Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte

2026-2030

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



Afdeling Openbare Ruimte en Vastgoed
Procesbeheerder: Marco de Goede
mei 2026
Z26-000269

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2026-2030

1. Inleiding, inhoud en reikwijdte van het plan

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

Renovatie, vervanging, vernieuwing, planmatig onderhoud en het structurele technische en functionele beheer in/van de buitenruimte in Aalsmeer wordt ingepland via het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte. Het programma bevat eenmalige renovatie-, vervangings- en herinrichtingsprojecten, maar ook jaarlijks terugkerende beheerbudgetten die nog geconcretiseerd moeten worden en/of waaruit kleine werkzaamheden betaald worden. Het MPP is consistent ingebed in de reguliere planning & control-cyclus. Dit betekent concreet dat op basis van de rekeningcijfers jaarlijks een geactualiseerd meerjarenprogramma wordt voorgelegd bij de daaropvolgende Kadernota, dat het programma wordt geactualiseerd bij de 2e bestuursrapportage in het najaar en dat verantwoording wordt afgelegd bij de jaarrekening.

Onder technisch beheer wordt verstaan het duurzaam instandhouden en vernieuwen van wat er is. Onder functioneel beheer wordt in dit geval verstaan het bij de tijd houden van het areaal en het indien nodig aanpassen aan de hand van nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Een voorbeeld ter verduidelijking. Technisch beheer van een asfaltweg kan leiden tot het frezen van de bovenste twee lagen asfalt en nieuwe lagen asfalt aanbrengen. Op basis van functioneel beheer kan blijken dat vanuit de richtlijnen van duurzaam veilig of op basis van recent vastgesteld beleid wordt aanbevolen om de weg uit te voeren in klinkerverharding en iets te versmallen.

Een korte kenschets van de scope en vormgeving van het programma
In 2019 is het voormalige Uitvoeringsprogramma werken buitenruimte verder gegaan als Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte. Het MPP omvat zowel projectbudgetten als beheerbudgetten. De beheerbudgetten zien op middelgroot en groot onderhoud en daarmee samenhangende onderzoeken, maatregelen en voorbereidingsbudgetten. Ook zijn er beheer-budgetten voor kleine maatregelen die geen investering of onderhoud betreffen, zoals verkeersmaatregelen.

Buiten het programma worden er allerhande werkzaamheden verricht voor klein dagelijks beheer en onderhoud. Deze behoren niet onder het MPP te vallen, maar zijn uitbesteed aan de Meer-landen, worden door de kernorganisatie Aalsmeer uitgevoerd of verlopen via exploitatiebudgetten op de gemeentewerf. Deze werkzaamheden zijn in het algemeen niet planmatig van aard.

Het MPP geeft een doorkijkje naar de projecten die onderzocht en voorbereid worden, biedt de mogelijkheid om combinaties van werken te zoeken en geeft een indruk of de noodzakelijke en gewenste maatregelen passen binnen de financiële mogelijkheden die er zijn. Het is wel zo, dat naarmate een project dichterbij komt in de tijd, de benodigde maatregelen, kosten en planning beter kunnen worden ingeschat.

Een andere reden om met een meerjarenprojectenplanning te werken, is dat veel projecten over meerdere jaarschijven verdeeld worden. Het projectbudget wordt dan ook over meerdere jaren gespreid. Het is vaak tot op het laatste moment lastig in te schatten hoeveel kosten in jaar x gemaakt worden en hoeveel in jaar x+1. Dat komt nu eenmaal omdat de wisseling van het jaar in de winterperiode plaatsvindt en er vaak onzekerheid is over de weersomstandigheden. Ook externe factoren zijn van invloed op de planning, zoals werkzaamheden van nutsbedrijven, de aannemersmarkt en de grondstof- en energiemarkt.

In 2022 is de financieringssystematiek voor de buitenruimte op verzoek van de raad volledig herzien, met als doel het toewerken naar een structureel gezonde financiële positie van de gemeente Aalsmeer. Alle investeringsprojecten voor de openbare ruimte zijn in één investeringsprogramma terecht gekomen en de hiervoor benodigde afschrijvingslasten zijn op een aparte plek in de begroting ondergebracht. Alleen de onderhouds- en exploitatiemaatregelen worden nu gefinancierd via de reserve buitenruimte. Binnen de nieuwe financiële kaders is het mogelijk gebleken een duurzaam meerjarenprogramma voor de buitenruimte vast te stellen dat recht doet aan alle beheer- en beleidsplannen die er inmiddels liggen, aan de staat van het areaal en de opdracht van de raad, en dat alles zonder dat er structureel extra budget nodig was, en waarbij er ook ruimte is voor nieuwe projecten. Het programma Bovenwijkse Voorzieningen is geïntegreerd in het MPP Buitenruimte. Meer informatie over de huidige financieringswijze is te vinden in paragraaf 2.

Hierbij was in eerste instantie gekozen voor een harde koppeling tussen het resultaat op de stelpost kapitaallasten en de reserve buitenruimte. Deze stelpost wordt de komende jaren omgezet naar begrote afschrijvingslasten per taakveld. In de eerste jaren zijn er nog weinig afschrijvingslasten te verwachten en wordt de reserve buitenruimte opgebouwd. Na verloop van tijd nemen de afschrijvingslasten voor de buitenruimte toe, worden deze hoger dan de reservering op de begroting en zal de reserve buitenruimte langzaamaan dalen door het tekort voor de afschrijvingslasten aan deze reserve te onttrekken. Daarmee is de financiering van de buitenruimte voor de komende dertig jaar naar verwachting gewaarborgd, tenzij er tussentijds besloten wordt zaken te wijzigen in de systematiek, zoals het verlagen van de dotatie aan de reserve, het eenmalig onttrekken van middelen aan de reserve of het wijzigen van de functie van de reserve. Daarmee komt de langetermijnfinanciering onder druk te staan. Dat kan dus betekenen dat projecten die nu geprogrammeerd zijn niet meer uitgevoerd kunnen worden. Het implementeren van de nieuwe systematiek heeft veel tijd en werk gekost en het duurt een aantal jaar voordat het effect ervan zichtbaar wordt. Op termijn is het wellicht wenselijk te gaan werken met een voorziening voor instandhouding van de buitenruimte, maar dit zou opnieuw vragen om een herziening van de systematiek. In 2023 is geadviseerd om de gewijzigde systematiek minimaal vier jaar in stand te laten.

Leeswijzer
In paragraaf 2 wordt de opbouw en financieringswijze van het MPP toegelicht. In de paragrafen 3 tot en met 8 wordt het beleid per vakdiscipline samengevat en worden de benodigde meerjarige budgetten toegelicht. In paragraaf 9 volgt een projectbeschrijving per (incidenteel) project. Daar waar in dit plan gesproken wordt over 'kunstwerken' gaat het om civieltechnische kunstwerken. Dit is de vakterm voor onder andere bruggen, viaducten, damwanden, tunnels, beschoeiingen, kademuren, aquaducten, steigers en duikers.

2. Opbouw en financieringswijze van het MPP Buitenruimte

Via het **Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte** worden werken in de buitenruimte voorbereid en uitgevoerd. Het gaat daarbij om werkzaamheden op het gebied van wegen, kunstwerken, openbare verlichting, verkeer, groen, water, spelen en riolering.
Deze disciplines zijn financieel-technisch verdeeld over drie taakvelden, waarbij binnen het taakveld openbaar groen en spelrecreatie de assets voor de discipline 'water' apart bewaakt en verantwoord moeten worden. Binnen het programma wordt onderscheid gemaakt in beheerbudgetten/beheerprojecten en investeringsprojecten. Volledige vernieuwing van werken of onderdelen van de buitenruimte en nieuwe aanleg van voorzieningen wordt gezien als investering als deze meer dan € 20.000 kosten. De kosten worden dan over meerdere jaren afgeschreven. Alle investeringen worden apart geboekt. De overige projecten en maatregelen komen rechtstreeks ten laste van de exploitatie.

Als projecten worden voorbereid of uitgevoerd waaraan vanuit verschillende taakvelden moet worden bijgedragen, dan worden er combinatieprojecten aangemaakt. Van tevoren wordt bepaald hoeveel iedere discipline bijdraagt aan het werk en ten gunste van welke discipline eventuele inkomsten komen. Hiervan is onder andere sprake bij reconstructies van wijken, waar de kosten verdeeld worden over taakveld verkeer en vervoer (vervangen van de verhardingen) en taakveld riolering. Soms wordt ook vanuit taakveld groen bijgedragen aan een combinatieproject.

De hoofdlijn van het programma voor de komende jaren is als volgt samen te vatten:
- (middel)groot onderhoud aan en vervanging van asfalt- en elementenverhardingen en civieltechnische kunstwerken
- reconstructie van woonwijken of straten waarbij riolering en verharding wordt vervangen en direct functionele verbeteringen worden doorgevoerd op het gebied van klimaatbestendigheid, verkeer en groen
- vervanging van openbare verlichting en verkeersregelinstallaties
- renovatie van beplantingsvakken, bomen en speelvoorzieningen
- projecten op het gebied van verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid
- verbeteren van fietsroutes
- onderzoeken, inspecties en voorlichting

Criteria voor prioritering en bepalen maatregelen
Bij het bepalen van prioriteiten, maatregelen, projecten en werkzaamheden zijn de volgende afwegingen en randvoorwaarden in het algemeen leidend:
- noodzakelijk onderhoud en technisch beheer moet doorgang vinden; waarborgen van de veiligheid op straat is prioriteit één; er wordt daarbij ook jaarlijks budget gereserveerd voor calamiteiten en onvoorziene omstandigheden
- vervanging en vernieuwing vindt plaats op basis van technische ouderdom, maar daarbij wordt ook altijd kritisch gekeken of onderdelen nog langer mee kunnen zonder dat dit op termijn tot extra kosten leidt
- aanpak van onveilige kruispunten en wegen
- zo veel mogelijk aanhaken bij reconstructies en onderhouds- en vastgoedprojecten
- zo veel mogelijk werk met werk maken
- er is ruimte voor functionele verbeteringen en kwaliteitsverbeteringen, bij voorkeur mee te nemen als onderdelen van de openbare ruimte ook aan vervanging toe zijn
- er wordt ruimte ingepast om te kunnen inspelen op wensen van bewoners en politiek
- voldoen aan de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig en de LIOR
- aansluiten bij het vastgestelde lokale en regionale beleid

- mede prioriteren van verkeersprojecten op basis van mogelijkheden voor bijdragen van derden, zoals de Vervoerregio, zodat bijvoorbeeld als eerste fietsroutes worden aangepakt die én aan onderhoud toe zijn én onderdeel uitmaken van het regionale hoofdfietsnetwerk

Financiële kaders

Voor het MPP Buitenruimte zijn de volgende financieringsbronnen gebruikt:

