Gemeente Almere

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Almere

Nr. 418441

7 september 2026

Implementatiekader Civiel 2026

(Her)inrichting, beheer en onderhoud van de civiele openbare ruimte

Het college besluit

1. Het Implementatiekader Civiel 2026 vast te stellen.
2. De raad door middel van een raadsbrief te informeren.

Samenvatting

De gemeente Almere zorgt voor de (her)inrichting en het beheer en onderhoud van de civiele openbare ruimte. Denk aan het recht leggen van stoeptegels en het vervangen van onderdelen zoals bruggen, wegen of lantaarnpalen. Hoe we dit werk uitvoeren hangt af van het beleid wat we volgen. Voor de civiele openbare ruimte van Almere is dit het eerste uitvoeringskader.

Waarom een Implementatiekader Civiel?
Almere heeft de Mobiliteitsvisie (2020) en de Visie Openbare Ruimte (2021) vastgesteld. Deze beschrijven de doelen voor de civiele openbare ruimte voor een langere periode. Een uitvoeringskader helpt om doelen om te zetten naar concrete plannen voor de aankomende jaren.

Almere groeit. Daardoor ontstaan er vaker keuzes, zoals: maken we fietspaden breder, zodat fietsers elkaar makkelijker kunnen passeren? Of moeten we het groen in de bermen juist behouden? Daarnaast moet de stad beheerbaar en betaalbaar zijn en blijven. Een implementatieader helpt om dit soort keuzes duidelijk te maken en goed te prioriteren.

Tot slot is in het Strategisch Assetmanagementplan (SAMP, 2022) afgesproken om het beheer efficiënter en professioneler te maken. De verschillende kaders zijn hierbij een belangrijk onderdeel.

De kern van dit kader: de uitgangspunten
De uitgangspunten zijn gebaseerd op bestaande visies en beleid, actuele ontwikkelingen en wensen vanuit de stad en de organisatie. Omdat we met nieuw beleid binnen de bestaande middelen moeten blijven wordt de uitvoering gefaseerd uitgevoerd.

1. **We geven voorrang aan werkzaamheden die het risico op onveilige situaties verlagen**. Door uitgesteld groot onderhoud en het ouder worden van de stad, neemt het aantal noodzakelijke herstelwerkzaamheden toe. Onze wettelijke taak is het veilig houden van de openbare ruimte. Bij nood gaan deze werkzaamheden altijd voor.
2. **We ontwerpen en vervangen alleen noodzakelijke civiele inrichting**. Onnodige civiele infrastructuur, zoals een te veel aan bebording, gaan we geleidelijk verwijderen. Zo werken we aan een toekomstbestendige en beheerbare stad.
3. **Bij aanleg en vervanging gebruiken we duurzame materialen en slimme standaarden**. Denk hierbij aan het gebruik van een selectie aan bestratingsmaterialen, waarbij rekening gehouden is met levensduur, type materiaal en beheerbaarheid. Dit maakt ons beheer efficiënter, verantwoorder en beter voor nu en de toekomst.
4. **Bij het aanleggen en beheren van civiele infrastructuur hanteren we natuurinclusieve toepassingen**. We kiezen oplossingen die de biodiversiteit en het dierenwelzijn in Almere versterken door te gaan voor natuurinclusieve keuzes bij civiele ingrepen.
5. **Onze civiele infrastructuur draagt bij aan een toegankelijke en prettige leefomgeving**. De civiele openbare ruimte moet ook bijdragen aan een fijne en toegankelijke leefomgeving voor iedereen. Zoals bredere stoepen voor het gebruik van rolstoelen en kinderwagens.

De verdere uitwerking wordt ambtelijk beschreven in de op te stellen beheerplannen Civiel.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 leggen we de basis voor het Implementatiekader Civiel. We geven inzicht in de aanleiding voor dit kader, met verwijzingen naar bredere gemeentelijke visies. Met de doelstelling en afbakening van het Uitvoeringskader Civiel geven we inzicht over waar dit uitvoeringskader van invloed op is.

Hoofdstuk 2 geeft een beeld van de huidige situatie en de uitdagingen waarmee ons land en onze stad te maken hebben. De uitgangspunten van het Uitvoeringskader Civiel moeten inspelen op deze uitdagingen. Daarnaast schetsen we de wensen en behoeften van de stad.

In hoofdstuk 3 staan de uitgangspunten voor de openbare civiele infrastructuur in Almere. Hiermee sluiten we aan bij vastgestelde visies, spelen we in op belangrijke landelijke en lokale ontwikkelingen en nemen we de mening van bewoners en partners mee.

In hoofdstuk 4 gaan we in op de manier waarop we ons civiele infrastructuur beheren en onderhouden met de bijhorende budgetten.

In hoofdstuk 5 staan we stil bij de knelpunten en risico's van de uitgangspunten uit hoofdstuk 3. Hierbij worden ook financiële knelpunten uitgelicht.

Begrippenlijst

Term	Toelichting
Asset	Een asset is een object van iemand of van een organisatie, zoals de gemeente. Dit kan bijvoorbeeld een boom zijn, maar ook een straat, een weg, een brug of een lantaarnpaal. Alle assets waar dit kader over gaat staan in bijlage C.
Assetmanagement	Assetmanagement gaat over het optimaal beheren van assets die van waarde zijn voor een organisatie.
Beheerniveau	Dit is de onderhoudsambitie waarop een gebied onderhouden wordt. Dit gaat over hoe het gebied eruit ziet, lopend van A+, zeer hoog, tot D, zeer laag. Dit gebruiken we om afspraken met onze aannemers te maken over het uit te voeren onderhoud.
Bruggenfamilie	De Bruggenfamilie is de naam voor alle verschillende standaard bruggen die de gemeente toepast in de openbare ruimte.
Civieltechnische infrastructuur	Dit zijn alle wegen, fiets- en wandelpaden en ook alle assets die het verkeer ondersteunen, zoals borden en verlichting.
Groot onderhoud	Dit vindt eens in de 25-50 jaar plaats. Hierbij worden assets die einde levensduur zijn vervangen (of verwijderd) én wordt opnieuw gekeken naar de inrichting en zo nodig aangepast.
Hoofdroutes	We hanteren de hoofdroutes zoals beschreven in de Mobiliteitsvisie (2020). Dit zijn wegen en paden die veel gebruikt worden en belangrijk zijn voor de doorstroming van het verkeer.
Noodzakelijke routes	Onder noodzakelijke wegen verstaan wij wegen en paden naar kwetsbare gebieden zoals schoolroutes, bij zorgcentra, medische instellingen, en die belangrijk zijn voor hulpdiensten.
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond- Water- en Wegenbouw en de verkeerstechniek. Het ontwikkelt richtlijnen, handboeken en aanbevelingen voor o.a. wegontwerp, fietsverkeer, aanbesteden en beheer.
ASVV	Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. Het is een handboek met richtlijnen voor o.a. de inrichting van wegen en verkeersveiligheid in stedelijke gebieden.

