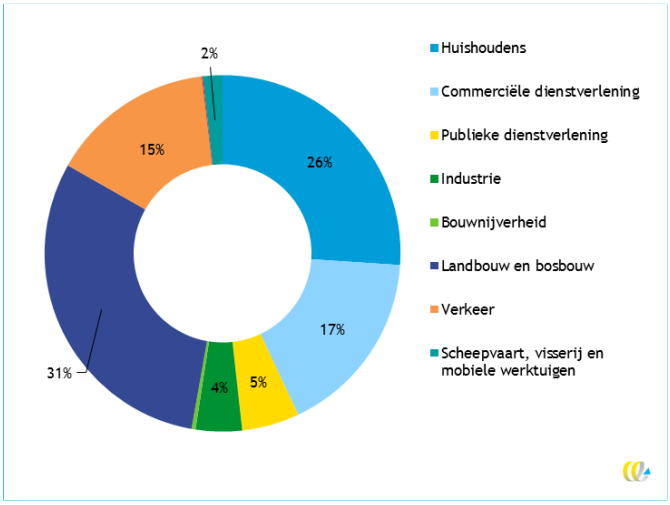
Figuur 2 – Verdeling van soorten brandstoffen in de gemeente Aalsmeer, in lichte kleuren het aandeel hernieuwbaar in de huidige energiemix van Aalsmeer.



[3] Drie procent lijkt lager dan de landelijke getallen die hiervoor zijn genoemd. Dit komt door het effect van percentages-op percentages. De aandelen hernieuwbaar zijn percentages op een deel van de energievraag, waardoor het totale aandeel hernieuwbare energie lager uitvalt dan wanneer de individuele landelijke percentages worden opgeteld.

De energievraag in Aalsmeer, zoals weergegeven in Figuur 1, kan worden omgerekend naar een CO_2 uitstoot. Dit is een goede inschatting van de opgave van een fossielonafhankelijk Aalsmeer, aangezien alleen wordt gekeken naar de CO_2-uitstoot van het energiegebruik. En al deze energie moet in 2040 fossielonafhankelijk, en dus CO_2 vrij zijn. In Figuur 3 is de verdeling van de CO_2-uitstoot per sector in Aalsmeer weergegeven. De totale CO_2-uitstoot in Aalsmeer is momenteel 200 kton[4], waarvan het grootste gedeelte van de uitstoot afkomstig is uit de tuinbouw en daarna de huishoudens van Aalsmeer.

Figuur 3 - Verdeling CO_2-emissies in 2017 naar sector



3.1 Verwachte ontwikkeling

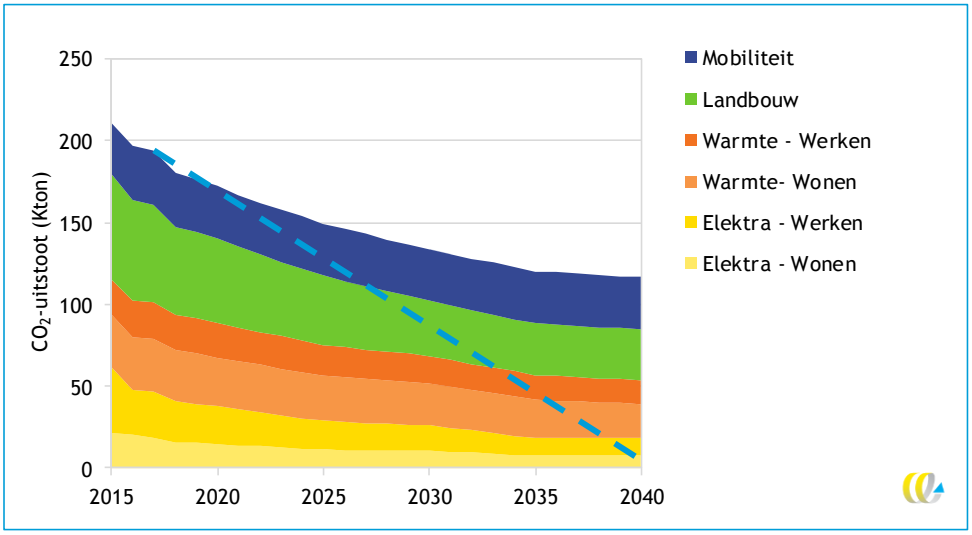
Onderzoeks- en adviesbureau CE Delft heeft ook gekeken wat de ontwikkelingen van de CO_2-uitstoot van de gemeente Aalsmeer zijn wanneer de gemeente niet inzet op aanvullend beleid. In deze analyse is de landelijke ontwikkeling voor emissiereductie vertaald naar Aalsmeer. Deze analyse gaat *niet* uit van een optimistisch scenario waarin veel wordt gedaan, maar kijkt naar wat de ontwikkelingen zijn bij het vastgesteld en voorgenomen beleid. Om de landelijke ontwikkelingen te bepalen worden de trends vanuit de Nationale Energieverkenning (NEV), een studie van het Planbureau voor de Leefomgeving, doorgetrokken vanuit de huidige CO_2-uitstoot (zie Figuur 3 hierboven).

Bij het berekenen van deze trend is gecorrigeerd voor de Aalsmeerse verwachtingen voor de bevolkingsgroei vanuit de PRIMOS bevolkingsprognose. De NEV 2017 doet voorspellingen tot aan 2035. De ontwikkelingen na 2035 zijn dan ook niet bekend. CE Delft heeft verondersteld dat de ontwikkeling van de periode 2030-2035 zich na 2035 in dezelfde mate zal voortzetten. Hierbij worden impliciet gelijke demografische en economische ontwikkelingen verwacht als in de periode 2030-2035.

Het landelijk voorgenomen beleid conform het referentiescenario uit de NEV zorgt voor een flinke daling in de CO_2-emissies van Aalsmeer. In 2040 liggen de emissies 40% lager dan in 2017. De emissies voor het elektriciteitsgebruik dalen het sterkst, terwijl de emissies voor mobiliteit het minst sterk dalen. Om fossielonafhankelijk te zijn is het echter nodig dat alle emissies die zichtbaar zijn in Figuur 4 tot nul zijn gereduceerd. Dit is schematisch aangegeven met een blauwe stippellijn. Het is mogelijk deze emissies zelf te reduceren door eigen opwek of door import van buiten de gemeentegrenzen.

[4] Ter referentie: 1 ton CO_2 uitstoten doe je wanneer je 319 liter diesel verbrandt, of 7x naar Parijs vliegt , of 16.000 km met de trein reist. Een gemiddeld huishouden stoot jaarlijks 8 ton CO_2 uit door gebruik van energie in huis en vervoer.

Figuur 4 – Trendverwachting richting 2040 op basis van de Nationale Energieverkenning van het PBL.



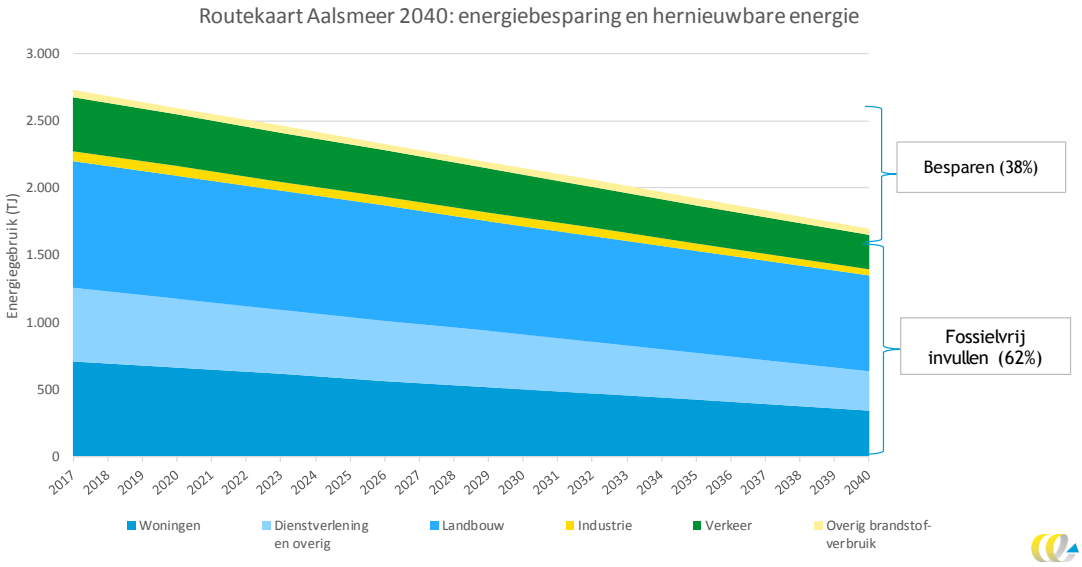
3.2 Behalen van de doelstelling

Vervolgens heeft CE Delft gekeken naar wat er allemaal mogelijk is om een fossielonafhankelijk Aalsmeer te realiseren. Hierbij is gekeken naar alle technisch realistische opties. Dit geeft een beeld van het meest optimistische scenario. De inzet die geschetst is in deze scenario's is hoger dan wat op dit moment met huidige (landelijk) beleid verwacht kan worden.

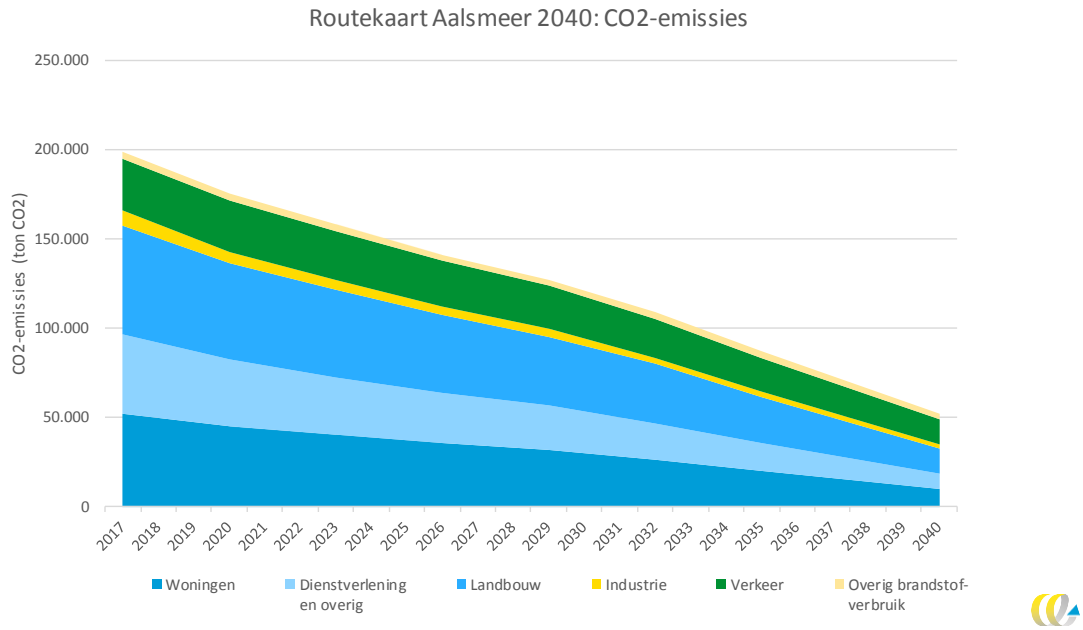
Effect van alles op alles zetten

Wanneer de gemeente Aalsmeer alle realistisch te verwachten maatregelen inzet vindt er een daling in het energiegebruik plaats door bijvoorbeeld gebouwisolatie en een efficiënter verkeer (Figuur 5). Deze besparing komt tot maximaal 38% van de huidige energievraag. Het overige deel zal moeten worden ingevuld met fossielonafhankelijke energiebronnen. Door landelijke ontwikkelingen, en de inzet van andere warmtebronnen (geothermie en LT-warmte) is dit energiegebruik in 2040 voor een groot deel fossielonafhankelijk. Dit is terug te zien in Figuur 6 waar de CO_2 uitstoot van het energiegebruik in dit scenario is weergegeven. Om volledig fossielonafhankelijk te zijn dienen ook deze laatste fossiele energiebronnen te worden vervangen. Dit kan met bronnen van binnen de gemeentegrenzen of door import van buiten. CE Delft geeft aan dat binnen de gemeente in potentie voldoende aanvullende hernieuwbare energie kan worden geproduceerd om de laatste fossiele delen van het energiegebruik zelf te vergroenen. Zij geven hierbij aan dat dit een onrealistisch grote inzet vraagt: je zou al het geschikte dakoppervlak van Aalsmeer moeten voorzien van zonnepanelen. Ook moet meer dan 95% van het daarvoor geschikte landelijk gebied gebruikt worden voor zonnevelden. Deze conclusie sluit aan bij de onderbouwing waarom de gemeente haar ambitie heeft gewijzigd van energieneutraal naar fossielonafhankelijk.

Figuur 5 – Energiegebruik wanneer Aalsmeer alle besparingsinspanningen pleegt die technisch-realistisch mogelijk zijn.



Figuur 6 - CO_2-emissie wanneer Aalsmeer alle besparingsinspanningen pleegt die technisch-realistisch mogelijk zijn. De resterende CO_2 emissies zouden fossielonafhankelijk moeten worden ingevuld door aanvullende hernieuwbare energieopwekking, binnen of buiten de gemeente.



Fossielonafhankelijk in 2040: een ambitieuze doelstelling, die voor mobiliteit lastig haalbaar is
Om de ambitie fossielonafhankelijk te behalen is de gemeente Aalsmeer ook afhankelijk van landelijke ontwikkelingen bij het verder verduurzamen van de elektriciteitsvoorziening en de productie van groengas/waterstof. Ook voor het verduurzamen van het wegverkeer is de Rijksoverheid aan zet. CE Delft schrijft in haar rapportage dat het technisch haalbaar is om fossielonafhankelijk te worden in

2050 als het Rijk haar ambities realiseert. Voor 2040 is dit voor de woningen en gebouwen technisch ook mogelijk. Het vraagt wel om een hoog tempo. Per jaar moeten er ongeveer 650 woningen worden aangepakt. Dat komt neer op 2,5 woningen per werkdag. Het is echter onwaarschijnlijk dat ook het wegverkeer fossielonafhankelijk is in 2040.

Wil de gemeente het tempo van het aantal woningaanpakken verhogen dan kan zij met name inzetten op het scheppen van duidelijkheid voor wenselijke oplossingen en ondersteuning. Dit door voorlichting te geven en met behulp van financiële instrumenten als leningen en subsidies. Het afdwingen van maatregelen is momenteel niet mogelijk en niet wenselijk.

4 Conclusie

In hoofdstuk 2 is ingegaan op de noodzaak van het opstellen van een plan van aanpak fossielonafhankelijk Aalsmeer. Vervolgens is in hoofdstuk 3 een energetische analyse van adviesbureau CE Delft over de opgave fossielonafhankelijkheid opgenomen.
Op basis van deze twee hoofdstukken worden de volgende conclusies getrokken, die wij hebben gebruikt als uitgangspunten in het plan van aanpak.

Het is duidelijk dat er vanuit nationale ambities, en afspraken met de Rijksoverheid, veel op de gemeente afkomt. Een fossielonafhankelijke gemeente vraagt om aanpassingen aan alle woningen en bedrijven in Aalsmeer. Er is vanuit onze inwoners dan ook behoefte aan duidelijkheid over wat de energietransitie voor hen betekent. In de gemeente Aalsmeer zijn ondernemers en inwoners al bezig met duurzame initiatieven. De gemeente zelf werkt ook aan nieuwe uitbreiding van woningbouw en aan een sterke glastuinbouwsector. Deze sectoren hebben zekerheid nodig van hun stroom- en warmtevoorziening. Dit vraagt om een goed (duurzaam) energiesysteem. Hiervoor is het nodig een blik te hebben op de consequenties van ontwikkelingen, en deze met elkaar af te stemmen.

De energieanalyse van CE Delft laat zien dat er nog een grote opgave ligt om Aalsmeer fossielonafhankelijk te maken. Deze opgave is het grootst voor het aardgasverbruik in de gebouwde omgeving: de woningen, de bedrijven en de tuinbouw in Aalsmeer. Voor de gebouwde omgeving is dit een grote ambitie, die in 20 jaar zal moeten worden uitgevoerd, maar die technisch mogelijk is. CE Delft schat in dat het niet gaat lukken om in 2040 het verkeer fossielonafhankelijk te maken.

Hoewel het doel fossielonafhankelijk in 2040 een ambitieuze doelstelling blijkt te zijn, blijven wij ervoor gaan om dit doel zo veel mogelijk te realiseren. Wij accepteren dat er landelijke inzet nodig is om volledig fossielonafhankelijk te zijn en wij focussen op de gebieden waar de gemeente het meeste kan doen: het aardgasgebruik in de gebouwde omgeving. De gemeente kan, en wil, haar inwoners niet dwingen tot het nemen van maatregelen. Om deze reden kiezen wij ervoor om duidelijkheid te scheppen en een concreet handelingsperspectief te creëren door plannen te maken en inwoners die nu aan de slag willen te ondersteunen. Wij blijven kijken naar mogelijke interessante instrumenten (zoals gebouwgebonden financiering) om onze inwoners te faciliteren, en drempels en barrières zo veel mogelijk weg te nemen. Ook willen wij het aandeel duurzame energie in de gemeente verder verhogen, om zo het doel van een fossielonafhankelijk Aalsmeer dichterbij te brengen. Randvoorwaarde hierbij is wel dat dit past binnen de ruimtelijke kaders.

Gezien het bovenstaande wil de gemeente Aalsmeer aan haar verplichtingen uit het klimaatakkoord voldoen en haar rol pakken om de transitie naar een fossielonafhankelijke gemeente verder te brengen. Dit doen wij door duurzame initiatieven te faciliteren, wanneer deze op een positieve en betaalbare manier bijdragen aan het behalen van de doelstelling fossielonafhankelijk Aalsmeer. En door, waar mogelijk, duidelijk te zijn over (on)mogelijkheden en (on)wenselijkheden. Dit alles om ervoor te zorgen dat de energietransitie niet alleen leidt tot een fossielonafhankelijke gemeente, maar

ook tot een veerkrachtiger gemeente die aantrekkelijk blijft voor haar inwoners en bedrijven. Kortom: voor een toekomstbestendig Aalsmeer.

5 Plan van aanpak 2019-2022

De komende jaren stelt de gemeente Aalsmeer kaders op voor de energietransitie. Dat gebeurt vanuit twee sporen:

1. **Vormgeven van de kaders voor een fossielonafhankelijke gemeente**
   Helemaal fossielonafhankelijk worden heeft grote gevolgen voor de gemeente. Zowel voor de woningen als de glastuinbouw en de bedrijven. Maar ook voor het landschap: zonnevelden, windturbines, warmtenetten in de ondergrond. Nieuwe elementen in de openbare ruimte waar Aalsmeer nog niet altijd van weet in hoeverre deze wenselijk of mogelijk zijn. Wij willen de komende jaren benutten om een aantal landelijk afgesproken beleidsproducten op te leveren, zoals de regionale energiestrategie en de transitievisie warmte. Beide producten hebben een grote relatie met de omgevingsvisie en de huidige visies op ruimte en wonen in Aalsmeer. Juist het opleveren van deze documenten willen wij gebruiken om een beeld op te stellen van hoe de gemeente eruitziet wanneer zij fossielonafhankelijk is. En met gemeenteraad, inwoners en bedrijven in gesprek te gaan over de (on)wenselijkheden van deze (ruimtelijke) ontwikkelingen als gevolg van de energietransitie. Vanuit een gezamenlijk beeld kan dan de komende jaren worden doorgewerkt aan de doelstelling fossielonafhankelijk Aalsmeer.

2. **Ondersteunen van lokale initiatieven, bewoners en bedrijven in Aalsmeer.**
   Er zijn veel partijen actief bezig met initiatieven op het gebied van duurzaamheid in Aalsmeer. De gemeente wil deze initiatieven blijven ondersteunen en Aalsmeerders die willen starten op weg helpen met goed advies. Daarom bevat dit programma een communicatiecampagne en wordt het energieloket versterkt en uitgebreid. Bij het energieloket wordt gekeken of ook bedrijven hiervan gebruik kunnen maken. Verder worden de bestaande duurzaamheidsregelingen geëvalueerd.

Deze twee sporen worden hieronder per thema verder uitgewerkt.

5.1 Ruimtelijke impact

De regionale energiestrategie
In het kader van de afspraken uit het Klimaatakkoord moeten alle gemeenten in Nederland in het komende jaar een Regionale Energiestrategie (RES) opstellen. Aalsmeer doet dit in samenwerking met de regio Amstelland-Meerlanden. Het Rijk en de Provincie Noord-Holland ondersteunen dit proces. De afgelopen maanden is er door de regio Amstelland-Meerlanden hard gewerkt aan het opzetten van een programma-organisatie. Een startnotie over de werkzaamheden van de RES gaat rond de zomer naar de gemeenteraad. Deze startnotitie beschrijft het proces om te komen tot een Regionale Energiestrategie. Daarin is ook aandacht voor de wijze waarop de gemeenteraad en de belangrijkste stakeholders binnen Aalsmeer betrokken worden.

Het opstellen van de RES vraagt weinig financiële middelen van de gemeente Aalsmeer, maar is wel arbeidsintensief. Vanuit de regio wordt gevraagd om per gemeente het volgende te hebben georganiseerd voor een goed proces:

- Een coördinator energietransitie
- een multidisciplinair team die deze coördinator ondersteunt, zoals medewerkers Ruimtelijke Ordening (Omgevingswet/visie en ontwerper), kabels en leidingen, wonen, economie, juridisch (omgevingsbeleid/vergunningen), communicatie.

Door een goede interne afstemming is het mogelijk om een scherp beeld te krijgen van de gewenste kaders van de energietransitie in Aalsmeer.

Er zijn in Nederland een vijftal pilotregio's die samen met het Rijk, de VNG, de waterschappen en de provincies hebben gewerkt

aan eerste versie van de regionale energiestrategieën. Dit betreft de regio's: West-Brabant, Hart van Brabant, Midden-Holland, Fryslân en Drechtsteden.

Lessen die hierin worden getrokken zijn onder andere:
- Doe lokaal wat lokaal kan, alleen regionaal waar dat meerwaarde heeft.
- Betrek de gemeenteraden actief bij het proces, vanaf de start van het traject;
- Zorg voor een krachtige projectorganisatie

Meer informatie van de lessen vanuit deze pilotregio's is te vinden in de publicatie Slim schakelen, die hier te vinden is.

Kaders voor een fossielonafhankelijk Aalsmeer: zonnevelden en de omgevingsvisie
Vanuit dit plan van aanpak komen er een hoop vragen, maar ook een hoop kennis en informatie, op de gemeente af. Vanuit de voorbereidende onderzoeken voor de warmtetransitievisie komen ook beelden naar voren over het toekomstig warmtesysteem in de gemeente. De gemeente Aalsmeer wil zorgen dat de opgedane kennis wordt verankerd binnen de organisatie. Hierbij wordt er in ieder geval gedacht aan een tweetal concrete acties:

Afwegingskader zonnevelden
Steeds vaker komen vragen binnen over de mogelijke aanleg van grote zonneweides. De gemeente heeft op dit moment geen beleid om dergelijke initiatieven te begeleiden. In 2019 wil de gemeente Aalsmeer daarom een ruimtelijk afwegingskader voor zonnevelden ontwikkelen waarmee de gemeente kan sturen op deze initiatieven.

Een voorbeeld van ontwikkelde gemeentelijke kaders voor zonnepanelen is het zonneparkenbeleid van gemeente Schagen. Hierin zijn voor verschillende gebieden ruimtelijke regels gedefinieerd. Potentiele initiatiefnemers weten daarmee of, en onder welke voorwaarden, de gemeente medewerking wil verlenen aan het toestaan van zonnepaneelweides. Het zonneparkenbeleid van Schagen sluit daarbij aan op de (toekomstige) werkwijze onder de Omgevingswet.

Het zonneparkenbeleid Schagen is hier terug te vinden.

Energie in de omgevingsvisie en omgevingsplannen
Hiernaast wordt er in de gemeente deze collegeperiode gewerkt aan het opstellen van een omgevingsvisie, als onderdeel van de Omgevingswet die in 2021 van kracht wordt. Eind 2020 wordt een koersdocument met bouwstenen voor de omgevingsvisie vastgesteld. De energietransitie is een belangrijk thema in de omgevingsvisie en omgevingsplannen. Keuzes en inzichten uit bovenstaande trajecten zullen dan ook in dit koersdocument worden meegenomen. Hiermee zorgen we ervoor dat de energietransitie niet alleen leidt tot een fossielonafhankelijke gemeente, maar dat wenselijke ontwikkelingen mogelijk blijven. Wat uiteindelijk leidt tot een veerkrachtiger gemeente die aantrekkelijk blijft voor haar inwoners en bedrijven.

5.2 Woningen en bedrijven

Kaders

Afstemming zoeken met de verduurzamingsopgave van Greenport Aalsmeer
De gemeente Aalsmeer werkt met Greenport Aalsmeer aan het versterken van de tuinbouw. De Greenport is echter ook voor de energietransitie een cruciale schakel. De keuze voor de wenselijke warmtetechniek in Aalsmeer hangt in grote mate af van de verduurzaming van de glastuinbouw. De

glastuinbouw zet in op geothermie. Dit zou ook een goede oplossing kunnen zijn voor grote delen van de woningbouw in Aalsmeer (waaronder de lintbebouwing). In Nederland streven de Greenports naar een klimaatneutrale glastuinbouwsector in 2040[5]. In het klimaatakkoord is afgesproken dat Greenports Nederland uiterlijk op 1 januari 2021 in al haar greenportregio's een gebiedsvisie heeft opgesteld, met daarin de ontwikkeling naar een klimaatneutrale energievoorziening. Deze plannen van Greenport Aalsmeer hebben een belangrijke relatie met de energietransitie en met de lokale transitievisie warmte. Mogelijk kunnen warmtebronnen uit de glastuinbouw ook worden ingezet als bronnen van warmte voor de woningen en bedrijven in Aalsmeer.

Om deze reden, en om Aalsmeer ook na de energietransitie een aantrekkelijk gebied te laten blijven voor de tuinbouw, willen Greenport Aalsmeer en de gemeente Aalsmeer samen optrekken bij het vormgeven van hun visies op de warmtevoorziening in 2040. Greenport Aalsmeer wordt door de regio betrokken bij het proces van de regionale energiestrategie.

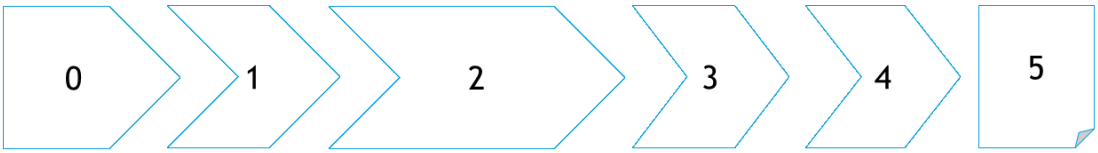
Transitievisie warmte
De gemeente Aalsmeer houdt zich aan de afspraak uit het klimaatakkoord om uiterlijk in 2021 een transitievisie warmte op te stellen. In deze transitievisie warmte staat
- wat het huidige toekomstbeeld is voor de warmtevoorziening in Aalsmeer;
- of er wijken zijn waar al voor 2030 wordt gestart met het aardgasvrij maken van de woningen en bedrijven,
- hoe de gemeente hierbij wil omgaan met problemen rondom financiering van deze opgave.

De transitievisie warmte is geen verplichtend instrument. Wel schept het duidelijkheid over de gewenste ontwikkelingen. Bewoners en bedrijven zullen zelf moeten bepalen of zij deze ontwikkeling willen volgen. De gemeente ondersteunt hen hierbij. Het is hierbij niet zo dat de gemeente verwacht dat alle inwoners tijdens de looptijd van dit plan van aanpak al maatregelen treffen. Mensen die nu aan de slag willen, gaan we wel actief ondersteunen.

Proces
Voor het opstellen van deze transitievisie moet eerst in beeld zijn welke kansen er zijn om woningen en gebouwen van het aardgas af te halen. In 2018 heeft hiervoor reeds een eerste verkenning plaatsgevonden. Na de zomer van 2019 ontvangt de gemeente een vergelijkbare verkenning van het Planbureau voor de Leefomgeving. Deze studie wordt gratis opgesteld voor alle gemeenten in Nederland. Op basis van deze twee studies wil de gemeente de eerste contouren voor een transitievisie warmte opstellen. Dit doen wij in afstemming met belangrijke strategische stakeholders zoals corporatie Eigen Haard, de netbeheerders en Greenport Aalsmeer. Begin 2020 kunnen we vervolgens met inwoners en bedrijven in gesprek om te kijken of de ideeën van de gemeente worden gedeeld. De gemeenteraad wordt gevraagd input te leveren over de contouren, voordat we de reacties peilen bij onze inwoners. Deze uitkomsten vormen de basis voor de transitievisie warmte. Rond de zomer van 2020 krijgt de gemeenteraad deze toegezonden voor vaststelling. Dit proces is schematisch weergegeven in onderstaand figuur.

[5] Zo vastgesteld in de Nationale Tuinbouwagenda 2019-2030

Figuur 7 – Schematische weergave van de planning van de Transitievisie Warmte.



Inventarisatie-fase	Analyses	Bespreken contouren	Informatief Overleg	Dorps-gesprekken	Raads-bijeenkomst	Transitievisie warmte
Zomer 2019	*Zomer-najaar 2019*	*Najaar 2019*	*Najaar 2019*	*Winter 2019-2020*	*Voorjaar2020*	*Zomer 2020*
Met stake-holders in gesprek welke aandachts-punten meegenomen moeten worden in analysefase	Op basis van studies van - PBL - Eigen studie	Doorspreken met belangrijkste stakeholders, waaronder: - Eigen Haard - Greenport - Werkgroep Aardgasvrij Aalsmeer	Informeren van de raad over de huidige inzichten en geplande dorps-gesprekken	Bespreken contouren met Aalsmeer in een bijeenkomst en per kern	Bespreken contouren en reacties dorpsgesprekken	Ter vaststelling naar de gemeenteraad

Aardgasvrije wijken in de gemeente Leiderdorp

In Leiderdorp wordt concreet gekeken naar het aardgasvrij maken van de Oranjewijk. De riolering in de Oranjewijk is 60 jaar oud en daarom aan vervanging toe. Dit biedt een kans om na te denken over de toekomst. Een toekomst waarin uiteindelijk alle woningen in de Oranjewijk aardgasvrij moeten zijn. Samen met inwoners van de Oranjewijk verkent de gemeente Leiderdorp deze kansen. Gezamenlijk kijken zij wat de mogelijkheden zijn om de oranjewijk aan te sluiten op alternatieve energiebronnen. De mogelijkheid om aan te sluiten bij een nieuw aan te leggen warmteleiding die gebruik maakt van restwarmte uit het Rotterdamse havengebied, speelt hierin een belangrijke rol.

Andere voorbeelden voor het aardgasvrij maken van woningen zijn te vinden in een interactieve pdf van RVO. Deze is hier terug te vinden.

Ondersteunen Energiebesparing woningen

We blijven bewoners en initiatieven ondersteunen bij het nemen van concrete stappen op het gebied van verduurzaming. Dit doen we door de energieloketfunctie in Aalsmeer te versterken. De bestaande fondsen en leningen worden geëvalueerd om te bezien of dit nog steeds effectieve instrumenten zijn. Hiernaast zorgt de gemeente ervoor dat landelijke kennis en ontwikkelingen worden meegenomen. Zo volgt de gemeente Aalsmeer ontwikkelingen zoals de gebouwgebonden financiering op de voet.

Versterken energieloketfunctie

Aalsmeer heeft al meerdere jaren een energieloket. De vraag naar advies bij woningverbetering groeit; het aantal bezoekers stijgt. Zo nam het aantal adviezen toe van circa 100 in 2013 naar meer dan 2.500 in 2018. Met het verbeteren en versterken van de energieloketfunctie in Aalsmeer gaan we deze toenemende vraag bedienen en woningverduurzaming te vergemakkelijken.

Het lokale loket Sienergie en het Regionaal Energieloket gaan hun krachten bundelen. Hierbij is focus op ‘nabijheid en bereikbaarheid’ voor inwoners in Aalsmeer. Dit door activiteiten bij mensen in de buurt te organiseren en door volledige telefonische en digitale ondersteuning via het platform RegionaalEnergieloket.nl.

Deze samenwerking levert de volgende diensten voor bewoners in Aalsmeer:

- Advies van lokale energieambassadeurs, die hiervoor zijn opgeleid en inwoners op vrijwillige basis ondersteunen.
- Persoonlijke ondersteuning bij het energetisch verbeteren van de woning. Dit kan via internet, telefoon en fysiek via energiecafes en keukentafelgesprekken. Welke maatregelen doe je eerst en welke later. Wat kost het en wat levert het op? En zijn er subsidies en/of financieringsmogelijkheden?
    - Het loket helpt bewoners verder met een stappenplan om woningen voor te bereiden op een toekomst zonder aardgas.
    - Het loket verbindt hierbij woningeigenaren met (lokale) aanbieders van duurzaamheidsmaatregelen.
- Er worden in iedere dorpskern 10 energiecafés per jaar georganiseerd waar mensen met vragen naar toe kunnen komen.
- Het loket organiseert groepsaankopen voor bijvoorbeeld zonnepanelen of isolatie. Hiermee worden mensen ontzorgd en ontvangen ze een aanbod van een hoge kwaliteit tegen een scherpe prijs.
- Het loket begeleidt wijk- of buurtaanpakken. Deze aanpakken zijn gericht op het verduurzamen van buurten met veel dezelfde typen woningen en verduurzamingsopgave.

Door de bundeling van de krachten van Sienergie en het Regionaal Energieloket ontstaat daarmee een sterk aanbod voor onze inwoners. Doordat het energieloket onderdeel uitmaakt van de regionale samenwerking in Amstelland, gericht op het verduurzamen van particuliere woningen, is er subsidie beschikbaar vanuit de Provincie. De Provincie Noord-Holland betaald dan ook 50% cofinanciering voor bovenstaande activiteiten.

Evaluatie Duurzaamheidslening en Duurzaamheidsfonds Aalsmeer
Sinds 2010 voorkunnen particuliere woningeigenaren in aanmerking komen voor een duurzaamheidslening. Via dit (revolverende) financieringsinstrument kunnen woningeigenaren voordelig geld lenen om energetische woningverbetering te financieren. De gemeenteraad heeft hiervoor in 2010 een verordening vastgesteld en € 240.000,- euro ter beschikking gesteld. De voorwaarden van deze lening zijn sinds 2010 niet geactualiseerd. Om te bepalen of de lening nog steeds een effectief instrument is wordt de Duurzaamheidslening in de tweede helft van 2019 geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie wordt gekeken of het noodzakelijk is de voorwaarden van de lening te actualiseren, bijvoorbeeld door de voorwaarden meer te richten op het stimuleren van een aardgasloze woningvoorraad.

Hiernaast is er sinds 2017 een Duurzaamheidsfonds opgericht. Dit fonds heeft als doel om initiatieven van groepen inwoners te stimuleren en te ondersteunen en collectieve aanpakken door inwoners zelf te stimuleren. Het Duurzaamheidsfonds staat open voor bewonersgroepen, VvE's, bedrijven en organisaties die een initiatief ontwikkelen dat bijdraagt aan CO_2-reductie door energiebesparing of de opwekking van duurzame energie voor de particuliere woningvoorraad in Aalsmeer. De gemeente kan via dit fonds subsidie verstrekken voor de opstart van nieuwe verduurzamingsprojecten of een laagrentende lening voor de daadwerkelijke uitvoering van projecten. Het Duurzaamheidsfonds is destijds opgesteld voor een periode van 2 jaar en loopt in oktober 2019 ten einde. Het is de verwachting dat het subsidiegedeelte van dit fonds eind 2019 uitgeput is. Het lening gedeelte is revolverend. Na een evaluatie, in de tweede helft van 2019, volgt mogelijk een voorstel voor een vervolg.

Ondersteunen energiebesparing bedrijven

We controleren actief op de wet Milieubeheer
Energiebesparing is een belangrijk onderdeel in de weg naar een fossielonafhankelijk Aalsmeer. In de Wet milieubeheer staat de verplichting voor bedrijven en instellingen met een jaarlijks elektriciteitsverbruik van meer dan 50.000 kWh of meer dan 25.000 m3 aardgasequivalenten, om alle energiebesparende maatregelen te nemen met een terugverdientijd van < 5 jaar. Via het eLoket van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) moeten bedrijven voor 1 juli 2019 een rapportage indienen waarin zij aangeven welke maatregelen getroffen zijn. De gemeente is het bevoegd gezag die moet beoordelen of deze maatregelen afdoende zijn, en heeft deze verantwoordelijkheid belegt bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. De gemeente is zich aan het voorbereiden op deze vorm van handhaving. Middelen voor handhaving vallen onder programma 5 – Ruimtelijke ontwikkeling. Voor kleinere bedrijven geldt deze verplichting vooralsnog niet.

Communicatie

Aalsmeer werkt aan een breed gedragen plan met als doel om een fossielonafhankelijke gemeente te worden. Aan het behalen van dit doel kan communicatie een belangrijke bijdrage leveren. In een communicatieplan, dat opgesteld wordt in de tweede helft van 2019, staat beschreven welke communicatiestrategie en aanpak hier bij hoort. In de aanpak is het zinvol niet over één nacht ijs te gaan. Structurele communicatie is noodzakelijk om het onderwerp goed onder de aandacht van de inwoners te houden. Het gaat tenslotte om complexe materie in een krachtenveld dat volop in ontwikkeling is. Het is belangrijk om hier rekening mee te houden en dat vraagt om flexibiliteit. Om deze reden is er in het programma geld gereserveerd voor het opstellen van een doorlopende communicatiecampagne. Deze campagne start in 2020. Hierin nemen we ook de Regionale Energiestrategie en de transitievisie warmte mee.

5.3 Mobiliteit

Het fossielonafhankelijk maken van het verkeer in Aalsmeer is een grote opgave waarvan met name de Rijksoverheid het tempo bepaalt. De maatregelen die de gemeente wel kan treffen worden opgepakt vanuit programma 4. Hieronder staat aangegeven welke acties op dit terrein in deze collegeperiode vanuit dit programma worden opgepakt.

Kaders

Duurzaam openbaar- en doelgroepenvervoer
In de vervoersregio Amsterdam werkt de gemeente Aalsmeer mee naar het realiseren van een ‘zero emissie vervoerssysteem’. De transitie naar zero emissie wordt in de OV-concessies al in gang gezet. In de huidige concessie voor busvervoer Amstelland-Meerlanden is al opgenomen dat vanaf 2021 80% van de busvloot elektrisch rijdt.

Wanneer het doelgroepenvervoer opnieuw wordt aanbesteed houden wij rekening met de afspraken met het Rijk om in 2025 het doelgroepenvervoer emissievrij te hebben rijden.

Mobiliteitsvisie
Verdere activiteiten op het gebied van duurzame mobiliteit worden uitgewerkt in de nieuwe mobiliteitsvisie Aalsmeer die de gemeente komend jaar ontwikkelt. Deze visie is bedoeld om de doorstroming en de bereikbaarheid van de kernen in Aalsmeer te verbeteren. De visie kijkt hierbij ook naar de rol van andere vormen van vervoer dan de auto (fiets, OV etc).