- Voor investeringen in vervanging van rioleringen is een investeringsruimte voor zes jaar beschikbaar, gebaseerd op het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2026. Iedere zes jaar wordt het GRP herzien en wordt op basis van actuele inspecties, inzichten en beleid bepaald wat er nodig is. Hierop wordt de rioolheffing en het verdelen van de inkomsten over vervanging en exploitatie gebaseerd. Voor de beschikbaar gestelde investeringsruimte kunnen rioleringsprojecten worden geprogrammeerd. Deze investeringsruimte voor het MPP voor de periode 2021-2026 was bepaald op € 11.086.000. Dat is gemiddeld € 1.850.000 per jaar. Voor 2026 resteert hiervan nog € 4.355.000. Voor de periode 2027-2030 neemt het investeringsvolume toe. Diverse rioleringen zijn dan aan vervanging toe en de kosten in de infrasector zijn flink gestegen. Om het nu voorliggende MPP te kunnen realiseren, is in de periode 2026-2030 € 20.160.000 voor riolering nodig. Dit budget is momenteel niet volledig voorhanden. Bovendien zijn nieuwe wijkreconstructies nu nog niet geprogrammeerd maar worden deze wel verwacht. In de eerstvolgende actualisatie van het GRP (dan het WRP: Water- en Rioleringsplan) worden de financiële gevolgen hiervan aan de raad voorgelegd.
- Voor onderhoud van de buitenruimte, kleine maatregelen en onderzoeken wordt de Reserve Buitenruimte gebruikt. Deze heeft op 1-1-2026 een beginstand van € 22.331.735. De structurele jaarlijkse dotatie aan de reserve bedraagt vanaf 2026 € 2.745.200. De jaarlijkse dotatie wordt (theoretisch gezien) gebaseerd op of bijgesteld aan de hand van beleids- en beheerplannen per vakdiscipline.
- In 2022 is rekening gehouden met een jaarlijkse stelpost van € 712.000 voor afschrijvingslasten ten behoeve van investeringen in openbareruimteprojecten met maatschappelijk nut, met daarboven op een stijgend bedrag voor investeringen wegen dat op lange termijn opbouwt naar € 1.207.000 per jaar. Hiervoor wordt jaarlijks € 45.000 extra opgenomen in de afschrijvingslastenbegroting. Inmiddels is deze stelpost vertaald in begrotingsposten voor afschrijvingslasten op de taakvelden 2.1 (verkeer en vervoer) en 5.7 (groen, water en spelen) en is de hierboven genoemde stelpost niet meer als zodanig herkenbaar in de begroting.
- In 2026 wordt de dotatie aan de reserve buitenruimte eenmalig verminderd met € 300.000 om invulling te geven aan de ombuigingstaakstelling voor de buitenruimte. Het is niet mogelijk gebleken dit binnen dagelijks beheer te vinden. Deze taakstelling is inmiddels ingevuld door in 2025 minder uit te geven op de jaarlijkse renovatiebudgetten voor wegen en groen. Er wordt wel € 80.000 extra gestort om enkele extra speelplaatsen te realiseren en onderzoek te doen naar het vergroenen van de loswal in Kudelstaart.
- Afdrachten van projectontwikkelaars ten behoeve van bovenwijkse infrastructuur die nodig is om hun projectgebied veilig te bereiken en in de toekomst veilig bereikbaar te houden. Deze afdrachten werden vroeger gestort in de Reserve Bovenwijkse Voorzieningen. Deze is opgeheven en samengevoegd met de Reserve Buitenruimte. De afdrachten worden nu gestort in de Reserve Buitenruimte. Investeringen in bovenwijkse infrastructuur worden op dezelfde wijze gefinancierd als alle investeringsprojecten maatschappelijk nut.
- Bijdragen van andere overheden, zoals de Vervoerregio Amsterdam, de Provincie Noord-Holland en het Rijk, die subsidieregelingen hebben voor buitenruimteprojecten en klimaatadaptatie. De bijdragen van de Vervoerregio vanuit de Brede Doeluitkering zijn bedoeld voor verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid, hoofdfietsinfrastructuur, openbaarvervoervoorzieningen, fietsenstallingen en bereikbaarheid regionaal wegennet.

- Incidentele bijdragen vanuit andere gemeentelijke reserves (zoals de algemene reserve) of vanuit budgetten van andere afdelingen zoals stedelijke ontwikkeling. Bijdragen vanuit de algemene reserve worden voor specifieke projecten gedaan, die bijvoorbeeld via een extra kredietaanvraag bij de Kadernota of een bestuursrapportage worden toegekend.

In 2022 is besloten de Reserve Buitenruimte en de begroting voor afschrijvingslasten maatschappelijk nut aan elkaar te koppelen. Dit is nodig om de dekking van de afschrijvingslasten op lange termijn te kunnen waarborgen. Zolang er op de stelpost budget overblijft, wordt dit gestort in de reserve buitenruimte, die daarmee de komende jaren zal stijgen. Na verloop van tijd worden de afschrijvingslasten hoger dan de stelpost en wordt het tekort juist gedekt vanuit de Reserve Buitenruimte. Kapitaallasten voor investeringen in de buitenruimte lopen soms wel 100 jaar door, bijvoorbeeld bij investering in een betonnen kunstwerk.

Bij de herziening van het MPP in 2022 is verder geregeld dat budgetten voor klein onderhoud zo veel mogelijk via de dienstverleningsovereenkomst met de Meerlanden, via de kernorganisatie van Aalsmeer en via de exploitatiebegroting buiten het MPP worden weggezet. Het MPP bevat met ingang van 2023 geen budgetten voor klein onderhoud meer.

Dertig jaar vooruitkijken
Het MPP biedt een concrete planning voor de komende vijf jaar, maar het is doorgerekend voor een periode van 30 jaar. Uiteraard zijn voor die periode nog niet alle projecten bekend en daarom is gekozen voor het op basis van beleid- en beheerplannen rekenen met een structureel benodigde investeringsruimte voor nog niet bekende projecten en incidentele kredieten voor de wel bekende projecten. De bijbehorende afschrijvingslasten zijn voor een periode van 30 jaar doorgerekend en het nu voorliggende programma past de komende 30 jaar. Naarmate het assetmanagement meer vorm krijgt en er meer inzicht komt in de staat van het areaal als gevolg van inspecties en onderzoeken, kunnen ook nieuwe projecten worden ingepland ten laste van de nu gereserveerde investeringsruimtes per discipline. Denk hierbij aan de reconstructie van woonwijken waar riolering en verharding worden vervangen. Per vakgebied is er met de huidige inspecties en beleids- en beheerplannen op hoofdlijnen een goed beeld van de jaarlijks benodigde budgetten voor onderhoud en vervanging.

Typen budgetten in het MPP
Door de hierboven genoemde besluiten en de integratie van bovenwijkse infrastructuur in het MPP is het herziene MPP nu opgebouwd uit de volgende typen budgetten:
- beheerbudgetten: structurele beheerbudgetten voor middelgroot en groot onderhoud en voor onderzoeken en kleine maatregelen
- incidentele budgetten voor maatregelen die niet als investering kunnen worden gezien
- structurele investeringsbudgetten voor de vervanging van verschillende assets, waarvan de te vervangen assets nader bepaald moeten worden
- incidentele investeringsbudgetten voor specifieke projecten

De incidentele investeringsbudgetten zijn nader in te delen:
- investeringsbudgetten voor de periode 2026-2030 volgens de nieuwe investeringssystematiek
- investeringsbudgetten die voor 100% ten laste komen van het GRP
- één investeringsbudget dat volgens de oude systematiek nog direct wordt afgerekend met de reserve dekking kapitaallasten (t.b.v. afronding Waterfront); dit project wordt afgesloten

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

Rekenmodel
Achter het MPP gaat een rekenmodel schuil, dat het programma voor een periode van 30 jaar financieel doorrekent qua afschrijvingslasten en gevoed wordt met structurele en incidentele dotaties, verwachte afdrachten vanuit gebiedsontwikkelingen en investeringsruimte op basis van begrote afschrijvingslasten. Daarbij is ook een aanzienlijke ruimte gereserveerd voor nog niet geprogrammeerde projecten waarvoor op termijn naar verwachting financiële ruimte moet worden gezocht, bijvoorbeeld omdat ze verder weg in de tijd liggen, of omdat ze nadere politieke afweging vergen. Deze projecten zijn nu nog niet geprogrammeerd.

Structurele beheerbudgetten
Voor het middelgroot en groot onderhoud aan de openbare ruimte en daarmee samenhangende onderzoeken en voorbereidingskosten is jaarlijks een budget van € 2.955.000 nodig:

- Onderhoud en onderhoudsprojecten elementenverhardingen	€ 700.000
- Onderhoud en onderhoudsprojecten asfalt	€ 1.200.000
- Onderhoud kunstwerken	€ 265.000
- Onderzoeken, inspecties en voorbereidingskosten	€ 75.000
- Aanpassingen wegen i.v.m. plaatsen trafohuisjes	€ 25.000
- Aanpassingen groen i.v.m. plaatsen trafohuisjes	€ 25.000
- Verkeersvoorzieningen (incl. kleine projecten verlichting)	€ 100.000
- Verkeersonderzoek Aalsmeer	€ 40.000
- Renovatie plantvakken	€ 200.000
- Vervangen bomen	€ 125.000
- Onderhoud speelplaatsen	€ 75.000
- Kleine maatregelen water	€ 25.000
- Baggeren stedelijk water	€ 100.000

Daartegenover staan begrote inkomsten vanuit nutsbedrijven voor het herstel van kabelsleuven. Deze worden begroot op gemiddeld € 150.000 per jaar. De structurele beheerbudgetten wijken in de eerste planjaren soms af van het jaarlijks gemiddelde.

Incidentele beheerbudgetten
De aparte beheerbudgetten die in het MPP zijn opgenomen zijn:

- Verkenning Raadhuisplein e.o. (restant)	€ 20.000
- Vergroening openbare ruimte (coalitieakkoord) (restant)	€ 77.000
- Onderzoek verbeteren voetgangersvoorzieningen	€ 60.000
- Nazorg Greenpark	€ 300.000

Toelichtingen op deze budgetten zijn te lezen bij de projectomschrijvingen in paragraaf 9 en in de verschillende beleidsparagrafen hieronder.

Investeringsproject af te ronden volgens de oude systematiek
Project Waterfront is klaar. Omdat verreweg de meeste kosten in 2021 of eerder gemaakt zijn en al volgens de oude systematiek zijn afgewikkeld, is voor de afronding voor dit project nog de oude systematiek toegepast. De kosten worden dan rechtstreeks ten laste van de Reserve Buitenruimte gebracht en afgeschreven via de Reserve Dekking Kapitaallasten. Er dient nog wel een beroep tegen het bestemmingsplan in combinatie met een hoger beroep tegen de omgevingsvergunning. Mochten daar fysieke aanpassingen uit naar voren komen, dan is het huidige restantbudget van € 80.000 niet voldoende en wordt een nieuw investeringsbudget geprogrammeerd. Daarom wordt het oude project nu afgesloten.

Structurele investeringsbudgetten vervanging nader te bepalen assets
Om een langetermijnplanning voor investeringen in vervanging van objecten/assets te kunnen maken, is op basis van de beleids- en beheerplannen per jaar bepaald hoeveel investeringsruimte nodig is om het areaal in goede staat en functioneel te houden en te verbeteren. Het gaat hierbij niet om levensduurverlengend onderhoud, maar om vervangingsinvesteringen met een vervangingswaarde van meer dan € 20.000 per object/asset, zoals een oude brug slopen en een compleet nieuwe brug aanbrengen. Het vervangen van bomen en plantvakken valt hier bijvoorbeeld niet onder, omdat de kosten per boom of plantvak onder de € 20.000 liggen en het doorgaans om locaties gaat die verspreid in de gemeente liggen. Vervangen van lichtmasten daarentegen wordt wel meegenomen bij de vervangingsinvesteringen, omdat het in het algemeen om strengen lichtmasten gaat, vaak ook met bekabeling.