Wist je dat…
- Almere een uniek gescheiden verkeerssysteem heeft, waarbij auto's, fietsers en bussen elk hun eigen infrastructuur gebruiken?
- bussen én hulpdiensten in Almere gebruikmaken van aparte busbanen, waardoor hulpdiensten vaak sneller zijn dan via de gewone weg?
- Almere ruim 500 kilometer aan fietsroutes heeft, waarvan maar liefst 440 kilometer volledig vrij liggend is?
- Almere op meerdere plekken amberkleurige straatverlichting toepast om vleermuizen niet te verstoren tijdens hun nachtelijke routes?

- Almere experimenteert met duurzame civiele materialen, zoals composiet bruggen en gerecyclede betonnen elementen?

1. Waarom een Implementatiekader Civiel?

1.1 Aanleiding

De gemeente heeft de taak om de openbare ruimte schoon, heel en veilig te houden. Dat doen we elke dag, zoals met het beheer en onderhoud van voet- en fietspaden, wegen, verlichting en verkeersborden. Ook vervangingen horen daarbij, zoals bij schade of bij grootschalig onderhoud. Dit werk voeren we al jaren uit. Waarom dan een Implementatiekader Civiel? Dit heeft 3 redenen:

Van brede visies naar concrete kaders

In 2021 heeft de gemeenteraad de Visie Openbare Ruimte vastgesteld. Visies beschrijven de ambities en doelen voor de langere termijn, ongeveer tien jaar. Ze vormen de basis voor gemeentelijk beleid dat daarna opgesteld wordt. De Visie Openbare Ruimte gaat over het beheer en onderhoud van de openbare ruimte, dus ook over de civiele infrastructuur. Daarnaast is ook de Mobiliteitsvisie (2020) van belang voor dit uitvoeringskader. Het geeft richting aan hoe de infrastructuur moet worden ingericht zodat hij veilig, duurzaam en bereikbaar is. Dit uitvoeringskader vertaalt beide visies naar concretere keuzes voor ongeveer de komende vijf jaar. Zo ontstaat er één lijn tussen de ambitie op hoofdlijnen en de uitvoering in de praktijk. De verdere uitwerking volgt in de beheerplannen en andere ambtelijke uitvoeringsdocumenten.

Van dilemma's naar antwoorden

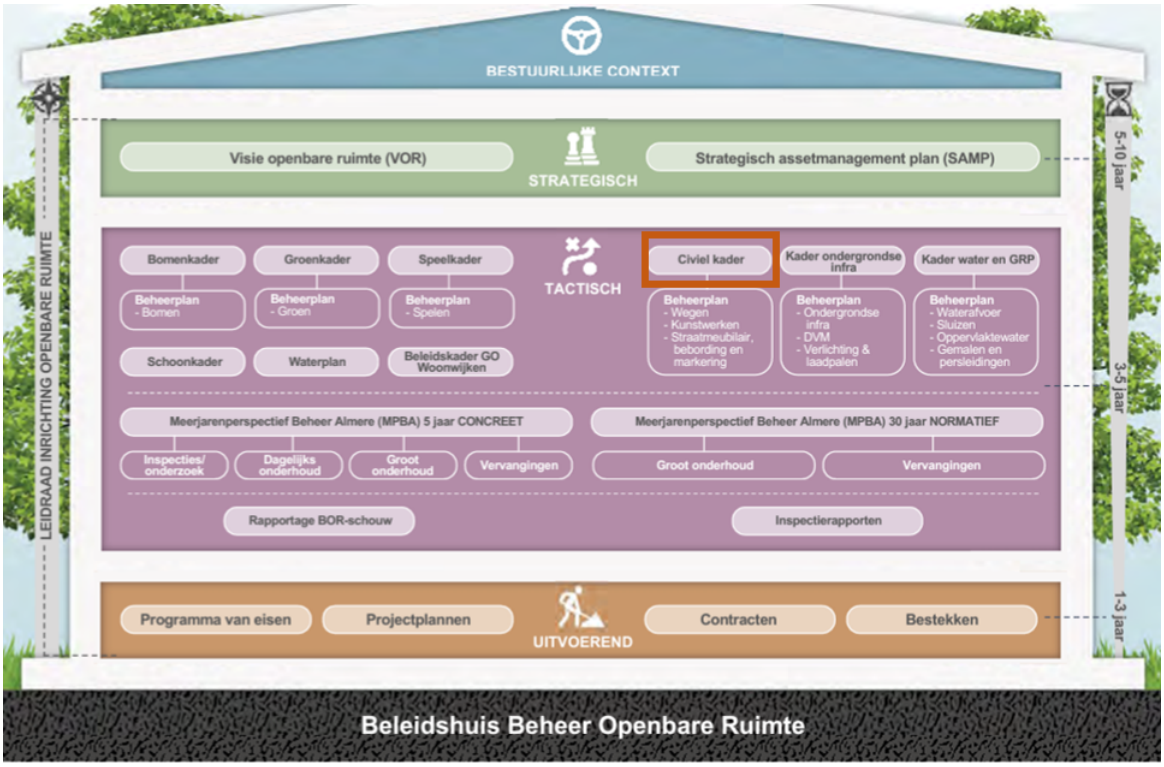
Almere is de laatste jaren flink gegroeid en telt nu ruim 232.000 inwoners (peildatum 12-2025). Daarnaast wordt de stad steeds ouder en komen we voor steeds meer dilemma's te staan. Dat vraagt om duidelijke keuzes in het gebruik en beheer van de openbare ruimte. Onze beheerders krijgen namelijk steeds vaker vragen waar niet één duidelijk antwoord op is. Denk aan bomen die schaduw geven tijdens hittegolven, maar waarvan de wortels ook hobbels veroorzaken in fietspaden. Of aan brede bakfietsen die vragen om een ander ontwerp van fietspaden. Maar ook aan de vraag om extra verlichting voor een veilig gevoel, wat weer schadelijk kan zijn voor de natuur. Daarnaast moet het beheer, onderhoud en de vervanging van assets ook nog betaald (kunnen) worden, nu en in de toekomst. Ook hierin is het maken van keuzes belangrijk. Dit implementatiekader geeft handvatten voor dit soort keuzes. Het biedt duidelijkheid aan beheerders, bestuurders, bewoners en partners.

Van belofte naar oplevering

In het Strategisch Assetmanagementplan (SAMP, 2022) is afgesproken dat we ons beheer verder professionaliseren. Assetmanagement betekent dat we onze civiele infrastructuur beheren vanuit professioneel rentmeesterschap. Assets zijn alle onderdelen van de openbare ruimte die waarde hebben voor de stad, zoals wegen, bruggen en andere civiele voorzieningen. Met assetmanagement kijken we niet alleen naar de technische staat van deze objecten, maar vooral naar hun functie en betekenis voor Almere. De focus verschuift daarmee van alleen onderhouden naar het leveren van maatschappelijke waarde. Deze manier van werken vraagt om een goed georganiseerd beheerproces, met duidelijke instrumenten. Kaders zijn daarbij een belangrijk instrument. Met dit implementatiekader geven we uitvoering aan het SAMP.

1.2 Kaders als onderdeel van professioneel beheer

Het Implementatiekader Civiel is onderdeel van het beleidshuis Beheer Openbare Ruimte (zie figuur 1). Dit beleidshuis bestaat uit verschillende verdiepingen. De kaders staan op de eerste verdieping, bij de 'tactische documenten'. De beheerplannen werken het kader vervolgens verder en praktischer uit. Nieuwe kaders en beleid sluit altijd aan op eerder vastgestelde visies, kaders en beleidsstukken binnen het beleidshuis. Het opleveren van beleidsstukken en kaders uit het beleidshuis maakt onderdeel uit van de verdere professionalisering van beheer.