Ondersteunen inwoners en bedrijven

Plankaart elektrisch vervoer
In Aalsmeer staan al circa 30 laadpalen. Het plaatsen van meer laadpalen kan tot knelpunten leiden in de openbare ruimte (denk aan rommelig straatbeeld of problemen met reguliere parkeerplaatsen). Om deze reden is er onlangs een plankaart elektrisch vervoer vastgesteld door de gemeente Aalsmeer. De plankaart is een leidraad voor de uitbreiding van het laadnetwerk in Aalsmeer. In de plankaart worden potentiële locaties voor elektrische laadpalen aangewezen. Voor deze locaties is dan op voorhand al bekeken of de locaties wenselijk zijn, vanuit elektrisch vervoer, maar ook openbare ruimte, veiligheid et cetera. Wanneer een aanvraag voor een laadpaal binnenkomt zoeken we op basis van deze plankaart een geschikte locatie. Zo kan snel en efficiënt worden omgegaan met nieuwe verzoeken voor elektrische laadpalen.

5.4 Eigen huis op orde

Een fossielonafhankelijke gemeente raakt ook de gemeentelijke organisatie. In het klimaatakkoord is afgesproken dat alle gemeenten in 2019/2020 een verduurzamingsplan. Hierin moet staan hoe zij het gemeentelijk vastgoed (gefaseerd) CO_2-arm maken tot 2050 . In Aalsmeer is deze ambitie aangescherpt naar een fossielonafhankelijke dienstverlening in 2030. In de lijn van deze afspraak is de gemeente voornemens om met een routekaart vastgoed te laten zien wat de gemeente van plan is om aan haar doelstelling te voldoen.

Overigens zit de gemeente op dit vlak niet stil. Zo krijgt bij renovaties en verbouwingen, zoals die van de Oude Veiling en het gemeentehuis, verduurzaming bijzondere aandacht, terwijl ook de lopende verkleining van de gemeentelijke vastgoedportefeuille en het vervangen van verouderde gebouwen door nieuwbouw (zoals in het geval van IKC Triade) bijdragen aan de verduurzamingsdoelstelling. Daarmee wordt het tevens gemakkelijker om verwarmingsinstallaties op aardgas in de toekomst te vervangen door aardgasvrije opties als een warmtenet, een elektrische warmtepomp, technieken die een rol spelen in de transitievisie Warmte.

Routekaart vastgoed
Zoals landelijk afgesproken komt de gemeente met een routekaart vastgoed om te laten zien wat de gemeente van plan is om aan haar doelstelling voor een fossielonafhankelijke vastgoedportefeuille te voldoen. Deze routekaart zal worden opgesteld in 2020, zodat rekening gehouden kan worden met de inzichten uit de transitievisie warmte. In deze routekaart zal ook worden ingegaan op de vraag welke rol de gemeente wil spelen bij die gebouwen, waarvan het gehele beheer bij ESA of Green Park Aalsmeer is ondergebracht. Dit betreft de sportgebouwen en het zwembad in Aalsmeer en het strategisch aangekochte vastgoed in het kader van projectontwikkeling.

6 Planning

In onderstaande tabel staat de planning van het uitvoeringsprogramma dat hierboven is omschreven.

		Wanneer				
		2019-2	*2020-1*	*2020-2*	*2021-1*	*2021-2*
Ruimtelijke impact	Regionale energiestrategie					
	Afwegingskader zonnevelden					
	Koersdocument omgevingsvisie					
Woningen en bedrijven	Warmtevisie					
	Energieloket					
	Evaluatie Duurzaamheidsfonds en -lening					

	Toezicht Wet Milieubeheer					
	Besluit uitbreiden energieloket voor MKB					
	Communicatie					
Mobiliteit	Opstellen visie mobiliteit					
Eigen huis	Routekaart vastgoed					
Monitoring	Jaarlijkse energiemonitor					

7 Monitoring

Om de voortgang van het programma goed bij te houden wordt voorgesteld om een aantal indicatoren op te nemen in de programmabegroting, en daarnaast in de tweede heft van 2019 een monitoring op te zetten waarmee aan het eind van de looptijd van dit plan van aanpak de inzet wordt geëvalueerd.

7.1 Jaarlijkse indicatoren

Voorgesteld wordt om jaarlijks bij de programmarekening de volgende indicatoren en kengetallen op te nemen

- De CO_2 uitstoot in de gemeente
- Energiegebruik in de gemeente Aalsmeer, onderverdeeld in:
    - Totaal, met onderverdeling per sector
    - Energiegebruik per huishouden in de gemeente Aalsmeer
    - Energiegebruik per baan in de gemeente Aalsmeer
- Percentage Hernieuwbare elektriciteit in Aalsmeer
- Percentage hernieuwbare warmte in Aalsmeer

Deze indicatoren zullen worden gevoed met gegevens uit de klimaatmonitor van RVO. De klimaatmonitor is de meest betrouwbare bron voor monitoringsgegevens op het gebied van Energie. Doordat gegevens in de klimaatmonitor worden gecontroleerd door CBS en RVO zit er vertraging in het beschikbaar komen van gegevens. De klimaatmonitor loopt daarmee 1,5 jaar achter. Dit betekent dat er in 2019 gerapporteerd wordt over het jaar 2017.

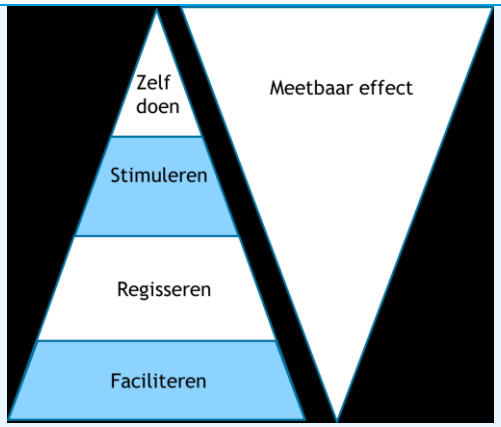
7.2 Monitoring inzet en effect van het plan van aanpak fossielonafhankelijk Aalsmeer

De eerste pijler van het programma (*Vormgeven van de kaders voor een fossielonafhankelijke gemeente)* leent zich slecht voor monitoring van effecten van het beleid (zie onderstaand kader). Voor de pijler '*ondersteunen van initiatieven'* is wel in beeld te brengen wat de behaalde effecten zijn. Dit zal dan ook worden bijgehouden.

Niet al het beleid is meetbaar

Bij monitoren van het eigen beleid moet onderkend worden dat het *effect* van het beleid niet altijd goed te meten is. De *inzet* van het eigen beleid is wel altijd goed bij te houden.

Hoe actiever de rol van een gemeente in de concrete realisatie van een project, hoe meer het beleid een directe vertaling heeft naar een effect. Zie onderstaand figuur voor een schematische weergave van dit idee.



Het voorgestelde beleid in dit plan van aanpak gaat niet alleen over het uitvoeren van concrete acties, maar juist ook over het zorgen dat de juiste randvoorwaarden aanwezig zijn zodat partijen in de gemeente concrete acties kunnen uitvoeren. Denk hierbij aan het opzetten van beleidskaders voor energie, de transitievisie warmte, het informeren van bewoners over de acties die zij zelf kunnen nemen, et cetera.

Deze acties zijn niet overbodig: ze zorgen voor het fundament waarop gewerkt kan worden aan het verduurzamen van de gemeente. Het effect van deze acties is echter indirect, en kan niet een-op-een worden toegewezen aan de beleidsinspanning. Als een bewoner een warmtepomp installeert, komt dit dan door een beleidsvisie van gemeente Aalsmeer, of de informatiecampagne van de gemeente? Of had hij de warmtepomp ook geïnstalleerd als deze er niet waren?

Met het energieloket is afgesproken dat er elk kwartaal een rapportage wordt opgeleverd over de effectiviteit van het loket. Hiermee zijn de resultaten en ontwikkelingen over de tijd goed in beeld te brengen.

In de evaluatie van het duurzaamheidsfonds en de duurzaamheidslening wordt ook gerapporteerd over de resultaten van deze instrumenten. Wanneer wordt besloten deze instrumenten door te zetten zal de registratie van dit fonds ook worden gecontinueerd. Hierin wordt bijgehouden hoeveel geld er wordt aangevraagd, voor welke type projecten, en indien mogelijk wat het effect hiervan is geweest.

8 Benodigde middelen

Voor uitvoering van het plan van aanpak zijn de volgende middelen gereserveerd.

Middelen Energie Transitie	2019	2020	2021
Onderzoek, voorbereiding, capaciteit	€ 50.000	€ 65.000	€ 65.000
Communicatie & participatie	€ 25.000	€ 24.000	€ 24.000
Ondersteuning bewoners	€ 30.000	€ 55.000	€ 55.000
Subsidie PNH	*€ -15.000*	*€ -27.500*	*€ -27.500*
Totaal	**€ 90.000**	**€ 116.500**	**€ 116.500**

Deze middelen zijn afkomstig uit het structurele budget voor duurzaamheid, aangevuld met de bij de Lentenota Aalsmeer aangedragen claim “plan van aanpak Aalsmeer fossiel onafhankelijk”.

Aalsmeer Fossielonafhankelijk

CE Delft

Committed to the Environment

Aalsmeer Fossielonafhankelijk

Dit rapport is geschreven door:
Jasper Schilling, Thijs Scholten, Jaime Rozema

Delft, CE Delft, mei 2019

Publicatienummer: 19.190114.075

Opdrachtgever: Gemeente Aalsmeer
Uw kenmerk: 474003 38400 I&A/2019/0035

Alle openbare publicaties van CE Delft zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider Jasper Schilling (CE Delft)

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft
Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al 40 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.

Inhoud

	Samenvatting	3
1	Inleiding	5
	1.1 Aanleiding	5
	1.2 Leeswijzer	5
2	Nulmeting	6
	2.1 De gemeente Aalsmeer	6
	2.2 Energiegebruik	7
	2.3 Wonen	9
	2.4 Werken	13
	2.5 Verkeer	18
	2.6 Totaal	20
3	Beleidskaders	24
	3.1 Beleidsdoelstellingen	24
	3.2 Beleidsinstrumenten	26
4	Routekaart	31
	4.1 Het startpunt van de uitdaging	31
	4.2 Effecten huidige beleidsinzet	32
	4.3 Effecten besparingspotentieel en hernieuwbare energie	33
	4.4 Fossielonafhankelijk 2040 en 2050	35
	4.5 Conclusies	39
5	Beleidsmaatregelen	40
	5.1 Rol van de gemeente	40
	5.2 Kansrijke maatregelen	42
6	Bibliografie	48
A	Emissiekentallen	51
B	Routekaart	52
	B.1 Het startpunt van de uitdaging	52
	B.2 Potentieel energiebesparing	53
	B.3 Potentieel hernieuwbare energie	61

Samenvatting

De gemeente Aalsmeer heeft CE Delft verzocht om ter onderbouwing van haar beleidsplan een analyse uit te voeren van de opgave om haar doel, fossielonafhankelijk in 2040, te bereiken. In een fossielonafhankelijk gemeente mogen geen fossiele energiebronnen meer gebruik worden: alle gebruikte energie is duurzaam, dit geldt ook voor het energiegebruik voor vervoer.

In deze rapportage is gekeken naar het huidige energieverbruik van de gemeente, is gekeken naar de invloed van het huidige en aangekondigde landelijke beleid, en zijn een aantal scenario's doorgerekend om de mogelijkheden van de gemeente om fossiel-onafhankelijk te worden te verkennen, en is gekeken naar de maatregelen die de gemeente het best kan treffen in haar nieuwe beleidsplan 2019-2021.

Huidig energieverbruik

Het energieverbruik in Aalsmeer telt op tot 2.700 TJ, waarvan bijna een derde is toe te schrijven aan landbouw (met name glastuinbouw), circa een kwart aan huishoudens en een kwart aan gebouwen en industrie. Om fossielonafhankelijk te worden is het noodzakelijk dat dit energiegebruik hernieuwbaar wordt ingevuld. Binnen Aalsmeer wordt enkel hernieuwbare energie opgewekt met zonnepanelen. Er zijn geen andere vormen van hernieuwbare energie. In totaal is het aandeel hernieuwbare (en dus fossielonafhankelijke) energie in de gemeente 3%. Dit komt voort uit het landelijke aandeel hernieuwbare energie en het bijmengen van biobrandstoffen in motorbrandstoffen.

Invloed landelijk en provinciaal beleid

Voor 2050 heeft de Rijksoverheid de ambitie dat de CO_2-emissie met 95% is gedaald ten opzichte van 1990. Hiernaast is afgesproken dat in 2050 de gebouwde omgeving volledig energieneutraal is. In het regeerakkoord van het Kabinet-Rutte III is een doelstelling van 49% emissiereductie in 2030 opgenomen. In de zomer van 2019 wordt naar verwachting het Klimaatakkoord gesloten, waarin een aantal concrete afspraken staan die de gemeente raken. Hiernaast zijn er meerdere wetten en besluiten genomen die de gemeente direct raken. Het betreft:

- opstellen transitievisie warmte;
- opstellen regionale energiestrategie;
- opstellen gemeentelijke routekaart CO_2-arm vastgoed;
- inspanning plegen om reeds vergunde nieuwbouw alsnog aardgasvrij te ontwikkelen;
- energiebesparingsverplichting kantoren (in 2023 minimaal energielabel C);
- gemeente is bevoegd gezag voor Wet milieubeheer en MJA3-afspraken bij bedrijven;
- in een convenant is afgesproken dat in 2030 alle OV-bussen emissievrij zijn.

Hiernaast gelden er vanuit de provincie nog de volgende eisen:

- in bestemmingsplannen aangeven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie;
- geen windenergie toegestaan in Aalsmeer;
- geen zonnevelden op gronden die zijn aangemerkt als ecologische hoofdstructuur, ecologische verbindingszone, of weidevogelleefgebied.

Scenario's

Er zijn in deze studie een drietal scenario's opgesteld. Ten eerste is gekeken naar de effecten van de huidige beleidsinzet van gemeente en Rijksoverheid. Dit om te kijken welke opgave er ligt wanneer de gemeente niets extra's onderneemt.
Dit business-as-usual scenario zorgt voor een flinke daling in de CO_2-emissies van Aalsmeer. In 2040 liggen de emissies vanuit het energieverbruik 40% lager dan in 2017. Om fossiel-onafhankelijk te zijn is het echter nodig dat al deze emissies tot nul zijn gereduceerd.

Vervolgens is gekeken naar wat er maximaal te verwachten valt wanneer alle mogelijke maatregelen worden genomen, en wat dit betekent in twee scenario's: fossielonafhankelijk in 2040 en fossielonafhankelijk in 2050.

Ten eerste is gekeken naar de maximale besparing die gerealiseerd kan worden, vervolgens naar de kans om het resterende energiegebruik hernieuwbaar in te vullen.

In 2040 is er maximaal 38% energiebesparing te verwachten. Hierbij is een verschuiving zichtbaar van aardgas en motorbrandstoffen naar elektriciteit (wegens de groei van warmtepompen en elektrisch vervoer). Nog niet al het energieverbruik is op dat moment fossielvrij. De CO_2-reductie in 2040 is, zonder het meetellen van de effecten van eigen hernieuwbare energieopwekking, 60%. Het gaat de gemeente Aalsmeer niet lukken om deze resterende hernieuwbare energievraag volledig op eigen grondgebied in te vullen. Import is dan ook nodig. De landelijke elektriciteitsmix is in 2040 nog deels fossiel, en ook voor motorbrandstoffen is het niet de verwachting dat al het verkeer reeds kan rijden op fossielonafhankelijke brandstoffen.

In 2050 is er maximaal 41% energiebesparing te verwachten. De elektriciteitsmix is naar verwachting in dit scenario landelijk reeds CO_2-neutraal. Maar ook in dit scenario is zonder eigen inzet nog niet al het energiegebruik CO_2-neutraal, er zijn nog resterende emissies uit een vraag naar gas en motorbrandstoffen. Hierdoor komt de CO_2-reductie, zonder het meetellen van eigen hernieuwbare energieopwekking, uit op 95%. Ook nu is het niet mogelijk om deze resterende hernieuwbare energievraag op eigen grondgebied in te vullen, maar met hernieuwbare import van deze bronnen zou het technisch haalbaar kunnen zijn om fossielonafhankelijk te worden in 2050.

Geconcludeerd wordt dat welk scenario ook gevolgd wordt, de gemeente Aalsmeer voor het behalen van haar ambities in meer of mindere mate afhankelijk blijft van landelijke ontwikkelingen om de elektriciteitsvraag en het wegverkeer te verduurzamen.

Beleidsmaatregelen

Tot slot is er gekeken naar effectieve beleidsmaatregelen voor de verschillende sectoren (wonen, werken, mobiliteit en de eigen gemeentelijke organisatie). De gemeente kan hierin verschillende rollen pakken, van verplichting tot stimulering. Welke rol de gemeente ook kiest, gerealiseerd moet worden dat deze opgave vraagt om een actieve inzet, en er niet zomaar 'even bij' kan worden gedaan. Hiernaast wordt geadviseerd om beleidsprogramma's te voorzien van SMART- en tussendoelen, opdat meetbaar is in hoeverre de gemeente op weg is om haar ambities te behalen. Het gaat in deze samenvatting te ver om alle adviezen samen te vatten. Hiervoor verwijzen wij naar Hoofdstuk 5 van deze rapportage.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aalsmeer zet in op duurzaamheid in brede zin: duurzame energie, circulaire economie én een kansrijke samenleving. Hierbij heeft de gemeente Aalsmeer de ambitie om in 2040 fossielonafhankelijk te zijn. Op dit moment heeft de gemeente Aalsmeer geen beleidsplan op het terrein van fossielonafhankelijkheid. De gemeenteraad van Aalsmeer heeft op 1 november 2018 een motie (getiteld 'Aalsmeer Fossiel Onafhankelijk') aangenomen die oproept om een plan te ontwikkelen om de doelstelling Aalsmeer fossielonafhankelijk te kunnen realiseren, aan de raad zo snel als mogelijk aan te geven welk budget er nodig is om dit plan te ontwikkelen, en met de lentenota van 2019 dit plan te realiseren.

De gemeente Aalsmeer heeft CE Delft verzocht om ter onderbouwing van haar beleidsplan een analyse uit te voeren van de opgave om het doel, fossielonafhankelijk, te bereiken. Dit door een nulmeting uit te voeren naar de huidige CO_2-uitstoot van de gemeente, een aantal scenario's op te zetten, uitgaande van fossielonafhankelijkheid en business-as-usual, en om advies te geven over de mogelijke maatregelen die de gemeente het best kan treffen in haar nieuwe beleidsplan 2019-2021.

1.2 Leeswijzer

Dit rapport start met een nulmeting in Hoofdstuk 2. In deze nulmeting wordt de huidige CO_2-uitstoot van de gemeente Aalsmeer geanalyseerd. Hierbij wordt gekeken in welke sectoren de meeste CO_2-uitstoot plaatsvindt, en gekeken hoe de uitstoot zich over de afgelopen jaren heeft ontwikkeld. Dit hoofdstuk is technisch van aard. Het is echter goed mogelijk om de rest van de rapportage te lezen zonder dit hoofdstuk te hebben doorgenomen.

In Hoofdstuk 3 kijken we naar het huidige Europese, nationale en provinciale beleid. In dit hoofdstuk wordt tevens een beeld geschetst van de verantwoordelijkheden en taken voor gemeenten op het gebied van klimaat- en energiebeleid. Nu duidelijk is waar Aalsmeer staat, en in welke mate ander beleid, van de nationale overheid of provincie, de mogelijkheden voor de gemeente Aalsmeer beïnvloedt, kan worden gestart met het vormgeven van de routekaart naar een fossielvrij Aalsmeer.

In Hoofdstuk 4 wordt deze routekaart gegeven. In de routekaart geven wij een overzicht van de mogelijke maatregelen die Aalsmeer zou kunnen treffen en wat deze op zouden brengen aan duurzame energie of energiebesparing.

Tot slot wordt in Hoofdstuk 5 aangegeven welke kansrijke beleidsinstrumenten er zijn om deze maatregelen uit te voeren.

2 Nulmeting

Voor het opstellen van een goed klimaat- en energiebeleid is het allereerst noodzakelijk om een helder beeld te hebben van de uitgangssituatie: waar staat Aalsmeer op dit moment, hoe is het energiegebruik verdeeld over de verschillende activiteiten in de gemeente?
In dit hoofdstuk geven we een overzicht van het energiegebruik in de gemeente Aalsmeer. Hierbij is onderscheid gemaakt in wonen, werken en verkeer. Het energiegebruik wordt daarna omgerekend in CO_2-uitstoot. Dit hoofdstuk geeft een uitgebreid inzicht in de ontwikkeling van de energieverbruiken van de verschillende sectoren. Het is daarmee echter wel lang en technisch van aard. Het is goed mogelijk om de rest van de rapportage te lezen zonder dit hoofdstuk te hebben doorgenomen.

2.1 De gemeente Aalsmeer

In de nulmeting voor Aalsmeer wordt soms melding gemaakt van namen van buurten. Wij gebruiken hierbij de CBS-buurtindeling. Om verwarring over de namen van buurten te voorkomen wordt in Figuur 1 aangegeven welke buurten het CBS in Aalsmeer onderscheidt, waar ze liggen en hoe deze heten.

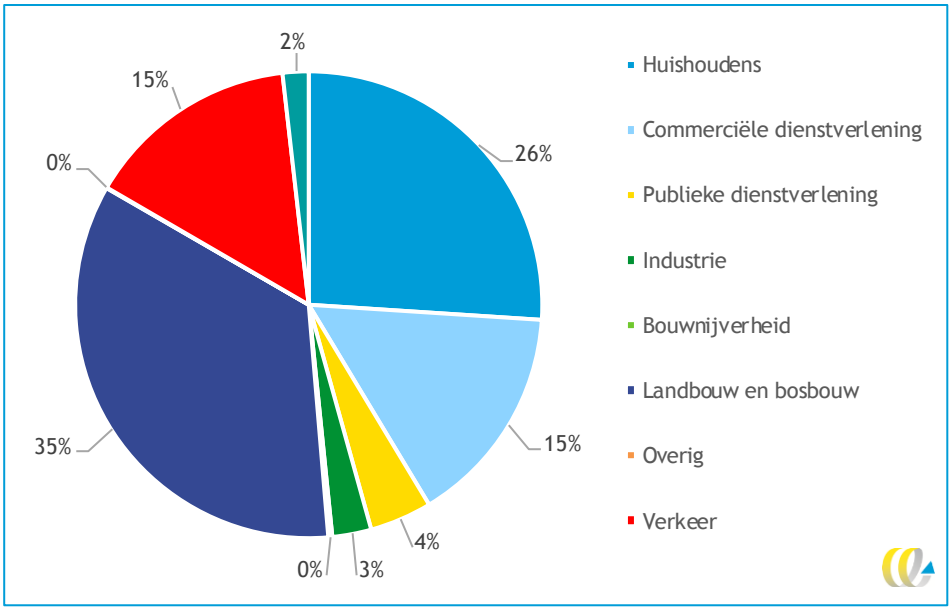
Figuur 1 - Buurten in gemeente Aalsmeer

2.2 Energiegebruik

Het huidige energiegebruik binnen de gemeentegrenzen is een belangrijk uitgangspunt voor de nulmeting. Het energiegebruik geeft namelijk de grootte van de opgave weer.
Aan de hand van deze nulmeting wordt in Hoofdstuk 4 bepaald wat het besparingspotentieel is en het potentieel voor hernieuwbare energie.

In Figuur 2 is de verdeling van het totale energiegebruik binnen de gemeente weergegeven[1].
In totaal gaat het om 2.700 TJ, waarvan bijna een derde is toe te schrijven aan landbouw (met name glastuinbouw), circa een kwart aan huishoudens, en een kwart aan gebouwen en industrie.

Figuur 2 - Verdeling van het totale energiegebruik in 2017 naar sector

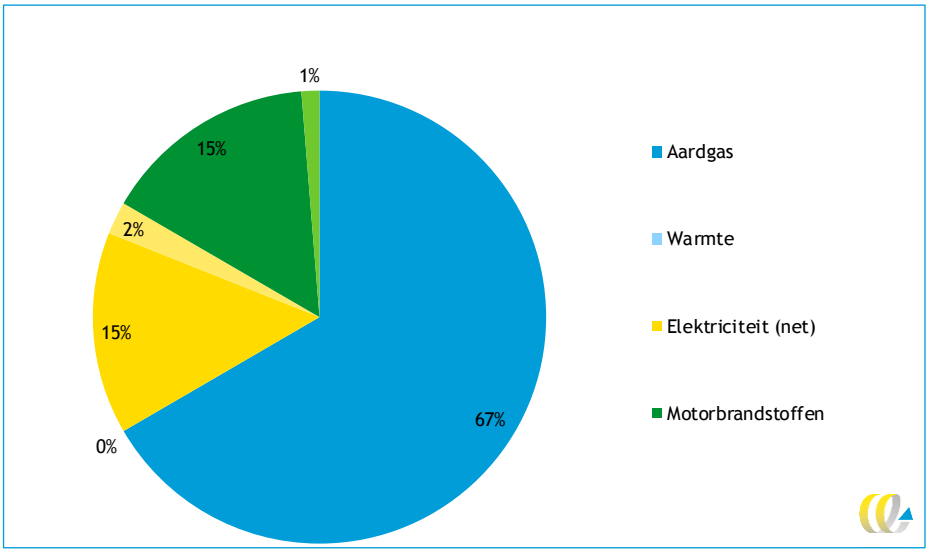


Bron: Klimaatmonitor, 2019.

In Figuur 3 is de verdeling van de totale energievraag naar energiedrager weergegeven.
Het merendeel van de energie wordt verbruikt in de vorm van aardgas (66%), gevolgd door motorbrandstoffen (benzine, diesel, etc.). Een deel van het elektriciteitsgebruik wordt al fossielonafhankelijk ingevuld. Deze delen zijn in een lichtere kleur in de grafiek weergegeven. Momenteel is 3% van de gebruikte energie in Aalsmeer fossielonafhankelijk, door opwek van hernieuwbare elektriciteit en de landelijke bijmenging van biobrandstoffen bij motorbrandstoffen. Verderop in dit hoofdstuk wordt per sector nader ingegaan op deze onderdelen.

[1] In 2017 was de bakkerij Bakkersland nog niet operationeel. Verbruiken van deze bakkerij zijn dan ook nog niet meegenomen in dit overzicht.

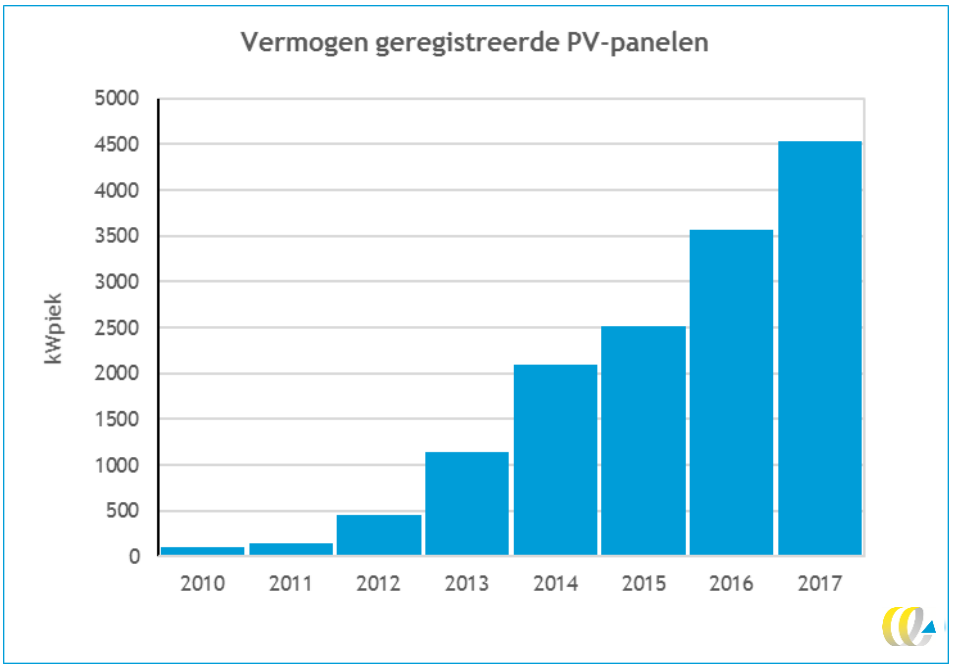
Figuur 3 - Verdeling van soorten brandstoffen in de gemeente Aalsmeer, in lichte kleuren het aandeel hernieuwbaar in de huidige energiemix van Aalsmeer



Bron: Klimaatmonitor, 2019.

Om fossielonafhankelijk te worden is het noodzakelijk dat dit energiegebruik hernieuwbaar wordt ingevuld. Dit kan met energie van binnen of van buiten de gemeentegrenzen.
In 2017 was al de hernieuwbaar opgewekte energie binnen de gemeente Aalsmeer afkomstig van zonnepanelen (Rijkswaterstaat, 2019). Het geïnstalleerd vermogen zonnepanelen is sinds 2010 sterk toegenomen, zoals te zien in Figuur 4 . Voor een deel bestaan motorbrandstoffen ook uit hernieuwbare energie, omdat er een nationale bijmengverplichting van biobrandstoffen is, zie verderop Paragraaf 2.5, Verkeer. Deze biobrandstoffen worden niet op het grondgebied van de gemeente geproduceerd, enkel verbruikt. Deze biobrandstoffen tellen wel mee in de doelstelling van een fossielonafhankelijk Aalsmeer, maar niet in het aandeel opgewekte hernieuwbare energie.

Figuur 4 - Totaal vermogen van geregistreerde PV-panelen in Aalsmeer

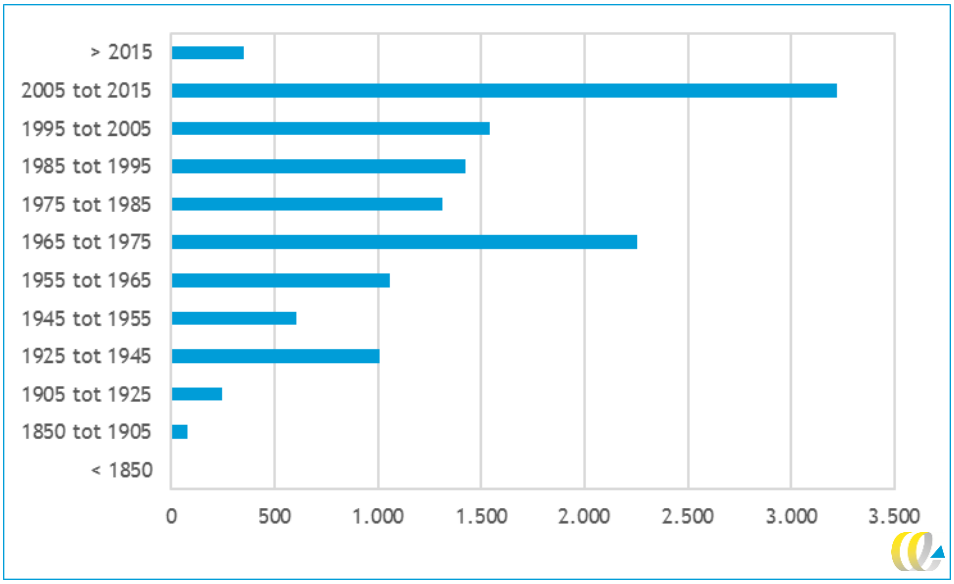


Bron: Klimaatmonitor, 2019.

2.3 Wonen

Het merendeel van de woningen in Aalsmeer is gebouwd in de wederopbouw of later (Figuur 5).

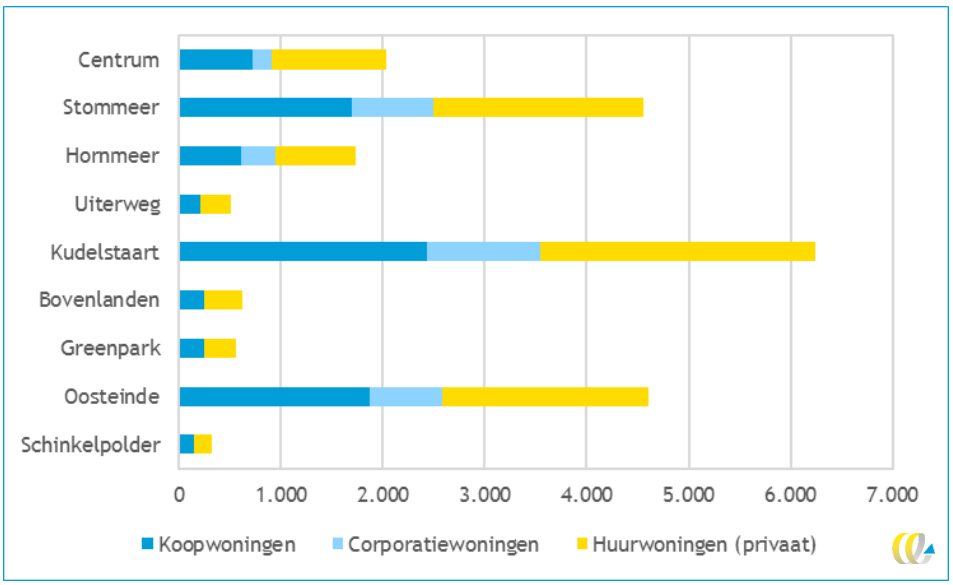
Figuur 5 - Verdeling leeftijd van woningen in Aalsmeer (bouwjaar)



Bron: CBS, 2019.

Het aantal woningen per buurt is per eigendom weergegeven in Figuur 6. In Stommeer, Kudelstaart en Oosteinde staan de meeste woningen. In de overige buurten zijn de woningen verspreid. Kudelstaart heeft het grootste aandeel sociale huurwoningen, bestaande uit woningen van corporatie Eigen Haard.

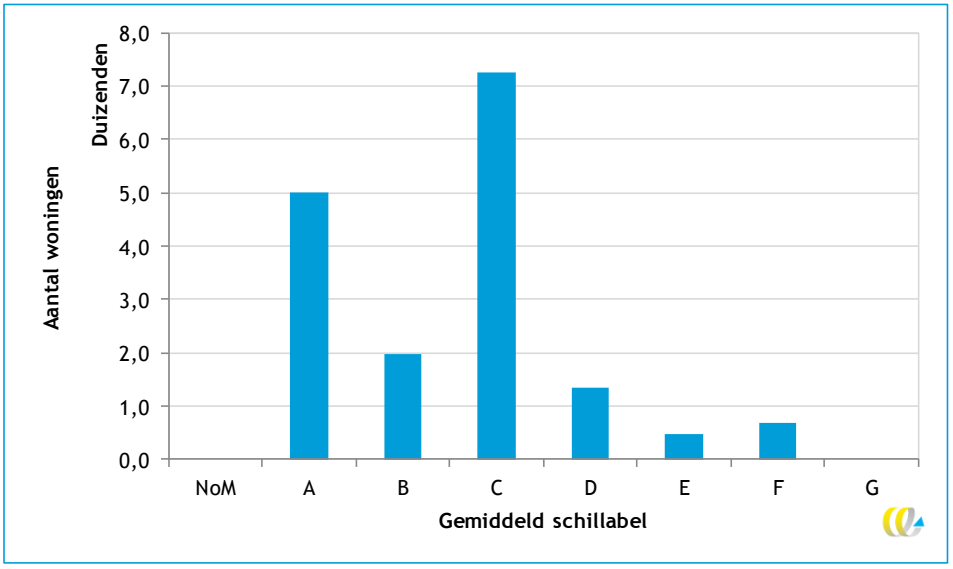
Figuur 6 - Aantal woningen naar eigendom per buurt



Bron: CBS, 2019.

De verdeling van de energielabels zijn in Figuur 7 weergegeven. Woningen met label A verbruiken het minste energie en woningen met label G het meest. De woningen in Aalsmeer zijn energetisch van een goed niveau (label C of hoger).

Figuur 7 - Het huidige gemiddelde energielabel van de woningen per buurt

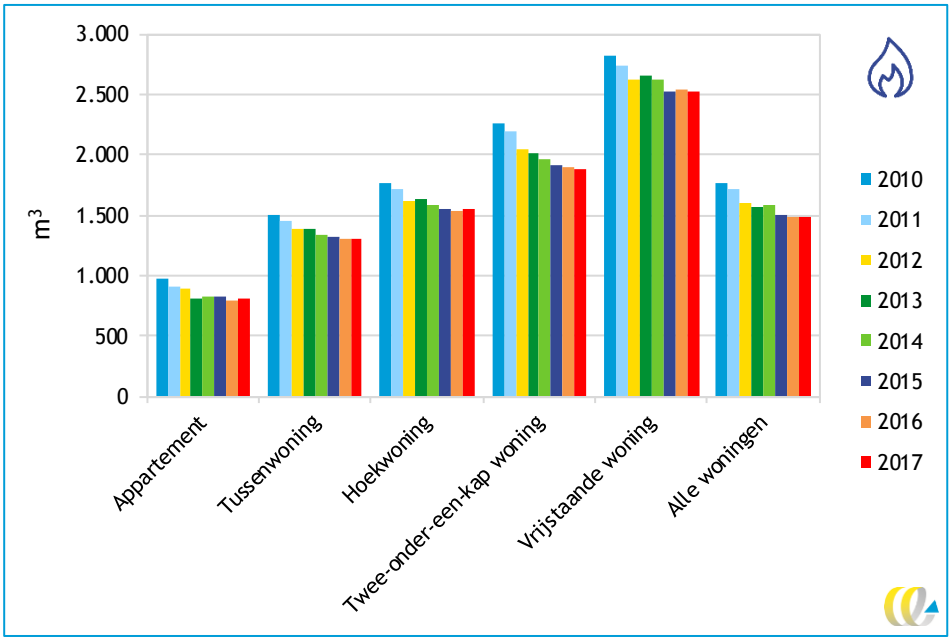


Bron: (CE Delft, 2018).

Het energiegebruik van huishoudens bestaat uit elektriciteit- en aardgasverbruik.
In Figuur 8 is het gemiddeld jaarlijks aardgasverbruik per woningtype weergeven voor de periode 2010-2017. Het aardgasverbruik is hierin gecorrigeerd voor de buitentemperatuur, zodat de verschillende jaren eerlijk met elkaar vergeleken kunnen worden. Er is een licht dalende trend waarneembaar voor alle typen woningen, met af en toe jaar-op-jaar een kleine toename.

Vergeleken met de Nederlandse referentie voor 2017 ligt het gasverbruik per woning in Aalsmeer iets hoger. Voor het gemiddelde van alle woningen (rechts in Figuur 8) geldt dat het gemiddeld gasverbruik in Nederland lager ligt dan in Aalsmeer; in 2017 is dat 1.310 m^3 versus 1.480 m^3 in Aalsmeer. Een mogelijke verklaring hiervoor is het grote aandeel vrijstaande woningen in de gemeente.