Met de volgende structurele jaarlijkse investeringsruimtes per discipline is voor de lange termijn gerekend:

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

Deze investeringsruimte is dus bedoeld voor vervangingsinvesteringen. Daarnaast zijn bij de structurele beheerbudgetten budgetten voor onderhoud van deze assets opgenomen. Een nadere toelichting per discipline is opgenomen in de paragrafen 3 tot en met 8. Incidenteel en op korte termijn zijn deze investeringsruimtes doorgaans anders ingevuld.

Incidentele investeringsbudgetten (projecten)
Naast de structurele investeringsruimtes voor het vervangen van nader te bepalen assets per vakdiscipline bevat het MPP een lijst specifieke projecten met investeringskredieten. De gereserveerde budgetten voor deze projecten zijn veelal indicatief. Tijdens de voorbereiding van een project worden onderzoeken uitgevoerd, varianten uitgewerkt, en gedurende de voorbereiding ontstaat steeds meer zicht op de te verwachten kosten. Ook tijdens de uitvoering kunnen nog onvoorziene omstandigheden optreden, risico's manifesteren zich wel of niet, en de ontwikkeling van de grondstof- en energieprijzen en van de aannemersmarkt is onzeker. Het MPP zorgt voor een meerjarenoverzicht van de projecten die technisch noodzakelijk zijn en van projecten die om beleidsmatige redenen wenselijk zijn. Door deze projecten meerjarig door te rekenen, ontstaat een beeld of deze projecten financierbaar zijn. De praktijk is echter altijd weerbarstig en het programma wordt dan ook regelmatig geactualiseerd, waarbij de afwijkingen via de P&C-cyclus worden toegelicht aan de gemeenteraad.

3. Wegen

Het dagelijks beheer en onderhoud aan wegen in Aalsmeer wordt uitgevoerd door de Meerlanden. Groot en middelgroot onderhoud, vervanging, vernieuwing, herinrichting en nieuwe aanleg vindt planmatig plaats door de AA-organisatie zelf via het MPP, op basis van de uitgangspunten en het beleid uit de Nota Wegen die in 2019 is vastgesteld. Dit geldt ook voor functionele aanpassingen aan het wegennet. In de Nota Wegen wordt inzicht gegeven in de kwantiteit, kwaliteit en

investeringsbehoefte van het Aalsmeerse wegennet. Op basis van het areaal en de uitgevoerde weginspecties is de theoretische gemiddelde investeringsbehoefte per jaar bepaald. De daadwerkelijke kosten verschillen per jaar en projecten lopen veelal over de jaargrenzen heen. Voor investeringen in het wegennet (volledige vervanging en vernieuwing van wegen) is op de lange termijn (vanaf 2031) een jaarlijkse investeringsruimte voorzien. Voor de eerste jaren zijn specifieke vervangingsprojecten in het MPP opgenomen. Groot en middelgroot onderhoud wordt gefinancierd via structurele en incidentele budgetten ten laste van de (egalisatie)reserve buitenruimte.

Regulier onderhoud betreft gerichte werkzaamheden om de verharding tot het einde van de levensduur (circa 50 tot 60 jaar) in stand te houden. Daaronder valt:
- uitvoering klein of dagelijks onderhoud: service, reparaties en calamiteiten, klachten en meldingen; dit verloopt via de Meerlanden en valt buiten het programma buitenruimte;
- meerjarig terugkerend onderhoud; middelgroot tot groot herstraatwerk van elementverharding, het overlagen van asfalt en aanbrengen van belijning;
- periodieke inspecties en onderzoeken.

Het uitgangspunt hierbij is dat halverwege de levenscyclus groot onderhoud nodig is, en op een kwart en op driekwart middelgroot onderhoud. Bij asfalt kan men dan denken aan de cyclus aanleg – deklaag vervangen (na 12,5 jaar) – volledige asfaltpakket vervangen (na 25 jaar) – deklaag vervangen (na 37,5 jaar) – volledige reconstructie inclusief fundering (na 50 jaar). Bij reconstructies gaat het om gehele of gedeeltelijke renovatie van de weg inclusief (delen van de) fundering en bermen. Bij voorkeur wordt een reconstructie uitgevoerd in combinatie met rioolvervanging.

De levensduur van wegen op veengrond is korter. Door inklinking van het veen zakken en verzakken deze wegen sneller en ontstaat er ook eerder schade in de fundering en verhardingsconstructie. Deze wegen worden in 25 jaar afgeschreven.

Bij verhardingen gaat het om asfaltbeton- en cementbetonverhardingen, elementverhardingen (zoals klinkers, straatstenen, tegels) en halfverharding (in parken). Voor een nadere toelichting op het beleid wordt verwezen naar de Nota Wegen.

Financieel
In de Nota Wegen is aangegeven dat voor het op orde houden van het Aalsmeerse areaal gemiddeld 4 miljoen per jaar nodig is. Bij de integrale herziening van het MPP in 2022 is deze ruimte meerjarig gevonden.

Op het gebied van wegen zijn er structurele beheerbudgetten, kleine beheerprojecten en investeringsprojecten ingepland. Daarnaast wordt via het wegenbudget bijgedragen aan combiprojecten (zoals reconstructies). Sommige projecten zijn al concreet benoemd, maar er zijn ook algemene budgetten opgenomen die nader kunnen worden ingevuld, zoals voor groot onderhoud asfalt. Dat heeft er onder andere mee te maken dat groot onderhoud aan asfalt altijd goed moet worden afgestemd op andere grote projecten qua bereikbaarheid (andere overheden willen bovendien ook nog wel eens schuiven met hun planningen of lopen vertraging op in hun voorbereidingen). Ook kan een slechte winter opeens de noodzaak doen ontstaan om bepaalde wegvakken naar voren te halen in de planning en andere door te schuiven. Er is wel een groslijst aanwezig van wegen die de komende jaren aan onderhoud toe zijn. Per jaar wordt bepaald welke wegen in dat jaar en in het jaar daarop worden aangepakt.

De projecten voor wegen worden concreet ingepland op basis van actuele inspecties, klachten en meldingen, politieke wensen, afspraken met derden, mogelijkheden voor combinatieprojecten en bereikbaarheidsregie.

De volgende structurele (jaarlijkse) beheerbudgetten zijn in het MPP opgenomen:

-	Onderhoud en onderhoudsprojecten elementenverhardingen	€ 700.000
-	Onderhoud en onderhoudsprojecten asfalt	€ 1.200.000
-	Onderzoeken, inspecties en voorbereidingskosten	€ 75.000
-	Aanpassingen wegen i.v.m. plaatsen trafohuisjes	€ 25.000

Het budget 'Aanpassing wegen i.v.m. plaatsen trafohuisjes' is nieuw toegevoegd. In het kader van de netverzwaring worden de komende jaren in alle woonwijken extra trafohuisjes bijgeplaatst door Liander. Om deze trafohuisjes zorgvuldig in te passen, zijn regelmatig functionele aanpassingen nodig aan de verhardingen in de directe omgeving. Liander draagt een deel van de kosten; de resterende kosten worden gedekt vanuit dit nieuwe budget.

Het budget voor het 'Beheer- en verbeterplan Uiterweg' is komen te vervallen. Fase 1 en 2 van de aanpak van de Uiterweg zijn afgerond. Het voorbereidingsbudget voor de fasen 3 en 4 wordt geïntegreerd in het hiervoor bestemde projectbudget. Daarmee is dit afzonderlijke beheerbudget niet meer nodig.

Voor de aanpak van het Raadhuisplein en de Van Cleeffkade zijn inmiddels aparte investerings-budgetten geprogrammeerd. Daardoor is het budget voor de verkenningsfase van deze projecten verlaagd met € 85.000 en wordt het restant alleen nog gebruikt voor wat laatste kosten.

Er is een nieuw incidenteel budget opgenomen voor nazorg aan openbaar gebied dat door Greenpark is aangelegd en reeds is overgedragen. Soms blijkt het toch nodig om vanuit veiligheidsoverwegingen enkele maatregelen te nemen of aanpassingen door te voeren ten opzichte van de reeds lang geleden bedachte plannen. Voor een verdere toelichting zie paragraaf 9.

Voor de vervanging van wegen is structureel ongeveer € 1.600.000 aan investeringsruimte benodigd. Wegen op veengrond worden in 25 jaar afgeschreven, overige wegen in 50 jaar.

Een beperkt deel van Aalsmeer ligt op het zogenaamde 'bovenland'. Deze wegen klinken sneller in en verzakken/zakken ongelijkmatig. Voor 'overige' wegen is het in Nederland (ook in het westen) gebruikelijk om wegen inclusief fundering af te schrijven in 45 tot 60 jaar. Tussentijds moet dan twee keer de deklaag (bij asfalt) vervangen worden, en halverwege de levensduur wordt groot onderhoud gepleegd (het hele asfaltpakket vervangen, of de verharding bij elementenverhardingen herstraten met behoud van de fundering). Door voor reguliere wegen een afschrijftermijn van 50 jaar te hanteren, sluit deze aan bij de afschrijftermijn van de riolering en wordt het hele pakket idealiter gelijktijdig vervangen bij een reconstructie. Met deze onderhouds- en vervangings-budgetten wordt de 4 miljoen euro per jaar nog niet helemaal bereikt. Dat komt omdat er ook bij de Meerlanden werk wordt weggezet: het uitvoeren van klein dagelijks onderhoud.

De investeringsruimte voor wegen is voor de periode 2026-2030 reeds verdeeld over specifieke projecten en dus niet meer separaat herkenbaar in de budgettenlijst. De grootste projecten die hiervoor worden uitgevoerd zijn de renovatie van de Uiterweg, de Hoofdweg en enkele fietsroutes, zoals het Bielzenpad.

Voor het doorrekenen van de afschrijvingslasten voor de komende 30 jaar is echter rekening gehouden met de gemiddeld benodigde ruimte van € 1,6 miljoen per jaar. Structureel is rekening gehouden met ongeveer 30% afschrijving in 25 jaar en 70% afschrijving in 50 jaar. Dit leidt tot een gemiddelde afschrijvingslast van € 41.600 per jaarschijf, die uiteindelijk na 50 jaar uitkomt op structureel 1,6 miljoen aan jaarlijkse lasten. Hierdoor kan de komende 30 jaar gewerkt worden aan het veilig houden van het areaal.

4. Civieltechnische kunstwerken

Voor onderhoud aan en het vervangen van kunstwerken (bruggen, viaducten, damwanden) is een Nota Civieltechnische Kunstwerken (2021-2025) opgesteld en door de raad vastgesteld. Uit de Nota blijkt dat per jaar ongeveer € 620.000 nodig is om het areaal in veilige staat te houden. De helft hiervan is gemiddeld genomen nodig voor onderhoud en de helft voor vervangingen. Het budget is inclusief kosten voor personele inzet. Voor investeringsprojecten zijn deze kosten onderdeel van het projectbudget, voor onderhoudswerk is formatiebudget beschikbaar gesteld. Afhankelijk van het materiaal worden kunstwerken afgeschreven in 25 tot 100 jaar.