Figuur 1: Beleidshuis beheer openbare ruimte (uit Visie Openbare Ruimte, 2021).
In het paarse gedeelte staan de kaders.

Wat is een beleidshuis?
Met een beleidshuis kun je documenten ordenen en hun onderlinge relatie weergeven. Van boven naar beneden worden de documenten steeds specifieker en praktischer. Op de zolder, de plek met het verste uitzicht, staan de **bestuurlijke gemeentebrede documenten**: de koers op hoofdlijnen. Een verdieping lager staan de **strategische documenten per beleidsterrein**. Daaronder volgen de **tactische documenten**, zoals beleidskaders en beheerplannen. Deze vertalen de visie naar keuzes voor de middellange termijn, circa 5 jaar. Helemaal onderaan staan de **uitvoeringsdocumenten** voor de praktijk.

1.3 Doel, afbakening en proces

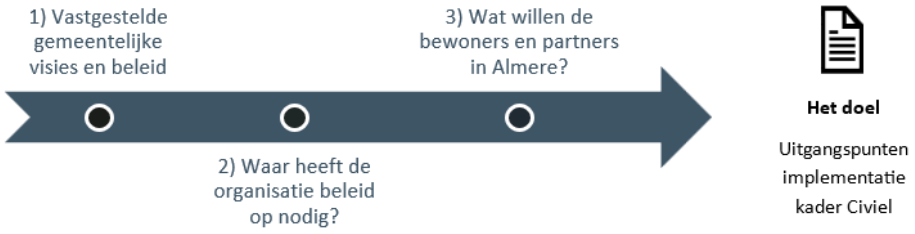
Doelstelling
Als het gaat om de civiele infrastructuur heeft de gemeente de wettelijke hoofdtaak om deze veilig en functioneel te houden. Het Implementatiekader Civiel legt daarnaast uitgangspunten vast die we nastreven. Deze gelden voor de (her)inrichting en het beheer en onderhoud van de civiele infrastructuur die in eigendom of beheer is van de gemeente. Dit kader geeft de organisatie, de stad en zijn bestuurders duidelijkheid over de prioritering en ambities die wij volgen.

Afbakening
Het kader gaat wel over
Dit implementatiekader gaat over verschillende type civiele assets in de openbare ruimte in eigendom en/of beheer van de gemeente Almere, zoals:
- Verhardingen, zoals voetpaden, fietspaden, autowegen, busbanen, pleinen.
- Kunstwerken, zoals bruggen, viaducten, kademuren en tunnels.
- Verlichting, zoals straatverlichting inclusief verkeersregelinstallaties.
- Straatmeubilair, zoals borden, paaltjes, halteplaatsen, bankjes en bewegwijzering.

Een uitgebreide toelichting over de assets waar dit uitvoeringskader over gaat staat in Bijlage A.

Het kader gaat niet over
Dit implementatiekader doet geen uitspraken over civiele infrastructuur die in eigendom of beheer is van andere terreineigenaren. Denk aan wegen en bruggen van het Rijk, de Provincie of het Waterschap. Ook ruiter-, fiets- en wandelpaden van Staatsbosbeheer en het Flevolandschap vallen buiten de scope. Tot slot gaat dit kader niet over het schoonhouden van wegen en paden en ook niet over de aanleg en het beheer en onderhoud van openbare schoolpleinen in Almere.

Procesbeschrijving
Dit implementatiekader sluit allereerst aan op wettelijke eisen en eerder vastgestelde gemeentelijke visies en beleid. Die wettelijke basis nemen we als vanzelfsprekend mee en werken we hierin niet verder uit. Ten tweede hebben we onderzocht waar de gemeentelijke organisatie behoefte aan heeft: waar willen we als gemeente voor staan, en wat hebben beheerders nodig om hun werk goed te kunnen doen? Ten derde hebben we bewoners en partners gesproken. Zij geven waardevolle inzichten over hoe zij de civiele infrastructuur beleven en wat volgens hen beter kan. De bovenstaande drie punten vormen de basis voor de uitgangspunten in dit implementatiekader.



2. Waar moet dit kader rekening mee houden?

In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste landelijke ontwikkelingen en lokale opgaven die we als Almere hebben. Ook gaan we in op de behoeften van bewoners en partners.

2.1 Belangrijke landelijke ontwikkelingen en uitdagingen

Klimaatbestendigheid essentieel voor de leefbaarheid
Het veranderende klimaat heeft grote impact op leefbaarheid van onze omgeving. Niet alleen in Almere of in Nederland, want dit is een verandering die wereldwijd voor uitdagingen zorgt. Zo krijgen we steeds vaker te maken met hittegolven en hevige regenbuien die wateroverlast veroorzaken op de straten, wegen en onderdoorgangen. Daarom is het belangrijk dat we Almere klimaatbestendiger maken. Zo vervangen we bijvoorbeeld waar mogelijk verharding voor groen, zodat wijken koeler blijven en hevige regen minder wateroverlast geeft. Ook nieuwe parkeerplekken zijn steeds vaker waterpasserend. Bij onze (her)inrichting, beheer en onderhoud zullen we dus steeds meer rekening moeten houden met actuele én verwachte gevolgen van klimaatverandering om de leefbaarheid van mens en dier te borgen.

Toepassing duurzame- en circulaire materialen steeds urgenter
Duurzaamheid is een thema dat wereldwijd steeds hogere prioriteit wordt. Niet alleen omdat materialen schaarser worden, maar ook omdat de productie van nieuwe materialen milieu- en klimaatbelastend is. Duurzaamheid speelt ook een steeds grotere rol bij de (her)inrichting, beheer en onderhoud van civiele infrastructuur. We kijken vanuit beheer tegenwoordig naar de volledige levenscyclus van onze assets met vier circulaire strategieën: 1) het verminderen van grondstoffengebruik, 2) het toepassen van duurzame materialen, 3) het verlengen van de levensduur van assets en 4) het hoogwaardig verwerken van reststromen, zoals hergebruik. Dit vraagt om een andere manier van werken, waar we de komende jaren verder naartoe groeien. Zo werken we richting een duurzaam ingerichte en te beheren openbare ruimte.

Toename en verandering in energiebehoefte heeft invloed op civiele infrastructuur
De toename van woningen en de overstap naar duurzame energiebronnen betekent voor veel steden in Nederland dat straten en wegen vaker moeten worden opengebroken voor nieuwe kabels, leidingen en aansluitingen. Dit heeft direct invloed op bestaande verhardingen en op onze onderhoudsplanningen. Daarnaast speelt netcongestie in Flevoland een grote rol. Om de toenemende vraag naar elektriciteit op te vangen, zijn extra elektriciteitskasten nodig. Deze voorzieningen nemen bovengronds ruimte in en gaan soms ten koste van groen of verharding. Hiermee moet rekening worden gehouden bij alle (her)inrichtings-, en beheer-, en onderhoudsplannen, aangezien het met stroom voorzien van woningen prioriteit heeft.