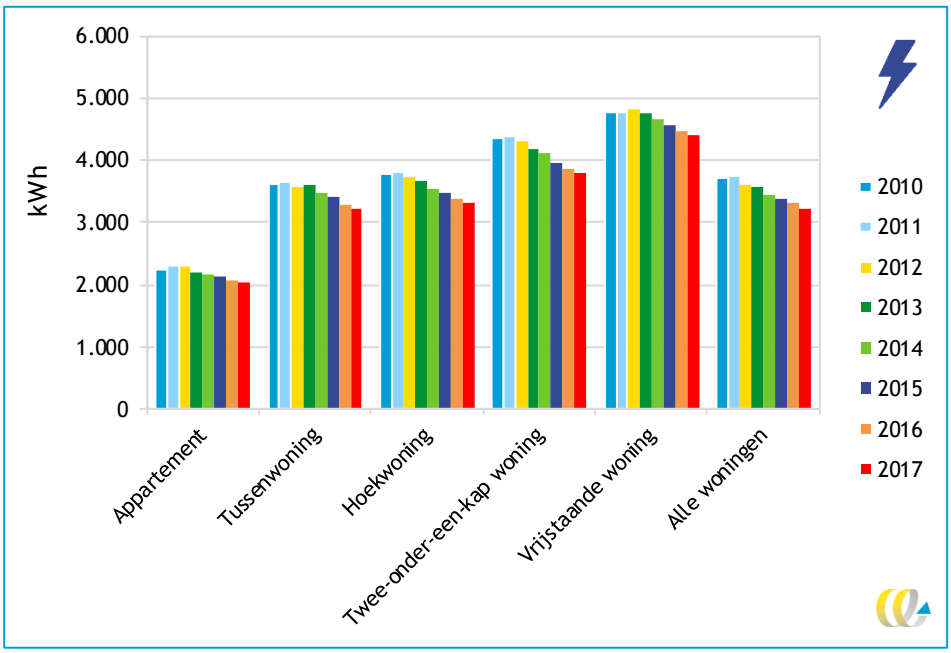
Figuur 8 - Verloop van het gemiddeld aardgasverbruik (temperatuur gecorrigeerd) per woningtype



Bron: Klimaatmonitor, 2019.

In Figuur 9 is het verloop van het gemiddelde elektriciteitsverbruik per woningtype weergegeven. Net als bij het gasverbruik is een licht dalende trend zichtbaar voor alle woningtypen. Ook het elektriciteitsverbruik in 2017 is bij alle woningen hoger dan het Nederlands gemiddelde: 2.860 kWh in Nederland versus 3.230 kWh in Aalsmeer.
Ook hier ligt dit mogelijk aan het hoge aandeel vrijstaande woningen.

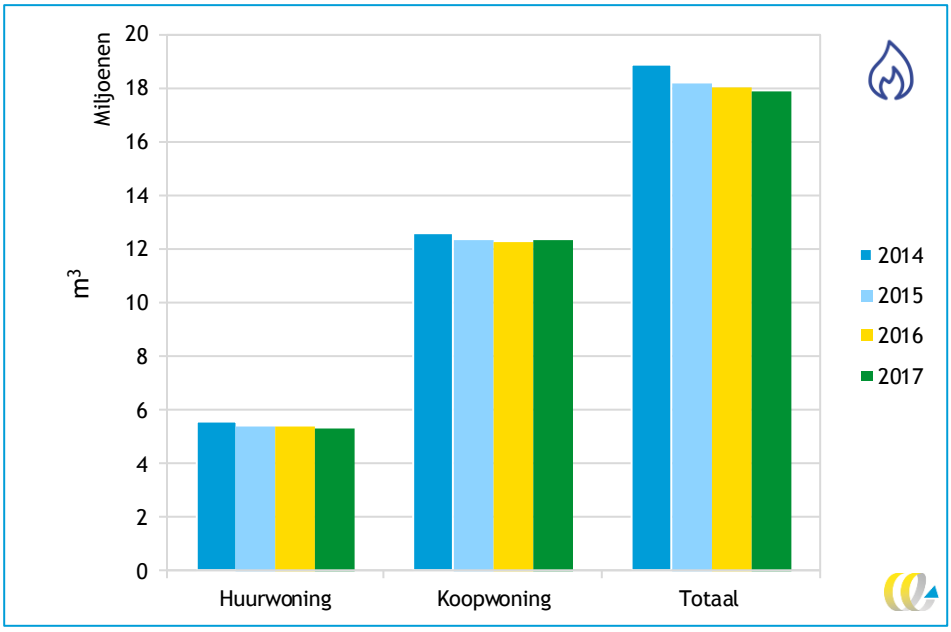
Figuur 9 - Verloop van gemiddeld elektriciteitsverbruik per woningtype



Bron: Klimaatmonitor, 2019.

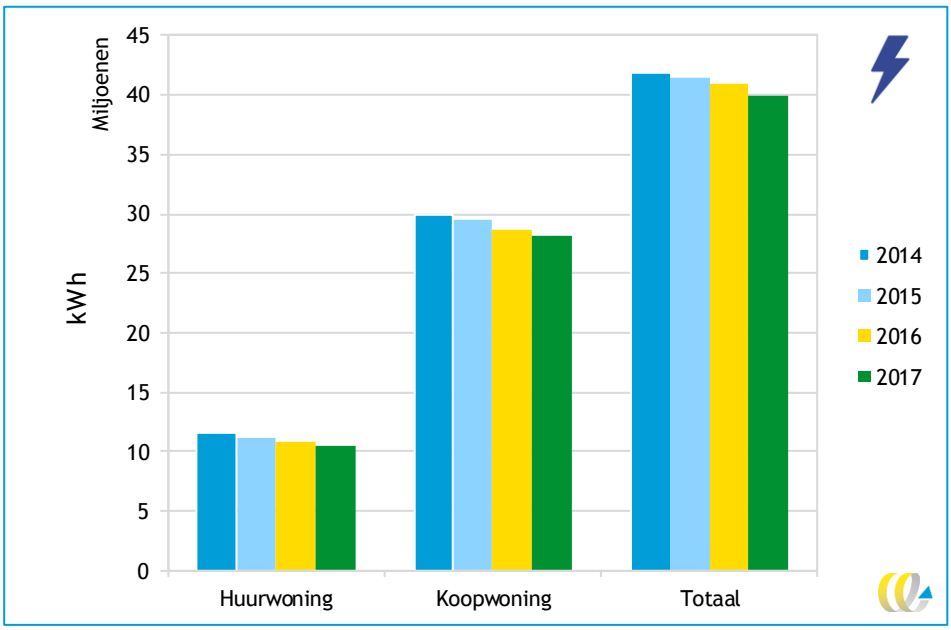
In Figuur 10 en Figuur 11 is het totale jaarlijks energiegebruik van huur- en koopwoningen weergegeven voor 2014-2017. Deze gegevens zijn niet beschikbaar van de periode 2010 t/m 2013. Voor zowel gas als elektriciteit is een beperkt dalende trend zichtbaar.

Figuur 10 - Verloop totaal aardgasverbruik (temperatuur gecorrigeerd) van huur- en koopwoningen



Bron: Klimaatmonitor, 2019.

Figuur 11 - Verloop totaal elektriciteitsverbruik van huur- en koopwoningen



Bron: Klimaatmonitor, 2019.

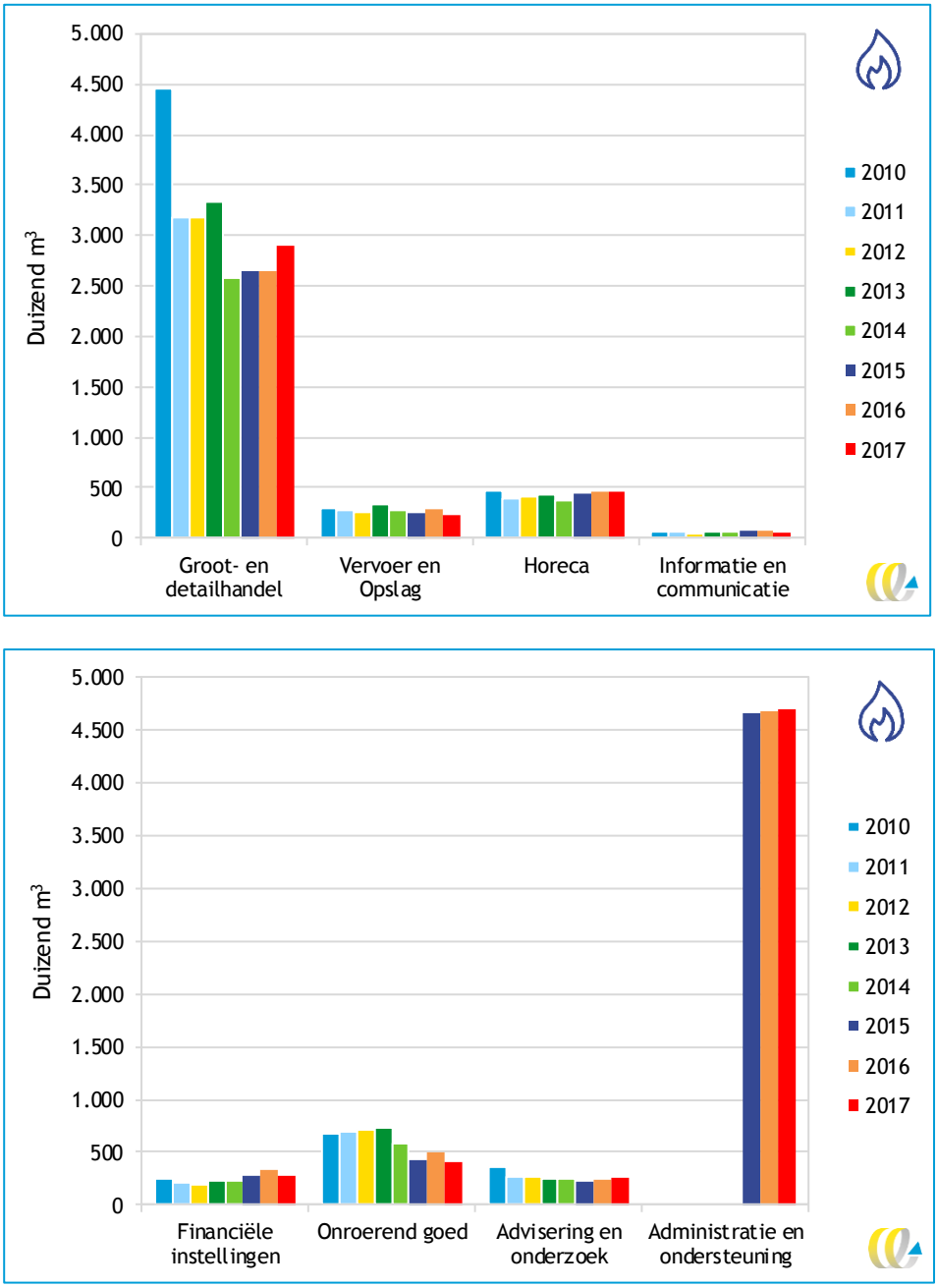
2.4 Werken

Het energiegebruik van de commerciële- en publieke dienstverlening, de industrie en landbouw valt onder de sector werken. Het aardgasverbruik van de commerciële dienstverlening in de periode 2010 t/m 2017 is per functie weergegeven in Figuur 12 en het elektriciteitsverbruik in Figuur 13.

De verbruiken worden voor een groot deel beïnvloed door veranderingen in het aantal gevestigde bedrijven en de groei van bedrijven in Aalsmeer.

Er is een langzame toename te zien in beide verbruiken van de functies horeca en financiële instellingen. Dit kan komen door een groei in deze functies.

Figuur 12 - Aardgasverbruik naar functie in de commerciële dienstverlening[2]

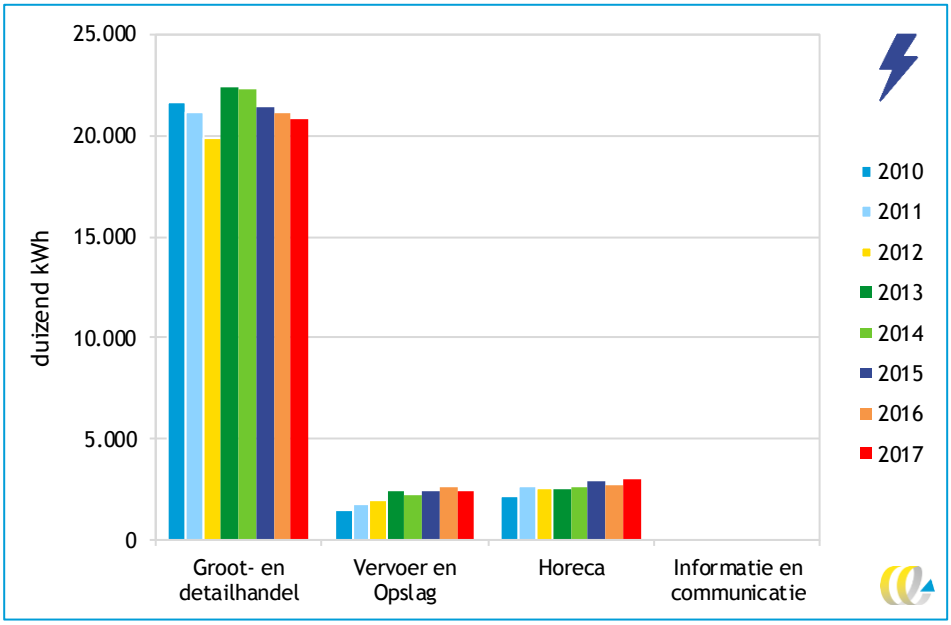


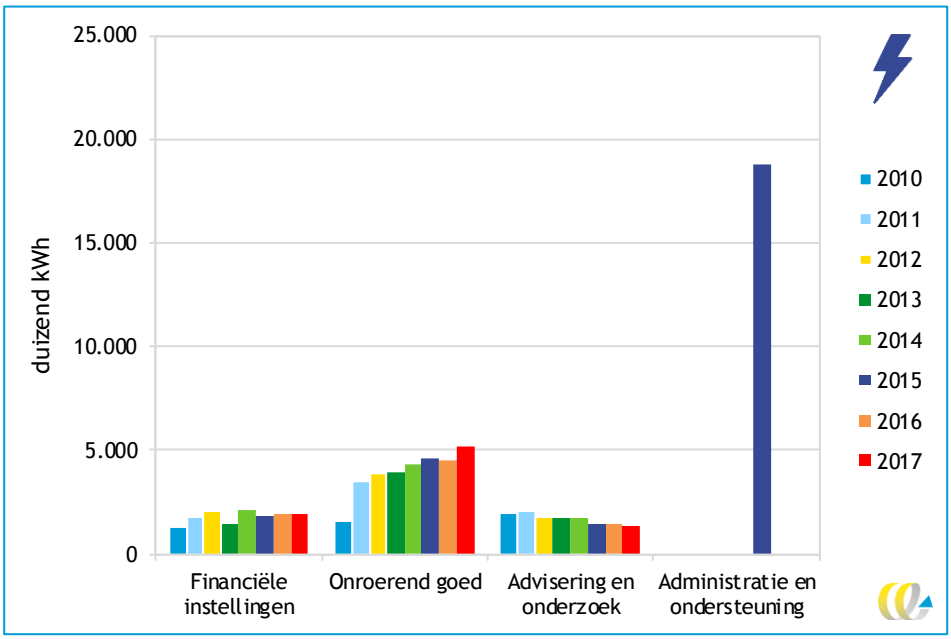
Bron: Klimaatmonitor, 2019.

Het elektriciteitsgebruik van de groot- en detailhandel is gedaald sinds 2010. Hiertegenover staat een stijging bij de sectoren vervoer en opslag en administratie, horeca en onroerend goed. Dit zou het gevolg kunnen zijn van de komst van nieuwe bedrijven.

[2] Voor de functie 'Administratie en ondersteuning' (voor de jaren 2010 t/m 2014) zijn geen gegevens beschikbaar.

Figuur 13 - Elektriciteitsverbruik naar functie in de commerciële dienstverlening[3]



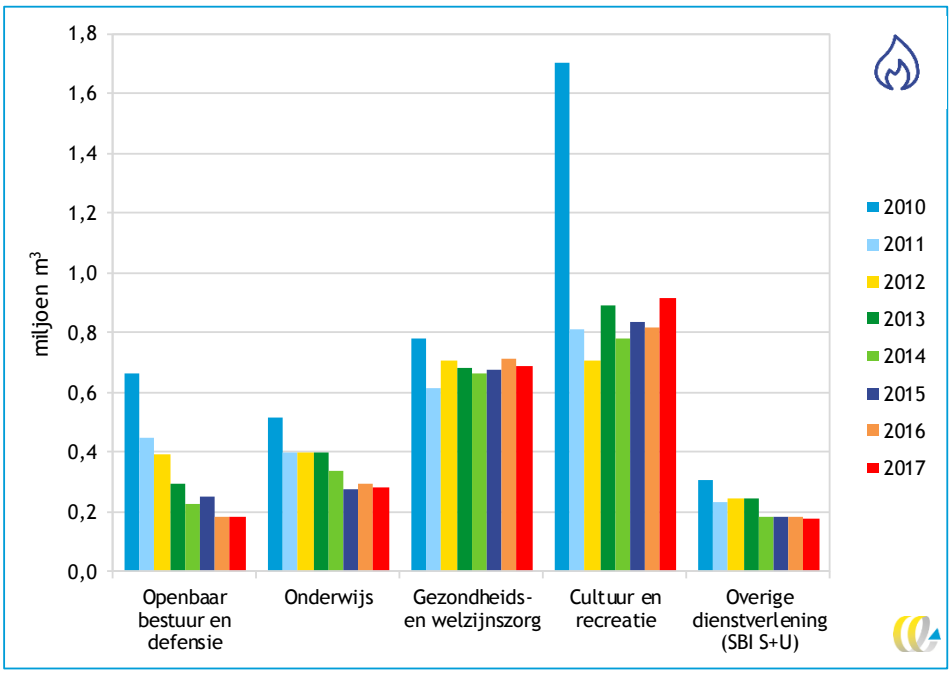


Bron: Klimaatmonitor, 2019.

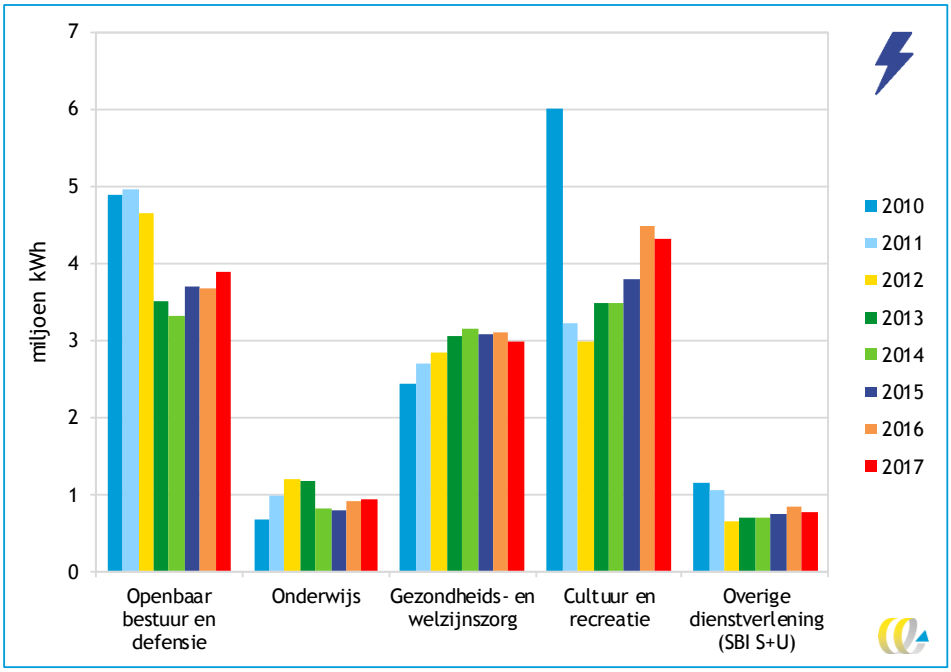
In Figuur 14 - en Figuur 15 is respectievelijk het aardgas- en elektriciteitsverbruik van de publieke dienstverlening in de periode 2010 t/m 2016 weergegeven per functie. Er is een opvallende piek te zien in het aardgasverbruik van de sector cultuur en recreatie in 2010. Deze kunnen wij niet verklaren. Over het algemeen is ten opzichte van 2010 het gasgebruik gedaald. Het elektriciteitsgebruik van de meeste sectoren daalde tot 2015. Hierna is weer een stijging zichtbaar.

[3] De verbruiken voor de functies 'Informatie en communicatie' (in de jaren 2010 t/m 2017) en 'Administratie en ondersteuning' (voor de jaren 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2016 en 2017) zijn niet beschikbaar.

Figuur 14 - Aardgasverbruik naar functie in de publieke dienstverlening



Figuur 15 - Elektriciteitsverbruik naar functie in de publieke dienstverlening

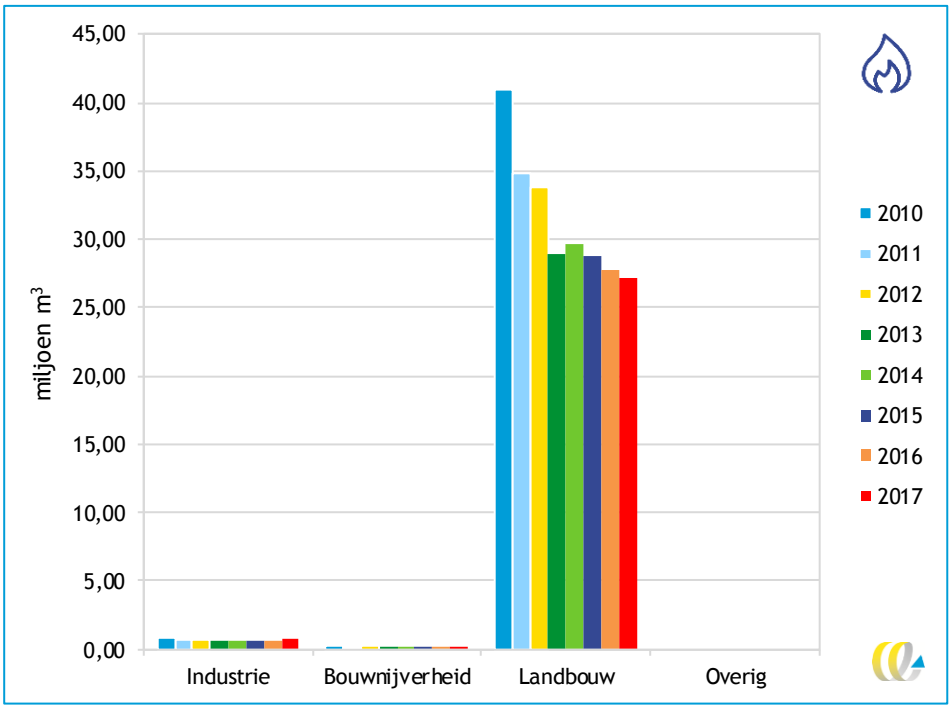


Bron: Klimaatmonitor, 2019.

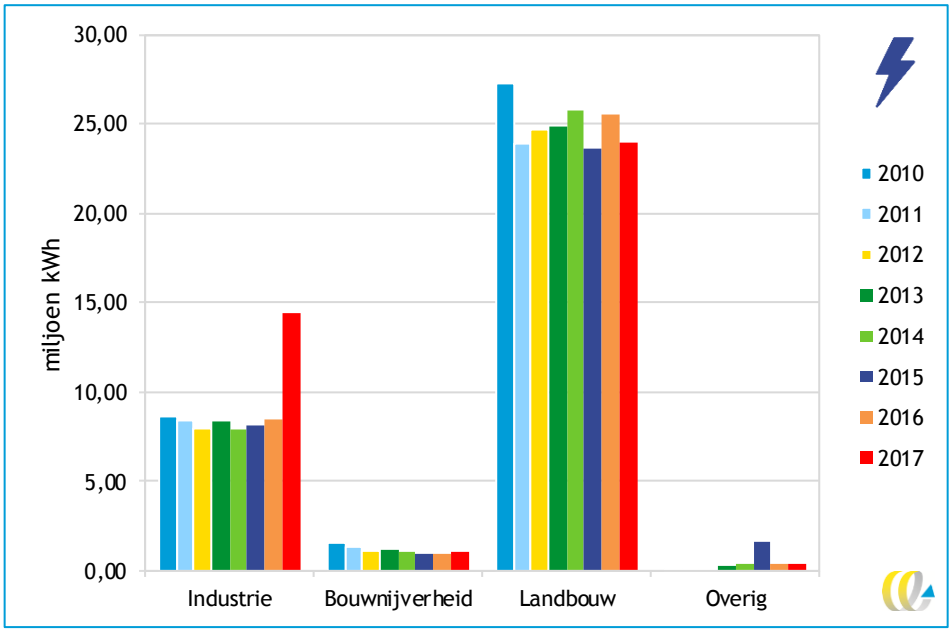
Naast het verbruik van de sectoren commerciële en publieke dienstverlening is er in de gemeente Aalsmeer ook sprake van energiegebruik uit de industrie, de bouwnijverheid en de landbouw.

In Figuur 16 en Figuur 17 zijn respectievelijk het aardgas- en elektriciteitsverbruik van deze sectoren weergegeven. De sector landbouw heeft veruit het grootste aandeel in gas- en elektriciteitsverbruik. Het gasverbruik van de sector landbouw vertoont een dalende trend, terwijl het gasgebruik van de industrie en bouwnijverheid vrij constant blijf. Ook het elektriciteitsverbruik fluctueert en laat geen duidelijke trend zien. Opvallend is een grote piek in het elektriciteitsverbruik van de industrie in 2017. Een verklaring hiervoor is op basis van de bij CE Delft beschikbare informatie niet te geven.

Figuur 16 - Aardgasverbruik van de overige sectoren



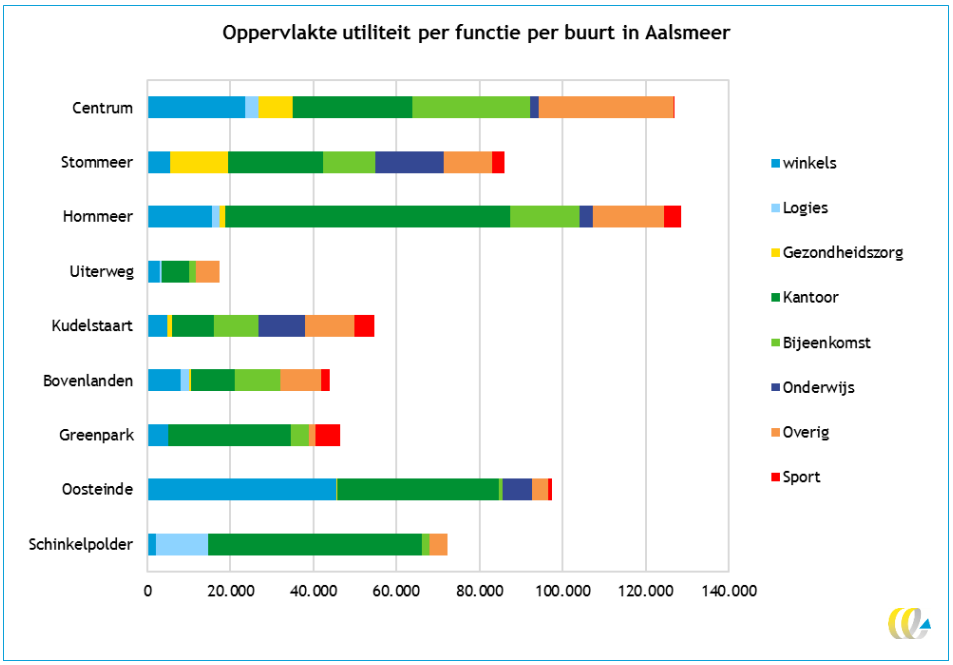
Figuur 17 - Elektriciteitsverbruik van de overige sectoren



Bron: Klimaatmonitor, 2019.

In Figuur 18 is tot slot de oppervlakte aan utiliteit per buurt weergegeven, uitgesplitst naar functie. De buurten Hornmeer en Aalsmeer-Centrum hebben het grootste oppervlak aan utiliteit.

Figuur 18 - Oppervlakte utiliteit naar functie per buurt

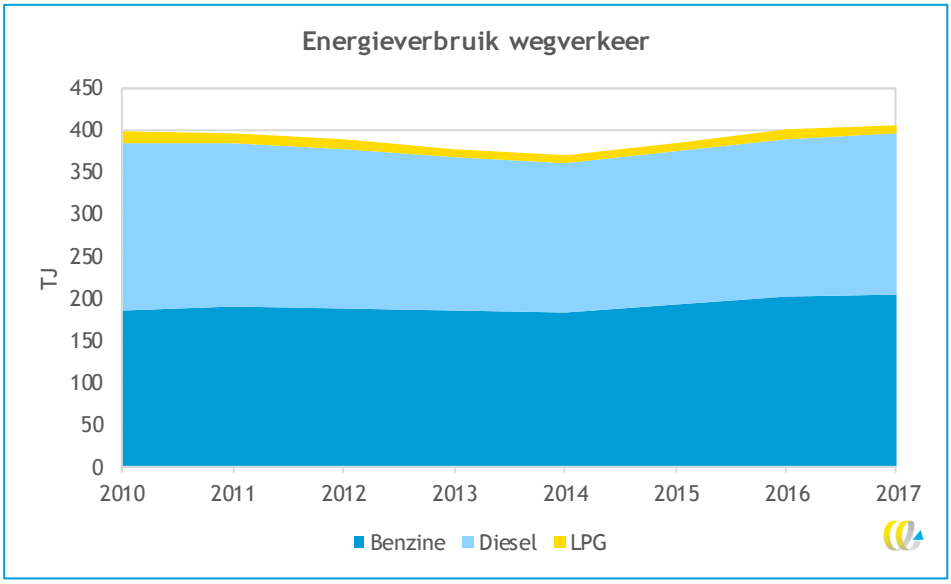


Bron: Basisadministratie Adressen en Gebouwen (BAG, 2017).

2.5 Verkeer

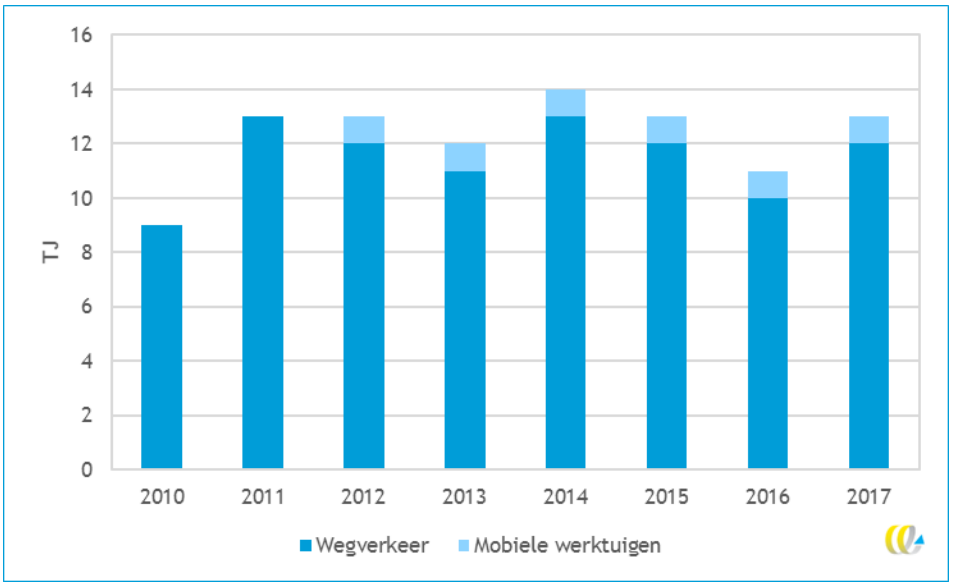
Het energiegebruik van het verkeer in gemeente Aalsmeer wordt niet gemeten. De klimaatmonitor maakt echter wel schattingen van het energiegebruik van het wegverkeer, uitgesplitst naar type brandstof. In Figuur 19 zijn deze geschatte energiegebruiken weergeven voor de periode 2010 t/m 2017. Benzine en diesel hebben het grootste aandeel in het energiegebruik. Het energiegebruik van het wegverkeer blijft redelijk constant.

Figuur 19 - Energiegebruiken van het wegverkeer per type brandstof



Europese regelgeving verplicht een minimum percentage aan bijmenging van biobrandstoffen in motorbrandstoffen. Hierdoor bestaat een deel van de verbruikte brandstoffen uit hernieuwbare energie, dit aandeel kan jaar-op-jaar anders zijn, zie Figuur 20 voor de hoeveelheid biobrandstoffen voor Aalsmeer.

Figuur 20 - Hoeveelheid bijgemengde biobrandstoffen (voor Aalsmeer)



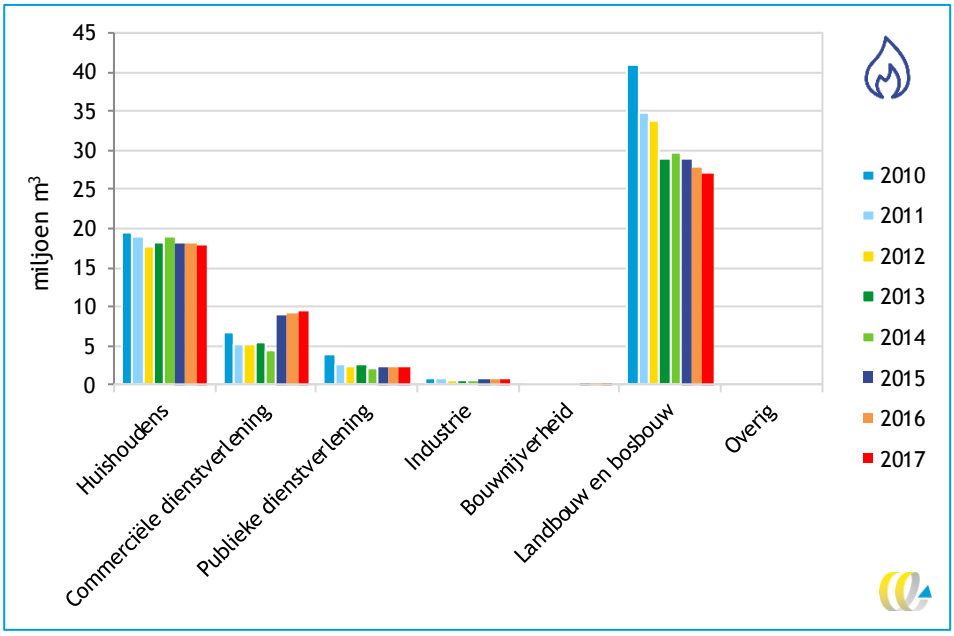
Bron: Klimaatmonitor, 2019.

Naast de conventionele motorbrandstoffen rijden steeds meer auto's op elektriciteit. De elektrische auto maakt gebruik van oplaadpalen. Er zijn circa 30 openbare oplaadpalen aanwezig in Aalsmeer.

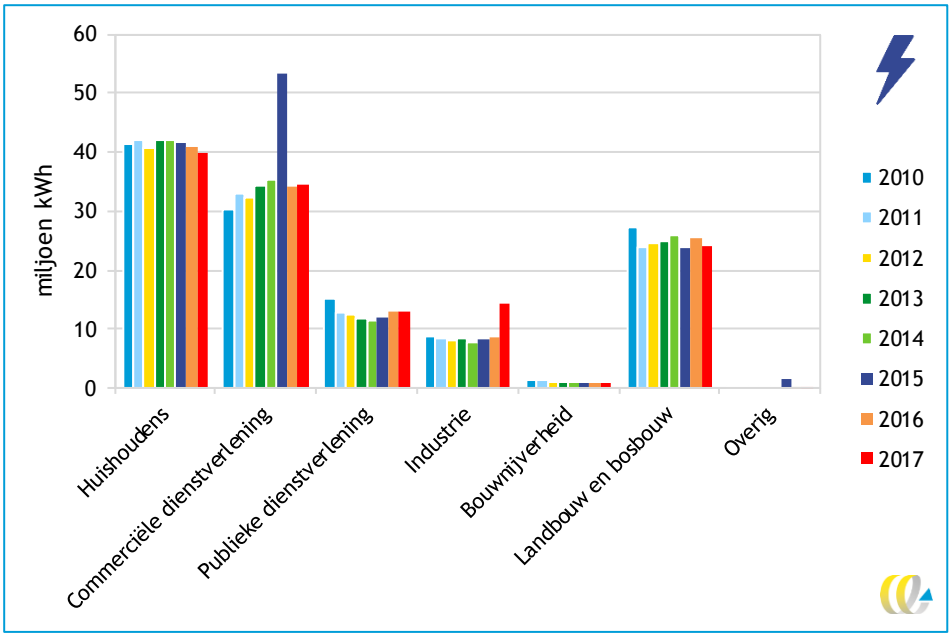
2.6 Totaal

In Figuur 21 en Figuur 22 zijn het totale gasverbruik en het totale elektriciteitsverbruik per sector gegeven.

Figuur 21 - Totaal gasverbruik in Aalsmeer per sector in de periode 2010-2017



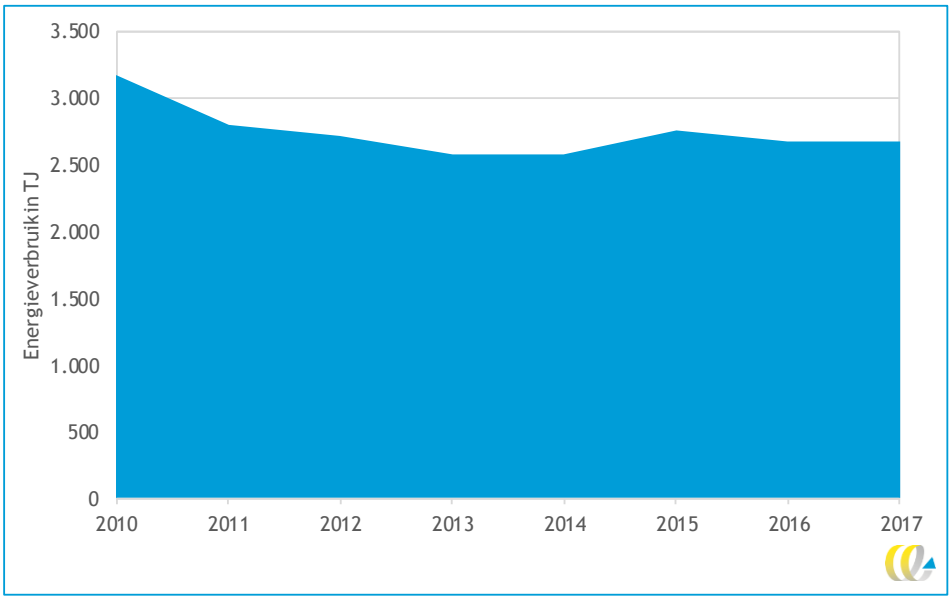
Figuur 22 - Totaal elektriciteitsverbruik in Aalsmeer per sector in de periode 2010-2017



Bron: Klimaatmonitor, 2019.

Overall is het energiegebruik dalende in Aalsmeer. De energiegebruiken voor alle sectoren zijn in Figuur 23 bij elkaar opgeteld in TJ. Te zien is dat in 2017 er 16% minder energie wordt gebruikt in Aalsmeer dan in 2010, ten opzichte van 2014 is er echter weer een kleine groei van 4% zichtbaar. Deze trendcijfers kunnen iets vertekend zijn omdat van een aantal jaren de onderliggende cijfers niet allemaal beschikbaar waren, zie hiervoor de voetnoten in dit hoofdstuk.