De afgelopen jaren zijn Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten door heel Nederland gestart met het in beeld brengen en op orde brengen van het areaal aan civieltechnische kunstwerken. Het gaat hierbij om de objecten bruggen, duikers, tunnels/viaducten, kademuren, damwanden, beschoeiingen, steigers en geluidsschermen. Kunstwerken die zijn gebouwd met een levensduur van 50 tot 100 jaar hebben sinds hun oplevering een steeds grotere belasting te verduren gekregen, als gevolg van de toenemende verkeersintensiteit. Het doel van de Nota Kunstwerken uit 2021 was het onderbouwen van het benodigde budget voor de periode tot en met 2025, met een doorkijk naar de globale investeringsbehoefte op de middellange termijn. Hierbij maakt de nota onderscheid in klein onderhoud, groot onderhoud en vervangingsinvesteringen. De instandhouding van de civieltechnische kunstwerken draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente Aalsmeer. Adequaat en doelmatig beheer en onderhoud is essentieel voor het veilig en functioneel houden van het areaal.

De ambitie bestaat om het areaal verder op orde te brengen en te verduurzamen, en daarmee de veiligheid, functionaliteit en bereikbaarheid binnen de gemeente Aalsmeer te behouden en te verbeteren. In de aankomende decennia ligt een vervangings- en renovatieopgave te wachten om alle kunstwerken veilig in bedrijf te houden. De nota Civieltechnische Kunstwerken wordt in 2027 geactualiseerd. Deze actualisatie geeft inzicht in het benodigde onderhoud voor de komende jaren en laat zien of de huidige budgetten voldoende zijn, of dat structurele aanvulling nodig is.

Het areaal aan civieltechnische kunstwerken in de gemeente Aalsmeer omvatte in 2026 413 kunstwerken. Dit is onderverdeeld in:

Type kunstwerk	Aantal
Vaste brug	184
Duikers en duikerbruggen	57
Tunnels	3
Kademuren en grondkeringen	37
Beschoeiingen (ca. 31 km)	120
Steigers	9
Geluidsschermen	3

Algemeen totaalbeeld areaal
Uit de inspecties van 2020 bleek dat ruim 44% van het totale areaal aan civieltechnische kunstwerken in een goede of zelfs uitstekende conditie verkeerde. Ongeveer 35% van het areaal had een conditie van matig tot slecht. Een groot deel van deze score wordt veroorzaakt door lokale schadebeelden aan beschoeiingen. Hierbij is geen risico op bezwijken of functie-uitval. De vaste bruggen hadden grotendeels een 'redelijke' tot 'uitstekende' conditiescore. In aanloop naar de actualisatie van de Nota Civieltechnische Kunstwerken in 2027 worden nieuwe inspecties uitgevoerd.

Bruggen/kunstwerken beton
De bruggen van beton, staal en kunststof bevinden zich grotendeels in goede staat. De drie kunstwerken die een slechte conditie hebben aan de Uiterweg zijn inmiddels veilig gesteld door middel van hulpconstructies (Topvoortsebrug en Zwetbrug) en levensduurverlengend onderhoud (Dirk Baardsebrug). In 2026 worden twee betonnen bruggen tussen de Dr. J. Wasscherstraat en de Karperstraat vervangen.

Houten bruggen
Uit de inspecties blijkt dat 26 van de 59 houten bruggen matig tot slecht scoren op duurzaamheid en veiligheid. Het betreft voornamelijk houten bruggen uit de periode 1995-2000 die aan groot, levensduurverlengend onderhoud toe zijn. Hier ligt de komende jaren een opgave. Planning is om bij 7 bruggen per jaar levensverlengend onderhoud toe te passen.

Duikers
Het grootste deel van de duikers bevindt zich in een uitstekende, goede of redelijke conditie. Hier is komende jaren geen levensverlengend onderhoud noodzakelijk.

Kademuren
De kademuren en grondkeringen zijn over het algemeen in goede conditie. De grondkeringen van matige tot slechte conditie betreffen stalen damwanden die lokaal schades laten zien, wat de conditie van het complete tracé beïnvloedt.

Beschoeiingen
Het areaal aan beschoeiingen in de gemeente Aalsmeer bevindt zich in een matige tot slechte conditie. Deze conditiescore is voornamelijk veroorzaakt door lokale schadebeelden, die qua aantallen flink aanwezig zijn maar qua omvang (strekkende meters) een relatief klein deel van de objecten betreffen. Zolang slechte beschoeiingen geen extra druk te verwerken krijgen, hoeven deze in de regel nog niet vervangen te worden. Bij vervanging zouden veel beschoeiingen bovendien moeten worden vervangen door stevige grondkerende constructies. Hier is in het jaarlijkse budget vooralsnog geen rekening mee gehouden. In elk geval moeten de beschoeiingen langs de Hoofdweg en langs enkele percelen in en rond de Kleine Poel op afzienbare termijn worden vervangen.

Beschoeiingen vallen begrotingstechnisch gezien onder taakveld 5.7 Groen en openluchtrecreatie en de kapitaalgoederen van de discipline 'water' binnen dit taakveld dienen apart bewaakt en verantwoord te worden. De afschrijvingslasten voor investeringen in beschoeiingen moeten dus apart inzichtelijk gemaakt worden.

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

De overige € 45.000 van de in totaal € 620.000 is formatiebudget.

Bij de vervanging van kunstwerken gelden verschillende afschrijvingstermijnen voor kunstwerken van hout, staal, beton en kunststof. Voor het meerjarig doorrekenen van de afschrijvingslasten is uitgegaan van ongeveer de volgende verdeling:
- houten bruggen: 25% 25 jaar afschrijvingstermijn
- beschoeiingen: 25% 30 jaar afschrijvingstermijn
- beton en kunststof: 50% 100 jaar afschrijvingstermijn

In principe wordt zo min mogelijk staal toegepast. Als dat wel gebeurt, dan geldt daarvoor een afschrijvingstermijn van 50 jaar. Duikers gelden als betonnen kunstwerken. De benodigde investeringsruimte per jaar blijft de komende 20 jaar stabiel. Uit de Nota blijkt wel dat het budget voor jaarlijks onderhoud naar verwachting na 2030 omhoog moet naar ongeveer € 700.000 per jaar. Daar is nu in het MPP nog geen rekening mee gehouden. Tegen die tijd werpen nieuwe inspecties en een geactualiseerde nota nieuw licht op het areaal en kan opnieuw een integrale financiële afweging gemaakt worden.

In 2026 wordt qua onderhoud naar verwachting onder andere gewerkt aan het schilderen en herstellen van diverse leuningen (vooral in Kudelstaart-zuid), het plaatsen van een nieuwe leuning bij het Drie Kolommenplein, het conserveren van een leuning bij het Raadhuisplein en betonreparaties op de Oosteinderweg. De reparatie van de beweegbare brug in De Werven is inmiddels uitgevoerd.

De investeringsruimte voor kunstwerken is als gemiddelde (€ 310.000 met verschillende afschrijvingstermijnen) doorgerekend en is inmiddels vertaald in concrete vervangingsprojecten. Zo is ten laste van de jaarschijven 2024 en 2025 de vervanging van twee bruggen tussen de Dr. J. Wasscherstraat en de Karperstraat geprogrammeerd. Ten laste van de jaarschijven 2026 en 2027 is de vervanging van twee bruggen in de Maximastraat geprogrammeerd. Ten laste van de jaarschijven 2028 t/m 2030 worden drie bruggen in de Koningstraat tussen het Poldermeesterplein en de Karpersstraat vervangen.

5. Openbare verlichting

De planmatige vervanging van lichtmasten en bijzondere investeringen op het gebied van openbare verlichting zijn opgenomen in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte. Van het structurele vervangingsbudget van € 250.000 per jaar worden kleine vervangingsprojecten ingepland. Het gaat om diverse locaties per jaar. Indien gewenst kunnen van deze vaste investeringsruimte aparte projectbudgetten worden afgesplitst.

In 2026 worden verlichtingsmasten en armaturen vervangen op de volgende locaties:
- Calslagen (o.a. Calslagen Backen, Romeijnstraat, Marconistraat e.o.);
- Calslagen (o.a. Mastweg, Zeilstraat, Stuurboordstraat, e.o);
- Proosdij-Noord (o.a. Linksbuiten, -achter, Rechtsbuiten, -achter, e.o.).

Mogelijk schuiven enkele werkzaamheden door naar 2027. Basis voor de vervanging van en het onderhoud aan verlichting is het Verlichtingsplan Aalsmeer (v1.2 van 16 januari 2020), dat nog steeds actueel is. Het regionale beleid is en wordt zo goed mogelijk op elkaar afgestemd, omdat de verlichting vaak niet bij de gemeentegrens ophoudt. Ook de energietransitie krijgt hierbij nadrukkelijk aandacht. De regio heeft de ambitie om in 2040 energieneutraal te zijn. Openbare verlichting is gemiddeld 4100 uur per jaar in bedrijf en is verantwoordelijk voor ongeveer 40% van het energiegebruik van de gemeente. Energiebesparing in de openbare verlichting is dan ook een must om aan de doelstelling van energieneutraliteit te kunnen voldoen.

Het verlichtingsplan bevat de kaders hoe op een verantwoorde manier de openbare verlichting gerealiseerd en beheerd kan worden. Diverse aspecten spelen hierbij een rol, zoals sociale veiligheid, verkeersveiligheid, energiegebruik, effect op flora en fauna en aantrekkelijkheid openbare ruimte.

Financieel
Op de lange termijn wordt in het MPP nu rekening gehouden met een investeringsruimte van € 150.000 per jaar in het MPP. Openbare verlichting (lichtmasten en armaturen) wordt in 25 jaar afgeschreven. We voorzien dat het structurele budget voor de lange termijn niet toereikend zal zijn, kijkend naar het huidige areaal aan masten en armaturen (± 7.600), de gemiddelde levensduur en de kosten om deze te vervangen. De netbeheerkosten voor het vervangen van masten zijn flink gestegen. Bovendien nemen de voorraden van conventionele lampen af omdat deze niet meer geproduceerd mogen worden van de EU. Dit leidt ook tot een stijging van de prijzen. Vooralsnog is voor de periode 2026 t/m 2030 een investeringsbudget van € 250.000 per jaar geprogrammeerd omdat meerdere lange trajecten dan vervangen moeten worden. Een deel daarvan wordt meegenomen in grotere combinatieprojecten, zoals het verbeteren van fietsroutes en reconstructies.