Civiele infrastructuur draagt bij aan een sociale en gezonde leefomgeving
De openbare ruimte is van iedereen en gaat om meer dan alleen de technische staat van onze assets. Mensen gebruiken straten en pleinen namelijk niet alleen om zich te verplaatsen van A naar B, maar ook om elkaar te ontmoeten, te sporten of te ontspannen. Een goed ingerichte civiele infrastructuur draagt direct bij aan sociale verbindingen, gezondheid en het dagelijks comfort van bewoners. Ook de betrokkenheid van bewoners bij hun leefomgeving groeit. Daarom betrekken we hen steeds vaker bij

(her)inrichting- en beheerkeuzes, zowel door te informeren als door ze mee te laten denken over veranderingen in hun buurt. Zo sluit de civiele infrastructuur beter aan bij wat bewoners belangrijk vinden.

2.2 Relevante lokale ontwikkelingen en opgaven

Van risicogestuurd naar werken met de assetmanagementsystematiek

Tot nu toe wordt het beheer en onderhoud van de civiele infrastructuur vooral risicogestuurd uitgevoerd. De focus ligt hierbij op het zo snel mogelijk oplossen van situaties die de veiligheid op dit moment beïnvloeden (reactief). Met de vaststelling van het SAMP (2022) is afgesproken dat we overstappen op de assetmanagement-systematiek (proactief). Daarbij kijken we breder: niet alleen naar de directe risico's, maar vooral naar onze beheerwaarden (Visie Openbare Ruimte, 2021) als na te streven doelen voor onze organisatie. Hierbij kijken we ook naar de samenhang met andere werkzaamheden en de gevolgen voor de toekomst. Zo kunnen we beter afwegen wat op welk moment de beste keuze is voor nu en de toekomst.

Achterstanden in het planmatig en groot onderhoud

Om verschillende redenen is het planmatig en groot onderhoud vaak uitgesteld. Hierdoor neemt het aantal noodzakelijke herstelwerkzaamheden toe en halen we het afgesproken onderhoudsniveau niet meer. Deze manier van werken leidt uiteindelijk tot kapitaalvernietiging, waarbij herstel niet meer mogelijk is en wegen, paden of andere assets eerder compleet vervangen moeten worden. Vervroegde vervangingen zijn uiteindelijk duurder en gaan voorbij aan een verantwoorde besteding van overheidsmiddelen. Doorgaan op de huidige weg betekent in de praktijk dat wegen, bruggen en paden moeten worden afgesloten om de openbare ruimte veilig te houden.

Een grote gelijktijdige vervangings- en beheeropgave in Almere

Door de snelheid waarmee Almere in de afgelopen 50 jaar is gebouwd, is veel civiele infrastructuur in dezelfde periode aangelegd. Dat betekent dat veel wegen, paden en bruggen ook rond dezelfde tijd het einde van hun levensduur bereiken. De vervangingsopgave is daardoor groot en neemt de komende jaren alleen maar toe. Daarnaast komt er door de groei van Almere steeds meer onder- en bovengrondse infrastructuur bij dat beheerd en onderhouden moet worden. De vervangingsopgave en de toename in beheerwerkzaamheden vraagt om een zorgvuldige programmering. Niet alles kan namelijk tegelijk uitgevoerd worden, vanuit praktisch oogpunt voor de bereikbaarheid van de stad, maar ook vanuit financieel oogpunt. Het is daarom noodzakelijk om prioriteringen en keuzes te maken om de planning en het onder druk staande budget zo goed mogelijk in te zetten. De financiën lichten we verder toe in hoofdstuk 4.

Bodemdaling in de polder is een factor die altijd meespeelt

Als jonge polderstad heeft Almere te maken met bodemdaling. In sommige gebieden kan dit leiden tot verzakkingen in wegen, paden en kunstwerken. Bij beheer en vervanging houden we zo veel mogelijk rekening met deze verschillen in ondergrond, zodat de infrastructuur veilig en toekomstbestendig blijft. De mate van bodemdaling verschilt sterk per wijk en soms zelfs binnen één straat. Daardoor is in bepaalde buurten vaker groot onderhoud of ophoging nodig dan in andere delen van de stad. Waar mogelijk zoeken we naar oplossingen die verschillen in bodemdaling beperken en het beheer op de lange termijn vereenvoudigen. We maken per situatie een zorgvuldige afweging, waarbij we niet alleen kijken naar de korte termijn, maar ook naar de gevolgen op langere termijn voor beheer, kosten, techniek en ecologie.

Het gebruik van de civiele infrastructuur verandert

Ook de opkomst van nieuwe vervoermiddelen speelt een rol. De laatste jaren komen er steeds meer nieuwe vervoermiddelen op de weg. Op dit moment gaat het vooral om voertuigen die gebruik maken van het fietspad of de stoep: de speedpedelec, elektrische (bak)fiets, fatbikes, en elektrische steppen en skateboards. Dit vraagt mogelijk om meer ruimte op het fietspad. Daarnaast is er steeds meer oog voor het toegankelijker maken van de openbare ruimte, zodat iedereen gebruik kan maken van de openbare civiele infrastructuur. Denk hierbij aan hellingen die minder stijl worden ontworpen bij bruggen en de breedte van stoepen voor rolstoelen.

2.3 Mening en wensen van bewoners en partners

Om inzicht te krijgen in wat bewoners en partners belangrijk vinden, hebben we verschillende vormen van participatie (zie bijlage B) ingezet, zoals gesprekken op straat (zie foto 1 op pagina 13) en een vragenlijst die naar bewoners thuis is gestuurd. De belangrijkste bevindingen staan hieronder en zijn samengevat in de infographic op pagina 14.

Belangrijkste bevindingen van bewoners en partners

De meeste bewoners zijn tevreden over de staat van voet- en fietspaden, wegen, bruggen en tunnels in hun eigen buurt. Dat blijkt zowel uit de straatinterviews als de vragenlijst. Een uitzondering is Poort, waar langdurige bouwactiviteiten zorgen voor slechte wegen. Bewoners vinden woonwijken en de

omgeving van zorginstellingen belangrijk om goed te onderhouden. Ondernemers die we hebben gesproken zijn kritischer over de kwaliteit van de civiele infrastructuur. Zij ervaren voet- en fietspaden en wegen als onvoldoende

Bewoners zien het oplossen van scheve- en losse stoeptegels als de meest urgente onderhoudsklus. Driekwart van de deelnemers aan de vragenlijst noemt dit als hoogste prioriteit. In Almere Hout en Poort worden vooral gaten in de weg als dringend ervaren, mede doordat deze stadsdelen nog te maken hebben met tijdelijke bouwwegen. Ook het repareren van hobbels door boomwortels bij stoepen en fietspaden worden vaak genoemd. Bewoners ervaren dit als hinder, maar zijn geen voorstander van het verwijderen bomen als oplossing.