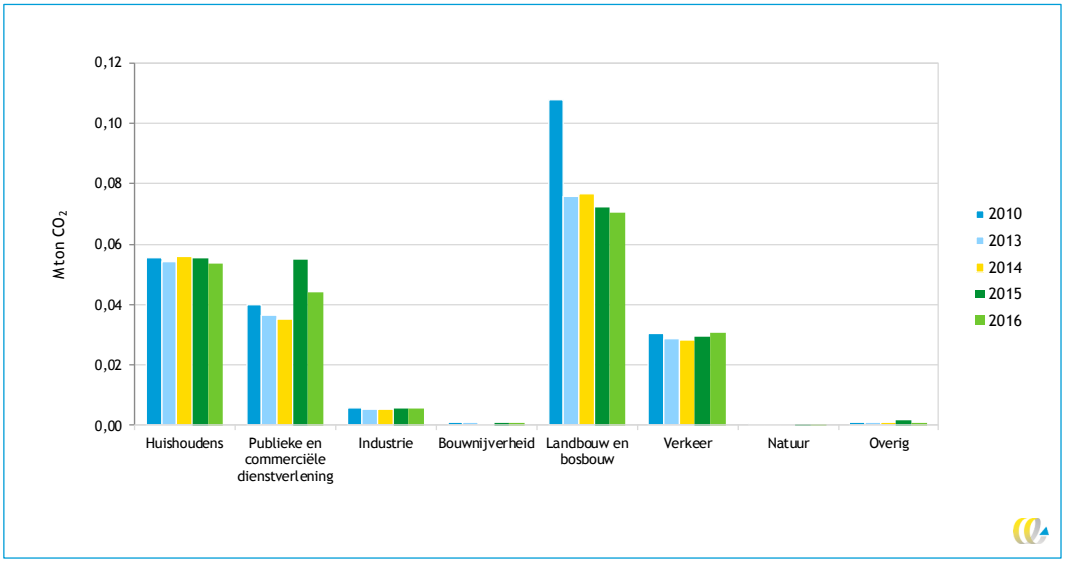
Figuur 23 - Ontwikkeling van het energiegebruik in Aalsmeer



Op basis van de emissiekentallen in Bijlage A is het gasverbruik, het elektriciteitsverbruik en het gebruik van verkeersbrandstoffen omgerekend naar CO_2-emissies. De resultaten zijn weergegeven in Figuur 24.

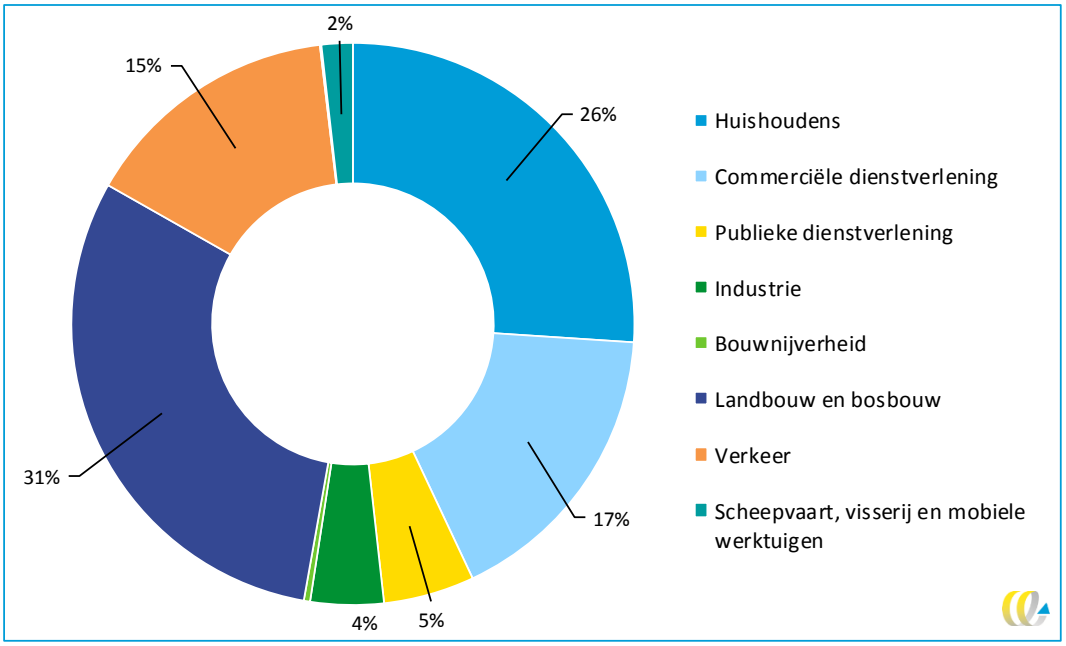
De emissies van huishoudens en het wegverkeer blijven redelijk constant. Verder is een lichte stijging te zien in de verschillende sectoren ‘werken’. Dit kan veroorzaakt worden door het aantrekken van de economie in de afgelopen jaren.

Figuur 24 - Totale CO_2-emissies per sector in de periode 2010-2016

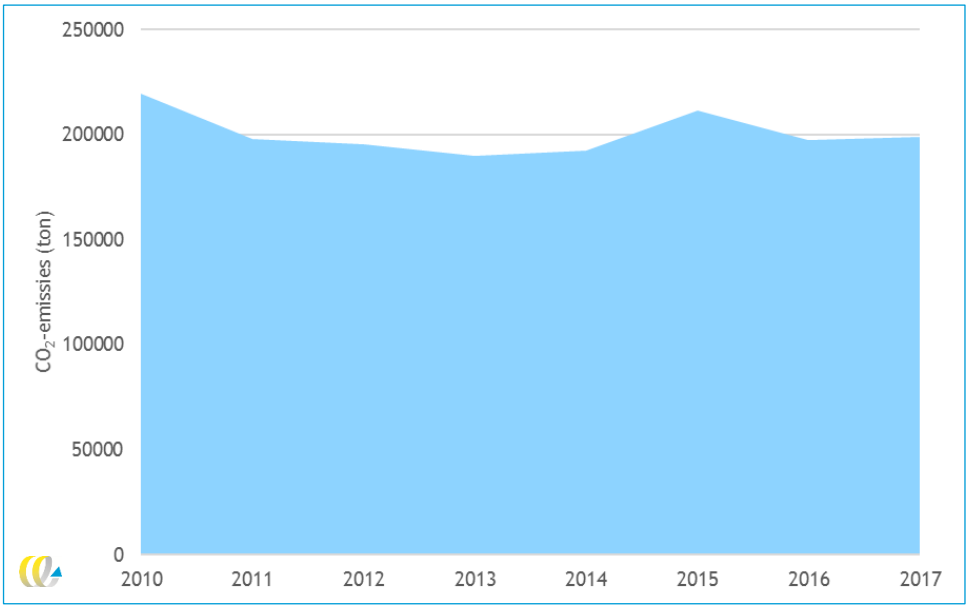


In Figuur 25 is de verdeling van de CO_2-emissies naar sector weergegeven.
De CO_2-emissies van Aalsmeer zijn ten opzichte van 2010 licht aan het dalen (Figuur 26).

Figuur 25 - Verdeling CO_2-emissies in 2017 naar sector



Figuur 26 - Ontwikkeling CO_2-emissies gemeente Aalsmeer



3 Beleidskaders

De gemeente Aalsmeer staat niet alleen in het uitvoeren van klimaatbeleid. Zij is hierbij mede afhankelijk van Europees, nationaal en provinciaal beleid. Dit beleid is volop in ontwikkeling. Hieronder volgt een kort overzicht van de belangrijkste wet- en regelgeving, die van invloed zijn op het klimaatbeleid dat de gemeente Aalsmeer kan voeren.
Deze beleidskaders zijn ook sturend voor de verkenning naar de mogelijkheden van Aalsmeer Fossielonafhankelijk in 2040.

3.1 Beleidsdoelstellingen

De beleidsdoelen wereldwijd, tussen landen, provincies en gemeenten verschillen. Hieronder wordt kort een overzicht gegeven van de verschillende doelstellingen.

Op *wereldschaal* is afgesproken om de opwarming van de aarde te beperken tot een maximale stijging van 2°C. Wanneer dit vertaald wordt naar een CO_2-reductiedoelstelling komt een maximale stijging van 2°C overeen met een 80-95% reductie in CO_2-uitstoot in 2050 (PBL, 2016a).

Op *Europees niveau* geldt momenteel een beleid met concrete doelen voor hernieuwbare energie, broeikasgasreductie en energiebesparing voor 2020, en generiekere broeikasgas-reductiedoelen voor 2030 en 2050. De Europese doelen zijn door Nederland vertaald, waarbij de focus anders ligt dan in Europa. Voor 2050 heeft de *Rijksoverheid* de ambitie dat de CO_2-emissie met 95% is gedaald ten opzichte van 1990. Hiernaast is afgesproken dat in 2050 de gebouwde omgeving volledig energieneutraal is. In het regeerakkoord van het Kabinet-Rutte III is een doelstelling van 49% emissiereductie in 2030 opgenomen, die ook is verwerkt in het Klimaatakkoord.

Tabel 1 - Europese en nationale klimaatdoelstellingen

Europees	Hernieuwbare energie	Broeikasgasreductie	Energiebesparing
2020	20%	20%	20%
2030	-	40%	-
2050	-	80%	-

Nederland	Hernieuwbare Energie	Broeikasgasreductie	Energiebesparing
2020	14% *(16% in 2023)*	30%	16%
2030	-	49%	-
2050	-	95%	-

De *provincie Noord-Holland* geeft in haar beleidsprogramma's aan de Rijksdoelstellingen over te nemen voor haar grondgebied (Provincie Noord-Holland, 2016).

De *gemeente Aalsmeer* is ambitieuzer, en wil in 2040 fossielonafhankelijk zijn.
Dat wil zeggen dat de gemeente voor de benodigde energie geen gebruik meer maakt van fossiele brandstoffen, maar inzet op energiebesparing en duurzame energiebronnen.
Deze energiebronnen kunnen in de gemeente zelf worden gezocht, maar ook daarbuiten.

Klimaatakkoord

De regering heeft besloten om met ‘de polder’ een nationaal Klimaatakkoord op te stellen om een breed gedragen plan te maken dat invulling moet geven aan het Klimaatakkoord van Parijs. Het nationale Klimaatakkoord richt zich hierbij op de periode tot 2030, met als doelstelling dat de broeikasgasemissies in 2030 ten opzichte van 1990 met ten minste 49% moeten zijn gereduceerd.

Het voorstel voor een Klimaatakkoord is tot stand gekomen na vier maanden van overleg tussen meer dan 100 organisaties (overheden, bedrijven, NGO’s en maatschappelijke organisaties). Per sector zijn aan sectortafels onderhandelingen gevoerd, het gaat om de volgende sectoren: elektriciteit, gebouwde omgeving, industrie, landbouw en landgebruik en mobiliteit.

In maart jl. hebben het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau beoordeeld of de plannen ook de gewenste reductie bereiken. Op basis van deze beoordeling wordt het Klimaatakkoord nog aangepast, met als doel om rond de zomer van 2019 dit akkoord te kunnen tekenen.

In het Klimaatakkoord staan de volgende concrete doelstellingen die een impact hebben op het gemeentelijk beleid:
- realisatie van 35 TWh hernieuwbaar op land in 2030;
- 50% van de nieuwe productie hernieuwbaar op land is in eigendom van lokale bevolking;
- vanaf 2030 emissieloze OV-bussen en vanaf 2025 emissieloos doelgroepenvervoer;
- CO_2-arme gemeentelijke vastgoedportefeuille in 2050

Glastuinbouw

Ook de glastuinbouw heeft een hoge ambitie opgenomen in het Klimaatakkoord.
De glastuinbouwsector heeft de ambitie de landelijke CO_2-emissie van de glastuinbouw te reduceren tot 2,2 Mton op jaarbasis in 2030 met de benodigde afspraken in het Klimaatakkoord. Dit resulteert in een totale CO_2-reductie van circa 3,5 Mton (circa 60%) ten opzichte van het gemiddelde emissieniveau in de periode 2015-2017. Deze ambitie moet uiteindelijk leiden tot een klimaatneutrale glastuinbouwsector in 2040.

Afgesproken is dat Greenport NL uiterlijk op 1 januari 2021 in alle regio’s met glastuinbouw een gebiedsvisie heeft opgesteld waarin de ontwikkeling naar een klimaatneutrale energievoorziening is vastgesteld met een vertaling naar 2030 inclusief ruimtelijke ordening, onder- en bovengronds ruimtebeslag en versnelling van de ontwikkeling van businesscases voor de voorziening van CO_2, warmte en elektra (Klimaatakkoord, 2018).

3.2 Beleidsinstrumenten

Verschillende beleidsinstrumenten die op Europees, landelijk of provinciaal niveau zijn gesteld hebben gevolgen voor de taken en werkzaamheden van de gemeente Aalsmeer. Het beleid is weergegeven per thema.

Gebouwde omgeving

In Nederland zijn de minimale energieprestatie-eisen bij nieuwbouw opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Handhaving van deze normen is de verantwoordelijkheid van gemeenten. Momenteel wordt er gewerkt aan het vaststellen van een nieuwe energieprestatienorm voor de nieuwbouw, de Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG)-norm. De invoering van deze norm wordt in 2020 verwacht. In het Bbl wordt gemeenten de mogelijkheid geboden om via een maatwerkregel hogere eisen dan deze minimale energieprestatie te stellen aan nieuwbouw of renovatie van gebouwen. Met de wijziging van de gaswet (Rijksoverheid, 2018) mogen nieuwbouwwoningen waarvan de omgevingsvergunning na 1 juli 2018 is aangevraagd, in principe niet meer worden voorzien van een aardgasaansluiting, tenzij de gemeente hier een ontheffing voor afgeeft.

Het Rijk heeft een energiebesparingsverplichting opgesteld voor kantoren. Vanaf 2023 is ieder kantoor groter dan 100 m^2 verplicht om minimaal energielabel C te hebben, ofwel een Energie-Index van 1,3 of beter. Dit geldt ook voor gemeentelijke kantoren.
De verplichting geldt niet voor:

- kantoor(ruimte) gebruikt als nevenfunctie (<50% gebruiksoppervlak heeft kantoorfunctie);
- monumenten (Rijk/provincie/gemeente), met uitzondering van beschermde stads- en dorpsgezichten;
- binnen twee jaar te slopen/transformeren/onteigenen panden.

Momenteel voldoet landelijk slechts 40% van de kantoren aan deze norm (BNR, 2019).

Routekaart CO_2-arm vastgoed

In het Klimaatakkoord staat gesteld dat alle gemeenten een routekaart maken over de wijze waarop zij hun eigen vastgoed gaan verduurzamen naar een CO_2-arme vastgoedportefeuille in 2050. Ook kunnen gemeenten een belangrijke rol vervullen bij het verduurzamen van scholen en sportaccommodaties (Klimaatakkoord, 2018).

Transitievisie warmte

In het Klimaatakkoord staan een drietal instrumenten omschreven waarmee de transitie naar aardgasvrije wijken vorm zal gaan krijgen (Klimaatberaad, 2018):

1. **Transitievisie warmte**: In de transitievisie warmte legt de gemeenteraad het tijdspad vast waarop wijken/buurten van het aardgas gaan. Voor de wijken/buurten waarvan de transitie vóór 2030 gepland is, zijn ook de potentiële alternatieve energie-infrastructuren bekend. Uiterlijk 2021 heeft elke gemeente een transitievisie warmte voor de gehele gemeente. De transitievisie warmte zal eens in de vijf jaar geactualiseerd worden. Hiermee is het mogelijk de voortgang te volgen en tijdig bij te sturen als blijkt dat het einddoel of de tussendoelen buiten beeld raken.

2. **Uitvoeringsplan op wijkniveau**: Waar in de transitievisie warmte de mogelijke alternatieven in beeld gebracht zijn, besluit de gemeenteraad in het uitvoeringsplan op wijk- of buurtniveau over de alternatieve energie-infrastructuur van een wijk. Dit gebeurt uiterlijk 8 tot 10 jaar voordat het gas daadwerkelijk afgesloten wordt. Dit biedt het kader waarbinnen gebouweigenaren, netbeheerders, warmtebedrijven, gemeente en andere partijen investeringsbeslissingen nemen. Denk hierbij aan hoeveel en wanneer er moet worden geïsoleerd en of het elektriciteitsnet moet worden verzwaard.
3. **Afwegingsleidraad**: Om gemeenten en stakeholders te helpen bij de besluitvorming wordt er door de Rijksoverheid een leidraad opgesteld waarin de gevolgen voor keuzes per wijk/buurt op basis van objectieve data in beeld worden gebracht. Op dit moment is nog niet bekend hoe deze leidraad eruit gaat zien of wanneer deze gereed is.

Reeds vergunde nieuwbouw alsnog van het aardgas

Verder krijgen gemeenten een extra taak als het gaat om invulling geven aan het Akkoord Nieuwbouw Aardgasvrij, waarmee geprobeerd wordt om nieuwbouw die al vergund is om aan het aardgas aangesloten te worden, alsnog aardgasvrij te laten bouwen. Netbeheerder Stedin heeft hiervoor in 2018 een inkeerregeling in het leven geroepen. Deze regeling is bedoeld voor ontwikkelaars en opdrachtgevers zoals gemeenten die al een contract met Stedin zijn aangegaan om voor een nieuwbouwproject aardgasleidingen aan te leggen.
Met de inkeerregeling is er de mogelijkheid het huidige contract tussen de opdrachtgever of projectontwikkelaar met Stedin open te breken en een alternatief voor het aardgasnet te realiseren (Stedin, 2018).

Provinciale eisen bestemmingsplannen

De provincie Noord-Holland stelt als eis dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering van) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie.

Bedrijven

Een belangrijke wetgeving voor het bedrijfsleven is de Europese energie-efficiëntierichtlijn. Deze richtlijn bevat drie belangrijke elementen:
1. De Rijksoverheid is verplicht om ieder jaar 3% van haar gebouwen zo te verbeteren dat zij de hoogste energiestandaard verdienen. Deze taakstelling geldt *niet* voor lagere overheden.
2. Grote ondernemingen (>250 fte) zijn verplicht om iedere vier jaar een energieaudit op te laten stellen. Gemeenten zijn het bevoegd gezag om deze energieaudit te controleren.
3. Bedrijven zijn verplicht een kosten-batenanalyse uit te voeren voor nieuwe of ingrijpend te renoveren industriële installaties met een totaal thermisch inputvermogen van meer dan 20 MW en bij nieuw of ingrijpend te renoveren stadsverwarmings- of koelingsnetwerken. Deze kosten-batenanalyse moet worden voorgelegd aan het bevoegd gezag (gemeente of de omgevingsdienst).

MJA3-bedrijven: toetsing EEP

De verplichting voor een energieaudit geldt niet voor deelnemers aan de landelijke MJA3-meerjarenafspraken. Deelnemers hieraan zijn vrijgesteld van de auditplicht, maar zijn wel verplicht om iedere vier jaar een Energie-EfficiëntiePlan (EEP) op te stellen. De gemeente is als bevoegd gezag betrokken bij het opstellen en controleren van het EEP. Voor de zware industrie is in Europa het ETS van kracht, een Europese markt met uitstootrechten.
Voor deze bedrijven wordt door de Rijksoverheid momenteel gekeken naar een vorm van CO_2-heffing. In Aalsmeer valt FloraHolland onder deze nationale regelgeving.

Gemeenten: Wet milieubeheer

In de Wet milieubeheer staat de verplichting voor bedrijven en instellingen met een jaarlijks elektriciteitsverbruik van meer dan 50.000 kWh of meer dan 25.000 m^3 aardgas-equivalenten, om alle energiebesparende maatregelen te nemen met een terugverdientijd van <5 jaar. De gemeente is hiervoor het bevoegd gezag en moet deze verplichting handhaven. In het Energieakkoord zijn afspraken gemaakt om de handhaving van deze energiebesparingsverplichting prioriteit te geven (SER, 2013). In het Klimaatakkoord is daarnaast afgesproken dat de bewijslast hiervoor wordt omgekeerd: bedrijven dienen vierjaarlijkse aan het bevoegd gezag aan te geven welke maatregelen zij hebben geïdentificeerd.
Om deze handhaving verder te stimuleren zijn ter verduidelijking door het Rijk erkende maatregelen aangewezen per bedrijfstak. Er zijn maatregellijsten beschikbaar voor alle MJA3-sectoren en voor de negentien belangrijkste utiliteitssectoren.

Mobiliteit

De gemeente is met name verantwoordelijk voor een goede bereikbaarheid in haar gemeente. Veel beleid is dan ook belegd bij de Rijksoverheid, de provincie of de Vervoerregio Amsterdam.

Op het gebied van mobiliteit staan in het Klimaatakkoord een tweetal afspraken die gemeente wel direct (kunnen) raken:

- Vanaf 2030 zijn alle OV-bussen emissievrij. Vanaf 2025 zijn alle nieuwe OV-bussen emissievrij. Dit komt voort uit het Bestuursakkoord Zero-Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus dat in 2016 is ondertekend.
  In het Klimaatakkoord staat de afspraak dat gewerkt wordt aan een uitbreiding van de ondertekening van het bestuursakkoord zero-emissie doelgroepenvervoer. In dit bestuursakkoord staat de ambitie genoemd dat in 2025 al het doelgroepenvervoer emissieloos wordt aanbesteed. Dit bestuursakkoord is momenteel door 32 gemeenten ondertekend.

De Vervoerregio is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Aalsmeer en volgt in haar aanbestedingen de doelstellingen uit het bestuursakkoord voor openbaar vervoer.
Het bestuursakkoord voor doelgroepenvervoer is nog niet door Aalsmeer of de Vervoerregio ondertekend. Wanneer wordt gekozen om hierbij aan te sluiten dan geldt deze ambitie ook voor de gemeente Aalsmeer.

Hernieuwbare energie

Regionale EnergieStrategie (RES)

Een belangrijke bouwsteen voor de transitie op gemeentelijk niveau is de Regionale Energiestrategie. In het Klimaatakkoord wordt afgesproken dat alle regio's in Nederland zo een plan gaan opstellen.

In de RES is met name aandacht voor de lokale ruimtelijke aspecten van duurzame energie- en de warmtevoorziening: het in kaart brengen (en verdelen) van restwarmtebronnen en locaties voor de productie van duurzame energie. De RES is een product van gemeenten, provincies en waterschappen en sluit aan bij ambities van de Rijksoverheid. Hierbij werken ze samen met maatschappelijke partners, het bedrijfsleven en burgers. De overheden doen dit vanuit de eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden.

Het beoogde doel is een reductie van 49% CO_2 in 2030 en 80-95% CO_2 in 2050, zoals afgesproken in het regeerakkoord. Daarnaast geldt het uitgangspunt dat er vanaf 2030 geen Gronings aardgas meer gebruikt wordt in de gebouwde omgeving. Wat betreft hernieuwbare energie is de ambitie op land in het basispakket circa 35 TWh in 2030, dit mag binnen de RES techniekneutraal worden ingevuld met bijvoorbeeld windturbines of zonnevelden. Zon op dak valt *niet* onder de opgave van 35 TWh.

De decentrale overheden nemen de verantwoordelijkheid dat eind 2019 de regionale strategieën optellen tot deze nationale opgave voor de sectoren elektriciteit en gebouwde omgeving uit het Klimaatakkoord. Deze optelling wordt verzorgd door PBL. Wanneer de regionale strategieën niet optellen tot de nationale opgave, zal de resterende opgave door de Rijksoverheid via een te ontwikkelen systematiek over de regio's worden verdeeld. Deze systematiek wordt door de decentrale overheden, in samenspraak met kennisinstellingen, opgesteld.

De 39 TWh komt voort uit verkenningen die zijn gedaan binnen het Klimaatakkoord. Zie Tabel 2. Momenteel wordt uitgegaan van het 'basispakket' voor de productie van hernieuwbare energie, hierover is overeenstemming bereikt, maar er wordt ook rekening gehouden met scenario's die vragen om een grotere inspanning om meer hernieuwbare energie te produceren. Dit kan ertoe leiden dat in de verdere uitwerking van het Klimaatakkoord de doelstellingen worden aangescherpt.

Tabel 2 – Scenario's voor de groei van elektriciteit

Productiebronnen	**Basispakket 49% Bij 12 TWh extra vraag**	**Basispakket 49% plus extra elektrificatie Bij 38 TWh extra vraag**	**Versnellingspakket**
Wind op zee	49 TWh	110 TWh	120 TWh
Hernieuwbaar op land (>15 kW)	35 TWh		
Totaal	**84 TWh**	**110 TWh**	**120 TWh**

Bron: (Klimaatberaad, 2018).

Om de regionale energiestrategieën te faciliteren komt er een uniforme analyse- (data), monitoring- en rekensystematiek voor de RES. In april 2019 is een uniforme startset met data beschikbaar gesteld aan alle RES-regio's.

Provinciaal beleid voor hernieuwbare energie

In de ruimtelijke verordening van de provincie Noord-Holland (Provincie Noord Holland, 2017) staan regels die de mogelijkheden voor zonne- en windenergie voor gemeente Aalsmeer beperken. Windenergie wordt door de provincie Noord-Holland in de gehele gemeente Aalsmeer niet toegestaan. Hiernaast is het niet toegestaan om zonnevelden te realiseren in landelijk gebied op gronden die zijn aangemerkt als ecologische hoofd-structuur, ecologische verbindingszone, of weidevogelleefgebied.

4 Routekaart

In dit hoofdstuk kijken we naar de totale effecten van de energiebesparings- en opwek-potentie van Aalsmeer. Uitgaande van het huidige energiegebruik en de huidige CO_2-emissies uit Hoofdstuk 2, bekijken we welk niveau bereikt kan worden voor de ambities voor fossielonafhankelijkheid in 2040 en 2050. De verbeelding die hieruit voortkomt schetst de routekaart en laat zien welke maatregelen er nog aanvullend genomen moeten worden, of wat de omvang van de benodigde 'rugwind en innovatie' is. Dit wordt zowel gedaan voor de doelstelling om fossielafhankelijk te worden in 2040, als in 2050.

4.1 Het startpunt van de uitdaging

De resultaten van de nulmeting uit Hoofdstuk 2 vormen de startpositie om de uitdaging in beeld te brengen voor een fossielonafhankelijke gemeente.

Fossielonafhankelijk
In een fossielonafhankelijk gemeente mogen volgens de definitie van de gemeente Aalsmeer geen fossiele energiebronnen meer gebruikt worden: alle energie is duurzaam, dit geldt ook voor het energiegebruik voor vervoer. Dit komt neer op 100% reductie van fossiele emissies uit energiebronnen en gebruik van 100% duurzame energie voor alle sectoren. Compensatie van emissies is niet mogelijk, de uitstoot van CO_2-emissies uit biomassa is nog wel toegestaan. De CO_2-emissies van biomassa zijn namelijk over een tijdsperiode van enkele jaren netto nul, omdat de CO_2 die vrijkomt bij verbranding tijdens de groei van de biomassa uit de lucht zijn onttrokken.

Om het einddoel te bereiken zijn er globaal gezien twee opties om op te sturen: inzetten op energiebesparing en inzetten op hernieuwbare energie. Dit zijn communicerende vaten, want beide leiden tot minder gebruik van fossiele energie. Hoe meer energie er bespaard wordt, hoe minder er ingezet hoeft te worden op de productie of de import van hernieuw-bare energie om aan de energievraag te voldoen. De eerste stap is energiebesparing daar waar het kosteneffectief kan worden toegepast.

Uit Hoofdstuk 2 is duidelijk geworden wat de huidige energiegebruiken zijn in Aalsmeer. Hiermee is bekend hoeveel energie er ofwel bespaard, ofwel fossielvrij opgewekt dient te worden.

Nu bekend is wat er *nodig* is, zullen we in de rest van dit hoofdstuk in kaart brengen wat er fysiek *mogelijk* is in 2040 en in 2050. We beginnen met het schetsen van de effecten van het huidig beleid (business-as-usual) en geven vervolgens een indicatie van het realistisch en technisch haalbare potentieel aan energiebesparing in de gebouwde omgeving en de mogelijkheden voor hernieuwbare energie. Hierna maken we de balans op en kijken we wat er nog nodig is van andere partijen (zogenaamde 'rugwind') om als gemeente volledig fossielonafhankelijk te zijn (illustratief weergegeven in Figuur 27).

Figuur 27 - Schematische weergave van de opzet hoe vanuit een klimaatambitie gekomen kan worden tot mogelijke beleidsmaatregelen

<table>
<tr><td rowspan="3">Uitdaging fossielonafhankelijk</td><td>Energiebesparing</td><td>Technisch-realistisch potentieel</td><td>Mogelijke beleidsmaatregelen</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Hernieuwbare (fossielvrije) energie</td><td>Technisch-realistisch potentieel</td><td>Mogelijke beleidsmaatregelen</td></tr>
<tr><td colspan="2">‘Rugwind’ (restant)</td></tr>
</table>

4.2 Effecten huidige beleidsinzet

Ten eerste is gekeken naar de effecten van het huidige landelijke beleid. Deze analyse kijkt naar wat de ontwikkelingen zijn bij het vastgesteld en het voorgenomen beleid. Om de landelijke ontwikkelingen te bepalen worden de trends vanuit de Nationale Energie-verkenning (NEV) (ECN, PBL, CBS, RVO, 2017), doorgetrokken vanuit de huidige CO_2-uitstoot (zie Hoofdstuk 2).

Bij het berekenen van deze trend is gecorrigeerd voor de Aalsmeerse verwachtingen voor de bevolkingsgroei van PRIMOS (ABF Research, 2019). De NEV2017 doet voorspellingen tot aan 2035. De ontwikkeling na 2035 is dan ook niet bekend. Wij hebben hier verondersteld dat de ontwikkeling van de periode 2030-2035 zich na 2035 zal voortzetten. Hierbij worden impliciet gelijke demografische en economische ontwikkelingen verwacht als in de periode 2030-2035. Voor de vertaling van energiegebruik naar CO_2-emissies is gebruik gemaakt van kentallen (kg CO_2 per eenheid energie). Voor de warmtebronnen (aardgas en stadswarmte) zijn de emissiekentallen gelijk gehouden over de jaren. Voor elektriciteit heeft de vergroening van elektriciteit effecten op de emissiefactor over de jaren heen.

Beleid gemeente deels al meegenomen

Een deel van het beleid dat een gemeente onderneemt is verwerkt in deze verwachtingen. Zo zijn alle maatregelen uit het Energieakkoord al meegenomen in de prognoses van de NEV. Voorbeelden van beleid dat al is meegenomen in de NEV zijn onder andere:

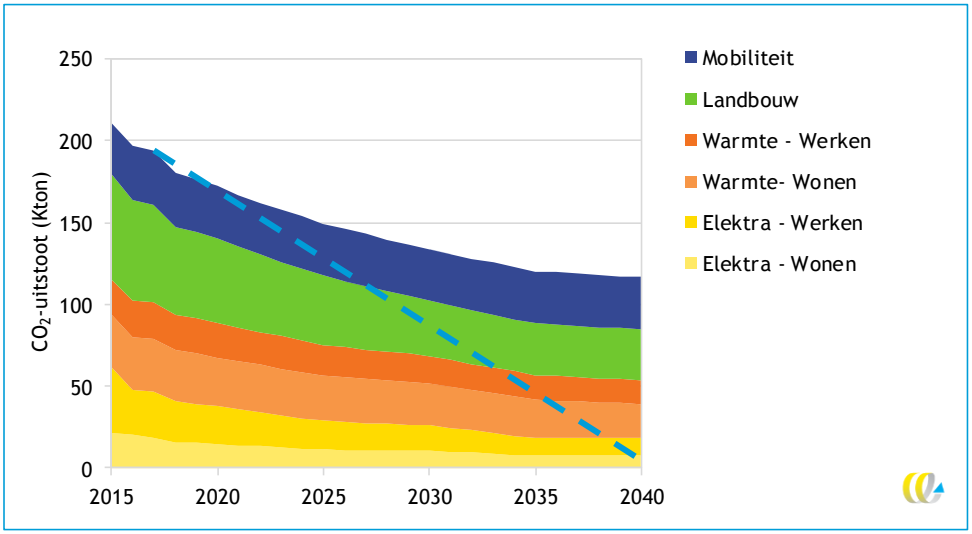
- energiebesparing bij woningcorporaties;
- handhaven van energiebesparing bij bedrijven via de Wet milieubeheer;
- gemeentelijke aanpak verduurzamen van particuliere woningen.

Acties voortkomend uit het Klimaatakkoord zijn niet meegenomen in deze prognoses.

Resultaten

Het landelijk voorgenomen beleid conform het referentiescenario uit de NEV zorgt voor een flinke daling in de CO_2-emissies van Aalsmeer. In 2040 liggen de emissies 40% lager dan in 2017. De emissies voor het elektriciteitsgebruik dalen het sterkst, terwijl de emissies voor mobiliteit het minst sterk dalen. Om fossielonafhankelijk te zijn is het echter nodig dat alle emissies die zichtbaar zijn in Figuur 28 tot nul zijn gereduceerd. Dit is schematisch aan-gegeven met een blauwe stippellijn. Het is mogelijk deze emissies zelf te reduceren door eigen opwek, of door import van buiten de gemeentegrenzen.

Figuur 28 - Trendverwachting richting 2040 op basis van de Nationale Energieverkenning van PBL



4.3 Effecten besparingspotentieel en hernieuwbare energie

In deze paragraaf gaan we in het op het theoretisch-realistische te behalen besparings-potentieel in de gemeente Aalsmeer. In dit hoofdstuk presenteren we enkel de resultaten van onze analyse. In Bijlage B hebben we onze analyse in meer detail beschreven.

In deze analyse beschouwen we eerst de mogelijkheden voor energiebesparing, daarna kijken we naar het technisch potentieel voor de productie van hernieuwbare energie binnen de gemeentegrenzen van Aalsmeer dat realistisch gezien valt te realiseren.

Besparing

De besparingspotentiëlen zijn in Tabel 3 verrekend met het huidige energiegebruik zoals geschetst in Hoofdstuk 2. In deze tabel is een verschuiving te zien van gas naar elektriciteit en duurzame warmte, en van autobrandstoffen naar waterstof en elektriciteit. Uit deze verrekening volgt het resterende energiegebruik na realisatie van deze besparingen en de verschuiving naar fossielvrije energiedragers. Hoewel er dus netto energie wordt bespaard, stijgt het gebruik van elektriciteit door een hoger gebruik van warmtepompen en het gebruik van elektriciteit binnen het verkeer. Deze tabel laat het energiegebruik in het eindjaar van de routekaart zien en bepaalt de omvang van de opgave: het resterende fossiele deel moet nog fossielvrij worden ingevuld.

Het ambitieniveau van het eindjaar (fossielafhankelijk in 2040 of 2050) bepaalt de snelheid en uitdaging van de opgave. Hoe eerder in de tijd de doelstelling behaald moet worden, hoe groter de uitdaging is, omdat dezelfde opgave in een kortere tijd gerealiseerd moet worden. Voor verkeer geldt bovendien dat het tempo sterk afhankelijk is van nationaal beleid en zijn er technische uitdagingen voor emissievrije voertuigen. Hierdoor kan de benodigde energiebesparing en brandstoftransitie in 2040 hoogstwaarschijnlijk niet alleen met sterkere lokale inspanningen worden bereikt.

Tabel 3 - Totale besparingspotentieel in het eindjaar 2050 (tussen haakjes het eindjaar 2040 indien deze cijfers afwijken) van de maatregelen uit Bijlage B

	Woningen	Utiliteit	Land- en tuinbouw	Industrie	Mobiliteit	Totaal (energie, TJ)
Gas (TJ)						
Huidig verbruik (2017)	567	369	860	22		1.817
Na besparing	12	16	103	16		78
Absolute besparing	555	353	756	6		1.671
Relatieve besparing	-98%	-96%	-88%	-28%		-92%
Duurzame warmte (TJ) (Geothermie, excl. buitenluchtwarmte lucht-WP)						
Huidig verbruik (2017)	0	0	0			0
Na besparing	48	67	351			466
Absolute besparing	-48	-67	-351			-466
Relatieve besparing	-	-	-			-
Elektriciteit (TJ)						
Huidig verbruik (2017)	144	176	86	52	0	457
Na besparing	280	216	252	37	136 (87)	922 (873)
Absolute besparing	-137	-41	-166	15	-136 (-87)	-465 (-416)
Relatieve besparing	95%	23%	193%	-28%		102% (91%)
Autobrandstoffen (incl. elektriciteit) (TJ)						
Huidig verbruik (2017)					404	404
Na besparing					0 (138)	0 (138)
Absolute besparing					404 (267)	404 (267)
Relatieve besparing					-100% (-66%)	-100% (-66%)
Waterstof (TJ)						
Huidig verbruik (2017)					0	0
Na besparing					38 (27)	38 (27)
Absolute besparing					-38 (-27)	-38 (-27)
Relatieve besparing					-	-
Overig (Scheepvaart, visserij, mobiele werktuigen) (TJ)						**49**
Totaal (TJ)						
Huidig verbruik (2017)						2.728
Na besparing						1.622 (1.699)
Absolute besparing						1.106 (1.029)
Relatieve besparing						-41% (-38%)

In het totale energiegebruik is ook energiegebruik van scheepvaart, visserij en mobiele werktuigen opgenomen. Dit is een relatief kleine categorie waarop het voor de gemeente lastig is om beleid te voeren. Om deze reden is er geen energiereductie meegenomen in Tabel 3. Wel zullen er waarschijnlijk door rugwind (bijvoorbeeld biobrandstoffen) en innovaties reducties plaatsvinden in deze categorie.

Tegenover de sterke besparing op de gasvraag in de gebouwde omgevingen (woningen en utiliteit) en glastuinbouw staat een hogere elektriciteitsvraag en vraag naar geothermische warmte. Deze verschuiving volgt uit het aardgasloos maken van alle woningen en utiliteit. In onze uitgangspunten zullen deze woningen een elektrische (buitenlucht) warmtepomp krijgen of worden aangesloten op een warmtenet met een geothermie als bron. Voor het maximale potentieel veronderstellen we ook dat de glastuinbouw overgaat op warmte uit geothermie en CO_2 uit de OCAP-leiding. Hierdoor kunnen zij hun individuele gasketels en WKK's buiten bedrijf stellen. Er is vanuit de glastuinbouw, de woningen en de utiliteiten in

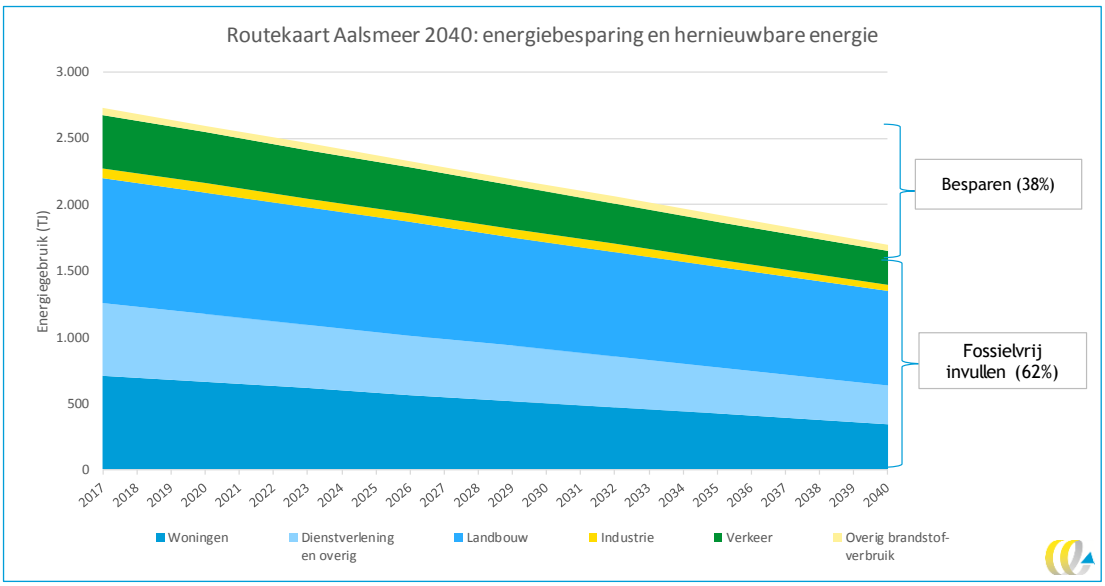
deze berekening op jaarbasis circa 466 TJ geothermische warmte nodig, wat overeenkomt met 8,5% van het huidige bekende geothermiepotentieel in de gemeente.