6. Groen, water en spelen

Bomen en beplanting
Het Bomenplan biedt een beleidskader voor bomen. De gemeente beheert circa 13.000 bomen. Het doel van het Bomenplan is het koesteren en waar mogelijk versterken van de waarde van de Aalsmeerse bomen. Het streven is om het bomenbestand ook op de lange termijn duurzaam in stand te houden. Daarbij wordt rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen in Aalsmeer. Dit is belangrijk vanwege de uitdagingen van het veranderende klimaat, maar ook de toenemende belangen bij het gebruik van de beperkte ondergrondse ruimte en stedelijke ontwikkelingen. Jaarlijks wordt bij een derde van het bomenbestand een boomveiligheidscontrole uitgevoerd om onveilige situaties te voorkomen. Bomen worden vanwege bijvoorbeeld, ziekte, schade of ouderdom gekapt en vanuit het bomenrenovatiebudget vervangen voor een nieuwe boom.

Bomen in projecten worden zo veel mogelijk behouden en versterkt, bijvoorbeeld door groeiplaatsverbeteringen mee te nemen in het project en waar mogelijk extra bomen toe te voegen. Voor de vervanging van plantvakken worden vanuit de buitendienst te vervangen objecten aangedragen. Het gaat hierbij om beplanting die vervangen moet worden omdat de vitaliteit minder wordt en uitval plaatsvindt, bijvoorbeeld omdat de beplanting aan het einde van de levensduur is. Deze beplanting ligt doorgaans verspreid door de hele gemeente.

Financieel
Voor de vervanging van bomen is jaarlijks € 125.000 gereserveerd. Voor de vervanging van beplanting is € 200.000 per jaar geprogrammeerd. Vanuit het bomenplan is er nog € 80.000

budget voor nieuwe bomen op basis van bewonersinitiatieven. Dit budget wordt toegevoegd aan het reguliere budget voor de jaarlijkse bomenrenovatie. Het planten van extra bomen, al dan niet op verzoek van bewoners, wordt dan meegenomen bij de jaarlijkse vervanging en aanplant van bomen. Daarnaast is in het vorige coalitieakkoord de wens opgenomen om Aalsmeer op diverse plekken te vergroenen. Vanuit dit budget zijn er in 2025 ca. 160 extra bomen geplant. Het resterende budget van ongeveer € 80.000 wordt bestemd voor het vergroenen van de loswal in Kudelstaart, een actiepunt uit de gebiedsvisie Kudelstaart.

Spelen
Een groot aantal speelplaatsen zijn verouderd, waardoor vervanging noodzakelijk is. De afgelopen jaren is ingezet op het verbeteren van het areaal door jaarlijks circa 5-6 speelplaatsen geheel te renoveren. Het budget voor klein dagelijks onderhoud bedraagt € 75.000 per jaar. De investeringsruimte voor vervangingen bedraagt € 230.000 per jaar. In 2025 is gestart met de vervanging van de speelplaatsen aan de Baanvak, Joke Smitstraat en Zonnedauwlaan. Deze drie locaties worden alle afgerond in 2026, waardoor ook de financiële afwikkeling doorschuift naar 2026.

Daarnaast worden in 2026 binnen het programma spelen onderstaande speelplaatsen geheel vernieuwd:
- Middencirkelstraat (Aalsmeer)
- Nassaustraat (Aalsmeer)
- Atalantalaan (Aalsmeer)
- A.H. Blaauwstraat (Aalsmeer)
- 2x Rozenhof (Aalsmeer)
- Anne Frankstraat (Kudelstaart)

Naast de hierboven genoemde vervangings- en renovatieprojecten worden op een aantal speelplaatsen uitsluitend de valondergronden vervangen. De kosten hiervan worden ook betaald uit het vervangingsbudget.

Water
Binnen de gemeente zijn verschillende partijen verantwoordelijk voor het baggeren van het stedelijk water en het water in de bovenlanden van Aalsmeer en de Westeinderplas (boezemwater van Rijnland).

Waterschappen
De gemeente Aalsmeer is verdeeld over twee waterschappen, het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en het Hoogheemraadschap van Rijnland (Rijnland). Kudelstaart valt onder AGV en Aalsmeer en de Westeinderplas vallen onder Rijnland. Beide waterschappen zijn verantwoordelijk voor het watersysteem, maar hebben een andere benadering over het beheer en onderhoud van het stedelijk water. AGV beheert bijna het hele watersysteem en Rijnland beheert alleen de hoofdwatergangen en laat het onderhoud van de overige watergangen aan de gemeente en particulieren. Wanneer de gemeente of een particulier onvoldoende onderhoud uitvoert, dan komt er een aanschrijven bij de jaarlijkse schouw. Voor beide waterschappen is de gemeente ontvangstplichtig voor de bagger die vrijkomt uit watergangen die grenzen aan het openbare gebied en voldoen aan milieukundige eisen. Vervuilde bagger hoeft de gemeente niet te ontvangen.

Gemeente
Als gemeente zijn we - naast de ontvangstplichtige voor de watergangen die door de waterschappen worden gebaggerd - verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het overig

water waar we eigenaar van zijn. Dit houdt in dat we de watergang onderhouden en baggeren wanneer dit nodig is.

Overige eigenaren
Veel water is ook in beheer van particulieren en bedrijven, die dan ook zelf het onderhoud moeten uitvoeren. In het stedelijk gebied gaat het veelal om watergangen achter woningen, die niet grenzen aan openbaar gebied. In de bovenlanden gaat bijna om alle watergangen bij de Oosteinderweg, Uiterweg en tussen de Grote Poel en Kleine Poel.

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

Door PWN worden vier watertappunten geplaatst. Deze worden in het voorjaar van 2026 geplaatst. Het plaatsen en beheer en onderhoud wordt voor de komende 10 jaar verzorgd door PWN. Dit geeft uitvoering aan een motie voor het plaatsen van watertappunten. De kosten worden niet gedekt uit het MPP, maar uit een bestaand exploitatiebudget.

Werkzaamheden komende jaren
In 2026 wordt een deel van de Dorpsstraat, Baccarastraat en de Jac. P. Thijsselaan gebaggerd. Een deel van de werkzaamheden is al uitgevoerd. De komende jaren wordt er gebaggerd op de Westeinderplas. Indien mogelijk wordt de bagger gebruikt om een eiland in de plas te herstellen. Dat scheelt afvoerkosten. De komende jaren blijven we op basis van meldingen en eigen bevindingen de gemeentelijke watergangen baggeren. Naast het stedelijk gebied is er ook aandacht voor de gemeentelijke percelen en doorgaande vaarroutes op de Westeinderplassen en in de Bovenlanden.

Beschoeiingen en kademuren
De gemeente is binnen het thema water ook verantwoordelijk voor het areaal aan beschoeiingen en kademuren. Deze zijn qua beleid en budget ondergebracht in de Nota Civieltechnische Kunstwerken. Zie daarvoor paragraaf 4 hierboven. De vervanging van beschoeiingen wordt wel geprogrammeerd en verantwoord op de discipline water. In 2025 is begonnen met het vervangen van de beschoeiingen op de Kleine Poelakker. Dit wordt in 2026 afgerond. In 2026 wordt gestart met het vervangen van de beschoeiingen op de Ravesteinakker. Daarnaast moet een rieteiland in de Kleine Poel worden hersteld. Deze drie percelen liggen in de Westeinderplassen. Er ligt daarnaast een grote opgave voor de Hoofdweg waar ongeveer 3 km aan beschoeiingen moet worden vervangen door nieuwe grondkeringen.

7. Verkeer

Met de omlegging van de N201, de afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg en diverse nieuwe wegen die in Greenpark zijn aangelegd is er heel wat veranderd in de verkeersstructuur van Aalsmeer in de afgelopen jaren. De Burgemeester Hoffscholteweg is echter nog niet gereed, terwijl de Burgemeester Kasteleinweg al wel is heringericht. Dat leidt momenteel tot extra verkeer door de woonwijken van Aalsmeer, parallel aan de Burgemeester Kasteleinweg. Daarbij moet het verkeer ook wennen aan de nieuwe inrichting van de Burgemeester Kasteleinweg met de nieuwe rotondes, met busbaan middendoor. Helaas hebben er al veel ongevallen plaatsgevonden met

lichamelijk letsel, waarvan één met dodelijke afloop. In overleg met Provincie, Vervoerregio en Connexxion zijn in 2024 en 2025 enkele aanpassingen doorgevoerd aan de rotondes. We werken in 2026 aan grootschaliger ingrepen. Hierbij wordt gedacht aan het opheffen van de busbaan middendoor de rotondes.

In Kudelstaart zijn diverse nieuwbouwontwikkelingen gepland. De bereikbaarheid van Kudelstaart staat onder druk en de capaciteit van de provinciale N231 is te beperkt. Mede hierdoor ontstaat druk op het lokale wegennet. Gelijktijdig met het aankomende groot onderhoud dat de provincie uitvoert aan de N231, worden enkele capaciteitsverruimende maatregelen meegenomen in het werk. Aalsmeer draagt hier financieel aan bij. De maatregelen zullen vooral een positief effect hebben op de avondspits. Voor verbetering van de ochtendspits zijn grootschaliger maatregelen nodig, die niet in het onderhoudswerk mee kunnen. Hierover blijft de gemeente met de Provincie en de Vervoerregio in overleg.

Met de komst van de vrije busbaan op de Burgemeester Kasteleinweg is er frequent hoogwaardig busvervoer. Naast investeringen in het wegennet en het ov is het ook belangrijk om het hoofdfietsnetwerk op orde te krijgen. Veel fietsroutes in Aalsmeer zijn smal en uitgevoerd in tegelverharding, die lang niet altijd in goede staat verkeert. Deze paden vergen veel onderhoud en het comfort voor fietsers is ver te zoeken. Daar komt bij dat er veel kabels en leidingen en boomwortels onder de fietspaden liggen, waarbij aanpassing van het profiel, verbreden van fietspaden en verleggen van kabels lang niet altijd kan. In het MPP is het opknappen van diverse hoofdfietsroutes geprogrammeerd.

In 2022 is een nieuwe Mobiliteitsagenda voor Aalsmeer vastgesteld in de raad.
De agenda heeft drie uitgangspunten:
- Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar
- Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk
- Aalsmeer innovatief duurzaam bereikbaar

Het doel van de agenda is Aalsmeer de komende jaren duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden en te maken voor iedereen. De gemeente werkt aan een goed wegennet en goede (logistieke) verbindingen in de regio. Dit houdt in: goed onderhoud, veilige wegen, betere doorstroming van verkeer, goede openbaarvervoerverbindingen en prettige wandelpaden. Er komen op mobiliteitsvlak ook nieuwe ontwikkelingen op Aalsmeer af, zoals deelmobiliteit, opkomstvan de elektrische auto en fiets, nieuwe vormen van logistiek en regionale veranderingen in het openbaar vervoer die vragen om creatieve, fijnmazige oplossingen. Daarnaast heeft Covid-19 gevolgen voor de mobiliteit gehad. Zo zien we versnelling in trends als thuiswerken, meer fietsgebruik en een toename van het aantal pakketbezorgingen. Daarnaast is in deze periode ook het openbaar vervoer veranderd. Er reizen minder mensen met het openbaar vervoer en de vraag is of de oude en nieuwe openbaarvervoerreizigers het openbaar vervoer (weer) vinden. Wel zien we dat het autogebruik en de files inmiddels weer op/rond het oude niveau zitten.