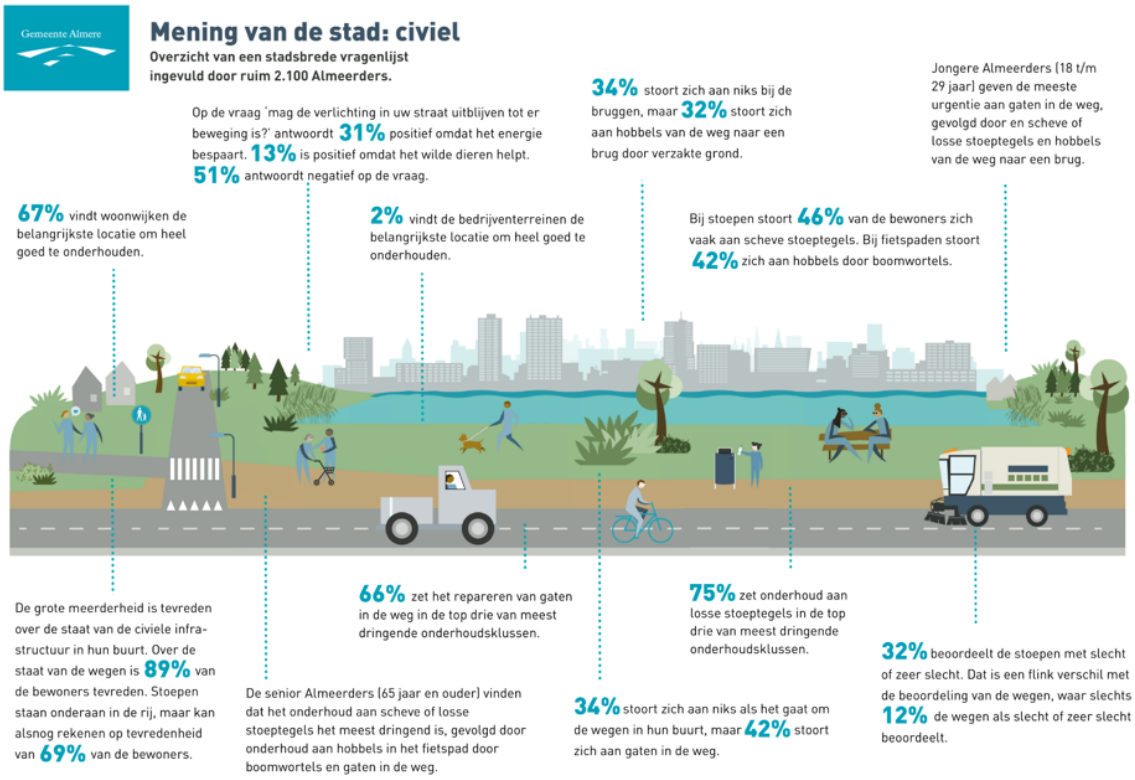


Foto 1: gesprekken op straat waarbij bewoners en bezoekers vragen werden gesteld over wat zij van de civiele openbare ruimte in Almere vinden.

In de vragenlijst konden bewoners extra opmerkingen toevoegen. Toegankelijkheid van paden en straten werd daarbij het vaakst genoemd. Bewoners geven aan dat sommige paden lastig te gebruiken zijn met een rolstoel. Ook geven ze aan dat voetpaden soms te smal zijn, of dat overhangende hagen van tuinen tot last is. Ook bij gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen hagen de ruimte beperken om veilig in en uit te stappen. Daarnaast werd genoemd dat omleidingen bij weg- en brugafzettingen onduidelijk zijn of onverwacht eindigen.

Uit de vragenlijst blijkt dat bewoners behoefte hebben aan meer uitleg over waarom bepaalde beheerkeuzes worden gemaakt. Driekwart van de respondenten vindt dat de gemeente beter kan toelichten hoe besluiten tot stand komen. Bij de open antwoorden gaven veel bewoners aan het prettig te vinden dat zij hun mening kunnen geven. Ook ondernemers benadrukken dat goede communicatie en samenwerking met de gemeente belangrijk is. Zij willen duidelijkheid over de werkwijze van de gemeente en hoe zij meldingen het beste kunnen doorgeven.

Het volledige rapport van Onderzoek en Statistiek is online beschikbaar via: https://oens.almere.nl/



3. De kern van dit kader: de uitgangspunten

In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor de openbare civiele infrastructuur, opgesteld met de informatie uit de voorgaande hoofdstukken. Ze geven richting aan het dagelijkse werk en zorgen voor een eenduidige werkwijze binnen de organisatie.

Principes voor het hanteren van de uitgangspunten

- Ze gelden **voor alle projecten**: (her)inrichting van nieuwe civiele infrastructuur, vervanging vanwege einde levensduur of grootschalig onderhoud, en bij beheerwerkzaamheden
- Ze worden uitgevoerd **binnen de actuele beschikbare middelen**. Dit betekent dat elk uitgangspunt zich op een meetlat bevindt. Op deze lat schuiven we naar links (minimum haalbare) en naar rechts (maximum haalbare), afhankelijk van de financiële middelen.
- We hanteren **alle uitgangspunten** zoveel mogelijk in onze werkzaamheden. Het is echter denkbaar dat we in bepaalde situaties andere keuzes moeten maken en zodoende maatwerk leveren. We hanteren hierbij het principe: 'pas toe of leg uit' (*comply or explain*).
- De verdere uitwerking van de uitgangspunten (zie bijlage C) komt in de **beheerplannen**.

Uitgangspunt 1:
Werkzaamheden die de veiligheid verbeteren krijgen prioriteit

Toelichting
Met dit uitgangspunt staat veiligheid centraal in het beheer en onderhoud van de civiele infrastructuur. We richten ons eerst op het verminderen van risico's voor gebruikers van de openbare ruimte. Door prioriteit te geven aan locaties waar veel mensen komen en waar risico's zijn vastgesteld, zetten we de beschikbare middelen gericht in. Met de beperkte middelen is het noodzakelijk om ons te richten op onze hoofdtaak: de wettelijke veiligheid. Voor de beoordeling van de veiligheid volgen wij de landelijk toegepaste beheersystematiek voor wegbeheer van de CROW.

Wat betekent dit in de praktijk?

- Acute (levens)gevaarlijke situaties pakken we direct op, ongeacht de locatie.
- We prioriteren beheerwerkzaamheden op basis van risico, ligging en gebruiksintensiteit:

- Hoofdroutes krijgen voorrang bij inspectie, beheer en onderhoud;
- Noodzakelijke routes in woonwijken krijgen extra aandacht.

Wat betekent dit per asset?
Hieronder een eerste beeld van wat dit uitgangspunt voor de verschillende civiele assets inhoudt. Niet alle assets (zie bijlage A) worden expliciet benoemd, maar ook voor die assets geldt dit uitgangspunt.

Verlichting en informatiesystemen



- We geven prioriteit aan werkzaamheden en meldingen die gaan over hoofdroutes.
- We pakken acute (levens)gevaarlijke situaties op andere routes wel direct op.
- Noodzakelijke routes krijgen prioriteit bij beheer en onderhoud.
- Waar mogelijk passen we de groene golf toe om opstoppingen te voorkomen.

Verhardingen



- We geven prioriteit aan meldingen en werkzaamheden op hoofdroutes.
- We handelen direct bij acute (levens)gevaarlijke situaties op alle overige routes.
- Noodzakelijke routes krijgen prioriteit bij beheer en onderhoud.
- Voor hoofdfietsroutes hanteren we een herkenbare en eenduidige inrichting.