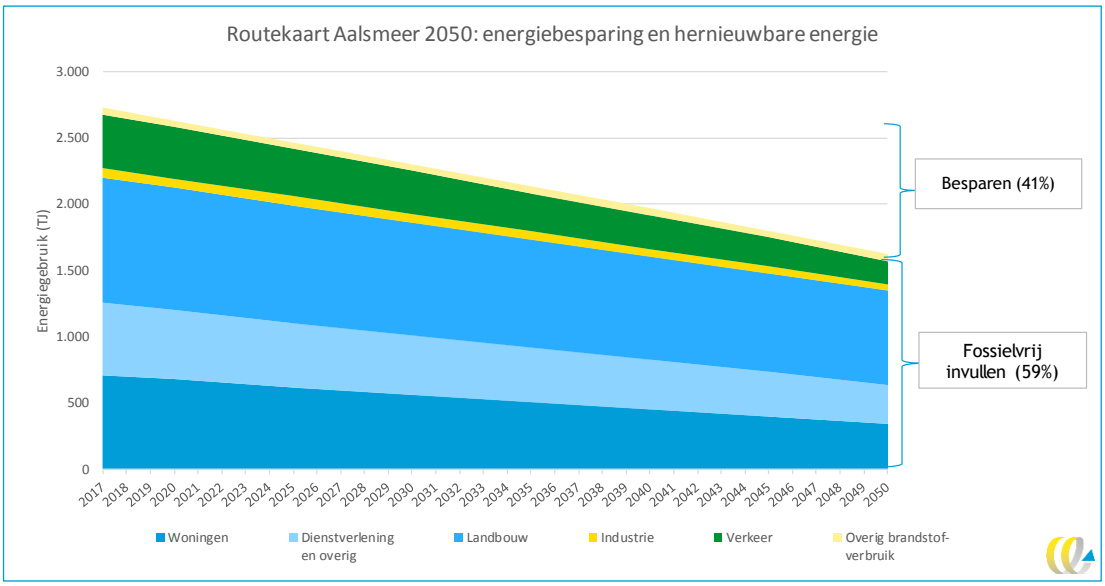
Het gebruik van geothermie lijkt in eerste opzicht te leiden tot het geheel vermijden van inzet van elektriciteit of gas. Dit is echter niet het geval. Bij de levering van warmte uit geothermie wordt gebruik gemaakt van elektrische pompen voor het oppompen en rondpompen van het water, en van gasgestookte back-up- en piekketels, om ook tijdens de extra koude dagen en bij calamiteiten in warmte te kunnen voorzien. Hierom zal de gasvraag niet nul worden. Voor dit gasgebruik zal groengas of waterstof geproduceerd of geïmporteerd moeten worden. Het maximale potentieel voor groengasproductie in Aalsmeer is 20 TJ, terwijl waarschijnlijk 147 TJ nodig is. Import van groengas is dus naar alle waarschijnlijkheid noodzakelijk.

4.4 Fossielonafhankelijk 2040 en 2050

Een fossielonafhankelijke gemeente maakt enkel gebruik van energiebronnen die niet afkomstig zijn van fossiele bronnen. De ambitie fossielonafhankelijk in 2050 sluit het meest aan bij het Rijksdoel naar een CO_2-arme energievoorziening in 2050, waarbij de CO_2-emissies zijn gereduceerd tot circa 95% van de emissies van 1990. Wanneer Aalsmeer in 2050 fossielonafhankelijk zou willen zijn gaat zij nog net een stapje verder dan het Rijksbeleid door ook de laatste 5% aan CO_2-emissies te reduceren. Deze doelstelling in 2040 behalen vereist aanzienlijke extra inspanningen. Het verschil in energievraag na besparing in 2040 ten opzichte van de verwachting in 2050 is circa 77 TJ. De ontwikkeling van de energiebesparing in 2040 en 2050 is per sector weergegeven in Figuur 29.

Figuur 29 - Verwachtte energiebesparing per sector richting 2040 en 2050





Na besparing kan de doelstelling ‘fossielvrij’ ingevuld worden door het resterende energie-gebruik in te vullen met lokale productie of import van hernieuwbare energie. Hieronder worden voor beide trajecten aandachtspunten meegegeven.

Zelf opwekken

Bij het volledig zelf invullen van de doelstelling komt dit neer op een ambitie van een energieneutrale gemeente. Volledig energieneutraal gaat sowieso niet lukken voor het brandstofgebruik voor mobiele werktuigen en in verkeer: dit verbruik kan niet met lokaal geproduceerde energie geproduceerd worden en zal fossielvrij geïmporteerd moeten worden in de vorm van biobrandstoffen. Hetzelfde geldt voor de groengasvraag die groter is dan het potentieel voor groengasproductie en ook voor waterstof als transportbrandstof, zie Tabel 4.

Tabel 4 - Energiebehoefte naar brandstoftype in het eindjaar dat niet lokaal is in te vullen (import)

Brandstoftype	**2040**	**2050**
Transportbrandstoffen (biobenzine en biodiesel)	187 TJ	49 TJ
Groengas	127 TJ	127 TJ
Groene waterstof (als transportbrandstof)	27 TJ	38 TJ
Totaal	**340 TJ**	**214 TJ**

In Tabel 5 hebben wij een *mogelijke* verdeling opgenomen om aan de overige energievraag te voldoen met lokale hernieuwbare energieproductie als aandeel van het totale potentieel in de gemeente. Zoals duidelijk is te zien vergt dit met name bij elektriciteitsproductie een zeer intensieve benutting van het potentieel: meer dan 92% van al het geschikte dak-oppervlak van Aalsmeer zou moeten worden voorzien van zonnepanelen, en meer dan 95% van het daarvoor geschikte landelijk gebied zou moeten worden ingezet voor zonnevelden.

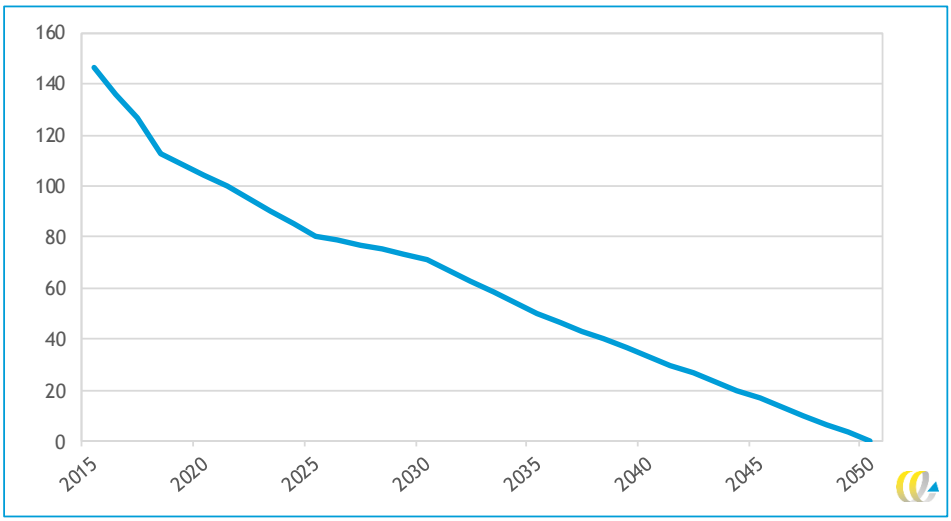
Tabel 5 - Mogelijke verdeling van de benutting van de maximale potenties voor de productie van duurzame energie[4]

Duurzame energiebron	2040	2050
Zon-PV op daken	92%	99%
Zonnevelden	95%	100%
Windturbines (max. 2)	100%	100%
Groengas (biogas)	100%	100%
Vaste biomassa	0%	0%
TEO	0%	0%
Ondiepe geothermie	0%	0%
Diepe geothermie	9%	9%

Import

De doelstelling 'fossielvrij' kan ook ingevuld worden door te focussen op import van duurzame energie. Wil de landelijke energiemix CO_2-vrij zijn dan zal elke gemeente in Nederland daaraan een bijdrage moeten leveren door in te zetten op hernieuwbare energie en verduurzaming van de warmtevraag, maar er kan relatief veel gebruik worden gemaakt van 'rugwind en innovaties'. De rugwind die hiermee verwacht kan worden, wordt ingeschat in de Nederlandse Energieverkenning 2017 (ECN, PBL, CBS, RVO, 2017). Deze rugwind is meegenomen in de berekeningen. Ook de emissiefactoren van motorbrandstoffen zullen naar verwachting dalen door een toenemend aandeel bijgemengde biobrandstoffen. Omdat hierover nog veel onduidelijk is, is dit niet expliciet meegenomen en moet dit gezien worden als onderdeel van 'rugwind en innovatie'. Wij hanteren in de berekeningen een emissiefactor die gebaseerd is op de brandstofmix van 2017 in Aalsmeer.

Figuur 30 - Verwachte ontwikkeling emissiefactor elektriciteit in ton CO_2/TJ elektriciteit



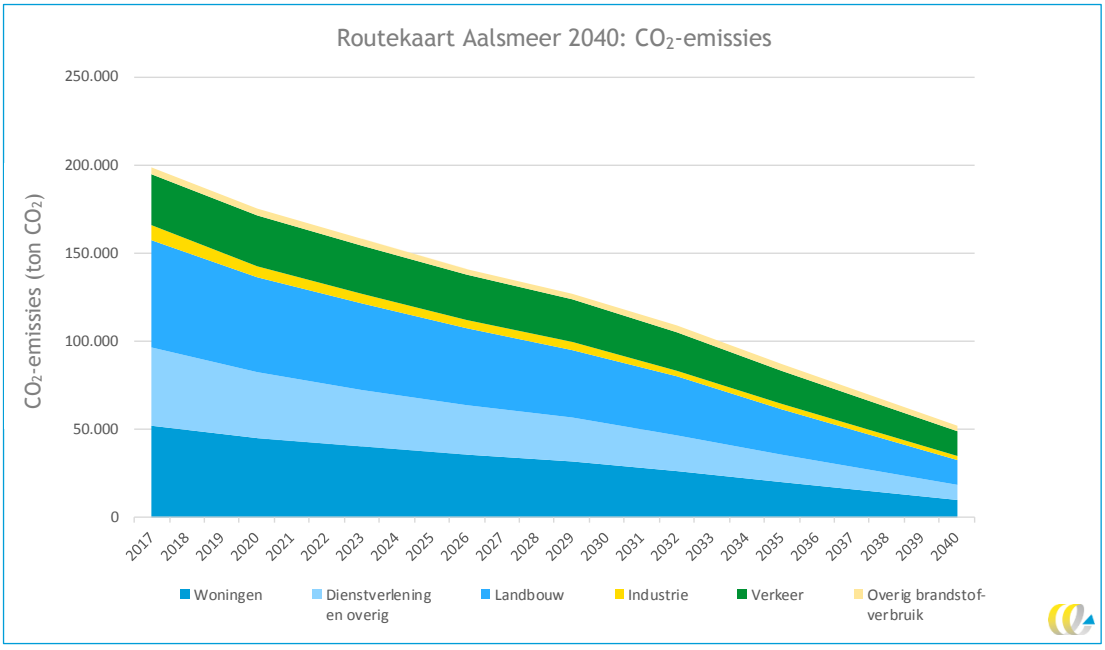
[4] Zoals te zien zijn niet alle potenties gebruikt. Dit is een van de mogelijke invullingen, het is ook mogelijk met andere technieken de energievraag in te vullen. Echter: het is niet altijd mogelijk om een energiedrager (bijvoorbeeld elektriciteit) te vervangen door een andere (bijvoorbeeld warmte), aangezien deze in verschillende behoeften voorzien.

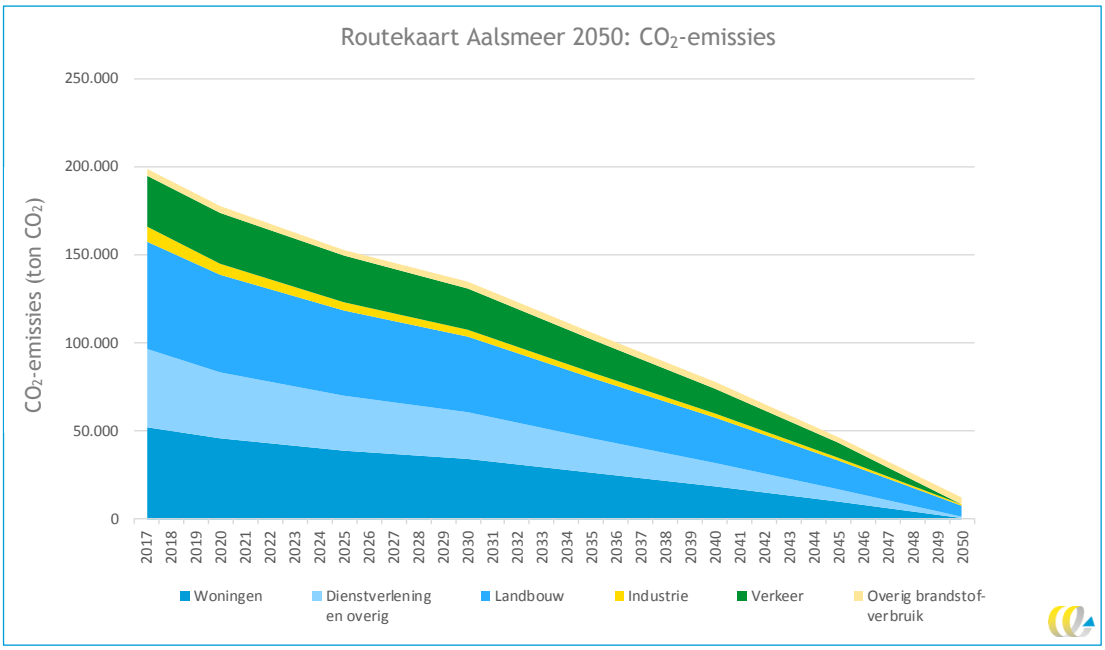
De bepaling voor fossielvrij bij het gebruik van import is niet eenvoudig. In het eindjaar mogen er geen CO_2-emissies meer uitgestoten worden binnen de gemeentegrenzen die voortkomen uit het energiegebruik. Doordat de emissiefactor van elektriciteit in Nederland naar verwachting sterk daalt door een toename van hernieuwbare elektriciteitsproductie (zie Figuur 30), zit het grootste probleem in het resterende verbruik van gas en motorbrandstoffen. Dit vereist de gerichte import van fossielvrije autobrandstoffen als biobenzine, biodiesel en groene waterstof.

In 2040 zal volgens de landelijke verwachtingen de elektriciteit in Nederland nog deels met fossiele bronnen opgewekt worden. Hierdoor heeft alle elektriciteit die niet lokaal duurzaam opgewekt wordt nog fossiele emissies. In 2050 zullen de CO_2-emissies van elektriciteitsproductie netto nul zijn (hernieuwbare energie en conventionele productie met CO_2-opslag), voortvloeiend uit het Klimaatakkoord.

De volgende grafieken schetsen het beeld voor de CO_2-emissies voor de jaren 2040 en 2050. Ook hier ligt hetzelfde besparingspakket aan ten grondslag dat in Paragraaf 4.2 is omschreven. Te zien is dat de CO_2-emissies sterk dalen doordat er met de doorgerekende maatregelen een sterke verschuiving is naar duurzame warmte (geen CO_2-emissies) en elektriciteit (landelijk dalende CO_2-emissies naar netto nul in 2050). Desondanks wordt er in de eindjaren nog gebruik gemaakt van fossiele brandstoffen in Aalsmeer: gas voor de bijstookketels van het warmtenet en transportbrandstoffen voor o.a. mobiele werktuigen. Dit zal geïmporteerd moeten worden of lokaal worden opgewekt. Dit levert geen andere inzichten op dan bij de invulling met hernieuwbare energie.
Wat wel anders is in de focus op import, is de mate waarin de landelijke rugwind kan worden meegenomen. Voor de elektriciteitsproductie in 2050 kan gebruik worden gemaakt van de nationale rugwind in de CO_2-emissies van elektriciteit. Dit komt omdat de emissiefactor dan (netto) nul is. In 2040 is de CO_2-emissiefactor van elektriciteit nog niet (netto) nul. Om het doel fossielvrij in 2040 te halen, zal er daarom dezelfde inspanning voor lokale duurzame energieproductie nodig zijn als wanneer je in het beleid focust op het zelf opwekken van duurzame energie.

Figuur 31 - Verwachtte CO_2-reductie per sector in 2040 en 2050





4.5 Conclusies

Op basis van de analyses in dit hoofdstuk kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Fossielonafhankelijk in 2040: een ambitieuze doelstelling, die voor mobiliteit lastig haalbaar is

Het zou technisch haalbaar kunnen zijn om fossielonafhankelijk te worden in 2050. Voor 2040 is dit voor de woningen en gebouwen technisch wel mogelijk, maar wordt het onwaarschijnlijk dat ook het wegverkeer fossielonafhankelijk zal zijn. Het tempo dat nodig is om de doelstelling fossielonafhankelijk in 2040 voor de woningen en gebouwen te halen is wel hoog: per jaar moeten er circa 650 woningen per jaar worden aangepakt, dat zijn 2,5 woningen per werkdag, beginnende op 1 januari 2020.

Aalsmeer blijft afhankelijk van landelijke ontwikkelingen

Wanneer de gemeente Aalsmeer alle realistisch te verwachten maatregelen inzet vindt er een daling in het energiegebruik plaats door gebouwisolatie en een efficiënter verkeer. Deze energie wordt door inzet van andere warmtebronnen (geothermie en LT-warmte) voor een groot deel fossielonafhankelijk. Wel blijft er CO_2-uitstoot bestaan vanuit het gebruik van elektriciteit en de inzet van gas en motorbrandstoffen. Door zelf extra in te zetten op hernieuwbare elektriciteitsopwekking zou zij ook volledig in de resterende behoefte aan hernieuwbare elektriciteit kunnen voorzien. Dit vraagt echter een zeer grote inzet: bijna al het dakoppervlak van Aalsmeer zou moeten worden voorzien van zonnepanelen, en meer dan de helft van het daarvoor geschikte landelijk gebied zou dan worden gebruikt voor zonnevelden. Dit wordt door CE Delft niet realistisch geacht.
Aalsmeer blijft dan ook in meer of mindere mate afhankelijk van landelijke ontwikkelingen om de elektriciteitsvraag en het wegverkeer te verduurzamen.

5 Beleidsmaatregelen

In de voorgaande hoofdstukken zijn de scenario's geschetst voor een toekomstige situatie op basis van de potentiëlen voor energiebesparing en hernieuwbare energie.
Om deze situaties te bereiken, is een zeer groot palet aan fysieke maatregelen nodig, zoals spouwmuurisolatie, HR++glas, elektrisch rijden, zonnepanelen of warmtekoudeopslag.
Dit zijn maatregelen die door iedere inwoner, huishouden, bedrijf en instelling in Aalsmeer getroffen moeten worden. Het is kortom een inspanning van meer dan 31.300 inwoners en 2.700 bedrijven van Aalsmeer, en niet enkel die van de gemeentelijke organisatie.
De gemeentelijke organisatie heeft haar eigen inspanningen voor haar eigen energiegebruik en gebouwen, maar de invloedssfeer daarbuiten is slechts beperkt. De gemeente gaat zelf geen muren isoleren of elektrische auto's voor alle bedrijven kopen. Dit betekent echter niet dat de gemeente niets kan doen. De gemeente heeft, meer dan andere partijen in Aalsmeer, de tools om te sturen op de mogelijkheden van huishoudens, bedrijven en instellingen.

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de mogelijkheden die de gemeentelijke organisatie heeft om in de komende decennia een actieve bijdrage te leveren aan een fossielonafhankelijke gemeente, de uitdaging waar Aalsmeer voor staat. Deze mogelijkheden zijn opgesteld door CE Delft. De gemeente Aalsmeer zal op basis van de haar beschikbare capaciteit en middelen en haar beleidsvoorkeur moeten besluiten welke onderdelen zij hiervan overneemt of niet.

5.1 Rol van de gemeente

De gemeente heeft verschillende rollen die zij kan inzetten in haar beleid. We maken onderscheid tussen: directe maatregelen (maatregelen die de gemeente kan nemen om direct bij te dragen aan hernieuwbare energie of energiebesparing), verplichten en handhaven, stimuleren en voorlichting en bewustwording. De mogelijkheden binnen deze rollen worden hieronder nader uitgelicht.

Welke rol de gemeente Aalsmeer ook kiest, deze opgave doe je er niet 'even bij'.
Het vraagt om een programmamanager met duidelijke taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Hiernaast zal er een meerjarig programma moeten worden opgezet, voorzien van voldoende capaciteit en financiële middelen om het programma uit te voeren, en voorzien van SMART- en tussendoelen.

Verplichten en handhaven

De gemeente kan directe invloed uitoefenen door het invoeren van verplichtingen en verboden. Hiervoor liggen vooral mogelijkheden op het gebied van mobiliteit, zoals het instellen van snelheidsbeperkingen, betaald parkeren en autovrije zones. Andere mogelijkheden liggen op het gebied van nieuwbouw: zongericht verkavelen, of het stellen van strengere eisen bij nieuwbouwprojecten. Vanuit de Omgevingswet is het mogelijk om aanvullende eisen te stellen, niet alleen op nieuwbouw maar in principe ook op andere zaken, zoals het toestaan van houtstook/pelletkachels, etc. Deze eisen dienen juridisch goed onderbouwd te zijn.

De Wet milieubeheer biedt de mogelijkheden om bij bedrijven energie-efficiëntie-maatregelen af te dwingen, wanneer ze binnen vijf jaar zijn terug te verdienen. Strikte handhaving van deze wet biedt een groot besparingspotentieel (zie Hoofdstuk 4).

Stimuleren

Bij stimuleren wordt vaak gedacht aan financiële maatregelen zoals subsidies, duurzaamheidsleningen (revolverend fonds), gezamenlijke inkoopinitiatieven of duurzame energiesponsoring van sportclubs, maar ook de voorbeeldfunctie van de gemeente werkt stimulerend. Een andere vorm van stimuleren is het creëren van de juiste randvoorwaarden om initiatieven te realiseren. Hierbij kan gedacht worden aan het aanwijzen van locaties waar bijvoorbeeld zonnevelden gerealiseerd mogen worden. Wanneer locaties worden aangewezen voor de productie van hernieuwbare energie wordt duidelijkheid geschept voor investeerder/initiatiefnemers en wordt een eerste drempel weggenomen. Hetzelfde geldt voor het in de transitievisie warmte aanwijzen van de warmtetechnieken die in gebieden de voorkeur hebben bij het van het aardgas afgaan van woningen en gebouwen.

Voorlichting en bewustwording

Hierbij gaat om maatregelen gericht op communicatie en voorlichting. Soms is een gebrek aan kennis een reden voor mensen om geen actie te ondernemen. Zo kan het opstellen van definitieve energielabels van alle woningen en het maken van warmtefoto's huishoudens inzicht geven in hoe goed hun woning geïsoleerd is. Samen met informatie over kosten en subsidiemogelijkheden kan dit huishoudens stimuleren om te gaan isoleren en investeren in zuinige installaties. Voorlichting en bewustwording dragen niet direct aantoonbaar en concreet bij aan energiereductie, maar zijn wel noodzakelijk om andere, concrete, maatregelen te realiseren. Hierin kan het onderwijs ook een belangrijke rol spelen. Het aanstellen van energiecoaches, het organiseren van informatiemarkten, het tonen van voorbeeldwoningen en actieve (social) mediacampagnes zijn andere voorbeelden van maatregelen.

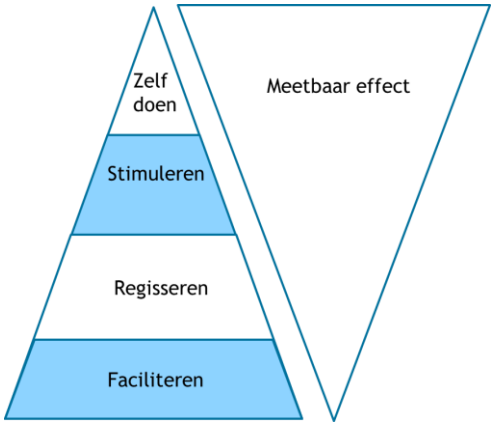
Belangrijk is ook om mensen een perspectief te bieden: communiceer duidelijk dat Aalsmeer de doelstelling heeft om in 2040 fossielonafhankelijk te zijn en wat dit betekent, welke mogelijkheden er zijn (technisch en financieel) en hoe de gemeente zal ondersteunen.

Het belang van tussendoelen en monitoring

Om effectief te kunnen sturen op het eindresultaat is het van belang om tussendoelen te stellen en de ontwikkeling van het energiegebruik en/of CO_2-emissies (twee)jaarlijks te monitoren, zodat de tussendoelen ook behaald worden. Aan de hand hiervan kan het gemeentelijke actieplan worden op- of bijgesteld.

Hierbij is het wel belangrijk om te realiseren dat niet al het beleid meetbaar is. Bij monitoren kijk je naar behaalde effecten of resultaten op een bepaald onderwerp. Dit kan meerdere doelen hebben. Monitoren kan inzichtelijk maken wat de trends en ontwikkelingen zijn in de gemeente, wat de gepleegde inzet is van het eigen beleid, of wat het effect is van het eigen beleid. De inzet van het eigen beleid is goed bij te houden. Hoe actiever de rol van een gemeente in de concrete realisatie van een project, hoe meer het beleid een directe vertaling heeft naar een effect. Zie Figuur 32 voor een schematische weergave van dit idee.

Figuur 32 - Meetbaarheid van het effect van beleidsinstrumenten



Vaak gaat het gemeentelijk beleid niet alleen over het uitvoeren van concrete acties, maar juist ook over het zorgen dat de juiste randvoorwaarden aanwezig zijn zodat partijen in de gemeente concrete acties kunnen uitvoeren. Denk hierbij aan het opzetten van beleids-kaders, beleidsvisies, het informeren van bewoners over de acties die zij zelf kunnen ondernemen, het bijeenbrengen van partijen, etc.

Deze acties zijn niet overbodig: ze zorgen voor het fundament waarop gewerkt kan worden aan het verduurzamen van de gemeente. Het effect van deze acties is echter indirect, en kan niet een-op-een worden toegewezen aan de beleidsinspanning. Als een bewoner een warmtepomp installeert, komt dit dan door een beleidsvisie van gemeente Aalsmeer, of de informatiecampagne van de gemeente? Of had hij de warmtepomp ook geïnstalleerd als deze er niet waren?

Kortom: het effect van het beleid is niet altijd te meten, wel is het altijd mogelijk om bij te houden wat de gepleegde *inzet* is geweest.

5.2 Kansrijke maatregelen

In deze paragraaf gaan wij in op de effectieve maatregelen die de gemeente Aalsmeer concreet kan inzetten in haar beleid.

Op hoofdlijnen kan gezegd worden dat maatregelen die gericht zijn op voorlichting veelal een grotere inzet van de gemeente (in fte) nodig hebben voor het overbrengen van de boodschap. Maatregelen die gericht zijn op stimuleren vergen daarentegen veelal een grotere financiële inzet, voor bijvoorbeeld subsidies. Verplichtende maatregelen hebben over het algemeen minimale kosten voor de gemeente in vergelijking met de opbrengst (zowel in fte als financiële middelen), maar kunnen daarentegen wel weer op grotere weerstand vanuit de inwoners en de bedrijven rekenen.

Hieronder wordt voor de verschillende sectoren een overzicht gegeven van de in de ogen van CE Delft meest kansrijke maatregelen om op in te zetten. Op voorhand geven wij wel enkele kanttekeningen bij de genoemde maatregelen mee. Het kwantificeren van indivi-duele maatregelen is zeer complex, omdat dit sterk afhankelijk is van het succes van de maatregel, interfererende maatregelen, de context, etc. Om geen verkeerd beeld te scheppen is daarom géén indicatie gegeven van de besparing, hernieuwbare productie of CO_2-reductie van de maatregelen. De maatregelen geven dan ook geen garantie op het

bereiken van het einddoel, maar bieden wel handelingsperspectieven voor de betrokken partijen, waardoor het einddoel realistischer wordt.

5.2.1 Overkoepelend

Om de weg naar een fossielonafhankelijke gemeente in te zetten dient er nog veel werk te worden verzet. Ook het grotere gemeentelijk beleid zal hierop moeten worden aangepast. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten gezamenlijk in de regio een regionale energiestrategie zullen opstellen (zie Hoofdstuk 3). In de RES is met name aandacht voor de lokale ruimtelijke aspecten van duurzame energie- en de warmtevoorziening: het in kaart brengen (en verdelen) van restwarmtebronnen en locaties voor de productie van duurzame energie. De RES dient in 2019 in concept te worden opgeleverd. Uit de RES volgt ook een opgave voor de gemeente Aalsmeer. Het is dan ook belangrijk voor de gemeente om in het traject van de RES goed te verkennen welke ruimtelijke impact wel en welke niet wenselijk is. De opgave die uit de RES voortkomt kan, samen met de ruimtelijke afwegingen die hier onder liggen in de gemeente, worden verankerd in de instrumenten die de Omgevingswet naar verwachting vanaf 2021 biedt (zie het volgende tekstkader).

Verankering energietransitie in de Omgevingswet

De ruimtelijke impact van de energietransitie is groot, en het is dan ook logisch om de energietransitie te verankeren in het ruimtelijk instrumentarium. Het bestaande instrumentarium wordt binnenkort vervangen door de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 in werking treedt. Voor deze verankering kunnen alle instrumenten van de Omgevingswet worden ingezet:

- De **omgevingsvisie** is een integrale visie met strategische hoofdkeuzen van beleid voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn. Hier kan de doelstelling van de gemeente in worden vastgelegd.
- Met het vaststellen van een **omgevingswaarde** kan de gemeentelijke energie- of klimaatdoelstelling nog verder worden verankerd. Wanneer een gemeente een omgevingswaarde vaststelt, en hier nog niet aan wordt voldaan, is zij verplicht om een **programma** op te stellen waarin zij aangeeft welke activiteiten zij onderneemt om de omgevingswaarde te bereiken, en om de voorgang te monitoren.
- Het **omgevingsplan** vervangt het bestemmingsplan als regelgevend kader voor de ruimtelijke leefomgeving. De ruimtelijke effecten van de transitie naar duurzame energie kan hierin worden verankerd. Hierdoor kan bij het afgeven van een **omgevingsvergunning** worden getoetst of activiteiten geen nadelige gevolgen hebben voor het behalen van de klimaat- en energiedoelen.

5.2.2 Wonen

Een fossielvrij woningbezit vraagt om een aanpassing van bijna iedere woning in Aalsmeer. Dit gaat om 12.919 woningen, oftewel circa 650 woningen per jaar tot aan 2040. De keuze voor de wenselijke warmtetechniek in Aalsmeer hangt echter in grote mate af van de verduurzaming van de glastuinbouw. De huidige warmtevraag van de glastuinbouw komt overeen met de warmtevraag van 45.000 huishoudens; ruim viermaal de warmtevraag van de woningen in Aalsmeer. Stedin geeft dan ook aan dat keuzes voor het aardgasnet in Aalsmeer in grotere mate afhangen van keuzes bij de grotere partijen als de glastuinbouw dan bij de woningbouw. Afstemming van de transitievisie warmte met de plannen van de Greenport Aalsmeer is dan ook van belang.

Wanneer de gemeente Aalsmeer de mogelijke verwarmingstechnieken voor woningen kent, en weet welke technieken kansrijk zijn, kan vervolgens met bewoners(vertegenwoordigers) het gesprek worden aangegaan welke techniek op ingezet zal worden en in welke wijken gestart zou kunnen worden om als eerste een project op te starten om woningen fossielvrij te maken. Hierdoor kunnen de inwoners in Aalsmeer dit beeld zelf aanvullen en wijzigen

indien er andere wensen blijken te zijn. Deze afwegingen kan de gemeente betrekken bij het opstellen van een transitievisie warmte. Ook de transitievisie zelf zal weer met bewoners en bedrijven in Aalsmeer worden besproken alvorens deze door de raad zal worden vastgesteld. Op deze manier kan een door de gehele gemeente gedragen transitievisie warmte tot stand komen.

In de buurten of wijken waar gestart wordt met de warmtetransitie zal de gemeenteraad, na het vaststellen van de transitievisie warmte, ook een uitvoeringsplan moeten vaststellen. Dit plan biedt het kader waarbinnen gebouweigenaren, netbeheerders, warmtebedrijven, gemeente en andere partijen investeringsbeslissingen nemen. Het is dan ook noodzakelijk om deze partijen te betrekken bij het opstellen van het uitvoeringsplan. De uitkomsten van dit gesprek kunnen worden meegenomen in het daadwerkelijke uitvoeringsplan dat door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

De stimulerende en voorlichtende rol van de gemeente blijft ondertussen erg belangrijk. Zorg dat er een duidelijk verhaal met handelingsperspectief wordt ontwikkeld voor je inwoners. Dit handelingsperspectief kan worden geboden door goede voorlichting, maar ook door stimulerende maatregelen als subsidies, het verstrekken van kennis (aanbieden van woningscans door experts), een energieloket, etc.

Naast het opstellen van warmteplannen en voorlichting heeft de gemeente nog een sturingsmiddel in handen voor de bestaande bouw: de prestatieafspraken met woningcorporaties. De gemeente stelt jaarlijks prestatieafspraken op met de woningcorporatie Eigen Haard. In deze afspraken moeten ook afspraken worden gemaakt over de verduurzaming van de woningen van de woningcorporatie. Momenteel zijn deze afspraken gericht op het behalen van een Energie-index, overeenkomend met energielabel B. Deze afspraken kunnen op termijn worden vervangen door afspraken over het fossielvrij maken van de woningen. Belangrijk is daarbij wel dat Eigen Haard een beeld heeft van de oplossingen waar zij naar toe moet werken. Om deze reden is het verstandig om Eigen Haard te betrekken bij het opstellen van de transitievisie warmte.

5.2.3 Werken

Voor de bedrijven in Aalsmeer is het belangrijkste instrument dat de gemeente in kan zetten het toezicht op het nakomen van het activiteitenbesluit in de Wet milieubeheer. Deze wet biedt de mogelijkheden om bij bedrijven energie-efficiëntie maatregelen af te dwingen, wanneer ze binnen vijf jaar zijn terug te verdienen. Strikte toezichthouding op het naleven van deze wet biedt een groot besparingspotentieel (zie Hoofdstuk 4), en is hiernaast een van de meest kostenefficiëntste maatregelen die de gemeente kan nemen om energiebesparing bij bedrijven te bewerkstelligen (PBL, 2016). In meerdere convenanten is via de VNG beloofd actiever in te zetten op toezichthouding op het naleven van het activiteitenbesluit (Energieakkoord, Klimaatakkoord, interbestuurlijk programma).

Er zijn circa 160 bedrijven in Aalsmeer actief die met dit instrument gedwongen kunnen worden om maatregelen te nemen. In het Uitvoeringsprogramma VTH2019 (Aalsmeer, 2018) staat gemeld dat er voor het lopende jaar geen milieu-inspecteur beschikbaar is, en dat er een keuze gemaakt moet worden om deze taken te gaan uitbesteden aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Geadviseerd wordt om snel te zorgen dat weer actief kan worden ingezet op toezichthouding op deze wettelijke verplichting.

De gemeente kan hiernaast werken aan voorlichting door bedrijven te wijzen op de energiebesparingsverplichting, en specifiek de kantoren op haar grondgebied te wijzen op de

verplichting om in 2023 minimaal energielabel C te hebben. In deze voorlichting kan het belang van een andere warmtebron dan een CV-ketel op aardgas worden meegenomen.

De grootste energievragers in de gemeente vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincie (MJA3-afspraken). FloraHolland valt onder de Europese ETS-maatregelen. De gemeente Aalsmeer heeft hier beperkte invloed op.

5.2.4 Mobiliteit

De gemeente Aalsmeer heeft weinig directe invloed op de vervoerswijze van haar inwoners en bedrijven. Er kan direct gestuurd worden met parkeren (parkeerplaatsen en parkeertarieven) en verder is het vooral faciliteren door alternatieven voor de auto te bieden in de vorm van openbaar vervoer en langzaam vervoer.

Fossielonafhankelijkheid is met name te bereiken door drie methoden:
1. Het verduurzamen van het auto/vrachtvervoer.
2. Het stimuleren van andere vervoersopties (fiets/openbaar vervoer).
3. Duurzaamheid meenemen in aanbestedingen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

1. Verduurzamen van het auto/vrachtvervoer
Het bevorderen van elektrisch vervoer zal leiden tot de grootste reductie in broeikasgassen. Hierbij is het belangrijk om te realiseren dat het aandeel elektrisch vervoer naar verwachting snel zal toenemen. De total-cost-of-ownership, de totale kosten voor het bezit en gebruik van een personenauto, zullen tussen 2020-2025 voor alle soorten weggebruikers lager liggen voor elektrische auto's dan voor auto's met traditionele verbrandingsmotoren (Ecofys, 2016). Het stimuleren van de *aanschaf* van elektrische voertuigen is daarom na 2025 niet meer nodig. Wel dient een juiste infrastructuur aanwezig te zijn. Het is dan ook aan te bevelen om door te blijven gaan met het plaatsen van oplaadpalen. Dit kan door deze te (laten) plaatsen in de openbare ruimte (op straat of in garages), of door met subsidies de plaatsing bij bedrijven of particulieren te bevorderen.

Voor vrachtvervoer is nog geen duidelijke technologische oplossing voorhanden om over te schakelen naar fossielvrije brandstoffen. De meest kansrijke ontwikkeling is de elektrische vrachtwagen. Deze komt naar verwachting op tussen 2025 en 2030, maar zal nog langere tijd duurder zijn (McKinsey, 2017). Andere technieken als waterstof en biobrandstoffen zijn nog geen kansrijker alternatief voor elektrische aandrijving. Pas wanneer er een goed alternatief is dat kansrijk is in de markt, kan de gemeente Aalsmeer hier eventueel stimulerend (subsidies of pilotprojecten) of sturend (milieuzone voor vrachtverkeer) in optreden, mogelijk in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam.