De Mobiliteitsagenda noemt aan de ene kant concrete maatregelen en richtingen en aan de andere kant laat de agenda ook ruimte voor nadere invulling. Deze ruimte is nodig om in te kunnen spelen op de gevolgen van grote infrastructuurprojecten als de Burgemeester Kasteleinweg, Middenweg en Burgemeester Hoffscholteweg. De concrete infrastructurele projecten uit het MPP sluiten aan bij de beleidsuitgangspunten uit de Mobiliteitsagenda. Er is bovendien budget voor het uitvoeren van verkeersonderzoeken die uit de Mobiliteitsagenda voortvloeien. Daarnaast bevat de Mobiliteitsagenda veel acties die zich niet direct vertalen in MPP-werk of regulier verkeersonderzoek.

In 2025 is een nieuw verkeerscirculatieplan (VCP) voor Aalsmeer en Kudelstaart vastgesteld, inclusief een nieuwe wegencategorisering.

In het VCP wordt onder andere ingegaan op:
- maatregelen die nodig zijn om overlast te verminderen op parallelle routes van de afgewaardeerde Burgemeester Kasteleinweg
- maatregelen die nodig zijn om verkeer zo veel mogelijk te laten rijden over wegen die daarvoor geschikt en bedoeld zijn
- implementatie van de nieuwe landelijke wegcategorie GOW 30 (gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur-limiet) voor ontsluitingswegen waar geen vrijliggende fietsinfrastructuur (mogelijk) is
- actualiseren van de hoofdnetwerken voor gemotoriseerd verkeer en fietsers

Maatregelen die uit deze plannen voortvloeien worden waar mogelijk uit bestaande budgetten betaald. Waar nodig zijn en worden nieuwe projecten in het MPP verwerkt op de vaste actualisatiemomenten. Dit jaar zijn enkele nieuwe projecten toegevoegd:
- een onderzoek naar het verbeteren van voetgangersvoorzieningen
- het verbeteren van de verbinding voor fietsers tussen Stommeerkade en Oosteinderweg
- het verbeteren van twee hoofdfietsroutes

Zie voor een toelichting de projectbeschrijvingen in paragraaf 9.

Vanuit de MPP-beheerbudgetten voor verkeer worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:
- verkeerseducatie en campagnes
- kleine verkeersvoorzieningen en maatregelen op basis van meldingen, klachten en wensen
- verkeersonderzoek
- verkeersborden, straatnaamborden, bewegwijzering en fietsenstallingen voor zover deze buiten de DVO met de Meerlanden vallen

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

Op de kruising Aalsmeerderweg-Machineweg zou de VRI worden vervangen door een rotonde in project Reconstructie Machineweg (2^{e} fase). Toen de rotonde verder technisch was uitgewerkt en aanvullende onderzoeken waren gedaan, is gebleken dat de kosten hiervoor exorbitant hoog zouden worden (meer dan € 5 miljoen). Daarom is in 2025 besloten om toch te kiezen voor een nieuwe verkeersregelinstallatie, maar dan wel in combinatie met een herinrichting. Zie hierover de projecttoelichting in paragraaf 9. De vierde VRI, op de Schweitzerstraat in Kudelstaart, is aan vervanging toe. Ook hierover is een toelichting opgenomen in paragraaf 9.

Regulier beheer en onderhoud van de VRI's wordt niet gefinancierd via het MPP, maar hiervoor is een apart structureel exploitatiebudget beschikbaar.

8. Riolering

Het actuele beleidskader voor rioolwerken is het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2021-2026, dat in 2026 zal worden geactualiseerd. Door invoering van de Omgevingswet zal het GRP hierna door het leven gaan als Water- en Rioleringsplan (WRP).

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

De financiering van rioleringsprojecten verloopt anders dan van de andere disciplines. Inkomsten uit de rioolheffing mogen alleen maar aan riolering worden besteed: het is gelabeld geld. De dekking moet daarbij 100% zijn. Omdat de hoogte van rioolinvesteringen jaarlijks sterk kan variëren, en dus ook de hoogte van de rioolheffing, worden de ongewenste schommelingen in de belasting opgevangen met een zogenaamde egalisatievoorziening. De systematiek is vergelijkbaar met een egalisatiereserve. Inkomsten van de rioolheffing en uitgaven aan onderhoud en investeringen rekenen af met deze voorziening. Door middel van het WRP wordt elke vijf à zes jaar investeringsruimte beschikbaar gesteld. Jaarlijks worden er kredieten gevoteerd via het MPP of via het investeringsplan bij de programmabegroting. Via de beschikbaar gestelde investeringsruimte wordt geïnvesteerd in vervanging, verbetering en groot onderhoud, zowel van het vrijvervalriool als van gemalen en mechanische pers- en drukrioleringssystemen (zoals pompen). Dagelijks beheer en onderhoud verloopt via een apart exploitatiebudget. Deze rekenen ook af met de egalisatievoorziening maar zijn geen onderdeel van het programma buitenruimte. Alleen de vervanging van vrijvervalrioleringen, aanleg van nieuwe rioleringen en projectmatige verbeteringen van het rioolstelsel verlopen via het MPP. Vervanging van persleidingen, drukrioleringen, gemalen en bergbezinkbassins verloopt momenteel via aparte investeringsbudgetten buiten het MPP om.

De kosten in de infrasector zijn flink gestegen in de afgelopen jaren. Dit is goed merkbaar in de benodigde budgetten voor wijkreconstructies en rioleringsprojecten. In het MPP zijn nu de projecten opgenomen die in de periode 2026-2030 in elk geval noodzakelijk zijn. Uit het nieuwe WRP en uit een analyse van de inspecties in 2026 moet blijken waar nog meer rioleringen vervangen moeten worden. Nieuwe wijkreconstructies zijn daarom nu nog niet aan het MPP toegevoegd. Ook deze leiden naar verwachting tot een toename van de benodigde investeringsruimte. Er zijn diverse knoppen waaraan gedraaid kan worden om het investeringsprogramma financieel rond te krijgen, waaronder inzet van de spaarvoorziening, wijzigen van afschrijftermijnen en het rioolheffingstarief. De kans is groot dat de tarieven van de rioolheffing via het nieuwe WRP wat zullen stijgen. Het Aalsmeerse tarief is momenteel erg laag in verhouding tot andere gemeenten in de regio. Substantiële verhoging van het investeringsvolume heeft overigens slechts een beperkt effect op het tarief.

In de komende jaren wordt vanuit riolering vooral geïnvesteerd in:
- vervangen van de riolering onder de Kudelstaartseweg in Kudelstaart, gelijktijdig met de dijkverzwaring van het waterschap;
- vervangen en afkoppelen van de riolering in de Emmastraat e.o., in de Bloemenbuurt in Aalsmeer en onder een deel van het fietspad op de Mijnsherenweg;
- vervangen en optimaliseren van het transportriool in de Linnaeuslaan;
- oplossen van knelpunten in het stelsel, onder andere in de Gerberastraat.

9. Projectbeschrijvingen

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van alle incidenteel geprogrammeerde projecten. De bijbehorende budgetten zijn niet opgenomen. Deze zijn in de geheime bijlage 1 opgenomen, omdat het niet wenselijk is deze budgetten openbaar te maken. De werken moeten immers nog aanbesteed worden en de budgetten zijn slechts grof en indicatief bepaald. Het is vooral van belang om de bijbehorende ingeschatte afschrijvingslasten af te zetten tegen de beschikbare middelen.

Herinrichten Raadhuisplein e.o.
Voor de herinrichting van het centrumgebied in Aalsmeer is eerder een voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld. In overleg met belanghebbenden is een inrichtingsplan opgesteld om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Vorig jaar is besloten om voor het Raadhuisplein een sobere variant uit te werken, passend binnen de beschikbare investeringsruimte. Het plan omvat het ophogen en vergroenen van het Raadhuisplein en het plein bij het Gezondheidscentrum, het vergroenen en doorvoeren van kleine aanpassingen aan het Drie Kolommenplein en het opknappen van Stokkeland. Dit plan is in dit MPP verwerkt. Het restant van het voorbereidingsbudget kan daarom grotendeels worden overgeheveld naar het nieuwe investeringsproject. De vernieuwing van de Van Cleeffkade en een deel van de Stationsweg maakt geen onderdeel uit van dit project; hiervoor is in het MPP een apart project opgenomen onder de naam Van Cleeffkade GOW 30.

Aanpassingen wegen i.v.m. trafohuisjes
In het kader van de netverzwaring worden de komende jaren in alle woonwijken extra trafohuisjes bijgeplaatst door Liander. Om deze trafohuisjes zorgvuldig in te passen, zijn regelmatig functionele aanpassingen nodig aan de verhardingen in de directe omgeving. Liander draagt een deel van de kosten; de resterende kosten worden gedekt vanuit dit budget.

Onderzoek verbeteren voetgangersvoorzieningen
In het voorjaar van 2025 is er een motie aangenomen door de gemeenteraad, waarin gepleit werd voor verbetering van voetgangersvoorzieningen in Aalsmeer en Kudelstaart. Gemeentebreed laten voetpaden soms te wensen over. Op een aantal locaties ontbreken voetpaden, hebben voetpaden niet de gewenste breedte of is de vraag naar een voetgangersoversteekplaats groot. Daarnaast wordt opgeroepen olifantenpaadjes waar mogelijk te verharden. Er wordt in 2026 via dit project een onderzoek opgestart door een extern bureau om al deze facetten voor Aalsmeer en Kudelstaart gedetailleerd in beeld te krijgen en te onderzoeken op welke locaties welke maatregelen kansrijk zijn ter verbetering van de verkeerssituatie voor voetgangers.

Nazorg Greenpark
Greenpark is een langlopend project waarin de gebiedsinrichting zich over meerdere jaren heeft ontwikkeld. Door veranderde inzichten en een toegenomen intensiteit van het logistieke verkeer

blijkt dat de oorspronkelijke inrichting op sommige locaties binnen Greenpark en op omliggende wegen niet meer aansluit op het huidige gebruik. Hierdoor raken bermen structureel beschadigd en ontstaan onveilige situaties. Ondanks regulier onderhoud en tijdelijke herstelmaatregelen blijft de schade door de hoge verkeersbelasting terugkeren. Om deze locaties toekomstbestendig en verkeersveilig in te richten, wordt in het MPP een projectmatige aanpak opgenomen. Hierbij worden definitieve oplossingen aangebracht, zodat niet voortdurend onderhoud nodig is. De maatregelen bestaan onder meer uit het aanpassen van bermen en bochten bij rotondes, het plaatsen van fysieke geleidingselementen om vrachtverkeer op de rijbaan te houden, het treffen van kleine verkeerskundige aanpassingen en het doorvoeren van verbeteringen voor zowel auto- als fietsverkeer.

Vergroenen openbare ruimte
In het coalitieakkoord is de wens uitgesproken om Aalsmeer te vergroenen, vooral daar waar dat kan langs lintwegen. Langs de lintwegen is dat echter op vrijwel alle plaatsen onmogelijk. Als gevolg van kabels en leidingen, doorlopende funderingen en krappe breedteprofielen is er te weinig ondergrondse ruimte. Vanuit dit budget zijn in 2025 ruim 160 nieuwe bomen geplant. Het restantbudget wordt ingezet voor het vergroenen van de loswal in Kudelstaart.