Kunstwerken



- Kunstwerken die onderdeel zijn van de hoofdstructuur en intensief gebruikt worden, krijgen prioriteit in beheerwerkzaamheden en opvolgen van meldingen.
- Meldingen over (levens)gevaarlijke situaties bij andere kunstwerken pakken we direct op.
- Bruggen op noodzakelijke routes krijgen prioriteit bij beheer en onderhoud.

Borden en paaltjes



- Borden en paaltjes die wettelijk verplicht zijn en/of bijdragen aan de veiligheid op hoofdroutes, krijgen prioriteit.

Straatmeubilair



- We verwijderen onveilig geworden straatmeubilair om ongelukken te voorkomen.
- We vervangen onveilig straatmeubilair als voldaan wordt aan uitgangspunt 2.

Uitgangspunt 2:
We ontwerpen en vervangen alleen noodzakelijke civiele inrichting

Toelichting
Met dit uitgangspunt zorgen we ervoor dat we gericht omgaan met de beschikbare middelen, nu en in de toekomst. We richten ons op civiele infrastructuur die noodzakelijk is voor de veiligheid en bereikbaarheid van de stad. Daarmee voorkomen we het toevoegen van niet-noodzakelijke assets en beperken we toekomstige beheer- en vervangingskosten. Zo houden we het areaal beheerbaar. Door alleen noodzakelijke infrastructuur aan te leggen of te vervangen, ontstaat ruimte voor andere opgaven, zoals het toevoegen van vergroening en het klimaatbestendig maken van de stad.

Wat betekent dit in de praktijk?
- We bepalen bij nieuwe aanleg en vervanging altijd of infrastructuur noodzakelijk is.
- We vervangen civiele assets alleen wanneer dit nodig is voor veiligheid of bereikbaarheid
- We voorkomen onnodige beheer- en vervangingskosten in de toekomst.

Wat betekent dit per asset?

Hieronder een eerste beeld van wat dit uitgangspunt voor de verschillende civiele assets inhoudt. Niet alle assets (zie bijlage A) worden expliciet benoemd, maar ook voor die assets geldt dit uitgangspunt.

Verlichting en informatiesystemen



- We plaatsen en/of vervangen verlichting alleen als dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid én er geen alternatieve verlichte routes in de buurt aanwezig zijn.
- We plaatsen en/of vervangen verlichting alleen in straten van woonwijken en niet op achterpaden.
- In parken verlichten we alleen doorgaande routes; parken zelf worden niet verlicht.

Verhardingen



- We plaatsen en/of vervangen wegen en paden alleen als ze noodzakelijk zijn voor de bereikbaarheid én er geen alternatieve routes in de buurt aanwezig zijn.
- Niet noodzakelijke wegen en paden worden bij einde levensduur of vervanging vergroend.

Kunstwerken



- We plaatsen en/of vervangen bruggen alleen als er geen alternatieven mogelijk zijn, zoals het gebruik van alternatieve routes of duikers.
- Bij de vervanging en/of aanleg van bruggen kiezen we een brug uit de Bruggenfamilie.
- Bij nieuwe bruggen en viaducten combineren we waar mogelijk meerdere type verkeersdeelnemers en zit er minimaal 200 meter afstand tussen bruggen.
- We passen kademuren alleen toe als dit constructief noodzakelijk is.
- We leggen geen nieuwe vlonders (houten of composieten constructies boven de grond) meer aan; vlonders die toe zijn aan vervanging verwijderen we.

Borden en paaltjes



- We plaatsen borden en paaltjes alleen als dit de veiligheid verbetert, in lijn met het Regelement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), CROW-richtlijnen en de actuele wetgeving.
- Borden en paaltjes die niet noodzakelijk zijn voor de veiligheid, verwijderen we geleidelijk op het moment dat daar werkzaamheden plaatsvinden.
- We vermijden paaltjes bij bruggen zo veel mogelijk, door de inrichting zo te ontwerpen dat paaltjes niet noodzakelijk meer zijn voor het voorkomen van onjuist gebruik van de brug.

Straatmeubilair



- We zijn terughoudend in het plaatsen en vervangen van straatmeubilair.
- We plaatsen fietsnietjes vooral bij stations, bushaltes en (winkel)centra.

Uitgangspunt 3:
Bij aanleg en vervanging gebruiken we duurzame materialen en slimme standaarden

Toelichting
Met dit uitgangspunt werken we toe naar een openbare ruimte met minder variatie in materialen en typen elementen. Door bij aanleg en vervanging gebruik te maken van duurzame materialen en slimme standaarden, maken we beheer en onderhoud eenvoudiger en efficiënter. Standaardisatie vergroot de uitwisselbaarheid van onderdelen en draagt bij aan een langere levensduur van civiele infrastructuur. Tegelijkertijd blijven we inspelen op nieuwe ontwikkelingen, doordat standaarden worden herijkt.

Wat betekent dit in de praktijk?
- We passen vaste standaarden toe bij (her)inrichting en vervanging.
- We kiezen herbruikbare materialen met een lange levensduur en zo milieuvriendelijk mogelijk.
- Verwijderde en herbruikbare civiele infrastructuur slaan we op in een depot voor hergebruik.

- We verlagen onze CO2 uitstoot en zetten in op energiebesparende maatregelen.
- We herijken standaarden als er duurzamere, efficiëntere of milieuvriendelijkere oplossingen zijn.

Wat betekent dit per asset?
Hieronder een eerste beeld van wat dit uitgangspunt voor de verschillende civiele assets inhoudt. Niet alle assets (zie bijlage A) worden expliciet benoemd, maar ook voor die assets geldt dit uitgangspunt.

Verlichting en informatiesystemen



- We maken in de hele stad gebruik van standaard materialen voor lichtmasten.
- Bij aanleg en/of vervanging kiezen we voor dimbare ledverlichting.
- Waar mogelijk stemmen we de verlichtingsintensiteit af op het verkeer.
- 's Nachts dimmen we de verlichting.
- De groene golf wordt, waar mogelijk en doeltreffend, ingezet.

Verhardingen



- We gebruiken standaard bestratingsmaterialen die hoofdzakelijk machinaal aangelegd worden (i.v.m. wetgeving)
- Bij aanleg en/of vervanging van parkeerplaatsen passen we groene waterpasserende verharding toe.
- Bij vervangingen verminderen we de hoeveelheid verharding en vergoenen we.
- We hergebruiken (niet milieuvervuilende) wegdekmaterialen.
- We produceren asfalt waar mogelijk onder lagere temperaturen.
- We kiezen alleen gekleurd asfalt dat duurzaam, betaalbaar en beheerbaar is.

Kunstwerken



- Bruggen worden gestandaardiseerd en uitgevoerd volgens Bruggenfamilies.
- Bij (her)inrichting en/of vervangingen kiezen we voor bruggen die geschikt zijn voor meerdere type verkeersdeelnemers, in plaats van meerdere losse bruggen.
- Materiaal van verwijderde bruggen wordt hergebruikt.