2. Stimuleren van andere vervoersopties
Hiernaast heeft de gemeente Aalsmeer dus invloed op het reduceren van emissies van het wegverkeer door het realiseren van een modal shift, mensen vanuit de auto in andere vormen van vervoer krijgen. Met de komst van nieuwe vormen van fietsen (e-bike en speed pedelec) wordt de afstand die binnen 20 minuten met de fiets is te overbruggen een stuk groter. Hiermee zijn belangrijke werklocaties als Schiphol, Greenport en Amstelveen met de fiets prima bereikbaar geworden vanuit Aalsmeer. Het is met een e-bike/speed pedelec daarnaast ook goed mogelijk om vanuit Aalsmeer in korte tijd naar belangrijke OV-knooppunten als metrostation Sacharovlaan in Amstelveen/busstation Amstelveen en stations Hoofddorp en Schiphol te komen. Van daar kan dan verder worden gereisd met het OV. Verbetering van de fietsinfrastructuur in het algemeen en specifiek naar deze OV-knooppunten kan bijdragen aan een grotere aantrekkelijkheid van deze vervoersoptie. Hiernaast kan het OV nog aantrekkelijker worden gemaakt door hoogfrequent busvervoer, waarbij bij

de haltes aandacht is voor oplossingen voor de rit van halte naar bestemming (voldoende fietsparkeerplekken, deelfietsen, goede wandelpaden).

Bij nieuwbouwontwikkelingen kan door een slimme ruimtelijke ordening gestuurd worden op het gebruik van duurzame vervoersopties. Hiernaast is het mogelijk om door het lokaal aanwezig laten zijn van voorzieningen te zorgen voor minder noodzaak om de auto te gebruiken.

Indien Aalsmeer nog sterker wil inzetten op het bevorderen van de modal shift, kan aan de volgende maatregelen worden gedacht:
- Het bevorderen van de fiets voor korte ritten. De meest kansrijke wijze om dit te doen is om te zorgen dat de auto niet meer voor de deur staat, maar het liefst op een centrale parkeerplaats op 100-300 meter lopen. Uit onderzoek (Zandee, et al., 1999) blijkt, dat dit tot een grote reductie van het autogebruik voor korte ritten leidt. Een derde van de korte ritten tot 7,5 km per auto wordt vervangen door een fietsverplaatsing.
- Parkeerbeleid wordt steeds vaker gezien als één van de belangrijkste instrumenten voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Dat betreft zowel parkeernormen voor het aantal parkeerplaatsen bij woningen en bedrijven, als de kosten van parkeren in de openbare ruimte. In 2018 publiceerde CROW, in samenwerking met het ministerie van I&W een nieuwe werkwijze hoe om te gaan met parkeren (CROW, 2018).
  Aalsmeer zou deze nieuwe werkwijze kunnen overnemen.

Bovenstaande maatregelen zijn voor een landelijke gemeente, waar de afhankelijkheid van de auto groot is, lastiger te realiseren. De maatregelen zijn het meest kansrijk wanneer ze in gezamenlijkheid worden uitgevoerd. Zo zijn stimuleringsmaatregelen voor fietsen pas effectief wanneer deze samengaan met maatregelen die autogebruik ontmoedigen (Harms, et al., 2016).

3. Duurzaamheid meenemen in aanbestedingen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer

Met de Rijksoverheid hebben gemeenten in Nederland afspraken gemaakt over het emissievrij maken van het OV: Vanaf 2030 zijn alle OV-bussen emissievrij. Vanaf 2025 zijn alle nieuwe OV-bussen emissievrij. De gemeente Aalsmeer valt onder de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De VRA streeft naar een zero-emissievervoerssysteem. De transitie naar zero-emissie wordt in de huidige OV-concessies al in gang gezet. In de huidige concessie voor busvervoer Amstelland-Meerlanden is al opgenomen dat vanaf 2021 80% van de busvloot elektrisch rijdt (Connexxion, 2017).

Hiernaast is er een bestuursakkoord doelgroepenvervoer. Aalsmeer heeft dit akkoord nog niet ondertekend, maar zou dit wel kunnen gaan doen. Daarmee tekent Aalsmeer er voor om uiterlijk vanaf 2025 het doelgroepenvervoer emissievrij in te kopen. Dit kan dan vervolgens worden meegenomen in een volgende aanbesteding van het doelgroepenvervoer.

5.2.5 Gemeentelijke organisatie

Binnen de gemeentelijke organisatie kan de gemeente maximaal inzetten op energiebesparing en hernieuwbare energie. Dit levert niet alleen direct resultaat, maar door als gemeente het goede voorbeeld te geven en hierover te communiceren draagt het ook bij aan bewustwording van de inwoners. Demonstreren van nieuwe vormen van verwarming, andere mobiliteitsconcepten, etc. toont de mogelijkheden aan de inwoners en kan ook de drempel verlagen voor anderen om te volgen.

Voorbeelden van directe maatregelen die de gemeente kan uitvoeren:
- sterk verbeteren van de isolatie van gemeentelijke gebouwen;
- zonnepanelen op alle gemeentelijke gebouwen of de gemeentelijke daken en gronden beschikbaar stellen voor energiecoöperaties of inwoners die zelf geen zonnepanelen kunnen plaatsen;
- het plaatsen van energiezuinige openbare verlichting;
- toepassen van nieuwe verwarmingsconcepten (hybride WP, WKO, elektrische warmtepomp);
- maai- en snoeiafval aanbieden voor duurzame verwerking zoals de productie van groengas door vergisting;
- gemeentelijke voertuigen vervangen door elektrische voertuigen of voertuigen op groengas, fietsen waar mogelijk, elektrische laadpalen plaatsen op eigen terrein, stimuleren van fietsgebruik bij ambtenaren voor woon-werkverkeer.

In een breder duurzaamheidsperspectief kan ook gedacht worden aan circulair inkopen en goede afvalscheiding. Dit draagt weliswaar niet direct bij aan de doelstellingen zoals genoemd in deze rapportage, omdat deze geformuleerd zijn in termen van energiegebruik, maar het zijn wel maatregelen die in lijn liggen met ander duurzaamheidsbeleid van de gemeente. Bovendien dragen ze bij aan het creëren van een cultuuromslag naar denken vanuit een breed duurzaamheidsperspectief wat ten goede komt aan het behalen van de doelstellingen.

Aalsmeer is reeds een eind op weg met haar eigen vastgoed en de openbare verlichting. De grootste gebouwen in het bezit van de gemeente hebben reeds een goed energielabel of worden momenteel gerenoveerd. Hiermee is dit vastgoed nog niet aardgasvrij, maar wel gereed om te worden aangesloten op een fossielvrije energievoorziening.
Deze aanpak zou kunnen worden uitgebreid naar het vastgoed van de gemeente dat in gebruik is bij derden. De openbare verlichting wordt bij vervanging reeds vervangen door LED-verlichting, waarbij het uitgangspunt is om enkel te verlichten op plekken waar dat echt nodig is. Het in de gemeente opgehaalde GFT-afval wordt reeds verwerkt tot biogas door afvalverwerker Meerlanden.

6 Bibliografie

Aalsmeer, 2018. *Uitvoeringsprogramma VTH 2019,* Aalsmeer: Gemeente Aalsmeer.

ABF Research, 2019. *Primos 2019,* Delft: sn

BNR, 2019. HELFT KANTOREN VOLDOET NIET AAN MILIEU-EISEN. *BNR nieuwsradio*, 19 04.

CE Delft & Deltares, 2018. *Nationaal potentieel van aquathermie, analyse en review van de mogelijkheden,* https://www.ce.nl/publicaties/2171/nationaal-potentieel-van-aquathermie: CE Delft.

CE Delft & IF Technology, 2018. *Weg van gas - Kansen voor de nieuwe concepten Lage Temperatuur Aardwarmte,* Delft: CE Delft.

CE Delft, Generation.Energy, 2019. *Analysekaarten RES,* Delft: VNG, IPO.

CE Delft, 2014. *STREAM Personenvervoer 2014 versie 1.1.,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2015. *Slim gebruik van slimme meters,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2016. *Ketenemissies warmtelevering - Directe en indirecte CO2-emissies van warmtetechnieken,* http://www.ce.nl/publicatie/ketenemissies_warmtelevering/1776: CE Delft.

CE Delft, 2017. *Aalsmeer zonder aardgas, de mogelijkheden voor een klimaatneutrale warmtevoorziening,* Delft: CE Delft.

CE Delft, 2017. *STREAM Goederenvervoer 2016,* https://www.ce.nl/publicaties/download/2259: CE Delft.

CE Delft, 2018. *Warmteanalyse Aalsmeer, De mogelijkheden voor een klimaatneutrale warmtevoorziening,* Delft: CE Delft.

Connexxion, 2017. *Vervoersplan Amstelland Meerlanden,* Kampen: Connexxion.

CROW, 2018. *Toekomstbestendig parkeren - deel B Handreiking parkeernormen,* Ede: CROW.

ECN, PBL, CBS en RVO, 2016. *Nationale Energieverkenning 2016,* Petten: ECN.

ECN, PBL, CBS, RVO, 2017. *Nationale Energieverkenning 2017,* Petten: ECN.

ECN, 2013. *Verbetering referentiebeeld utiliteitssector,* Petten: ECN/BZK.

ECN, 2016. *Eindadvies basisbedragen SDE+ 2017,* Petten: ECN.

Ecofys, 2016. *Toekomstverkenning elektrisch vervoer,* Utrecht: RVO/Ecofys.

Ecofys, 2016. *Toekomstverkenning elektrisch vervoer: eindrapport,* Utrecht: Ecofys.

FET, 2016. *Maak elektrisch rijden groot: 8 acties voor doorbraak bij particulieren,* Den Haag: Formule E-team (FET).

Harms, L., Bertolini, L. & Brömmelstroet, M. T., 2016. Performance of Municipal Cycling Policies in Medium-Sized Cities in the Netherlands since 2000. *Transport Reviews,* 36(1), pp. 134-162.

Klimaatakkoord, 2018. *Input notitie routekaarten maatschappelijk vastgoed,* Den Haag: Rijksoverheid.

Klimaatberaad, 2018. *Voorstel voor hoofdlijnen voor het Klimaatakkoord,* Den Haag: SER.

Laure Itard, sd *Verschil tussen theoretisch en werkelijk energiegebruik voor woningverwarming,* http://www.wk2020.nl/documents/Factsheet7.5.pdf: TU Delft/WoningKwaliteit 2020.

Majcen, D, 2016. *Predicting energy consumption and savings in the housing stock,* https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:00795500-6704-49c0-903f-6b6ba77dc544/datastream/OBJ/download: TU Delft.

McKinsey, 2017. *New reality: electric trucks and their implications on energy demand.* [Online]
Available at: www.mckinseyenergyinsights.com/insights/new-reality-electric-trucks-and-their-implications-on-energy-demand/
[Geopend 16 04 2019].

Ministerie van Economische Zaken, 2016. *Energieagenda - Naar een CO2-arme energievoorziening,* Den Haag: ministerie van Economische Zaken.

Ministerie van I&M, 2017. *Beantwoording Kamervragen van het lid Laçin (SP) over de planning van de inwerkingtreding van de Omgevingswet,* Den Haag: Rijksoverheid.

Netbeheer Nederland, 2019. *Duurzaamheid energievoorziening.* [Online]
Available at: https://energiecijfers.info/hoofdstuk-5-duurzaamheid-energievoorziening/

PBL & DNV GL, 2014. *Het potentieel van zonnestroom in de gebouwde omgeving van Nederland,* https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2014-dnv-gl-het-potentieel-van-zonnestroom-in-de-gebouwde-omgeving-van-nederland_01400.pdf: PBL.

PBL, 2016a. *Wat betekent het Parijsakkoord voor het Nederlandse lange termijnklimaatbeleid?,* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

PBL, 2016b. *Review adviesrapport 'Maak elektrisch rijden Groot',* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

PBL, 2016. *Opties voor energie- en klimaatbeleid,* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Provincie Noord Holland, 2017. *Provinciale Ruimtelijke verordening.* [Online]
Available at: www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Structuurvisie_en_PRV

Provincie Noord-Holland, 2016. *Beleidsagenda Energietransitie.* [Online]
Available at: http://nota.noord-holland.nl/etnnh/magazine/beleidsagenda-energietransitie-2/

Rijksoverheid, 2017. *Convenant 10 PJ energiebesparing gebouwde omgeving,* Den Haag: Rijksoverheid.

Rijksoverheid, 2018. *Gaswet,* Den Haag: Rijksoverheid.

Rijkswaterstaat, 2019. *Klimaatmonitor.* [Online]
Available at: https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive
[Geopend 2019].

RVO, 2019. *Projecten in beheer SDE(+), peildatum 7 januari 2019,* https://www.rvo.nl/sites/default/files/2019/02/SDE%20Projecten%20in%20beheer%20januari%202019.xlsx: RVO.

SER, 2013. *Energieakkoord voor duurzame groei,* Den Haag: Sociaal Economische Raad (SER).

Stedin, 2018. *Wat is de inkeerregeling?.* [Online]
Available at: https://www.stedin.net/over-stedin/duurzaamheid-en-innovaties/een-klimaatneutrale-samenleving/geen-gasaansluitplicht-voor-nieuwbouw-meer/wat-is-de-inkeerregeling
[Geopend 02 05 2019].

Wageningen Economic Research, 2018. *Prognoses CO2-emissie glastuinbouw 2030,* https://www.wur.nl/upload_mm/1/8/2/740908ea-f35f-4c5f-8c7c-b291a3a0513f_2018-056%20Velden_def.pdf: Wageningen Economic Research.

Wageningen UR & BU Greenhouse Horticulture, 2017. *Energy saving screen materials,* https://www.kasalsenergiebron.nl/content/research/20035_Schermprestaties__methode_voor_bepaling_energiebesparing.pdf: WUR.

Wageningen UR, 2014. *Haalbaarheidsstudie Glas-Film Kasconcept,* https://www.kasalsenergiebron.nl/content/research/14954_Haalbaarheidsstudie_glas-film_kasconcept.pdf: WUR.

Zandee, A. H., BV., M. & Connekt, 1999. *Mobiliteit begint bij de woning: het effect van de woonomgeving op de mobiliteit en vervoerwijzekeuze: eindrapport,* Delft: Connekt.

A Emissiekentallen

Tabel 6 - Tijdsafhankelijke emissiekentallen

Energiedrager	Eenheid	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aardgas[a]	ton CO_2/m^3 gas	0,001791	0,001788	0,001788	0,001788	0,001785	0,001788	0,001788
Elektriciteit[b]	ton CO_2/kWh e	0,000460	0,000442	0,000472	0,000481	0,000503	0,000527	-

[a]: RVO, Nederlandse lijst van energiedragers en standaard emissiefactoren.

[b]: CBS, Rendementen en CO_2-emissie elektriciteitsproductie.

Tabel 7 - Emissiekentallen brandstoffen verkeer

Energiedrager	Eenheid	Waarde
Benzine	ton CO_2/liter	0,0023
Diesel	ton CO_2/liter	0,0026
LPG	ton CO_2/liter	0,0016

B Routekaart

In deze bijlage hebben we de analyse uitgewerkt waarvan de resultaten zijn weergegeven in Hoofdstuk 4.

B.1 Het startpunt van de uitdaging

De resultaten van de nulmeting uit Hoofdstuk 2 vormen de startpositie om de uitdaging in beeld te brengen voor een fossielvrije gemeente. In een fossielvrij gemeente mogen volgens de definitie van de gemeente Aalsmeer geen fossiele energiebronnen meer gebruikt worden. Alle energie is duurzaam, dit geldt ook voor het energiegebruik voor vervoer. Dit komt neer op 100% reductie van fossiele emissies uit energiebronnen en gebruik van 100% duurzame energie voor alle sectoren. Compensatie van emissies is niet mogelijk, de uitstoot van CO_2-emissies uit biomassa is nog wel toegestaan. De CO_2-emissies van biomassa zijn namelijk over een tijdsperiode van enkele jaren netto nul, omdat de CO_2 die vrijkomt bij verbranding tijdens de groei van de biomassa uit de lucht is onttrokken.

Om het einddoel te bereiken zijn er globaal gezien twee opties om op te sturen: inzetten op energiebesparing en inzetten op hernieuwbare energie. Dit zijn communicerende vaten, want hoe meer energie er bespaard wordt, hoe minder er ingezet hoeft te worden op de productie van hernieuwbare energie om aan de energievraag te voldoen. De eerste stap is energiebesparing daar waar het kosteneffectief kan worden toegepast.

Uit Hoofdstuk 2 is duidelijk geworden wat de huidige energiegebruiken zijn in Aalsmeer. Hiermee is bekend hoeveel energie er ofwel bespaard, ofwel fossielvrij opgewekt dient te worden.

Nu bekend is wat er *nodig* is, zullen we in de rest van deze bijlage in kaart brengen wat er fysiek *mogelijk* is. We beginnen met een indicatie van het realistisch en technisch haalbare potentieel aan energiebesparing in de gebouwde omgeving en de mogelijkheden voor hernieuwbare energie. Hierna maken we de balans op en kijken we wat het restant aan benodigde ‘rugwind’ is en geven we suggesties voor beleidsmaatregelen om te sturen op het einddoel (illustratief weergegeven in Figuur 33).

Figuur 33 - Schematische weergave van de opzet hoe vanuit een klimaatambitie gekomen kan worden tot mogelijke beleidsmaatregelen

<table>
<tr><td rowspan="3">Uitdaging ‘fossielvrij’</td><td>Energiebesparing</td><td>Technisch-realistisch potentieel</td><td>Mogelijke beleidsmaatregelen</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Hernieuwbare (fossielvrije) energie</td><td>Technisch-realistisch potentieel</td><td>Mogelijke beleidsmaatregelen</td></tr>
<tr><td colspan="2">‘Rugwind’ (restant)</td></tr>
</table>

In deze bijlage beschouwen eerst de mogelijkheden voor energiebesparing, daarna kijken we naar het technisch potentieel voor de productie van hernieuwbare energie binnen de gemeentegrenzen van Aalsmeer dat realistisch gezien valt te realiseren.

B.2 Potentieel energiebesparing

B.2.1 Energiebesparing woningen

Bij woningen vormt het energiegebruik voor warmte (met name gas) de belangrijkste component. Veruit het grootste deel van deze warmtevraag bestaat uit aardgas voor de verwarming van woningen en het maken van warm tapwater. Met besparingen op de warmtevraag kan dan ook het meest bereikt worden. De belangrijkste maatregelen voor het reduceren van deze warmtevraag zijn isolatiemaatregelen, zuinige installaties en gedrags-aanpassingen.

Gebouwisolatie

Het isolatieniveau van de gebouwen in Aalsmeer is in Hoofdstuk 2 al weergegeven (zie Figuur 7). Per buurt varieert het gemiddelde energielabel tussen A en F.
Het nemen van isolatiemaatregelen naar energielabel B is technisch mogelijk en realistisch. Dit levert naar schatting een energiebesparing op ter grootte van circa 25% (142 TJ) van het huidige gasverbruik. Hierbij gaan we uit van de bekende energielabels van woningen, de besparingspercentages per labelstap (Majcen, D, 2016) en het nationale kental voor het typische gasverbruik per label (Laure Itard, sd). Voorbeelden van fysieke maatregelen die dan genomen zouden kunnen worden zijn vloer-, dak-, gevel- en leidingisolatie en het vervangen van glas naar HR++glas.

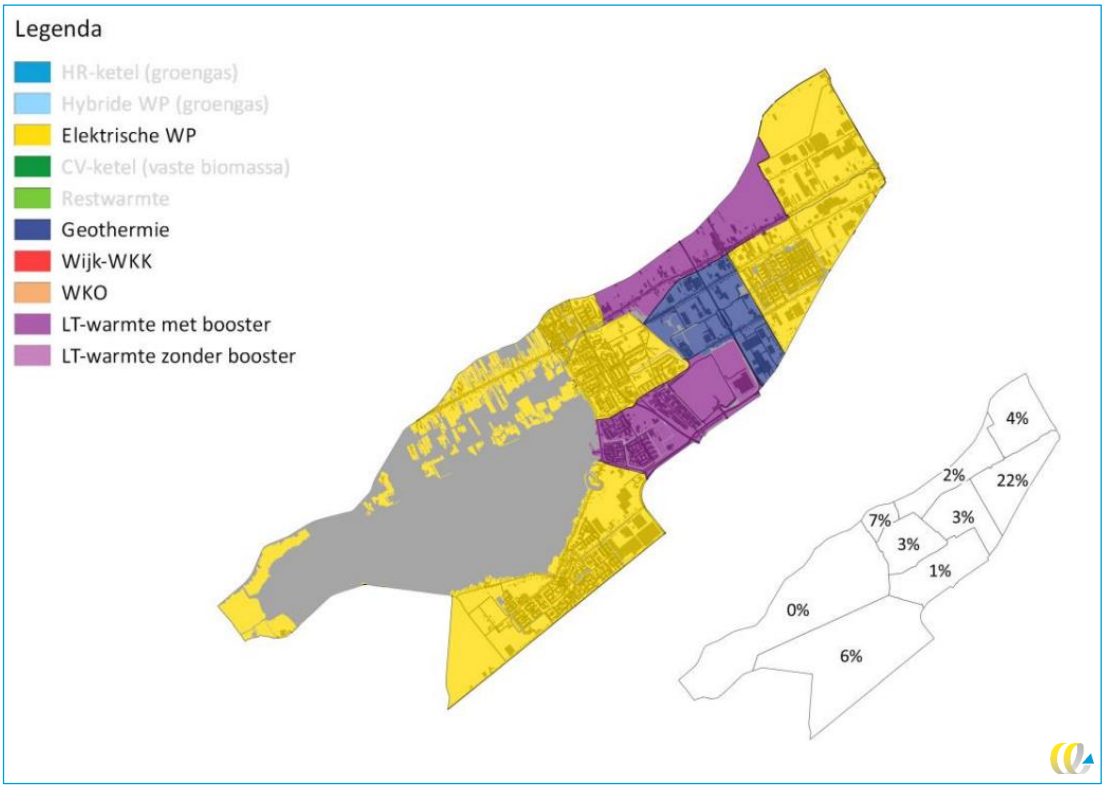
Het zetten van verdere stappen naar label A of hoger vraagt om verregaande isolatie-maatregelen, met hogere kosten. Daarnaast zijn er ook maatregelen aan de ‘energie-installaties’ nodig. Dit zijn installaties zoals een zonneboiler of zonnepanelen. Dit zijn echter geen besparingsmaatregelen. Deze maatregelen vallen onder energieproductie en beschouwen we daarom in Paragraaf B.3.

Zuinigere installaties

In de studies ‘Aalsmeer zonder aardgas’ (CE Delft, 2017) en de studie ‘Warmteanalyse Aalsmeer’ (CE Delft, 2018) is gekeken wat per buurt voor Aalsmeer de meest kosten-effectieve klimaatneutrale warmtevoorziening in 2050 is. Uit de verschillende scenario’s in deze laatste studie blijkt dat collectieve opties zoals een warmtenet in sommige buurten voor de hand ligt. In andere buurten is het het aantrekkelijkst om een elektrische warmtepomp te installeren in de woningen. Groengas in combinatie met het bestaande gasnet is in principe de goedkoopste optie voor vrijwel heel Aalsmeer (in termen van kosten over de hele keten), maar door de naar verwachting beperkte beschikbaarheid van groengas is deze optie wellicht niet overal mogelijk, of is groengas elders in de regio relatief voordeliger in te zetten.

Uit de warmteanalyse komt verder naar voren dat de verschillende warmteopties in Aalsmeer qua kosten dicht bij elkaar liggen. In alle doorgerekende varianten is de kosten-afstand tot het eerstvolgende alternatief gemiddeld ca. 5%. Dit betekent dat er nog een grote mate van keuzevrijheid is om een warmtetechniek te kiezen die goed bij Aalsmeer past, zowel kijkend naar de technisch-economische zijde als draagvlak onder haar inwoners.

Figuur 34 - Mogelijk eindbeeld van de infrastructuur voor een klimaatneutrale warmtevoorziening in 2050



Bron: (CE Delft, 2018).

We gaan er voor nu van uit dat het eindbeeld met enkel lokale warmte en zonder groengas of vaste biomassa, zie Figuur 34 (uit de studie 'Warmteanalyse Aalsmeer' (CE Delft, 2018) de realiteit wordt in 2050. In dat geval zal in een groot deel van de buurten een elektrische warmtepomp de gebruikte techniek worden (88% van de woningen).
Een elektrische (lucht)warmtepomp is in vergelijking met een HR-ketel tot 70% zuiniger, doordat het gebruik maakt van de beschikbare warmte uit de lucht. Voor de andere buurten (12% van de woningen) gaan we uit van een geothermiewarmtenet. We gaan uit van een naar woningen gewogen gemiddelde besparing van circa 56%. De besparing op aardgas is 97%, terwijl de elektriciteitsvraag door de warmtepompen toeneemt met 105%.
Hoewel bij een warmtenet op basis van geothermie er energiegebruik nodig is voor de (bron)pompen, en er leidingverlies is over het netwerk, is de bronpomp erg efficiënt, waardoor de totale energiebesparing in vergelijking met het inzetten van individuele HR-ketels uitkomt op iets meer dan 71%. Hierin is inbegrepen dat 20% van de warmtevraag in het warmtenet wordt geproduceerd met gasgestookte piekketels. Deze ketels springen bij op extra koude dagen en dienen als back-up. We hanteren hierbij de uitgangspunten achter de CO_2-emissiefactor voor geothermie van CO_2emissiefactoren.nl (CE Delft, 2016).

Gedrag

Het gedrag van mensen is sterk van invloed op de warmtevraag van woningen.
De temperatuurinstelling van de thermostaat, het uitschakelen van de verwarming bij afwezigheid, korter douchen of het instellen van een nachtverlaging hebben allen een effect op het energiegebruik voor warmte.

Ook het bewust omgaan met gebruik van elektrische apparaten (uitschakelen van apparaten die niet gebruikt worden) en het tijdig vervangen van energieverspillende apparaten door zuinige varianten, zoals bijvoorbeeld koelkasten en wasmachines, draagt bij aan energiebesparing. Door het gedrag aan te passen kan hierop worden bespaard.

Er zijn geen eenduidige cijfers beschikbaar over het besparingspotentieel van gerichte voorlichting, maar de inschatting voor besparing door gedragsaanpassing na de installatie van een slimme meter met een feedbacksysteem dat inzicht geeft in het gebruik[5] is ongeveer 5% (CE Delft, 2015). Dit hebben wij als uitgangspunt genomen.

Overzicht besparingspotentieel woningen

Tabel 8 geeft een overzicht van de besparingspercentages voor de sector woningen. Deze percentages zijn indicaties voor de gehele woningvoorraad in Aalsmeer en hebben geen betrekking op een individuele woning. Daar waar een negatief besparingspercentage staat is er sprake van een toename van het gebruik. De toename van de geothermische warmtevraag is niet in percentages uit te drukken omdat er nu nog geen geothermie wordt geproduceerd, maar is in absolute aantallen aanzienlijk.

Tabel 8 - Overzicht besparingspotentieel van woningen*

Categorie	Woningen	
	Gasbesparing (%)	Elektriciteitsbesparing (%)
Gebouwisolatie	25%	
Zuinigere technieken	97%	-105%
Gedrag	5%	5%
Totaal*	**98%**	**-95%**

* Opmerking: De besparingspercentages kunnen niet simpelweg opgeteld worden. In de praktijk wordt besparing-op-besparing gerealiseerd. Dit komt neer op het vermenigvuldigen van de besparingspercentages, waardoor de totale besparing iets lager uitvalt dan wanneer de individuele besparingspercentages worden opgeteld.
Het negatieve percentage voor elektriciteit bij zuinigere technieken komt voort uit een verschuiving van gas naar elektriciteit bij de inzet van een (elektrische) warmtepomp; netto is er wel degelijk een besparing.

B.2.2 Energiebesparing bedrijven

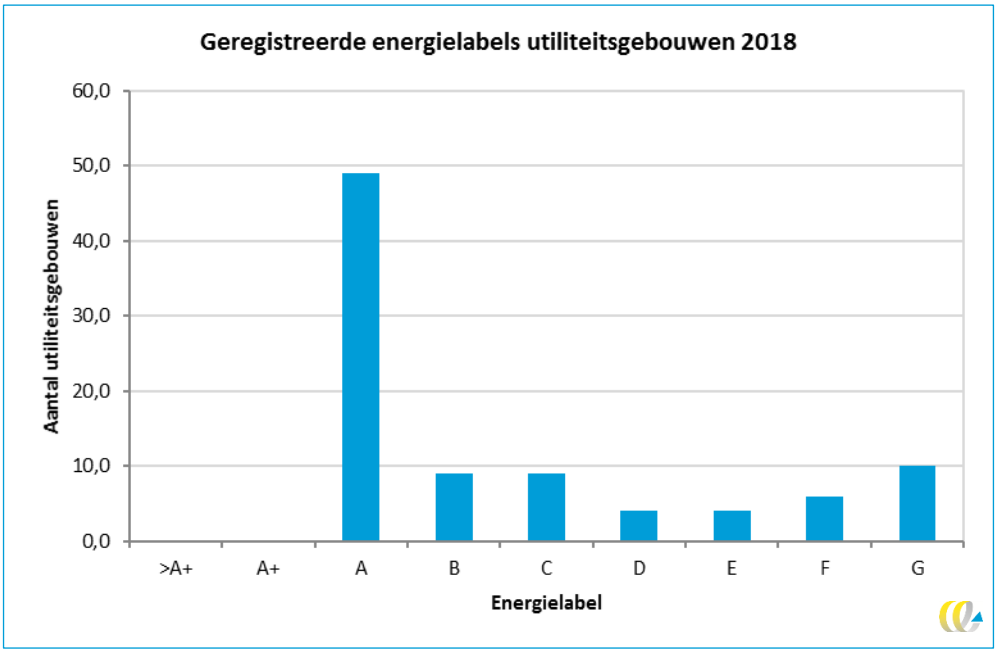
Besparing in de sector bedrijven en kantoren kan worden behaald door isolatie, zuinige technieken, gedrag en procesoptimalisatie.

Gebouwisolatie

Net als bij woningen kun je bij bedrijfs- en kantoorgebouwen doorgaans met een uitgebreid pakket aan isolatiemaatregelen tot label B komen. Het gaat dan om maatregelen zoals HR++glas, gevel-, dak- en vloerisolatie, etc. Het isoleren heeft met name zin bij de sectoren commerciële en publieke dienstverlening. Ook bij bedrijven geven de energielabels een indicatie van de energiezuinigheid van de bedrijfspanden. Figuur 35 toont alle bekende toegewezen energielabels in de utiliteitssector van Aalsmeer, dit is echter maar enkele procenten van het totale aantal utiliteitsgebouwen in Aalsmeer en daarom niet representatief.

[5] Vanaf 2018 krijgen eigenaren met een slimme meter maandelijks inzicht in hun energierekening, en worden feedbacksystemen actiever aan de man gebracht (Rijksoverheid, 2017). Om deze reden hanteren wij de 5% besparing als een realistische inschatting.

Figuur 35 - Het huidige isolatieniveau van utiliteitsgebouwen in Aalsmeer (slechts 92 bedrijfsgebouwen geregistreerd), uitgedrukt in energielabel (label A is het beste isolatieniveau)



Om te bepalen wat het potentieel is, zijn we uitgegaan van een vertaling van de landelijke besparingspotentiëlen per functie volgens (ECN, 2013), die ook gebruikt wordt in de eerdere studies (CE Delft, 2017; CE Delft, 2018). Dit is met het oppervlak per functionaliteit in Aalsmeer omgerekend naar een totaal besparingspotentieel bij matig tot goed isoleren. Uit deze berekening volgt dat er zo'n 45% (naar label B) tot 60% (naar label A) bespaard kan worden op de warmtevraag van de utiliteitssector, afhankelijk van het isolatieniveau. Het huidige landelijke beleid stuurt op energielabel C voor kantoren in 2023. Dit is niet de hoogst mogelijke ambitie. Wij gaan ervan uit dat een besparing van 45% door het uitvoeren van aanvullende beleidsmaatregelen haalbaar zou kunnen zijn.

Ook bij de industrie is het mogelijk om door het nemen van isolatiemaatregelen te besparen op het gasverbruik. Bij industrie is het gasgebruik echter niet altijd voor rekening van de ruimteverwarming, maar kan het ook voor processen gebruikt worden. Een besparings-indicatie voor de industrie is daarom niet eenvoudig te geven.

Zuinige technieken

In de sector bedrijven en kantoren wordt relatief meer elektriciteit gebruikt dan in de sector woningen. Het besparingspotentieel van zuinige technieken is in deze sector dan ook hoger. Voor elektriciteit gaat het bijvoorbeeld om zuinige verlichting. Door te kiezen voor LED-verlichting kan een aanzienlijk deel van de elektriciteitsvraag worden gereduceerd. En dat geldt niet alleen voor de verlichting in gebouwen, maar ook voor de openbare verlichting in eigendom van de gemeente. Daarnaast kunnen zuinige computers en server-parken worden aangeschaft of zuinige airco's voor gebouwen. Ook voor de warmtevraag kan gekozen worden voor zuinigere klimaatinstallaties, beter gedimensioneerde verwarmings-installaties, etc. Veel van deze zuinige technieken zijn binnen een korte tijd terug te verdienen en een groot aantal daarvan valt dan ook onder de verplichte maatregelen die onder de Wet milieubeheer (Wm) vallen (Kenniscentrum InfoMil, 2016).

Op basis van kentallen die binnen de Wm gebruikt worden, wordt het besparingspotentieel van deze zuinige technieken (dus excl. isolatiemaatregelen) op 10% bij bedrijven en kantoren (alleen elektriciteit, excl. industrie) geschat en 20% bij de industrie (beide voor zowel elektriciteit als warmte).

De warmtetransitie in de gebouwde omgeving raakt ook bedrijven en kantoren (utiliteit), net als woningen moet ook de utiliteitsbouw overstappen op een alternatief voor aardgas. We hanteren voor utiliteit daarom dezelfde aanpak als bij de warmtetransitie van woningen. Circa 65% van de utiliteitsgebouwen ligt in buurten die overgaan op een elektrische (lucht)warmtepomp, bij de overige utiliteitsgebouwen veronderstellen we dat ze worden aangesloten op het geothermische warmtenet. Dit levert een totale besparing op de energievraag van 48% (92% besparing op gas en een 44% hogere elektriciteitsvraag).

Gedrag

Net als thuis, kunnen werknemers op het werk ook hun gedrag aanpassen om energie te besparen. Al dan niet gesteund door technische maatregelen (aanwezigheidsdetectoren, timers, etc.) kan zo bespaard worden op elektriciteit en warmte. Dit geldt met name voor de commerciële en publieke dienstverlening. Aangenomen wordt dat zowel op elektriciteit als warmte, net als bij woningen, 5% bespaard kan worden door gedragsaanpassingen op het werk. Voor de landbouw en industrie veronderstellen we geen besparingen door gedrags-aanpassingen.

Procesoptimalisatie

Gemiddeld kan er in de industrie nog veel energie worden bespaard door de productie-processen te optimaliseren. Om een specifieke indicatie te geven van de mogelijkheden hiervan moeten de relevante industriële processen worden doorgelicht. Een generieke indicatie van de besparingsmogelijkheden bij de productieprocessen in de industrie wordt aangenomen op 10% voor zowel elektriciteit als warmte.

Glastuinbouw

In Aalsmeer bestaat ruim 90% van het glastuinbouwareaal uit bloemkwekerijen (CBS, 2019). Bloemkwekerijen kennen een relatief hoog warmte- en elektriciteitsgebruik. Op basis van een eerdere analyse van CE Delft van cijfers van het LEI uit 2015 over energiegebruik in de glastuinbouw, blijkt dat in de Nederlandse bloemkwekerij meer dan 85% van het aardgas ingezet wordt in WKK's. Nationaal gezien wordt circa 50% van de elektriciteit van de WKK's bij bloemkwekerijen zelf gebruikt, dit verbruik zit niet in de cijfers van de Klimaatmonitor (Hoofdstuk 2), dat alleen de cijfers van afname van het openbare net omvat. Ongeveer 50% van de energie van de gebruikte aardgas wordt in een WKK omgezet in warmte, 40% wordt elektriciteit en de rest is verlies.

Uitgaande van de genoemde cijfers en de dat alle glastuinbouwers in Aalsmeer zich gedragen als een gemiddelde bloemkwekerij en in omvang gelijk zal blijven, schatten we de warmtevraag van de glastuinbouw in Aalsmeer op circa 480 TJ warmte. Hierin zit nog wel voor een deel zomerstook, waarbij de WKK en gasketel niet voor de warmte maar voor CO_2 worden ingezet. Wageningen Economic Research schat het besparingspotentieel (incl. vermijden zomerstook) voor de periode 2015-2030 voor energie-intensieve gewassen op 22,5% (Wageningen Economic Research, 2018). Hierbij wordt onder andere gedacht aan nieuwe wijzen van telen zonder extra verlichting en de opties, warmtebenutting bij

belichting, selectiever verwarmen, selectiever ventileren, meerdere schermen en langere gebruiksduur van schermen, dek en gevelisolatie, nieuwe kassen en het vermijden van zomerstook door externe CO_2-voorziening" (Wageningen Economic Research, 2018).
Met deze besparing komt de warmtevraag uit op circa 370 TJ.

De totale elektriciteitsvraag van elektriciteit geproduceerd met WKK's (en zelf gebruikt) en afgenomen van het net is circa 230 TJ. We veronderstellen geen besparing voor elektriciteit, dit heeft ermee te maken dat de studie van het WER enerzijds besparingen tot circa 44% verwacht door het toepassen van zuinigere LED-verlichting, maar anderzijds ook een intensivering van het gebruik van verlichting verwacht. Hierdoor lopen de scenario's uiteen van een kleine reductie tot en met een toename.

Net als in de gebouwde omgeving kan de glastuinbouw een warmtetransitie ondergaan waarbij de gasgestookte WKK's en ketels worden vervangen door een aansluiting op een geothermische gevoed warmtenet en een aansluiting op de OCAP CO_2-leiding. Deze warmtetransitie leidt tot een verschuiving van de gasvraag naar elektriciteits- en warmtevraag. In het eindjaar wordt er in totaal nog 356 TJ aan gas en elektriciteit verbruikt, wat neerkomt op een totale reductie van 62% voor de glastuinbouwsector. Toch daalt het totale energiegebruik maar 25% omdat hiernaast ook nog 351 TJ per jaar aan geothermische warmte gebruikt. De reductie in gasgebruik bedraagt 88% terwijl het elektriciteitsgebruik toeneemt met 193% door de geothermische pomp. Omdat de CO_2-emissies van elektriciteit in 2050 nagenoeg nul zullen zijn en geothermische warmte ook geen emissies heeft, resteert alleen de emissies van het gasgebruik in de bijstookketels. Dit levert een aanzienlijke CO_2-emissiereductie van circa 90% op.

Doordat de WKK's in de glastuinbouw verdwijnen, verdwijnt ook de functie van elektriciteitsproductie door de glastuinbouw.

Overzicht besparingspotentieel bedrijven

Tabel 9 geeft een overzicht van de besparingspercentages voor bedrijven, onderverdeeld in de sector dienstverlening en overige bedrijven en industrie. Deze percentages zijn indicaties voor de hele sector in Aalsmeer en hebben niet betrekking op een individueel bedrijf. De toename van de geothermische warmtevraag is niet in percentages uit te drukken, maar is in absolute aantallen voor de sector landbouw en dienstverlening en overige bedrijven aanzienlijk.