Aanpassingen groen/spelen i.v.m. trafohuisjes
Voor de plaatsing van trafohuisjes zijn op meerdere locaties aanpassingen nodig in het bestaande groen en in enkele speelvoorzieningen. Deze ingrepen zijn noodzakelijk om voldoende ruimte te maken voor de geplande trafo's. Het verplaatsen, herstellen of opnieuw inrichten van groen en speelplekken brengt extra kosten met zich mee. Liander draagt een deel van de kosten; de resterende kosten worden gedekt vanuit dit budget.

Aanleg Burgemeester Hoffscholteweg
De Burgemeester Hoffscholteweg en Verlengde Molenvlietweg maken onderdeel uit van de zogenaamde Noordvork. Deze nieuwe infrastructuur verbindt de N201, Greenpark en Oosteinde op een betere manier met het centrum van Aalsmeer dan de huidige wegen en vormt bovendien een alternatief voor de afgewaardeerde Burgemeester Kasteleinweg. De aanleg van de nieuwe infrastructuur vordert gestaag, maar het gaat niet zonder slag of stoot. Er is sprake geweest van moeizame grondverwerving, vervuiling, en complexe verlegging van kabels en leidingen. Inmiddels zijn de Verlengde Molenvlietweg en het nieuwe Spoorlijnpad (tussen Bielzenpad en Stommeerkade) gerealiseerd. In de eerste helft van 2026 is de verbinding met de Burgemeester Kasteleinweg aangelegd en opengesteld. In de tweede helft van 2026 wordt het gedeelte tussen de Pieter van Lisselaan en de Aalsmeerderweg nog heringericht. De weg wordt iets verlegd naar de zijberm om ruimte te maken voor de inpassing van een vrijliggend fietspad en trottoir. Ook de kruising Burgemeester Hoffscholteweg-Aalsmeerderweg-Ophelialaan-Stommeerkade wordt in dit project veiliger ingericht. Naar verwachting kan de nieuwe infrastructuur eind 2026 opengesteld worden.

Vervangen VRI Schweitzerstraat
De verkeersregelinstallatie (VRI) op de Schweitzerstraat in Kudelstaart is verouderd en moet worden vervangen.

Reconstructie Machineweg
De reconstructie van de Machineweg is een van de ingrijpendste, belangrijkste maar ook meest complexe projecten in Aalsmeer. Onder andere door de aanwezigheid van het water, de aankoop van gronden, diverse benodigde procedures en verlegging van kabels en leidingen is het een tijdrovend project geworden. Daarbij was de uitvoering ook een hele uitdaging, omdat alle achterliggende gebieden wel bereikbaar moesten blijven. Door de aanwezigheid van het water was

aanpassing van de infrastructuur bij de Middenweg-Catharina-Amalialaan alleen mogelijk door richting het water te bouwen en de nieuwe infrastructuur te onderheien. De eerste fase van dit project (alles ten zuidoosten van de Wilhelminastraat) is inmiddels afgerond en vraagt alleen nog om wat nazorg en administratie in 2026.

Tijdens de uitvoering zijn helaas veel tegenslagen opgetreden en is er veel meerwerk opgetreden. Door vertragingen in de planning worden er op zo'n groot project door de aannemer ook aanzienlijke vertragingskosten in rekening gebracht. Daarmee kwam de uitvoering van fase 2 financieel onder druk te staan. In fase 2 zou een vergelijkbare rotonde op de kruising Aalsmeerderweg-Machineweg worden aangelegd. Bij de voorbereiding hiervan zijn onverwacht dikke bundels kabels en leidingen aangetroffen die niet geregistreerd stonden. Daarmee zou een veel grotere en zwaardere overspanning nodig zijn en zouden ook van deze fase de kosten aanzienlijk stijgen. Daarom is de voorbereiding van fase 2 stilgelegd en is gezocht naar alternatieven die acceptabeler kosten met zich meebrengen. Er is daarbij gekozen voor het vervangen van de verkeersregelinstallatie in combinatie met een uitbreiding en aanpassing van de opstelvakken. Op de Machineweg-zuidoost wordt dan een rechtsafvak toegevoegd. Op de Aalsmeerderweg-zuid wordt de indeling van de opstelvakken aangepast zodat rechtdoorgaand autoverkeer in beide richtingen op de Aalsmeerderweg gelijktijdig groen kan krijgen met fietsers en voetgangers. Op de Aalsmeerderweg-zuid verleggen we het fietspad om ruimte te maken voor een middengeleider. Deze is wenselijk om ter plaatse van de nieuwe Samoaweg (nieuwe locatie Hoogvliet-supermarkt) langzaam verkeer in twee etappes te laten oversteken. Met deze aanpassingen blijft het totale project Machineweg naar verwachting binnen het daarvoor eerder vastgestelde budget en wordt ook een toekomstvaste en verkeersveilige inrichting bereikt. Voor fietsers en voetgangers betekent deze aanpassing wel dat men niet meer direct met voorrang kan doorfietsen en doorlopen, zoals dat bij een rotonde wel zou kunnen. Dit deelproject wordt in 2026 verder uitgewerkt en aan de bewoners voorgelegd.

Reconstructie Uiterweg
De afgelopen jaren zijn de eerste delen van de Uiterweg opgehoogd en vernieuwd. Tussen de Van Cleeffkade en de Dirk Baardsebrug is de weg heringericht en in 2024 is rond de Kees Hansenbrug een integrale reconstructie uitgevoerd. Dit deel van de Uiterweg was sterk verzakt, waardoor de weg regelmatig onder water stond. De rijbaan is opgehoogd, de beschoeiing is vervangen en de rioolpersleiding is vernieuwd en onder de rijbaan gelegd.

Voor de komende jaren is in het MPP budget opgenomen voor fase 3 en 4, aan weerszijden van het in 2024 aangepakte traject. In deze fases worden de rijbaan, trottoirs en parkeervakken gerenoveerd. Daarnaast wordt op een deel van het traject ook de persleiding vervangen om de druk op de totale persleiding langs de Uiterweg te verlichten. Hiermee worden naar verwachting de grootste problemen met de riolering structureel opgelost. Voor fase 3 en 4 is bewust gekozen voor vooral het renoveren van de verhardingen in plaats van een volledige integrale reconstructie. De vervanging van beschoeiingen en bruggen volgt op een later moment, omdat deze onderdelen nog niet direct aan het einde van hun levensduur zijn. Met deze aanpak blijft de Uiterweg als geheel op niveau, terwijl er investeringsruimte overblijft om andere urgente wegen, kunstwerken en rioleringen binnen de gemeente aan te pakken. Het verschil in investeringsvolume tussen een volledige reconstructie en de nu gekozen aanpak (circa € 7 miljoen) maakt dit in financieel onzekere tijden de meest verantwoorde werkwijze.

Reconstructie Ophelialaan (Kasteleinweg-Sportlaan) en Primulastraat-noord
De Ophelialaan wordt ter hoogte van de winkels (tussen Burg. Kasteleinweg en Spoorlaan) volledig gereconstrueerd. De openbare ruimte is in slechte staat en de riolering moet worden vervangen.

De werkgrenzen zijn uitgebreid met een deel van de Primulastraat, omdat de aanpak van deze weg niet kan wachten op de volledige reconstructie van de Bloemenbuurt over enkele jaren, en de rioleringswerkzaamheden in de Primulastraat beter kunnen worden geïntegreerd met het werk aan de Ophelialaan.

Verbeteren diverse fietsroutes
Diverse fietspaden in Aalsmeer zijn te smal en verkeren in slechte staat. Veel van deze fietspaden maken onderdeel uit van het regionale hoofdfietsnetwerk en een kwaliteitsverbetering is nodig, door waar mogelijk de paden te verbreden en uit te voeren in gesloten verharding (asfalt of beton). Het is niet eenvoudig dit voor elkaar te krijgen, omdat er vrijwel altijd weinig ruimte is in het dwarsprofiel door watergangen en eigendomsgrenzen. Bovendien liggen de paden doorgaans vol met kabels en leidingen en staan er soms waardevolle bomenrijen dicht langs de paden, waarbij de wortels dermate oppervlakkig zitten dat het maken van een goede fundering lastig is. In dergelijke situaties kan het toepassen van gekoppelde betonplaten uitkomst bieden.

De fietsroutes Molenvlietweg, Rietwijkeroordweg, Noordpolderweg, Meester Jac. Takkade, Zwarteweg (ten noorden van de Kasteleinweg), Bilderdammerweg-Robend, Wissel-Baanvak en Spoorlijnpad zijn inmiddels aangepakt. Van fietsroute Hornweg is de voorbereiding ver gevorderd. Het verbeteren van het vrijliggende fietspad is hier lastig doordat er weinig ruimte is voor het verleggen van kabels en leidingen en door de aanwezigheid van boomwortels.

Daarnaast staan de volgende fietsroutes op het programma:
- Kudelstaartseweg tussen Madame Curiestraat en Bachlaan
- Hoofdweg (onderdeel van groter reconstructieproject)
- Mijnsherenweg
- Bielzenpad
- Gerberastraat-Seinpost
- Stommeerweg-Kudelstaartseweg (1e J.C. Mensinglaan-Bachlaan) (nieuw project)
- Bilderdammerweg-zuid (nieuw project)

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

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

Reconstructie Hornweg
Uit recente weginspecties en onderzoeken (mede in het kader van onderzoek naar een mogelijke fietsstraat) is gebleken dat de rijbaan van de Hornweg het einde van zijn levensduur nadert en vernieuwd moet worden. Hierbij wordt ook de fundering waar nodig verstevigd, zodat de weg daarna als het goed is weer 50 jaar mee kan. De reconstructie van de rijbaan wordt gecombineerd met het verbeteren van de fietsroute. Daarom zijn beide projecten samengevoegd in het MPP. In overeenstemming met het nieuwe wegencategoriseringsplan wordt de weg ingericht als 30 km/uur-gebied.

Herinrichting Weteringplantsoen-Rozenstraat
Het Weteringplantsoen en de Rozenstraat waren flink verzakt en zijn opgehoogd en herbestraat. Ook de speeltuin is vernieuwd en een klein deel van de riolering is vervangen. Er zijn meer groenvakken en meer bomen gerealiseerd. Het werk wordt afgerond in 2026.

Reconstructie Gerberastraat-Seinpost
De transportrioleringen in de straat zijn te klein en er is sprake van tegenschot en wateroverlast. Er wordt een nieuw (gemengd) transportriool aangelegd om extra berging en extra afvoercapaciteit te bieden. Tegelijk met het vervangen van de riolering wordt de buitenruimte opnieuw ingericht met o.a. deels elementenverharding, parkeervakken en een nieuwe inrichting van het groen bij de entree van de school. De MRA-fietsroute Seinpost-Gerberastraat wordt ingericht als fietsstraat.

Aanpak rioleringsknelpunt Hortensialaan-Mensinglaan
De bestaande riolering onder de 1e J.C. Mensinglaan was te klein en is vergroot. Dit werk is gecombineerd met aanpassing van de inrichting van de Hortensialaan rond de school en herinrichting van de groenvakken in de Hortensialaan. Er zijn ook snelheidsremmende maatregelen toegevoegd. Het werk is afgerond in 2025 maar loopt financieel nog beperkt door in 2026.