Borden en paaltjes



- Bij (her)inrichting en/of vervanging gebruiken we een standaard paaltjes conform CROW/ASVV (zie Handreiking Paaltjes Openbare Ruimte, ambtelijk document).
- We kiezen waar mogelijk voor hergebruik van borden en paaltjes.
- Als hergebruik niet kan passen we, indien beschikbaar, duurzamere materialen toe

Straatmeubilair



- We gebruiken duurzame en beheerbare standaarden voor straatmeubilair.
- We hergebruiken materialen van verwijderde bruggen voor het maken van meubilair.

Uitgangspunt 4:
Bij het aanleggen en beheren van civiele infrastructuur hanteren we natuurinclusieve toepassingen

Toelichting
Met dit uitgangspunt zorgen we ervoor dat civiele infrastructuur rekening houdt met natuur en dieren. Door natuurinclusieve toepassingen te hanteren, beperken we negatieve effecten van civiele ingrepen en/of dragen we bij aan het versterken van biodiversiteit en dierenwelzijn.

Wat betekent dit in de praktijk?
- We houden bij (her)inrichting en beheer rekening met de leefomgeving van dieren.

- We consulteren hierbij de gemeentelijke ecoloog en/of dierenwelzijnsadviseur.
- We beperken negatieve effecten, zoals lichtvervuiling, milieuvervuiling en aanrijdingen.
- We passen, waar mogelijk, natuurinclusieve maatregelen toe.

Wat betekent dit per asset?
Hieronder een eerste beeld van wat dit uitgangspunt voor de verschillende civiele assets inhoudt. Niet alle assets (zie bijlage A) worden expliciet benoemd, maar ook voor die assets geldt dit uitgangspunt.

Verlichting en informatiesystemen



- We beoordelen per situatie of openbare verlichting echt noodzakelijk is.
  Zie ook: Afwegingskader openbare verlichting, sociale veiligheid en ecologie (2026).
- Waar relevant kiezen we natuurinclusieve verlichting, zoals voor vleermuizen.

Verhardingen



- Bij (her)inrichting en beheer houden we rekening met de aanwezige flora en fauna.
- We experimenteren met diervriendelijke oplossingen bij knelpunten (zie box rechts).

Kunstwerken



- Bruggen en viaducten ontwerpen we natuurinclusief, zodat wilde dieren veilig kunnen oversteken, broeden en/of schuilen. Ander voorbeeld is begroeiing toelaten of stimuleren van kademuren met muurflora.
- Bij beheerwerkzaamheden die samenvallen met het broedseizoen anticiperen we tijdig, zoals bruggen tijdelijk afschermen voor nestenbouwers.

Borden en paaltjes



- We wijzen weggebruikers op overstekende kwetsbare dieren, zoals padden tijdens de paddentrek met (tijdelijke) borden of markeringen.

Straatmeubilair



- We voorkomen zo veel mogelijk aanrijdingen met wild, zoals door het gebruik van diersilhouetten.

Van regelmatig herstelwerkzaamheden naar een mollentunnel

Er kwamen regelmatig klachten binnen over de begaanbaarheid van een straat in Almere. Een mol zorgde ervoor dat stenen elke keer weer scheef kwamen te liggen en herstel vaak nodig was. De dierenwelzijnsadviseur en de betrokken technici kwamen tot het idee om een mollentunnel te realiseren. Door deze tunnel is de regelmaat waarin de straat herstelt moest worden verminderd.



Uitgangspunt 5:
Onze civiele infrastructuur draagt bij aan een toegankelijke en prettige leefomgeving

Toelichting
Met dit uitgangspunt zorgen we dat de civiele infrastructuur bijdraagt aan een leefomgeving waarin mensen zich veilig en welkom voelen. Naast van A naar B gaan, is de openbare ruimte ook een plek om te verblijven en te ontmoeten. Door aandacht te hebben voor toegankelijkheid, gebruiksgemak en verblijfskwaliteit draagt de civiele infrastructuur bij aan sociale veiligheid en leefbaarheid.

Wat betekent dit in de praktijk?
- We zorgen dat noodzakelijke routes toegankelijk zijn voor alle gebruikers.
- We houden rekening met verschillende gebruikersgroepen, zoals minder mobiele bewoners.
- We dragen bij aan een prettig gebruik van de openbare ruimte, zoals met bankjes.
- We versterken sociale veiligheid door overzichtelijke en goed bruikbare openbare ruimte.

Wat betekent dit per concreet asset?
Hieronder een eerste beeld van wat dit uitgangspunt voor de verschillende civiele assets inhoudt. Niet alle assets (zie bijlage A) worden expliciet benoemd, maar ook voor die assets geldt dit uitgangspunt.

Verlichting en informatiesystemen



- Buiten de bebouwde kom verlichten we niet alle fietsroutes, maar beperken we ons tot enkele sociaal veilig ingerichte fietsroutes.
- Bij het plaatsen van verlichting (lantaarnpalen) houden we rekening met de locatie en zorgen we dat de openbare ruimte toegankelijk blijft voor iedereen.
- We sluiten met ontwerp, plaatsing en afstelling van verlichting aan bij geldende landelijke richtlijnen en normen voor toegankelijkheid en veiligheid.
- Op basis van meldingen over overlast, passen we verlichting aan.
- Zie ook: Afwegingskader openbare verlichting, sociale veiligheid en ecologie (2026).

Verhardingen



- Meldingen en klachten over toegankelijkheid van de hoofdinfrastructuur toetsten we aan de geldende landelijke richtlijnen.
- Waar nodig vullen we dit aan met advies van de ervaringsdeskundigen of bureaus.
- Bij ontwerp, aanleg en vervanging van verhardingen zorgen we ervoor dat de breedte, helling en overgang bijdragen aan een toegankelijke ruimte.

- Met de inrichting van hoofdfietsroutes houden we rekening met de toename- en het veranderende verkeer, zoals meer en snellere elektrische fietsen en bakfietsen.

Kunstwerken



- Bij bruggen heeft een logisch ontwerp van de infrastructuur de voorkeur boven het plaatsen van paaltjes, om ongewenste voertuigen te weren.
- Met de hellingshoek van bruggen houden we rekening met mensen die minder mobiel zijn, zodat zij hier ook gebruik van kunnen maken.

Borden en paaltjes



- Paaltjes en borden die niet noodzakelijk zijn voor de veiligheid verwijderen we.
- Borden en paaltjes die worden geplaatst, voldoen aan de geldende toegankelijkheidseisen.

Straatmeubilair



- Op verzoek plaatsen we straatmeubilair in samenwerking met de bewoners. Hierbij kunnen bewoners gebruik maken van een zelfbeheerovereenkomst.
- Met de keuze en plaatsing van het meubilair zorgen we dat het door iedereen gebruikt kan worden.

4. Wat zijn de beheersystematiek- en kosten?

In dit hoofdstuk gaan we eerst in op de systematiek hoe de stad beheerd en onderhouden wordt en de bijhorende budgetten. We streven ernaar dit voor alle civiele assets te doen. Met dit uitvoeringskader worden geen aanvullende financiële middelen aangevraagd.

De beheersystematiek- en kosten in een notendop
De beheerbegroting is opgebouwd uit verschillende deelbegrotingen. Naast het budget voor personeel gaat het om dagelijks verzorgend onderhoud (DVO) en groot onderhoud civiel en vervangingen.