Tabel 9 - Besparingspercentages voor bedrijven, onderverdeeld in sector dienstverlening en overige bedrijven en industrie

Categorie	Dienstverlening en overige bedrijven		Landbouw (glastuinbouw)		Industrie	
	Gas	Elektriciteit	Gas	Elektriciteit	Gas	Elektriciteit
Gebouwisolatie	45%				PM	
Zuinigere technieken	92%	-30%	88%	-193%	20%	20%
Procesoptimalisatie					10%	10%
Gedrag	5%	5%				
Totaal	**96%**	**-23%**	**88%**	**-193%**	**28%**	**28%**

Opmerking: De besparingspercentages kunnen niet simpelweg opgeteld worden. In de praktijk wordt besparing-op-besparing gerealiseerd. Dit komt neer op het vermenigvuldigen van de besparingspercentages, waardoor de totale besparing iets lager uitvalt dan wanneer de individuele besparingspercentages worden opgeteld.

B.2.3 Energiebesparing mobiliteit

De energiebesparing van mobiliteit komt met name neer op het verduurzamen van de mobiliteit, door het verschuiven naar elektrisch vervoer en waterstof als brandstof voor zwaar goederenvervoer. De mogelijkheden die er binnen de gemeente zijn om het verkeer te verduurzamen zijn beperkt. Belangrijke opties zijn het bevorderen van elektrisch vervoer, en het stimuleren van een *modal shift*.

Modal shift

Bij modal shift zet je beleid in om mensen te bewegen een andere verkeersvorm dan de auto te gebruiken. Hierbij kan bijvoorbeeld het fietsgebruik of OV worden gestimuleerd. Beleidsmaatregelen die hieraan bijdragen zijn het verbeteren van de fietsinfrastructuur, het autoluw maken van delen van de gemeente, en het realiseren van een OV-systeem met een goede frequentie en goede aansluitingen op andere vormen van OV. Voor een gemeente als Aalsmeer zijn de mogelijkheden voor *modal shift* naar OV beperkter dan voor een stad.

Het gemiddelde effect van de modal shift-maatregelen ligt in stedelijk gebied in de ordegrootte van 5-15%. Wij veronderstellen op basis van onze expertise een besparing van circa 3% in een gemeente als Aalsmeer

Elektrisch vervoer

Een belangrijke CO_2-reductieoptie en energiebesparingsoptie is het elektrisch vervoer. Niet alleen zijn elektrische voertuigen efficiënter, maar stoten zij ook geen schadelijke stoffen uit en kunnen op termijn op volledige hernieuwbare elektriciteit rijden. Voor licht verkeer (personenauto's en bestelbusjes) veronderstellen we dat in 2050 alle kilometer elektrisch worden verreden. De totale kosten van aanschaf en bezit (Total-Cost-of-Ownership, TCO) van elektrische auto's zal ergens na 2020 lager worden dan die van conventionele auto's (Ecofys, 2016), (FET, 2016) en (PBL, 2016b). Het is dan ook goed mogelijk om te veronderstellen dat vanaf 2025 auto's met verbrandingsmotoren vervangen worden door elektrische personenauto's, bovendien staat in het regeerakkoord van Rutte III dat het kabinet ernaar zal streven dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Daarmee zal het grootste deel van het wagenpark in 2050 vervangen zijn door elektrische auto's.

Ook de bussen van het OV is er regionaal afgesproken dat 80% van de busvloot elektrisch is, voor nu veronderstellen we dat dit betekend dat 80% van de gereden kilometers elektrisch is. In 2027 moet dit 100% zijn. Voor zwaar vervoer, zoals vrachtwagens, zijn de mogelijkheden voor zero-emissies vervoer lastiger, we veronderstellen 50% elektrisch en 50% op waterstof als technisch haalbaar. De waterstof zal geproduceerd moeten worden uit emissievrije bronnen, zoals duurzame elektriciteit.

Een dergelijk groot aandeel elektrische voertuigen vergt ook dat er dan een adequate laadinfrastructuur zal zijn opgebouwd. Dit betekent enerzijds dat 65% (2040) tot 100% minder fossiele motorbrandstoffen voor verkeer en vervoer wordt gebruikt, maar anderzijds ook dat de elektriciteitsvraag in de toekomst bij de sector woningen en/of sector bedrijven en kantoren toeneemt (afhankelijk waar de elektrische voertuigen worden opgeladen).
Per MJ brandstof die wordt uitgespaard wordt namelijk ongeveer 0,4 MJ elektriciteit gebruikt (CE Delft, 2014). Voor het overzicht hebben we de toegenomen elektriciteitsvraag nog niet in deze sectoren opgenomen, maar verrekend met de energiebesparing bij mobiliteit die hieronder staat weergegeven.

Hetzelfde kan gesteld worden voor het gebruik van waterstof in het zware goederenvervoer, ook hiervoor zal een (weliswaar beperkte) infrastructuur van waterstofstations gerealiseerd moeten worden. Ook waterstofvoertuigen zijn in gebruik efficiënter dan brandstofmotoren, per MJ brandstof die wordt uitgespaard wordt 0,72 MJ waterstof gebruikt (CE Delft, 2017).

De netto besparing, inclusief modal shift, komt zodoende uit op 38% (2040) tot 57% (2050).

B.2.4 Totaaloverzicht besparingen

Tabel 10 toont het totale potentieel aan besparingen, uitgesplitst per brandstoftype en sector. De uitsplitsing naar brandstoftype is van belang voor het juist verrekenen van CO_2-emissies, de CO_2-uitstoot verschilt namelijk per brandstoftype. Het is overigens nog een zeer grote opgave om dit theoretische potentieel aan energiebesparing daadwerkelijk te realiseren. Het uitvoeren van besparingsmaatregelen valt buiten de directe invloedssfeer van de gemeente en het is aannemelijk dat bij de huidige energieprijzen een groot deel van de benodigde investeringen niet rendabel is. In de tabel is de toename van de vraag naar geothermische warmte niet weergegeven, omdat dit niet in percentages is uit te drukken.

Tabel 10 - Totale potentieel besparingen, uitgesplitst per brandstoftype en sector tussen haakjes de waarde voor 2040, indien deze afwijk van 2050

	Woningen	Utiliteit	Landbouw	Industrie	Mobiliteit
Gas	**98%**	**96%**	**88%**	**28%**	
– Gebouwisolatie	25%	45%			
– Zuinigere technieken	97%	92%	88%	20%	
– Procesoptimalisatie				10%	
– Gedrag	5%	5%			
Elektriciteit	**-95%**	**-23%**	**-193%**	**28%**	**-34% (-22%)**
– Zuinigere technieken	-105%	-30%	-193%	20%	
– Procesoptimalisatie				10%	
– Gedrag	5%	5%			
– Elektrisch vervoer					-34% (-22%)
Waterstof in transport					**-9% (-7%)**
Autobrandstoffen					**100% (66%)**
– Modal shift					3%
– Elektrisch vervoer en waterstof					100% (65%)

Opmerking: De besparingspercentages kunnen niet simpelweg opgeteld worden. In de praktijk wordt besparing-op-besparing gerealiseerd. Dit komt neer op het vermenigvuldigen van de besparingspercentages, waardoor de totale besparing iets lager uitvalt dan wanneer de individuele besparingspercentages worden opgeteld. De negatieve percentages bij elektriciteit voor zuinigere technieken en elektrisch vervoer komen voort uit een verschuiving van gas en autobrandstoffen naar elektriciteit, netto is er wel degelijk een besparing.

Besparingen betekenen niet per se een daling in het toekomstige energiegebruik
Voor het elektriciteitsgebruik zijn diverse trends zichtbaar in enerzijds zuinigere apparatuur en anderzijds meer apparatuur en het gebruik daarvan. Deze ontwikkelingen leiden tot een gestaag stijgende lijn van het elektriciteitsgebruik per persoon in Nederland. Ook treedt er een verschuiving op van andere energiebronnen naar elektriciteitsgebruik, zoals van bij het gebruik van elektrische warmtepompen (van gas naar elektriciteit) en elektrische auto's (van motorbrandstoffen naar elektriciteit). De genoemde besparingen op elektriciteit worden hierdoor direct 'tegenwerkt'.
De besparingscijfers laten zien wat de mogelijkheden zijn om te besparen op het huidige elektriciteitsgebruik. Als al deze maatregelen genomen worden hoeft dus het totale elektriciteitsgebruik in de toekomst niet per se te dalen door onder andere verschuivingen in het gebruik van energiedragers, een toename in het gebruik van elektrische apparaten of een groei van het aantal inwoners of bedrijven in de gemeente.

B.3 Potentieel hernieuwbare energie

B.3.1 Zonnepanelen

Het potentieel voor zonnepanelen op daken is overgenomen uit de analysekaarten voor de RES'en (CE Delft, Generation.Energy, 2019). Jaarlijks kan er naar inschatting circa 313 TJ elektriciteit met zonnepanelen op grote en kleine daken geproduceerd worden. Het gaat dan om circa 327 duizend panelen op alle gebouwen in Aalsmeer, exclusief de kassen van de glastuinbouw. Op dit moment is er al zo'n 4,5 MWp aan zon-PV-vermogen geregistreerd in de Klimaatmonitor, dat komt overeen met een jaarproductie van circa 15 TJ/jaar. Hiervan wordt naar schatting circa 33% al achter de meter gebruikt, de nettoproductie is ongeveer 10 TJ/jaar. Dit betekent dat er de potentieel nog zo'n 303 TJ/jaar extra opgewekt kan worden.

Op dit moment zijn er ook een aantal grote projecten in ontwikkeling. Er zijn 22 projecten die in de periode 2016-2018 een SDE+ subsidiebeschikking hebben gekregen (RVO, 2019). Het gaat in totaal om een vermogen van circa 22,5 MW, met een verwachte jaarproductie van 76,9 TJ. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat in de praktijk niet alle projecten met een SDE+ subsidiebeschikking uiteindelijk ook gerealiseerd worden.

Naast zonnepanelen op gebouwen is er ook potentieel voor zonnepanelen op velden, zogenaamde zonneweides. Binnen de huidige provinciale beleidskaders zijn de mogelijkheden hiervoor beperkt, maar het technisch potentieel is aanzienlijk. Als alle landbouwgrond ingezet wordt voor zonneparken, kan er 560 TJ met zonnepanelen opgewerkt worden. Indien 10% van het benutbaar landbouwgrond ingezet wordt als zonneweide (circa 12,7 hectare) levert dit circa 56 TJ/jaar op. In Tabel 11 illustreren we aan de hand van kentallen het potentieel voor zonneweiden.

Tabel 11 - Potentieel voor zonneweiden in Aalsmeer

Zon-PV op velden	Waarde	Eenheid
Jaarproductie per hectare	950	MWh/MW
	4,4	TJ/ha
Piekvermogen per hectare	1,29	MWp/ha

Bron: Analysekaarten RES (CE Delft, Generation.Energy, 2019).

B.3.2 Windenergie

Elektriciteit uit windenergie kan geproduceerd worden met verschillende soorten windturbines. Grote windturbines bieden het voordeel dat ze tegen lage productiekosten grote hoeveelheden elektriciteit kunnen produceren. Een windturbine van 3 MW met een tiphoogte van circa 150 meter kan per jaar, afhankelijk van de locatie, ongeveer 8.795 MWh aan elektriciteit produceren, ruim drie keer zoveel als een zonnepaneel met een vergelijkbaar vermogen. Windturbines kunnen echter niet overal geplaatst worden: er moet rekening worden gehouden met verschillende factoren en veiligheidsafstanden ten opzichte van woningen, hoogspanningsmasten en andere kwetsbare objecten. Door een onderlinge afstand van ongeveer 500 meter is ook de jaarproductie per hectare lager dan dat voor zonnevelden.

Tabel 12 - Overzicht theoretische opbrengsten windenergie per hectare

Grote windturbine (3 MW)	Waarde	Eenheid
Jaarproductie per hectare	439	MWh/ha
	1,58	TJ/ha
Piekvermogen per hectare	0,15	MW/ha

Bron: Analysekaarten RES (CE Delft, Generation.Energy, 2019) en aanvullende analyse CE Delft.

Omdat Aalsmeer dicht bij de luchthaven Schiphol ligt, zijn er weinig locaties waar het plaatsen van een windturbine mogelijk is. Er zijn maximaal twee grote windturbines mogelijk in Aalsmeer (RES-kaarten), op basis van bovenstaande kentallen komt dit neer op een maximaal potentieel van circa 64 TJ/jaar.

Er zijn met het huidige beleid van de provincie geen mogelijkheden voor het plaatsen van grote windturbines in Aalsmeer. Alleen windturbines met een rotordiameter kleiner dan 5 meter of een ashoogte kleiner dan 7 meter vallen niet onder bovenstaande regels. Op deze hoogte zijn de windsnelheden relatief laag, waardoor dit soort windturbines een kleine jaarproductie hebben en in vergelijking met een alternatief als zon-PV vaak niet kosteneffectief zijn.

B.3.3 Biogasproductie en vaste biomassa

Naast windenergie en zonne-energie heeft Aalsmeer een theoretisch potentieel voor biogasproductie en gebruik van vaste biomassa van eigen bodem. Bepaalde biomassastromen zoals reststromen uit de akkerbouw, mest en GFT-afval kunnen in een vergister omgezet worden naar biogas met digestaat als restfractie. Biogas kan vervolgens weer opgewerkt worden tot groengas dat dezelfde samenstelling heeft als aardgas en kan worden ingevoegd in het regionale aardgasnet. Het kan dan gebruikt worden voor de warmtevoorziening in de gebouwde omgeving. Alternatief kan biogas ook direct worden omgezet in hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare warmte met een WKK-installatie (installatie voor warmtekrachtkoppeling, vaak een grote gasmotor). Vaste biomassa kan gebruikt worden voor verbranding in biomassaketels.

In Tabel 13 hebben we een overzicht opgenomen van het biogaspotentieel van biomassareststromen en de potentie van vaste biomassa. Deze gegevens zijn een grove inschatting van CE Delft op basis van cijfers van het CBS en aannames over de beschikbaarheid van biomassa, en kan worden gezien als een bovengrens. Bij het biogaspotentieel zijn de biomassareststromen meegenomen van: GFT, RWZI-slib, aardappelen, akkerbouw van groenten en overige, bermgras, dunne mest, granen, slootmaaisel, suikerbiet en overige

tuinbouw. Bij het biomassapotentieel zijn de volgende biomassastromen meegenomen: A-, B- en C-hout, snoeihout uit boomkwekerijen, bos, fruitteelt, groenafval, landschapselementen en vaste mest.

Tabel 13 - Potentie biogasproductie en vaste biomassa

Biomassastroom	Inschatting potentieel bij maximale benutting (TJ/jaar)
Potentie biogas uit biomassavergisting	20
Potentie vaste biomassa	24
Totaal	**44**

Bron: Analysekaarten RES (CE Delft, Generation.Energy, 2019).

Om mee te kunnen tellen als productie van hernieuwbare energie van de gemeente is het wel van belang dat de productie van het biogas/groengas ook daadwerkelijk op eigen bodem plaatsvindt. Ter indicatie: een typische schaalgrootte[6] van een (co)vergister is ca. 80 TJ/jaar.

B.3.4 Thermische energie uit oppervlaktewater (TEO)

Thermische energie uit oppervlaktewater, afgekort als TEO, is een vorm van duurzame energiewinning, waarbij warmte of koude uit rivieren of plassen onttrokken wordt. Deze thermische energie kan gebruikt worden voor koeling of verwarming van gebouwen. Warmte wordt gewonnen uit het oppervlaktewater met een warmtewisselaar; het oppervlaktewater koelt daarbij 1 tot 5°C af. Het is het gunstigst om deze warmte in de zomer te winnen (het heeft dan een temperatuurniveau van ca. 15-20°C) en op te slaan in een warmtekoudeopslag (WKO) in de bodem. In de winter wordt de warmte uit de WKO benut en met een warmtenet afgeleverd bij gebruikers. Deze warmte wordt opgewaardeerd naar een bruikbaar temperatuurniveau van 40-70°C middels een centrale warmtepomp of individuele warmtepompen bij de gebruikers. In Tabel 14 wordt een indicatie gegeven van de theoretische potentieel voor TEO, waarbij er rekening mee is gehouden dat dit alleen wordt toegepast in buurten met een bebouwingsdichtheid geschikt voor warmtenetten.

Tabel 14 - Potentie TEO

TEO	Inschatting potentieel (TJ/jaar)
Potentie TEO (toegepast in buurten met een bebouwingsdichtheid geschikt voor warmtenetten)	1.365

Bron: Analysekaarten RES (CE Delft, Generation.Energy, 2019) en studie (CE Delft & Deltares, 2018).

B.3.5 Ondiepe en diepe geothermie

Uit de bodem kan op verschillende dieptes aardwarmte worden gewonnen. Bij ondiepe geothermie wordt lage temperatuurwarmte gewonnen uit geologische reservoirs tussen 250 m-mv en 1.250 m-mv [7]. De temperatuur van deze aardwarmte zit in de bandbreedte van 20-55°C. In de praktijk is de diepte van LTA tussen die van WKO en reguliere diepe

6 De schaalgroottes zijn bepaald op basis van de calorische onderwaarde van aardgas.

7 m-mv, staat voor meter onder maaiveld.

geothermie. Diepe geothermie wordt gewonnen op dieptes tussen de 1.500 m-mv en 4.000 m-mv. De temperatuur van deze aardwarmte ligt ongeveer tussen de 50°C en 120°C, op temperatuurniveaus van middentemperatuur- tot hogetemperatuurwarmte.

In Tabel 15 is een overzicht gegeven van het winbare potentieel, dit moet gezien worden als een bovengrens voor wat redelijkerwijs winbaar is.

Tabel 15 - Potentie van ondiepe en diepe geothermie

Type aardwarmte	Inschatting potentieel (TJ/jaar)
Ondiepe geothermie (toegepast in buurten met een bebouwingsdichtheid geschikt voor warmtenetten)	669
Diepe geothermie	5.496

Bron: Analysekaarten RES (CE Delft, Generation.Energy, 2019) en studie (CE Delft & IF Technology, 2018).

M18-18

MOTIE: **Fossiel onafhankelijk Aalsmeer**

De raad van de gemeente Aalsmeer in vergadering bijeen d.d. 1 november 2018
Naar aanleiding van agendapunt 6, de Programmabegroting 2019.
Gelet op artikel 35 van het reglement van orde van de gemeente Aalsmeer.

Overwegende dat:

- De begroting (meerjarig) een positief saldo laat zien;
- Duurzaamheid kansen biedt voor economische ontwikkeling;
- Duurzaamheid belangrijk is voor de toekomstbestendigheid van onze gemeente
- Een doel in de programmabegroting is om Aalsmeer in 2040 fossiel onafhankelijk te laten zijn;
- De wethouder duurzaamheid eerder aangaf (tijdens de behandeling van het collegeprogramma) dat deze doelstelling in 2030 gehaald moet worden;
- De totale CO2 uitstoot van Aalsmeer tussen 2015 en 2017 alleen maar is opgelopen (238.000kg naar 253.040kg);
- Het budget voor duurzaamheid volgens de programmabegroting alleen maar afneemt de komende jaren;

Roept het college van B&W op om:

1. Een plan te ontwikkelen om de doelstelling Aalsmeer fossielvrij te kunnen realiseren;
2. Aan de raad zo snel als mogelijk aan te geven welk budget er nodig is om dit plan te ontwikkelen;
3. Met de Lentenota 2019 dit plan te presenteren.

En gaat over tot de orde van de dag.

GROEN LINKS AALSMEER

R. P. Fransen namens de GroenLinks-fractie

Aalsmeer D66

W. Kikkert namens de D66-fractie

Raadsvergadering d.d. 01-11-2018
~~Amendement~~/Motienummer: M18/18

Aanvaard / ~~Verworpen~~ / ~~Ingetrokken~~
met algemene stemmen

De Griffier

Voorzitter geachte leden van de commissie,

Mijn naam is Jaap Overbeek en ik mag inspreken namens de werkgroep Aalsmeer Gasloos, ontstaan uit de bijeenkomsten AalsmeerInzicht..

Met belangstelling hebben wij Het Plan van Aanpak voor de jaren 2019 – 2021 voor een fossielonafhankelijk Aalsmeer in 2040 gelezen. In mijn inbreng beperk ik mij tot de Gebouwde omgeving en ga ik niet in op mobiliteit en andere beleidsterreinen.

Het Plan van Aanpak ziet slechts op een beperkte periode van 2 jaar ter voorbereiding op de Transitievisie Warmte die uiterlijk in 2021 door de gemeenteraad moet zijn vastgesteld en waarin de gemeente op wijkniveau moet aangegeven wanneer een wijk van het gas af gaat en welke alternatieven er voor handen zijn.

De gemeente Aalsmeer heeft er voor gekozen om niet energieneutraal te zijn maar fossielonafhankelijk. Een terechte keuze omdat energieneutraliteit zou betekenen dat je alle in Aalsmeer gebruikte energie ook zelf zou kunnen opwekken. Dat is ten ene male onmogelijk omdat we ons elektriciteitsverbruik nimmer zelf kunnen opwekken. De term energieneutraal leent zich dan ook niet voor toepassing op gemeentelijk niveau.

Handelingsperspectief

In het plan van aanpak wordt gesteld dat de gemeente Aalsmeer haar bewoners zoveel mogelijk duidelijkheid en een concreet handelingsperspectief wil geven. Die wens om duidelijkheid en handelingsperspectief is er nu reeds. Inwoners van Aalsmeer staan nu reeds voor de keus wat zij moeten doen als hun CV-ketel vervangen moet worden. Welke stappen kan ik nemen om mijn huis voor te bereiden om de energietransitie. Hoe maak ik mijn huis “aardgasvrij klaar”. Ons advies is: maak een stappenplan naar een “aardgasvrije woning” en biedt dit actief aan aan alle huiseigenaren in Aalsmeer. Dit is wellicht lastig voor de lintbebouwing, maar in de wijken als Hornmeer, Kudelstaart, Oosteinde is dit zeer goed te doen. De gemeente heeft daarin een voorlichtende taak. Neem de mensen mee in de energietransitie en bestrijdt het doemscenario die sommige media en politieke partijen denken te moeten verspreiden dat binnenkort de eerste huizen van het gas gehaald zullen worden. Tot 2030 en wellicht nog langer zal dat niet anders gebeuren dan wanneer bewoners er zelf voor kiezen.

Datacenters

In het plan van aanpak worden de datacenters in de regio gezien als bedreiging door hun grote vraag naar elektriciteit. Zie datacenters echter als een kans om hun overtollige warmte te gebruiken voor de verwarming van woningen en bedrijven. Aalsmeer heeft daarin al een primeur met de warmtelevering door het NLDC datacenter in de Hornmeer.

Geothermie

In het rapport van CE Delft wordt een grote besparing ingecalculeerd voor woningen, bedrijfsgebouwen en de tuinbouw door de inzet van Geothermie. Hier is een winstwaarschuwing op zijn plaats. In de regio waren enkele vergunningen verleend voor geothermische boringen. Deze zijn echter nimmer gebruikt omdat uit eerste seismografische

onderzoeken is gebleken dat er in de ondergrond in deze regio breuklijnen zitten waardoor diepe geothermie niet mogelijk is. Definitieve conclusies zijn pas te geven nadat er proefboringen hebben plaatsgevonden. De kosten daarvan moeten in MRA verband gedragen worden want die gaan de draagkracht van de gemeente Aalsmeer te boven.

Rol van de gemeente Aalsmeer

Bij de energietransitie heeft de gemeente de regierol toegewezen gekregen. De gemeente is procesregisseur van de Transitievisie Warmte en heeft als taak haar inwoners zo juist en zo volledig mogelijk te informeren. Daarbij ligt primair de taak om voorlichting te geven over de energietransitie en de mogelijkheden om te tot besparing van energiekosten te komen d.m.v. het isoleren van woningen. Probeer niet alleen mensen die aan de slag willen te ondersteunen, maar probeer ook de mindset van mensen te veranderen zodat ze na gaan denken welke stappen ze kunnen zetten.

Voor zonnevelden bepleit de werkgroep eerst daken optimaal te gebruiken voordat de schaarse vrije grond in Aalsmeer ingezet wordt voor zonnevelden.

Is het haalbaar?

Ja het kan, veel huizen verwisselen één keer per 10/20 jaar van eigenaar. Ook als je in je woning blijft wonen is je huis na 20 jaar toe aan een verbouwing. Bij elke verbouwing moet ook de energievraag aan de orde komen. Welke maatregelen kan ik treffen om mijn huis klaar te maken voor de toekomst bij de verbouwing van de zolder of het plaatsen van een nieuwe keuken..

Laatste oproep.

Ondersteun de koplopers, zij geven als idealist het voorbeeld wat je kan doen om je huis te verduurzamen. Zij verwachten steun van de gemeente. Maar als zij van het gas af willen moeten zij € 1000 betalen om de gasmeter weg te laten halen. Hier zou de gemeente een fonds voor kunnen creëren. In de Lentenota las ik dat de aandelen Eneco vermoedelijk verkocht gaan worden. U zou, in navolging van uw samenwerkingspartner Amstelveen, kunnen overwegen deze incidentele gelden in te zetten voor de energietransitie.

Na aanvankelijke scepsis over de geringe aandacht die de energietransitie in het Raads- en Collegeprogramma kreeg, is de werkgroep content met het stappenplan in aanloop naar de Transitievisie warmte in 2021. Zij hoopt op evenveel draagvlak in de gemeenteraad voor dit stappenplan als voor de motie van 1 november 2018.

Wij lenen de toekomst van onze kinderen.

20190605 Aalsmeer gasloos

Oplegnotitie commissiebehandeling

Onderwerp: raadsbrief Budgetafwijkingen buitensport (23 april 2019)

Aanleiding

De fractie van Absoluut Aalsmeer heeft bespreking verzocht van de raadsbrief waarin het college van B&W de raad informeert over afwijkingen in uitvoeringskosten van vervanging van kunstgrasveld aan het complex Beethovenlaan 116 – 122 en de vervanging van de atletiekbaan aan het complex Sportlaan 43.

Het college meldt dat de kosten voor de vervanging van het kunstgrasveld € 94.000 minder bedragen dan verwacht en dat de kosten voor de vervanging van de atletiekbaan € 81.000 hoger uitvallen. De herbevestiging van het al eerder genomen raadsbesluit tot renovatie van het sportcomplex in combinatie met de meevaller heeft het college doen besluiten opdracht te geven tot aanleg van de nieuwe atletiekbaan ondanks de tegenvaller.

Doel van de bespreking

Meningsvormende bespreking; uitwisseling van argumenten en meningsvorming.

Vragen aan de andere commissieleden

In de vergadering van 13 december 2018 is aangegeven dat er geen verdere kosten zouden komen, de door het college gemelde verhoging van 81.000 euro komt voor de fractie van Absoluut Aalsmeer als donderslag bij heldere hemel.

1. Kunnen de fracties zich deze vergadering nog herinneren en daarmee de geboden beste oplossing voor renovatie van de atletiekbaan?

2. Wat is uw mening over de onverwachte hogere kosten? En vindt u ook niet dat het college de nieuwe keuze voor de extra toplaag had kunnen en moeten melden in december? We hebben in december voor de best mogelijke oplossing gekozen, die nu kennelijk toch nog beter kan.

Vragen aan de portefeuillehouder

1. Waar bestaat de verhoging van de kosten uit? Hoeveel euro van de overschrijding bedraagt het aanbestedingsresultaat dan wel gestegen prijsniveau, hoeveel euro de keuze voor de dikkere toplaag?

2. Hoe kan het dat het moment van raming van het prijsniveau begin 2018 niet is bijgesteld als besluitvorming pas in december plaats vindt?

3. Hoe hoog bedroeg de post onvoorzien in december 2018? En was deze naar uw mening afdoende mede gezien de late besluitvorming?

3. Had de onverwachte overschrijding niet op een andere wijze met de gemeenteraad gedeeld kunnen worden, gezien de uitgebreide behandelingen in de commissies en raadsvergadering?

Eerdere besluitvorming

Raadsbesluit 13 december 2018 Renovatie Sportcomplex Sportlaan 43

Dick Kuin, fractie Absoluut Aalsmeer.

Gemeente Aalsmeer

Uw contact A. Renting
T (020) 540 42 99
F (0297) 38 76 76
a.renting@amstelveen.nl

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

Aan de leden van de gemeenteraad Aalsmeer

Datum 23 april 2019
Ons kenmerk Z-2018-044813; D19-099236

Betreft budgetafwijkingen buitensport

Geachte leden van de gemeenteraad,

Momenteel zijn twee investeringsprojecten op buitensportcomplexen in uitvoering. Op het complex Beethovenlaan 116 – 122 wordt de laatste hand gelegd aan de vervanging van het kunstgras van veld 1, terwijl op het complex Sportlaan 43 de vervanging van de atletiekbaan op korte termijn begint. Bij beide projecten wijken de uitvoeringskosten af van het gevoteerde krediet. Deze brief dient om u daarover te informeren.

Bij het kunstgrasveld dient nog slechts enige verharding te worden aangelegd. De totale kosten van vervanging, waarvoor € 380.000 beschikbaar is, komen daarmee uit op afgerond € 286.000, zodat uiteindelijk € 94.000 resteert. De onderschrijding is het gevolg van een meevallende aanbesteding en een voorspoedige uitvoering van de werkzaamheden.

Een tegengestelde ontwikkeling doet zich voor bij de atletiekbaan. Binnen het totale raadskrediet van 13 december 2018 is voor de uitvoeringskosten van atletiekbaan en baanverlichting een budget van € 908.000 beschikbaar. Het aanbestedingsresultaat leidt echter, inclusief een beperkt bedrag voor onvoorzien, tot een voorzien kostentotaal van € 989.000 en daarmee tot een budgetoverschrijding met € 81.000. Aanwijsbare oorzaken voor deze overschrijding zijn het gestegen prijsniveau sinds het moment van raming van de kredietomvang, begin 2018, en de op aangeven van de adviseur gemaakte keuze voor een alsnog 1 cm dikkere asfaltlaag. Deze keuze is gemaakt om twee redenen. Allereerst wordt hiermee tijdens het werk het risico op afkeuring wegens te dunne plekken in een niet geheel gelijkmatige funderingslaag vermeden. Daarnaast voorkomt dit, dat bij toekomstige vervanging van de toplaag de fundering opnieuw moet worden versterkt, hetgeen dan tot veel hogere meerkosten leidt. Los daarvan speelt in beide gevallen de fundamentele onzekerheid rond de uitkomst van aanbestedingen die, zoals blijkt, twee kanten op kan werken.

De herbevestiging door uw raad in december 2018 van het reeds eerder genomen besluit tot vervanging van de atletiekbaan in combinatie met de meevaller bij het kunstgrasveld hebben ons doen besluiten, de aanleg van de nieuwe atletiekbaan nu ondanks de

tegenvaller in opdracht te geven. Beide elkaar compenserende afwijkingen zullen via de Najaarsnota in de gemeentebegroting worden verwerkt.

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

mr. F.L. Romkema mr. G.E. Oude Kotte

1.Commissie Ruimte en Economie

Dossiernummer	127
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	5 juni 2019
Agendapunt	6.1
Omschrijving	Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte Aalsmeer 2019 - 2022

Geagendeerd	Vergaderdatum
1.Commissie Ruimte en Economie	5 juni 2019

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr Z19-027123

Datum B&W-besluit 17 mei 2019

Voor de vergadering van raad d.d. 27 juni 2019

Portefeuillehouder R.K. van Rijn

Afdeling Projecten en Advies Buitenruimte

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
Bas van Viegen (020-5404443),
b.van.viegen@amstelveen.nl

Behandelen in de raadscommissie Ruimte en Economie
op 3 juni 2019

Onderwerp

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019-2022

Gevraagd besluit

1. kennis te nemen van de projectenlijst in bijlage 1, het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019-2022;
2. de jaarschijf 2019 van het meerjarenprojectenplan te verwerken als begrotingswijziging en de jaarschijf 2020 op te nemen in de begroting 2020, conform de uitwerking in dit raadsvoorstel
3. de neerwaartse bijstelling in 2019 van de kredietbedragen riolering en wegen beschikbaar te houden voor het meerjarenprojectenplan vanaf 2021
4. de geheimhouding van Bijlage 1 'Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019-2022' te bekrachtigen op basis van artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet en artikel 10, lid 2 sub b en g van de Wet openbaarheid van bestuur;
5. de termijn van geheimhouding te bepalen op 3 jaar, te rekenen vanaf het besluit van het college d.d. 14 mei 2019.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

- Planmatig op orde houden en verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte;
- Financiële dekking verkrijgen voor de uitvoering van werken in 2019 en 2020 om dit te bereiken;
- Een doorkijk geven naar de projecten in de jaren 2021 en 2022.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Via het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte 2019-2022 worden werken in de buitenruimte voorbereid en uitgevoerd. Het gaat daarbij om werkzaamheden op het gebied van wegen, openbare verlichting, verkeer, verkeersregelinstallaties, groen, water, spelen en riolering. Er is daarvoor per discipline een prognose van lasten en baten per jaarschijf voor de periode 2019-2022 jaar opgesteld. Deze prognose is een momentopname want de werken hebben veelal een langere doorlooptijd en zijn afhankelijk van diverse, veelal externe, factoren. In de planning kunnen dus gedurende het lopende jaar wijzigingen optreden. Door middel van de reguliere P&C-cyclus wordt hierover gerapporteerd. De werkzaamheden die aan de Meerlanden zijn uitbesteed vallen niet onder het MPP. Onderstaand de per discipline benodigde bedragen (projecten en beheerbudgetten):

bedrag * € 1.000

Taak-veld	Onderdeel uitvoeringsprogramma	2019 Vastgesteld NJR 2018	2019 Bijstelling	2020	2021	2022
2.1	Wegen	4.376	3.929	4.896	3.254	4.494
	Openbare verlichting	307	498	234	100	100
	Verkeer	1.074	1.059	1.749	1.160	865
	Bruggen	1.458	1.163	726	538	538
	2.1 Totaal	*7.215*	*6.648*	*7.605*	*5.052*	*5.997*
5.7	Groen	590	1.165	637	375	375
	Water	561	933	421	271	271
	Spelen	666	717	220	146	194
	5.7 Totaal	*1.816*	*2.814*	*1.278*	*792*	*840*
7.2	Riolering	2.083	1.136	2.217	1.445	232
	Totalen	**11.113**	**10.599**	**11.100**	**7.289**	**7.069**
	Via investeringen	8565	6.683	6.914	3.671	2.934
	Via exploitatie	2548	3.916	4.185	3.618	4.135

Bij de Najaarsrapportage 2018 voorspelden we voor 2019 een omzet van € 11,1 miljoen te halen. Dit is licht naar beneden bijgesteld. We verwachten nu als gevolg van voortschrijdend inzicht een omzet van € 10,6 miljoen te realiseren in 2019.

De grootste financiële afwijkingen van de begroting 2019 ten opzichte van de najaarsrapportage 2018 zijn:

- spreiding van een aantal budgetten over de jaren 2019 en 2020 (Spoorlaan, Proosdijhal, Verbeteren riolering, Aalsmeerderweg)
- inkomsten begroot voor herstel kabelsleuven
- extra uitgaven begroot voor achterstallig/groot onderhoud wegen (n.a.v. Nota Wegen)
- budgetten vervanging verlichting opgehoogd
- nieuw budget voor onderzoeken en inspecties (waaronder inspectie wegen en kunstwerken)
- budget verkeersvoorzieningen gesplitst in voorzieningen en onderzoek
- vervanging verkeersregelinstallaties doorgeschoven naar 2020
- budget Barende Brug in 2020 geplaatst (kan bij voortvarende voorbereiding wellicht terug naar 2019, bezien bij najaarsrapportage 2019)
- herstel van per abuis verkeerd begroot (negatief) budget voor speelplaatsen
- groenbudgetten samengevoegd en licht verhoogd
- rioleringsbudgetten deels doorgeschoven naar 2020 vanwege raakvlakken andere projecten

Het MPP is een omvangrijk programma met vele projecten. De prognoses van vrijwel alle beheer- en projectbudgetten worden gedurende het jaar bijgesteld. Soms kunnen de verwachte kosten wat omlaag omdat risico's zich niet voordoen, een aanbesteding gunstig uitvalt of bepaalde werkzaamheden kunnen worden uitgesteld. Soms doen zich juist wel risico's voor en moeten budgetten wat omhoog worden bijgesteld. Het komt ook voor dat nieuwe projecten aan het programma worden toegevoegd, bijvoorbeeld op basis van inspecties, politieke wensen, wensen vanuit bewoners, urgente schades aan objecten in de buitenruimte, etcetera. Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste onderdelen van het programma.

In 2019 worden nog drie grote projecten afgerond die in 2018 zijn gestart:
- de reconstructie van de Componistenbuurt
- de reconstructie van de Aalsmeerderweg-noord
- de reconstructie van het parkeerterrein langs de Dreef

Verder staan de volgende grote projecten in de periode 2019-2022 op het programma:
- vervanging Barende Brug, Brug Kerkweg 2, Aardbeienbrug en overige bruggen Uiterweg
- Groene As en Groene Lint
- reconstructie van de F.A. Wentstraat, de ventweg van de Zwarteweg, de Zijdstraat, de Anjerhof en de buurt rond de Meervalstraat en Roerdomplaan
- opknappen van diverse hoofdfietsroutes
- reconstructie/herinrichting van de Machineweg (herinrichting kruispunten, groot onderhoud verharding en verlichting, aanleg ontbrekende fietspaden en voetpaden, wijzigen voorrang)
- groot onderhoud aan een deel van de Oosteinderweg, de Ambachtsheerweg, het begin van de Uiterweg, Van Hengelpad, Lijnbaan-Dorpsstraat
- het relinen van de riolering in diverse wijken en het oplossen van enkele grote knelpunten op het gebied van riolering
- herinrichten van de Pontweg, de Ophelialaan (bij de winkels), van het gebied rond de Proosdijhal en het terrein rond sporthal De Bloemhof
- aanleg van de wandelverbindingsroutes in Hornmeer en schoolplein Triade

Daarnaast zijn er diverse reguliere beheermaatregelen gepland:
- vervangen en snoeien van bomen en beplanting
- vervangen van openbare verlichting en vernieuwen van het schakelsysteem
- vervangen van speelplaatsen en verplaatsen van de JOP in Kudelstaart
- aanpassen van allerhande verkeerssituaties
- achterstallig/groot onderhoud aan nader te bepalen asfaltwegen
- herstel van kabelsleuven
- beheer van civieltechnische kunstwerken
- baggeren en groot onderhoud aan beschoeiingen en kademuren

Bijlage 1 is een lijst met alle geplande werken inclusief de begrote budgetten. Op deze lijst is geheimhouding gelegd. Het gaat hierbij om reguliere beheerbudgetten en eenmalige projectbudgetten.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Programma 4: Openbare Ruimte

Aanleiding

Vanaf 2019 wordt de naam "Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte" geïntroduceerd, waar voorheen werd gesproken over het Uitvoeringsprogramma werken buitenruimte. De nieuwe naam benadrukt het planmatige karakter. Het plan geeft een doorkijk voor de komende vier jaar met de bril van nu op, is altijd indicatief en wordt regelmatig bijgesteld; in elk geval enkele keren per jaar, gelijk opgaand met de planning & control-cyclus. Het MPP geeft een doorkijk naar de projecten die onderzocht en voorbereid worden, biedt de mogelijkheid om combinaties van werken te zoeken en geeft een beeld of de noodzakelijke en gewenste maatregelen passen binnen de financiële mogelijkheden die er zijn. Naarmate een project dichterbij komt in de tijd kunnen de benodigde maatregelen, kosten en planning beter worden ingeschat.