Renovatie speeltuin Joke Smitstraat
De speeltuin in de Joke Smitstraat maakt onderdeel uit van programma spelen en wordt volledig gerenoveerd. In 2025 is met de voorbereiding en uitvoering gestart. De uitvoering wordt afgerond in 2026.

Reconstructie Bloemenbuurt Aalsmeer
De Bloemenbuurt in Aalsmeer is toe aan volledige reconstructie. De riolering en weginrichting zijn verouderd en moeten worden vernieuwd en verbeterd. Ook volgt onderzoek naar mogelijke drainage vanwege de lokale bodem en oudere bebouwing. Bestaande bomen worden waar mogelijk behouden, met verbeterde groeiplaatsen, en in straten met weinig groen wordt beplanting toegevoegd om hittestress te verminderen. Het project richt zich op: optimalisatie van het rioolstelsel, verbeterde groeiplaatsen, vervanging van asfalt door elementenverharding, meer groen in de wijk en het betrekken van bewoners vanaf het begin. Daarnaast wordt een bestaande wijkvisie waar mogelijk vertaald naar de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. Voorkeur is om te starten met de hoofdriolering in het midden van de wijk, inclusief de 2e J.C. Mensinglaan.

Reconstructie Aalsmeerderweg-zuid
De rijbaan van de Aalsmeerderweg tussen Ophelialaan en Machineweg is vervangen. Het smalle deel van het fietspad tussen Ophelialaan en Middenweg (dwarsweg) is verbreed naar 3,5 meter. Het werk is buiten afgerond, maar financiële afwikkeling vindt nog plaats in 2026.

Reconstructie Hoofdweg
De rijbaan, het fietspad en het voetpad van de Hoofdweg zijn verouderd en worden vernieuwd. Als regionale hoofdfietsroute wordt het fietspad opgewaardeerd met gesloten verharding en waar mogelijk verbreed. Asfalt en fundering worden plaatselijk vervangen waar dat technisch nodig is. De vervanging van beschoeiingen is een apart project, maar waar het wenselijk of efficiënt is, kan dit gelijktijdig worden meegenomen. Het project wordt afgestemd met andere werkzaamheden in Kudelstaart en vindt gefaseerd plaats in 2026–2029.

Vernieuwing delen Oosteinderweg
Vooral de parkeervakken en trottoirs langs grote delen van de Oosteinderweg moeten worden opgeknapt. Parkeren gaat zo veel mogelijk op eigen terrein plaatsvinden, zodat beter bruikbare trottoirs kunnen worden gerealiseerd. Waar nodig wordt ook asfaltonderhoud meegenomen in het werk en de gehele deklaag wordt vervangen. De weg wordt daarbij ook aangewezen als GOW 30 (30 km/uur gebiedsontsluitingsweg) conform het nieuwe wegencategoriseringsplan. Een andere inrichting van de Oosteinderweg, met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden is ruimtelijk niet mogelijk.

1e fase capaciteitsvergroting N231-zuid
De provincie Noord-Holland is eigenaar en wegbeheerder van de N231. De weg heeft onvoldoende capaciteit in de spitsen en dat leidt regelmatig tot filevorming. Voor verdubbeling van deze weg en het substantieel vergroten van de capaciteit van de kruispunten ziet de provincie echter in de komende jaren geen mogelijkheden. De provincie gaat binnenkort groot onderhoud plegen. Voor de gemeenten Aalsmeer en voor de Vervoerregio Amsterdam is het verbeteren van de doorstroming en oversteekbaarheid van deze weg echter wel van groot belang. Een goede doorstroming op de N231 zorgt voor minder verkeer over de lokale wegen van Kudelstaart en Aalsmeer en zorgt voor een snellere afwikkeling van de R-net-buslijn. Aalsmeer, Provincie en Vervoerregio hebben de intentie uitgesproken om enkele kortetermijnmaatregelen mee te nemen bij het aankomende groot onderhoud om de capaciteit op relatief eenvoudige wijze te vergroten. Deze maatregelen worden momenteel verder onderzocht en uitgewerkt door de Provincie, die hierbij vertraging heeft opgelopen. Alle partijen dragen bij aan de financiering van deze maat-regelen. Partijen blijven daarnaast in gesprek over een structurele oplossing voor de lange termijn.

Herinrichting en brug Lijnbaan-Dorpsstraat
De Lijnbaan en de Dorpsstraat worden tussen Oosteinderweg en Barende Brug heringericht als 30 km/uur-zone met een enkele snelheidsremmende maatregelen. Halverwege de Lijnbaan wordt een brug gerealiseerd. Na overleg met bewoners is ervoor gekozen om het traject tussen Oosteinderweg en Burgemeester Kasteleinweg in te richten als fietsstraat met een smalle wandelstrook.

Vervangen en uitbreiden DRIS-panelen
Diverse dynamische reizigersinformatiepanelen bij bushaltes zijn aan vervanging toe. Inmiddels zijn deze aanbesteed. De planning is om deze DRIS-panelen in 2026 te vervangen. Het is wenselijk een aantal extra haltes te voorzien van een DRIS-paneel, waar die nu nog niet aanwezig zijn. We zijn in gesprek met de Vervoerregio over de financiering daarvan.

Herinrichting perceel rijksmonument Nieuw Calslagen
Het groen tussen de nieuwbouw van Nieuw Calslagen bij het rijksmonumentje wordt gerenoveerd, waarbij nieuwe bomen, beplanting en gras worden aangebracht. Daarnaast wordt er kunst geplaatst op deze locatie.

Reconstructie Bielzenpad
Het Bielzenpad is een belangrijke fietsroute, die in zeer slechte staat verkeert. Het pad is erg smal en het asfalt scheurt. Het pad wordt gereconstrueerd en zo mogelijk verbreed.

Jac. P. Thijsselaan (Ophelialaan-Berkenlaan)
Het asfalt in de Jac. P. Thijsselaan is tussen Ophelialaan en Berkenlaan geheel op. Het zal in 2026 worden vervangen door open verharding. Dit past beter bij een 30 km/uur-inrichting.

Reconstructie en fietsstraat Herenweg
De Herenweg in Kudelstaart verkeert in relatief slechte staat. Door recent asfaltonderhoud kan de weg er weer enkele jaren tegen, maar integrale aanpak is over enkele jaren noodzakelijk. Een grote uitdaging hierbij is het overwinnen van de grote hoogteverschillen tussen de (onderheide) percelen aan de kant van de Westeinderplas en de benedendijkse woningen. Mogelijk wordt de gehele weg of alleen het oostelijk deel ingericht als fietsstraat.

Herstel recreatieperceel Ravesteinakker
Op dit recreatie-eiland wordt 150 meter beschoeiing vervangen. Het perceel wordt afgedekt met minimaal 0,25 meter aan schone grond. Om het perceel weer geschikt te maken voor recreatief gebruik is misschien ook nodig om een afrastering te plaatsen.

Van Cleeffkade GOW 30
Het gedeelte van de Van Cleeffkade dat is uitgevoerd in open verharding wordt kapotgereden door het zware verkeer in combinatie met de slappe ondergrond. In het wegencategoriseringsplan is de route Van Cleeffkade-Stationsweg gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur (GOW 30). Daarbij past een inrichting met asfaltverharding, fietsstroken en voorrang ten opzichte van de zijstraten. De nieuwe asfaltverharding zal dan ook worden voorzien van een stabiele fundering. Daarnaast vinden er rioleringswerkzaamheden plaats.

Reconstructie Ophelialaan-noord
Het gedeelte van de Ophelialaan tussen Aalsmeerderweg en Jac. P. Thijsselaan is aan groot onderhoud toe. Uit de technische onderzoeken is gebleken dat al het asfalt aan vervanging toe is en dat er daarom beter voor een reconstructie kan worden gekozen. Daarbij wordt de weg ook direct beter ingericht als 30 km/uur-gebied en wordt het asfalt vervangen door open verharding. De kruispunten worden gelijkwaardig en de weg wordt voorzien van enkele drempels en plateaus. De bushaltes en wegversmallingen op dit gedeelte worden verwijderd. Het is daarom nu geen onderhoudsproject meer, maar een investeringsproject.

Vervangen bruggen
Diverse bruggen in Aalsmeer naderen het einde van hun levensduur en moeten worden vervangen. Voor een toelichting hierop zie paragraaf 4.

Fietsverbinding Oosteinderweg-Stommeerkade
In het verlengde van het Spoorlijnpad ontbreekt momenteel een kleine schakel in het fietsnetwerk, te weten een goede verbinding tussen de Oosteinderweg en de Stommeerkade. Er ligt hier alleen een zeer smal voetpad en een smal en steil bruggetje. Onderzocht wordt of het mogelijk is op het naastgelegen perceel een fietspad aan te leggen.

Herstel rieteiland in De Kleine Poel
Op de Kleine Poel achter de jachthaven 't Drijfhuis heeft in het verleden een rieteiland gelegen. Dit eiland (zudde) werd beschermd door een palenrij. De zudde is al ruime tijd verdwenen, maar de

palenrij is nog aanwezig. Het herstellen van het eiland wordt gecombineerd met de baggeropgave in het gebied. Ook wordt in overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland gekeken hoe de waterkwaliteit voor de Kaderrichtlijn Water meegenomen kan worden in de plannen.

Kadeverbetering Kudelstaartseweg Kudelstaart
Het waterschap gaat aan de slag met het verbeteren van de dijk en de kade langs de Kudelstaartseweg in Kudelstaart. In dat project wordt ook het vervangen van de riolering meegenomen. Het waterschap is opdrachtgever en voert het project uit. Aalsmeer lift mee en betaalt voor de kosten voor de rioleringswerkzaamheden. Omdat de nieuwe riolering in de rijbaan moet komen te liggen, moet ook de rijbaan worden opgebroken en worden vernieuwd. Dit leidt tot aanzienlijke kosten. Dit werk duurt tot medio 2027. Na afloop van het werk kan de gemeente de fietsroute en het voetpad op de Kudelstaartseweg verbeteren.

Reconstructie Emmastraat e.o.
De riolering in de Emmastraat e.o. moet op afzienbare termijn worden vervangen. Naast de Emmastraat gaat het om de Wilhelminastraat, Hendrikstraat, Clauslaan, Irenestraat en Bernhardstraat.

Vervangen van het transportriool in de Linnaeuslaan
Het transportriool in de Linnaeuslaan-Zuid is een van de laatste trajecten richting het transport-gemaal van het waterschap dat nog niet is geoptimaliseerd. Bij de vervanging wordt de diameter van de leiding vergroot om de afvoercapaciteit te verbeteren. Daarnaast wordt de zinkerconstructie onder de watergang ter hoogte van de Spoorlaan gelijktijdig geoptimaliseerd, met als doel de doorstroming verder te verbeteren.

Waterfront
Begin 2025 zijn twee rolstoelgeschikte overgangen naar de wandelboulevard aangebracht.
Het enige dat nu nog resteert is de gezamenlijke behandeling van het beroep tegen het bestemmingsplan en het hoger beroep tegen de omgevingsvergunning. Die behandeling is nog niet gepland bij de Raad van State.