Om tot een goed werkbare, maar tevens transparante systematiek te komen zonder afbreuk te doen aan rechtmatigheid en zorgvuldigheid wordt het college van burgemeester en wethouders gevraagd de projectenlijst vast te stellen en de raad om kennis te nemen van de projectenlijst.

De verwachting is dat de financiële planning door deze werkwijze zal verbeteren en trefzekerder wordt.

De verschillende geldstromen voor de instandhouding en verbetering van de buitenruimte van Aalsmeer zijn samengevoegd in het MPP. In het nu voorliggende MPP Buitenruimte Aalsmeer 2019-2022 is de begroting voor deze instandhouding en verbetering van de buitenruimte voor 2019-2020 opgenomen.

Argumenten

Door het gevraagde budget beschikbaar te stellen kunnen de werken conform Bijlage 1 voorbereid en in uitvoering gebracht worden.

Kanttekeningen

De projectenlijst omvat werken die veelal een langere doorlooptijd hebben dan één jaarschijf, dus betreft een momentopname. In de planning kunnen gedurende het lopende jaar wijzigingen optreden.
Als het college van burgemeester en wethouders besluit om in incidentele gevallen tussentijds projectbudgetten bij te stellen (alleen indien de gevolgen binnen het taakveld zijn op te vangen), dan zal de raad door middel van de reguliere P&C-cyclus hierover worden geinformeerd.

Het (bestuurlijk) inbrengen van nieuwe projecten anders dan weergegeven in dit Meerjarenprojectenplan 2019 heeft direct gevolgen voor de planning. Toevoegen van nieuwe projecten aan het plan leidt tot faseren of annuleren van andere projecten.

In afwachting van nadere besluitvorming zijn de volgende posten niet verwerkt in dit voorstel:
a. een bijdrage vanuit de algemene middelen aan de reconstructie van de Zijdstraat
b. storting van de gelden Kwaliteitsimpuls grijs-groen (collegeuitvoeringsprogramma) ad € 500.000 in de reserve Buitenruimte
c. een nader te bepalen bijdrage vanuit de reserve Bovenwijks voor de reconstructie van de Machineweg

De uitgaven voor deze projecten zijn al wel in de projectenlijst opgenomen.

Voor de projecten in jaarschijf 2022 is nu nog niet voldoende financiering beschikbaar. Deze jaarschijf wordt gedurende de P&C-cyclus bijgesteld op basis van de actualiteit. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan beschikbare cofinanciering vanuit de Vervoerregio en bijdragen vanuit de algemene middelen of uit de reserve Bovenwijks (zie hierboven).

Bij de financiering is tevens rekening gehouden met een structurele verlaging van de dotatie aan de reserve buitenruimte ten behoeve van instandhouding van de pont van/naar Rijsenhout.

Financiën

Het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte kent verschillende financieringsbronnen:
- exploitatiemiddelen die worden gedekt uit de reserve (onderhoud/instandhouding) buitenruimte. Aan deze reserve wordt jaarlijks € 1,8 mln. gedoteerd. In 2019 heeft een eenmalige extra dotatie aan de reserve buitenruimte plaatsgevonden voor achterstallig onderhoud wegen van € 5.000.000 (besloten bij de vaststelling van de Nota Wegen 2019-2022)
- dekking van kapitaallasten uit de stelpost kapitaallasten maatschappelijk nut (€ 72.000, met bijbehorende investeringsruimte € 1.207.000). In 2019 is er eenmalig extra investeringsruimte voor wegen van € 545.000 (besloten bij de vaststelling van de Nota Wegen)
- een reserve voor de dekking van de kapitaallasten van investeringen in de openbare ruimte vanaf 2018.

- voor investeringen in riolering geldt dat deze moeten voldoen aan de kaders zoals opgenomen in het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2015-2020.

De financiering van het Meerjarenprojectenplan 2019 en 2020 is als volgt (* € 1.000):

Benodigd:

Taak-veld	Onderdeel programma	Via exploitatie		Via investeringen		Totaal	
		2019	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**	**2020**
2.1	Wegen	1.946.040	3.037.456	1.982.465	1.858.441	3.928.505	4.895.897
	Openbare verlichting	130.000	100.000	367.620	133.659	497.620	233.659
	Verkeer	231.438	214.000	827.550	1.535.037	1.058.988	1.749.037
	Bruggen	450.230	37.500	712.681	688.563	1.162.911	726.063
	2.1 Totaal	*2.757.708*	*3.388.956*	*3.890.316*	*4.215.699*	*6.648.024*	*7.604.656*
5.7	Groen	714.600	375.000	450.100	261.896	1.164.700	636.896
	Water	353.750	331.250	578.960	90.000	932.710	421.250
	Spelen	90.000	90.000	627.000	129.724	717.000	219.724
	5.7 Totaal	*1.158.350*	*796.250*	*1.656.060*	*481.620*	*2.814.410*	*1.277.870*
7.2	Riolering	0	0	1.136.380	2.217.000	1.136.380	2.217.000
	Totalen	**3.916.058**	**4.185.206**	**6.682.756**	**6.914.320**	**10.598.814**	**11.099.526**

2019 Bijstelling	2019 Aanpassing via raadsvoorstel	2020	2021	2022
3.929	-447	4.896	3.254	4.494
498	191	234	100	100
1.059	-15	1.749	1.160	865
1.163	-295	726	538	538
6.648	*-567*	*7.605*	*5.052*	*5.997*
1.165	575	637	375	375
933	372	421	271	271
717	51	220	146	194
2.814	*998*	*1.278*	*792*	*840*
1.136	-947	2.217	1.445	232
10.599	**-515**	**11.100**	**7.289**	**7.069**

Financiering:

Financiering via :			
Omschrijving	**2019**	**2020**	
Reserve buitenruimte (exploitatie)	*3.916*	*4.185*	
Reserve buitenruimte (investeringen)	*3.564*	*2.839*	
Reserve buitenruimte (totaal)	7.480	7.024	A
Reeds gevoteerde kredieten wegen	1.982	1.858	B

Beschikbare kredieten riolering	1.136	2.217	C
Totaal	**10.599**	**11.100**	

Verloop reserve buitenruimte:

Verloop reserve buitenruimte	**2019**	**2020**
Stand 1 januari	10.680	10.027
Onttrekking ivm uitvoeringsprogramma	-7.480	-7.024
Jaarlijkse storting	1.838	1.838
Storting ivm nota wegen	5.000	0
Dorpshaven, Calslagen, JOP Kudelstaart	92	0
Projectmanagers	-56	0
Bijdrage veerdienst Aalsmeer-Rijsenhout	-47	-47
Stand 31 december	**10.027**	**4.794**

Verloop kredieten wegen:

Verloop kredieten wegen	**2019**	**2020**	
Beschikbare kredieten 1 januari	1.774	1.298	
Niet benodigde kredieten voorgaande jaren	-246	0	
Onttrekking ivm uitvoeringsprogramma	-1.982	-1.858	B
Investeringsruimte maatschappelijk nut	1.752	1.207	
Beschikbare kredieten 31 december	**1.298**	**646**	

Verloop kredieten riolering*:

Verloop kredieten riolering	**2019**	**2020**	
Beschikbare kredieten 1 januari	2.540	1.020	
Doorgeschoven naar komende jaren (UP en NJR 2018)	-1.485	1.470	
Onttrekking ivm uitvoeringsprogramma	-1.136	-2.217	C
Investeringsruimte vanuit GRP	1.101	1.221	
Beschikbare kredieten 31 december	**1.020**	**1.494**	

* Bovenstaande investeringen betreffen niet de investeringen in gemalen en drukriolering. Deze investeringen zijn niet opgenomen binnen het Meerjarenprojectenplan.

Het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019 en 2020 past binnen de beschikbare financieringsbronnen.

Beslispunt 2 in dit raadsvoorstel impliceert dat de benodigde budgetten voor jaarschijf 2019 van het geactualiseerde Meerjarenprojectenplan neerwaarts bijgesteld worden met € 515.000 naar € 10.599.000 en voor jaarschijf 2020 vastgesteld worden op € 11.100.000 door:

- de bedragen zoals hierboven genoemd te dekken door een onttrekking aan de reserve onderhoud/instandhouding buitenruimte van € 7.480.000 (saldo baten en lasten) in 2019 en € 7.024.000 in 2020;
- de lasten voor beheer en groot onderhoud binnen het Meerjarenprojectenplan op programma 4 neerwaarts bij te stellen naar € 3.916.000 in 2019 en voor 2020 vast te stellen op € 4.185.000 en dit in de meerjarenbegroting te verwerken;
- de voor het plan benodigde kredietbedragen in 2019 bij te stellen naar € 7.045.000 aan lasten en € 362.000 aan baten en voor 2020 € 7.854.000 aan kredietenuitgaven en € 940.000 aan baten vast te stellen, en op te nemen in de begroting;
- aan de reserve "Dekking kapitaallasten van investeringen in de openbare ruimte" een bijgesteld bedrag te doteren van € 3.564.000 (saldo baten en lasten) in 2019 en een bedrag van € 2.839.000 in 2020 ter dekking van de kapitaallasten van de investeringen van de onderdelen Wegen, Verkeer, Water, Groen, Openbare Verlichting, Kunstwerken en Spelen en deze bedragen te onttrekken aan de reserve onderhoud/ instandhouding buitenruimte.

Communicatie

De projectenlijst met budgetten voor de jaren 2019-2022 is geheim aangezien na het raadsbesluit aanbestedingen volgen en informatie uit de geheime bijlage van invloed kan zijn op het resultaat van de aanbestedingen.

Procedure

Verantwoording vindt plaats in de P&C-cyclus.

Bijlagen

Bijlage 1: Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019-2022 (geheimhouding is opgelegd)

De secretaris, De voorzitter,

mr. F.L. Romkema mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

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

RAADSBESLUIT

Besluit

1. kennis te nemen van de projectenlijst in bijlage 1, het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019-2022;
2. de jaarschijf 2019 van het meerjarenprojectenplan te verwerken als begrotingswijziging en de jaarschijf 2020 op te nemen in de begroting 2020, conform de uitwerking in dit raadsvoorstel
3. de neerwaartse bijstelling in 2019 van de kredietbedragen riolering en wegen beschikbaar te houden voor het meerjarenprojectenplan vanaf 2021
4. de geheimhouding van Bijlage 1 'Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2019-2022' te bekrachtigen op basis van artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet en artikel 10, lid 2 sub b en g van de Wet openbaarheid van bestuur;
5. de termijn van geheimhouding te bepalen op 3 jaar, te rekenen vanaf het besluit van het college d.d. 14 mei 2019.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 juni 2019.

De griffier, De voorzitter,

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

1.Commissie Ruimte en Economie

Dossiernummer	131
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	5 juni 2019
Agendapunt	7
Omschrijving	Actualisering grondexploitaties ultimo 2018

Geagendeerd	Vergaderdatum
1.Commissie Ruimte en Economie	5 juni 2019

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr. Z-2017/017411
Datum B&W-besluit 14 mei 2019

Voor de vergadering van raad d.d. 20 juni 2019

Behandelen in de Commissie Ruimte en Economie **op** 3 juni 2019

Portefeuillehouder R-J. van Duijn
Afdeling Stedelijke Ontwikkeling
Z-2017/017411; D-
Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
K. Pennings/P. Kegge
(financieel)/(inhoudelijk)
4657/4300
k.pennings@amstelveen.nl
p.kegge@amstelveen.nl

Onderwerp

Actualisering grondexploitaties ultimo 2018

Gevraagd besluit

1. Vaststellen van het bijgestelde budget voor de uitvoering van de nog te verwezenlijken plandelen van lopende grondexploitaties ter grootte van € 64.787.000,- opbrengsten en € 52.435.000,- kosten (specificatie: bijlage 1);
2. De winstnemingen waarmee rekening is gehouden in het meerjarenbeeld 2019-2022 bij te stellen op basis van deze actualisering, het jaar 2023 hieraan toe te voegen en dit mee te nemen in de integrale afweging bij de Lentenota 2019 (zie de specificatie in dit voorstel bij Financiën)
3. Het vaststellen van het bijgestelde budget van facilitaire projecten ter grootte van € 7.293.000,- opbrengsten, € 4.546.000,- kosten en € 493.000,- reserveafdrachten (specificatie: bijlage 1);
4. Het voteren van een vernieuwd raadskrediet van € 296.000,- voor het voorbereiden van ruimtelijke plannen op eigen grond (specificatie: bijlage 1);
5. Bovenstaande besluitpunten met bijbehorende balansmutaties te verwerken in de begroting 2019 en verder.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Voldoen aan het Besluit begroting en verantwoording (BBV) dat voorschrijft om toegekende kredieten voor meerjarige projecten minstens één keer per jaar te herzien en opnieuw vast te stellen.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

De grondexploitatie is het uitvoeringsprogramma van een ruimtelijk plan. Het geeft de financiële kaders waarbinnen de uitvoering moet plaatsvinden. Het is verplicht de begrotingen voor de nog uit te voeren plandelen minstens een keer per jaar opnieuw vast te stellen. Daarnaast worden met dit besluit de geactualiseerde budgetten voor de particuliere ontwikkelingen (facilitaire projecten), grondexploitaties in voorbereiding en overige ruimtelijke projecten opnieuw vastgesteld.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

5. Ruimtelijke ontwikkeling

Aanleiding

De regelgeving voor meerjarige projecten verplicht tot regelmatige herziening van calculaties. Jaarlijks stelt de raad de actualisatie van de grondexploitaties vast, waarin de budgetten worden

herzien en vastgesteld. De actualisatie is voorgeschreven vanuit het BBV. Daarnaast informeert dit raadsvoorstel over de belangrijkste ontwikkelingen bij de lopende grondexploitaties en particuliere ontwikkelingen. In de paragraaf grondbeleid van de jaarrekening 2018 is ingegaan op de inzet van het grondbeleidsinstrumentarium in 2018 en, op hoofdlijnen, op het totale resultaat van de grondexploitatie in 2018.

Argumenten

De actualisatie is voorgeschreven vanuit het BBV. Daarnaast informeert dit raadsvoorstel over de belangrijkste ontwikkelingen bij de lopende grondexploitaties en particuliere ontwikkelingen.

Kanttekeningen

Dit voorstel heeft een relatie met de jaarrekening 2018. In de jaarrekening zijn de benodigde voorzieningen voor verlieslatende grondexploitaties al bijgesteld opgenomen. Deze projecten worden nu ongewijzigd, dus conform de jaarrekening 2018 ter vaststelling aangeboden. Met dit voorstel worden tevens de benodigde budgetten voor 2019 en verder vastgesteld.

De actualisering van de grondexploitaties geeft geen aanleiding om aan te nemen dat voor het cluster grondbedrijf sprake is van vennootschapsbelastingplichtige activiteiten voor het jaar 2019. Dit beeld dient jaarlijks te worden bezien en onderbouwd.

Financiën

Ontwikkelingen op eigen grond
Bij actieve grondexploitatie ontwikkelt de gemeente de grond vanuit een eigen grondpositie of verworven grondpositie. De kosten worden hierbij gedekt uit de opbrengsten van de gemeentelijke gronduitgifte. Uitgangspunt hierbij is minimaal een kostenneutraal resultaat. Hieronder wordt ingegaan op ontwikkelingen bij de actieve grondexploitaties waarbij afwijkingen ten opzichte van de eerder vastgestelde grondexploitaties met een omvang van minstens € 40.000 worden genoemd of als daar aanleiding toe bestaat.

De Tuinen van Aalsmeer (actief grondbeleid)
Het project De Tuinen van Aalsmeer is in 2005 gestart in een periode dat de besluitvorming over de verlegging van de N201 werd afgerond. Het belangrijkste doel van het project is om de doorsnijding van de oude N201 in de woonkern Aalsmeer ongedaan te maken, door naast de infrastructurele aanpassingen ook gebiedsontwikkelingen langs dit tracé mogelijk te maken. Het project draagt een aanzienlijk deel van de investeringen in de infrastructuur (Burgemeester Kasteleinweg en Burgemeester Hoffscholteweg) en door de crisis in de huizenmarkt en de vertraging van de verlegging van de nieuwe N201 (4 jaar) is het resultaat van het project steeds negatiever geworden. Daarnaast is er juist in dit project voor gekozen om woningen in het sociale en goedkope segment te realiseren, welke goed aansluiten op de behoefte van de Aalsmeerse bevolking. Het project voegt dus bij de behoefte van Aalsmeer passende woningen toe en draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de gebieden.
Het projectsaldo van De Tuinen van Aalsmeer is conform de opgestelde grondexploitatie 2019 in de jaarrekening 2018 verwerkt met een tekort van € 13,94 miljoen op eindwaarde (saldo sinds de start van het project gerekend naar eindwaarde). Omdat deze voorziening is bepaald op netto contante waarde, wordt het bedrag jaarlijks opgehoogd. In 2018 is de ophoging conform begroting € 290.000. Naast deze structurele ophoging is er nog € 1,60 miljoen toegevoegd aan de voorziening. Het projectsaldo op basis van netto contante waarde is € 12,38 miljoen negatief.

Green Park Aalsmeer
Het verwachte eindsaldo van de "gemeentelijke grondexploitatie" Green Park Aalsmeer is naar beneden bijgesteld met ca. € 161.000. Hierdoor is het verwachte resultaat ca. € 282.000 positief.

Meervalstraat/Roerdomplaan
Het projectsaldo wordt met € 78.000 naar beneden bijgesteld tot € 1.299.000 positief door hogere plan- en civiele kosten als gevolg van indexatie.

VVA woningbouw
Het projectsaldo wordt met € 40.000 naar beneden bijgesteld tot € 332.000 positief door hogere plan- en civiele kosten als gevolg van indexatie.

Voorbereidingskredieten
Drie ontwikkelingen op eigen grond hebben nog geen raadsopdracht of bestuurlijk vastgesteld exploitatiesaldo. Voor deze ontwikkelingen worden al wel voorbereidingskosten gemaakt. Voor de voorbereidingskosten wordt een voorbereidingskrediet aangevraagd voor de kosten tot en met de vaststelling van het bestemmingsplan en grondexploitatie. Over het algemeen betreft het alleen plankosten. Het saldo van deze projecten is incompleet: de inkomsten uit grondverkopen (en daarmee samenhangende kosten) zijn nog niet opgenomen. De aanvraag voor budgetten van kosten en opbrengsten voor de uitvoeringsfase vindt plaats bij de vaststelling van de grondexploitatie. Voor deze ontwikkelingen zijn de uiteindelijke eindresultaten afhankelijk van de nog te realiseren grondopbrengsten. Wij streven naar een positief projectresultaat.

In de voorbereidingsfase van een grondexploitatie is de totale scope en omvang van een project nog niet volledig in beeld. Daarom wordt het voorbereidingskrediet jaarlijks bijgesteld met de meest recente verwachtingen. Omdat de grondexploitatie met een bestuurlijk vastgesteld eindsaldo er nog niet is, zijn bijstellingen van voorbereidingskosten geen voor- of nadelen.

Herenweg 61 en naast 99:
De kavelverkoop Herenweg 61 is in voorbereiding. De kavel naast 99 wordt vooralsnog niet in aanmerking voor verkoop. Dit heeft onder andere te maken met de bodemgesteldheid.

Graaf Willemlaan 1-3
De voormalige opstallen zijn reeds gesloopt. De planvorming voor deze locatie was afhankelijk van de afronding van het onderzoek naar een tweede supermarkt in Kudelstaart. De locatie is inmiddels afgevallen. Op deze locatie wordt een medisch centrum ontwikkeld. Daarvoor wordt nu eerst de financiële en juridische haalbaarheid onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Afhankelijk van de uitkomst worden afspraken met de initiatiefnemer vastgelegd in een overeenkomst.

Ophelialaan/Thijsselaan
Herontwikkeling naar woningbouw (voortkomend uit de Visie Hornmeer). Onderzocht wordt of er woningen kunnen komen in het bestaande schoolgebouw aan de Ophelialaan. Langs de Thijsselaan worden in het lint een aantal woningen toegevoegd. In de tweede helft van 2019 wordt de startnotie voor dit project opgesteld. De planvorming is enigszins vertraagd omdat prioriteit is gegeven aan het verder brengen/afronden van andere projectonderdelen in Hornmeer.

Facilitaire projecten
Bij particuliere ontwikkelingen dient de gemeente per ontwikkeling na te gaan welke kosten er zullen ontstaan om deze vervolgens te verhalen op de ontwikkelaar. Het is niet toegestaan hiertoe leges of tarieven vast te stellen. Indien een volledig kostenverhaal wordt gerealiseerd, ontstaat een (voorcalculatorisch) nulresultaat. Kosten die jaarlijks worden gemaakt, worden gefactureerd of als nog te verhalen kosten verantwoord. Kosten die niet verhaalbaar zijn, worden direct als tekort in het betreffende jaar verantwoord. Hieronder wordt ingegaan op ontwikkelingen bij de particuliere grondexploitaties waarbij afwijkingen met een omvang van minstens € 40.000 op het verwachte eindsaldo van een project worden genoemd of als daar aanleiding toe bestaat.

De Tuinen van Aalsmeer facilitair
Zie ook de toelichting op het project onder De Tuinen van Aalsmeer (actief grondbeleid).
De Tuinen van Aalsmeer facilitair is in de jaarrekening 2018 verwerkt met een (nog te nemen) tekort op eindwaarde van € 0,35 miljoen, conform de opgestelde grondexploitatie 2019. Vergeleken met de actualisering ultimo 2017 is het projectsaldo van het facilitaire deel verbeterd

met € 0,86 miljoen. Voor dit bedrag heeft een vrijval van de voorziening facilitaire projecten plaatsgevonden in de jaarrekening 2018.

Dorpshaven Zuid
Bij de in 2016 conform BBV regelgeving voor grondexploitaties verplichte splitsing van gemengde projecten in een actief deel en een facilitair deel, is bij het project Dorpshaven zuid een te realiseren opbrengst van het actieve deel, geraamd in het facilitaire deel. Omdat deze opbrengst niet gerealiseerd wordt, is het projectsaldo € 40.000 negatief. Dit nadelige resultaat is verwerkt in de jaarrekening 2018.

Hornweg 317
Voor Hornweg 317 was bij de Najaarsrapportage reeds een budget van € 30.000 aangevraagd voor hoger dan begrote kosten in de buitenruimte. Het betrof extra kosten parkeren en weg en extra kosten ten behoeve van riolering (benodigde dure boring). De werkzaamheden in de buitenruimte worden echter pas in het eerste kwartaal 2019 afgerond en hebben nog € 46.000 extra kosten tot gevolg. Naast de eerder genoemde redenen betreft het verder de grondafvoer van vervuilde grond, voorbereiding en toezicht door lange doorlooptijd project en nog aan te brengen beplanting. Hierdoor is het projectsaldo € 76.000 negatief. Vooruitlopend op de afronding van de werkzaamheden in 2019 is in de jaarrekening 2018 € 76.000 toegevoegd aan de voorziening facilitaire projecten.

Toelichting overige facilitaire projecten / nieuwe facilitaire projecten
De volgende projecten zijn in 2018 of eerder gestart: Westeinderhage: (ontwikkeling van ca. 275 woningen) de Startnotitie is geagendeerd voor behandeling in de raad van mei 2019, de volgende stap is te komen tot een anterieure overeenkomst met betrokken partijen. Daarna kan de ruimtelijke procedure worden gestart. Ruimtelijk Raamwerk Aalsmeer Oost: in de raadsvergadering van 28 maart 2019 is het Ruimtelijk Raamwerk vastgesteld. Er worden nu diverse voorovereenkomsten met initiatiefnemers opgestart. Voor het initiatief Hoofdweg Zuid (ca. 250 woningen) is in 2018 een Quick Scan vastgesteld. Daarna is gestart met een haalbaarheidsonderzoek. Op basis van het resultaat hiervan wordt de volgende stap bepaald. Einsteinstraat 103: taxatie grondaankoop en –verkoop is uitgezet ten behoeve van realisatie appartementengebouw (4 appartementen). Stationsweg: herontwikkeling locatie voormalige postkantoor (25 appartementen). De anterieure overeenkomst is ondertekend. De volgende stap is het starten van de ruimtelijke procedure.

Uitgangspunt is dat alle kosten middels een anterieure overeenkomst worden verhaald.

Begrote resultaten en de invloed daarvan op het meerjarenbeeld 2019-2023
(Wijzigingen in) Resultaatnemingen binnen grondexploitaties hebben invloed op het begrotingssaldo.
Voor grondexploitaties met positieve resultaten (de Bouwgronden In Exploitatie) worden (tussentijdse) winstnemingen in de begroting opgenomen conform de zogenaamde POC methode. Deze methode is beschreven in een handreiking van de commissie BBV met betrekking tot tussentijdse winstneming d.d. 14 maart 2018. De bedragen aan tussentijdse winst die op basis van deze methode worden berekend, moeten ook daadwerkelijk worden genomen en worden verantwoord in de betreffende jaarrekeningen. Verwachte winstnemingen conform deze POC methode zijn daarom vanaf 2019 in het meerjarenbeeld verwerkt. Op basis van deze actualisering grondexploitaties ultimo 2018 worden de reeds begrote winstnemingen in de jaren 2019 tot en met 2022 bijgesteld en wordt de jaarschijf 2023 toegevoegd. Deze bijstelling heeft de volgende wijziging van het begrotingssaldo tot gevolg, grotendeels veroorzaakt door een andere fasering van de verwachte winstnemingen:

Bedragen x € 1.000

	Jaarschijven reeds aanwezig in (meerjaren)begroting				Nieuwe jaarschijf
Versie actualisering grondexploitaties	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Actualisering grondexploitaties ultimo 2018	92	267	216	353	704
Actualisering grondexploitaties ultimo 2017	218	184	390	625	334
Totaal invloed op begrotingssaldo	**-126**	**83**	**-174**	**-271**	**370**

Bovenstaande invloed op het meerjarenbeeld 2019-2023 als gevolg van deze actualisering wordt meegenomen in de integrale afweging bij de Lentenota 2019.

Voor toekomstige verliezen binnen grondexploitaties wordt op basis van BBV-regelgeving een voorziening getroffen. De voorziening moet worden getroffen in het kalenderjaar dat het verwachte verlies geconstateerd wordt. Dit kan zowel facilitaire als actieve grondexploitaties betreffen. In de jaarrekening zijn de benodigde voorzieningen voor verlieslatende grondexploitaties al bijgesteld opgenomen op basis van deze actualisering van de grondexploitaties ultimo 2018. Daarmee zijn de verwachte verliezen al verwerkt in het jaarrekeningresultaat 2018. Op het moment dat het tekort zich daadwerkelijk voordoet, wordt dit uit de getroffen voorziening gedekt en heeft dit geen invloed meer op het begrotingssaldo of jaarrekeningresultaat.

Communicatie

Niet van toepassing

Procedure

Bijgevoegd raadsvoorstel heeft een aantal financiële bijlagen. Om de leesbaarheid van deze bijlagen te vergroten volgt onderstaand een korte toelichting per bijlage:

1. *Actualisering van de nog te maken kosten en opbrengsten van lopende grondexploitaties:* in deze bijlage zijn de budgetten voor kosten en opbrengsten voor 2019 en verder weergegeven, met een resultaat. Deze budgetten staan onder de kop 'actualisering' (prognose opbrengsten en prognose kosten). In deze bijlage is ook het verschil weergegeven tussen de actualisatie van vorig jaar en van dit jaar. In de laatste kolom is het verschil (saldo) hiervan weergegeven. Hierbij is een +bedrag een positief saldo. De werkelijke cijfers van 2018 zijn niet zichtbaar in dit overzicht. Hierdoor is het verschil in saldo niet alleen uit de kolommen 'vastgesteld raad' en 'actualisering' te herleiden. Opname van jaarcijfers 2018 zou dit overzicht onoverzichtelijk maken. De jaarcijfers zijn verwerkt in de jaarrekening 2018.
2. *Fasering resultaatneming grondexploitaties:* hierin is in de kolom 'Verwacht resultaat' te zien welk bedrag per project uiteindelijk als projectresultaat wordt verwacht (op basis van nominale waarde). De kolom 'Reeds genomen' geeft het bedrag weer dat reeds als winst of verlies is verantwoord in de jaarrekeningen tot en met 2018. Het deel van het resultaat wat nog verwacht wordt te verantwoorden, is per jaar gespecificeerd vanaf 2019 in de kolommen ernaast. Bij een aantal projecten wordt het verwachte resultaat 'niet meegenomen'. Voor projecten in voorbereiding geldt dat de kosten voor de baten uitgaan. Er worden alleen nog kosten gemaakt, terwijl de opbrengsten waaruit deze worden gedekt, nog niet in het projectoverzicht zijn opgenomen. Het betreffende saldo is dan incompleet: de inkomsten uit grondverkopen of kostenverhaal zijn nog niet opgenomen. Deze worden opgenomen bij de vaststelling van de grondexploitatie (projecten met actief grondbeleid) dan wel bij de vaststelling van een exploitatieplan en/of het afsluiten van een overeenkomst (projecten facilitair grondbeleid).
3. *Stand en aanpassing van de voorziening grondexploitaties en bouwprojecten:* hierin is per project het verloop van de verschillende voorzieningen weergegeven t.o.v. de jaarrekeningen 2017 en 2018.

Bijlagen

1. Actualisering van de nog te maken kosten en opbrengsten van lopende grondexploitaties
2. Fasering resultaatnemingen grondexploitaties.
3. Stand en aanpassing van de voorziening grondexploitaties en bouwprojecten

De secretaris,

mr. F.L. Romkema

De voorzitter,

mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling oordeelsvormende raad

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

RAADSBESLUIT

Besluit

1. Vaststellen van het bijgestelde budget voor de uitvoering van de nog te verwezenlijken plandelen van lopende grondexploitaties ter grootte van € 64.787.000,- opbrengsten en € 52.435.000,- kosten (specificatie: bijlage 1);
2. De winstnemingen waarmee rekening is gehouden in het meerjarenbeeld 2019-2022 bij te stellen op basis van deze actualisering, het jaar 2023 hieraan toe te voegen en dit mee te nemen in de integrale afweging bij de Lentenota 2019 (zie de specificatie in dit voorstel bij Financiën)
3. Het vaststellen van het bijgestelde budget van facilitaire projecten ter grootte van € 7.293.000,- opbrengsten, € 4.546.000,- kosten en € 493.000,- reserveafdrachten (specificatie: bijlage 1);
4. Het voteren van een vernieuwd raadskrediet van € 296.000,- voor het voorbereiden van ruimtelijke plannen op eigen grond (specificatie: bijlage 1);
5. Bovenstaande besluitpunten met bijbehorende balansmutaties te verwerken in de begroting 2019 en verder.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 20 juni 2019

De griffier,	De voorzitter,
O. van Kolck	J.J. Nobel

Bijlage 1: actualisering van de nog te maken kosten en opbrengsten grondexploitaties

		VASTGESTELD RAAD				ACTUALISERING					VERSCHIL 2018-2019		
	ACTUALISERING 2018 VS 2019	**Saldo per 1/1/2018**	Prognose opbrengsten	Prognose kosten*	**Resultaat**	**Saldo per 1/1/2019**	Prognose opbrengsten	Prognose kosten	Prognose reserve-afdrachten	**Resultaat**	Opbrengsten	Kosten*	Saldo
BIE	De Tuinen van Aalsmeer	-18.277	13.035	9.666	-14.907	-16.703	11.488	8.726		-13.940	-882	1.849	967
BIE	Green Park Aalsmeer	-6.975	50.316	42.898	443	-6.584	46.139	39.273		282	4.427	-4.588	-161
BIE	Hornmeer Meervalstraat-Roerdomplaan	-181	5.591	4.033	1.377	-573	5.608	3.736		1.299	17	-95	-78
BIE	Hornmeer VVA-Woningbouw	-495	1.574	707	372	-520	1.552	700		332	-3	-38	-40
Totaal bouwgronden in exploitatie		-25.928	70.516	57.303	-12.716	-24.380	64.787	52.435	0	-12.028	3.559	-2.871	688
AGIV	Graaf Willemlaan 1-3	0	0	116	-116	0	0	65		-65	0	51	51
AGIV	Herenweg 61/99	0	0	116	-116	-2	0	43		-45	0	71	71
AGIV	Hornmeer Ophelialaan-Thijsselaan	0	0	190	-190	0	0	188		-188	0	2	2
Totaal actief grondbeleid in voorbereiding		0	0	422	-422	-2	0	296	0	-298	0	124	124
FAC	De Tuinen van Aalsmeer Facilitair	-278	5.234	6.495	-1.539	-3.058	6.412	3.874	160	-680	1.178	-319	859
FAC	Dorpshaven Noord herontwikkeling	-23	200	200	-23	-29	137	44	95	-32	-63	54	-9
FAC	Dorpshaven Zuid Facilitair	-199	297	276	-178	-193	125	149		-217	-18	-22	-40
FAC	Hornweg 315	3	59	63	-2	0	50	53		-3	0	-1	-1
FAC	Hornweg 317	140	0	142	-1	-74	5	8		-77	5	-81	-76
FAC	Kerkepad de Hoeve	8	32	32	8	8	32	13	18	8	0	0	0
FAC	Machineweg Rooie Dorp	-94	405	340	-30	103	0	139		-36	0	-6	-6
FAC	Mr. J. Takkade	0	41	4	38	0	4		4	0	0	-38	-38
FAC	Nieuw Calslagen	-162	443	281	0	-53	196		143	0	0	0	0
FAC	Uiterweg 222	27	0	0	27	27	0	0		27	0	0	0
FAC	Vrouwentroost Vink	-29	0	0	-29	5	31		31	5	89	-56	34
FAC	Westeinderhage	-6	0	0	-6	-16	0	0		-16	0	-10	-10
FAC	Zuiderkerk	0	184	184	0	-2	184	164	27	-10	0	-10	-10
FAC	Zwarteweg 23	0	36	36	0	0	15	2	13	0	0	0	0
FAC	Hoofdweg Zuid	0			0	0	42	42		0	42	-42	0
FAC	Stationsweg 17	0			0	0	35	35		0	35	-35	0
FAC	Einsteinstraat 103	0			0	0	25	24	1	0	25	-25	0
Totaal facilitaire projecten		-613	6.931	8.051	-1.734	-3.283	7.293	4.546	493	-1.030	1.295	-590	704

* Inclusief reserveafdrachten

Actualisering van de nog te maken kosten en opbrengsten van lopende grondexploitaties: in deze bijlage zijn de budgetten voor kosten en opbrengsten voor 2019 en verder weergegeven, met een resultaat. Deze budgetten staan onder de kop ‘actualisering’ (prognose opbrengsten en prognose kosten). In deze bijlage is ook het verschil weergegeven tussen de actualisatie van vorig jaar en van dit jaar. In de laatste kolom is het verschil (saldo) hiervan weergegeven. Hierbij is een +bedrag een positief saldo. De werkelijke cijfers van 2018 zijn niet zichtbaar in dit overzicht. Hierdoor is het verschil in saldo niet alleen uit de kolommen ‘vastgesteld raad’ en ‘actualisering’ te herleiden. Opname van jaarcijfers 2018 zou dit overzicht onoverzichtelijk maken. De jaarcijfers zijn verwerkt in de jaarrekening 2018.

Bijlage 2: fasering resultaatneming grondexploitaties

RESULTAATAFDRACHTEN		Verwacht resultaat	Reeds genomen	Nog te nemen resultaat	2019	2020	2021	2022	2023 e.v.	Niet meenemen	T.l.v. voorziening
BIE	De Tuinen van Aalsmeer	-13.940	0	-13.940							-13.940
BIE	Green Park Aalsmeer	282	0	282					282		
BIE	Hornmeer Meervalstraat-Roerdomplaan	1.299	0	1.299		27	216	353	704		
BIE	Hornmeer VVA-Woningbouw	332	0	332	91	240					
Totaal bouwgronden in exploitatie		**-12.028**	**0**	**-12.028**	**91**	**267**	**216**	**353**	**985**	**0**	**-13.940**
AGIV	Graaf Willemlaan 1-3	-65	0	-65						-65	
AGIV	Herenweg 61/99	-45	0	-45						-45	
AGIV	Hornmeer Ophelialaan-Thijsselaan	-188	0	-188						-188	
		0	0	0							
Totaal actief grondbeleid in voorbereiding		**-298**	**0**	**-298**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-298**	**0**
FAC	De Tuinen van Aalsmeer Facilitair	-680	-334	-346							-346
FAC	Dorpshaven Noord herontwikkeling	-32	-29	-2	-2						
FAC	Dorpshaven Zuid Facilitair	-217	-217	0							
FAC	Hornweg 315	-3	0	-3	-3						
FAC	Hornweg 317	-77	0	-77							-77
FAC	Kerkepad de Hoeve	8	8	0							
FAC	Machineweg Rooie Dorp	-36	-30	-6		-6					
FAC	Mr. J. Takkade	0	0	0							
FAC	Nieuw Calslagen	0	0	0							
FAC	Uiterweg 222	27	0	27						27	
FAC	Vrouwentroost Vink	5	5	0							
FAC	Westeinderhage	-16	-16	0							
FAC	Zuiderkerk	-10	-2	-8		-8					
FAC	Zwarteweg 23	0	0	0							
FAC	Hoofdweg Zuid	0	0	0							
FAC	Stationsweg 17	0	0	0							
FAC	Einsteinstraat 103	0	0	0							
Totaal facilitaire projecten		**-1.030**	**-616**	**-414**	**-5**	**-14**	**0**	**0**	**0**	**27**	**-423**

Fasering resultaatneming grondexploitaties: hierin is in de kolom ‘Verwacht resultaat’ te zien welk bedrag per project uiteindelijk als projectresultaat wordt verwacht (op basis van nominale waarde). De kolom ‘Reeds genomen' geeft het bedrag weer dat reeds als winst of verlies is verantwoord in de jaarrekeningen tot en met 2018. Het deel van het resultaat wat nog verwacht wordt te verantwoorden, is per jaar gespecificeerd vanaf 2019 in de kolommen ernaast. Bij een aantal projecten wordt het verwachte resultaat ‘niet meegenomen’. Voor projecten in voorbereiding geldt dat de kosten voor de baten uitgaan. Er worden alleen nog kosten gemaakt, terwijl de opbrengsten waaruit deze worden gedekt, nog niet in het projectoverzicht zijn opgenomen. Het betreffende saldo is dan incompleet: de inkomsten uit grondverkopen of kostenverhaal zijn nog niet opgenomen. Deze worden opgenomen bij de vaststelling van de grondexploitatie (projecten met actief grondbeleid) dan wel bij de vaststelling van een exploitatieplan en/of het afsluiten van een overeenkomst (projecten facilitair grondbeleid).

Bijlage 3: Stand en aanpassing van de voorzieningen grondexploitaties en bouwprojecten en facilitaire projecten

	Voorzieningen	Stand JR 2017	mutatie	Stand JR 2018
	De Tuinen van Aalsmeer	12.978	-599	12.379
	BBV-VOORZIENING VERLIESLATENDE GRONDEXPLOITATIES	12.978	-599	12.379
	De Tuinen van Aalsmeer facilitair	1.512	-1.167	346
	Hornweg 317	0	77	77
	VOORZIENING FACILITAIRE PROJECTEN	1.512	-1.090	423
	TOTAAL BENODIGDE VOORZIENING	14.490	-1.689	12.801