Elk jaar
Uitvoeren van regulier onderhoud en inspecties die door het jaar heen wordt uitgevoerd, zoals recht leggen tegels/klinkers op basis van meldingen en reparaties aan lichtmasten



Elke 10-15 jaar
Tussentijdse maatregelen om de levensduur te behalen of verlengen, bijvoorbeeld vervangen deklagen asfaltwegen, schilderen leuningen, vervangen slijtlaag bruggen



Elke 25-50 jaar
Uitvoeren van groot onderhoud en vervangingen, zoals het volledig herstraten of het vervangen van een brug bij einde levensduur

Elke dag: dagelijks verzorgend

Elk jaar: onderhoud (DVO) en inspecties aan assets.
Voorbeelden van DVO-werkzaamheden zijn het repareren van gaten in de weg, het vervangen van kapotte stoeptegels en het schoonmaken van verkeersborden. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd op basis van meldingen en inspecties. Dit zijn alledaagse werkzaamheden die ieder jaar nodig zijn voor het onderhouden van de civiele infrastructuur en waarvoor een vast meerjarig budget beschikbaar is. Dit budget groeit mee met de groei van de stad en wordt bijgesteld voor inflatie. Zo houd je in theorie een passend budget voor nu en in de toekomst.

Elk jaar voeren we ook inspecties uit. De frequentie van de inspectie per asset hangt af van de risico's die de asset met zich meebrengen. Zo worden de houten bruggen vaker geïnspecteerd dan betonnen bruggen, en hoofdwegen vaker dan de overige verharding. We werken bij het DVO met een jaarwerkplan. Hierin staat welke DVO-werkzaamheden en monitoring er dat jaar uitgevoerd worden en de actuele prijzen.

Elke 10-15 jaar: grotere beheerwerkzaamheden

Elk jaar wordt er een meerjarige doorrekening gemaakt op basis van de nieuwe inspecties. Hiervoor maken we gebruik van de zogeheten maatregelpakketten. Hierin staat onder andere hoe en hoe vaak we onze civiele assets inspecteren en na hoeveel jaar levensduurverlengend onderhoud (10-15 jaar) en groot onderhoud of vervanging (25-50 jaar) aan de orde is. Ook de meest actuele prijzen staan hier bij. Zo kunnen prijzen stijgen als materialen schaarser worden, of dalen als er meer concurrentie is. De berekeningen en maatregelpakketten worden gebruikt voor het bepalen van het Meerjarenperspectief Beheer Almere (MPBA).

Elke 25-50 jaar: groot onderhoud civiel en vervangingen.
Bij groot onderhoud civiel en vervangingen gaat het om het vervangen van verhardingen, bruggen, verlichting en bebording. Indien mogelijk hergebruiken we de materialen hierbij meteen, zoals het herstraten met de bestaande verharding. Deze werkzaamheden worden elke 25-50 jaar verricht. Dit zijn grote ingrepen in de openbare ruimte in vergelijking met het DVO. Daarom werken we met groot onderhoud in de stad samen met andere afdelingen van de gemeente, die hier ook ingrepen gepland hebben. Zo pakken we een heel gebied in één keer aan vanuit meerdere disciplines. Voor het totaal aan werkzaamheden die uitgevoerd moeten worden voor groot onderhoud en vervangingen wordt een meerjarenprogramma opgesteld (het MPBA).

Het MPBA is een afwegingskader; hierin wegen en prioriteren we de technische staat van de buitenruimte, signalen vanuit de stad en bestuurlijke ambities. Het kader bestaat uit een lijst met criteria die is vastgesteld door het college. Op basis hiervan bepalen we waar het geld het hardst nodig is. Het MPBA geeft de koers, plannen en financiële kaders voor de komende vier jaar.

5. Wat zijn de risico's en knelpunten?

In dit hoofdstuk benoemen we de enkele risico's en knelpunten van de vijf uitgangspunten.

Financiën onder druk: keuzes maken dagelijks aan de orde
We hebben als gemeente Almere een groot civiel areaal te onderhouden met beperkte middelen. Middelen die flink onder druk zijn komen te staan door onder andere bezuinigingsrondes van de afgelopen jaren en de verdere groei van onze stad. Daarnaast is capaciteit een belangrijke factor. Het lukt daarom steeds vaker niet om het bestaande areaal op het vastgestelde beheerniveau te onderhouden. Dit leidt tot de eerdergenoemde kapitaalvernietiging. Op de langere termijn kan dit leiden tot hogere beheerkosten.

Dit alles heeft invloed op de uitvoering van uitgangspunt 1. Doordat we het afgesproken beheerniveau niet kunnen handhaven krijgen we steeds vaker situaties waar meteen op ingegrepen moet worden. Zoals gevaarlijke situaties door gaten in de weg, of kapotte brugleuningen, waardoor het werk dat met spoed moet gebeuren toeneemt.

Voor thema's als duurzaamheid, dierenwelzijn en inclusie (uitgangspunt 3 t/m 5) zijn soms extra financiële middelen voor eenmalige aanpassingen of voor een vastgelegd aantal jaren beschikbaar. Er ontbreken vaak structurele middelen om bijvoorbeeld natuurvriendelijkere aanpassingen, zoals paddentrapjes of nestgelegenheden onder bruggen, jarenlang te blijven onderhouden en bij einde levensduur te vervangen. Hetzelfde geldt voor duurzaamheid. Duurzamere materialen kosten vaak meer, waardoor het financieel kan knellen. Daarom geldt dat we zoveel mogelijk doen met deze thema's wat binnen de huidige financiële kaders mogelijk is, maar dat we hierin keuzes moeten maken en niet altijd alles kan.

Meten is weten: data en informatie nog onvoldoende inzichtelijk
Data over onze assets (zoals levensduur) is belangrijk om steeds professioneler en slimmer te werken, zoals het doel is met de assetmanagement-systematiek. Hiervoor zijn de afgelopen jaren al goede stappen gezet. Zo werken we tegenwoordig veel minder meldinggestuurd (reactief), en steeds meer toekomstgericht (proactief) met behulp van de data van inspecties.

Niet alle relevante data over onze civiele assets is goed in beeld. Hierdoor is het lastig om een totaalbeeld te krijgen van de benodigde financiële middelen en de juiste prioritering. Zo is het bijvoorbeeld nog onvoldoende inzichtelijk welke onderdelen van verlichting als eerste kapotgaan en dus ook welke maatregelen kunnen bijdragen aan levensduurverlenging. Als we dit wel weten, dan weten we ook welke materialen verbeterd moeten worden om de levensduur van verlichting te verlengen. Om dit inzicht te verkrijgen is het belangrijk om per asset vast te leggen wat er wanneer kapotgaat en welke onderhoudsmaatregelen tussentijds zijn uitgevoerd. Dit vergt tijd, capaciteit en financiële middelen. Op langere termijn levert dit waardevolle informatie op. Daarom moet er de komende jaren meer aandacht voor komen. Dit is met name van toepassing op het uitvoeren van uitgangspunt 1 (prioriteren op veiligheid) en uitgangspunt 3 (levensduur verlengen) van dit implementatiekader.

Een ander belangrijk aandachtspunt met betrekking tot data en informatie, is het ontbreken van informatie die we nodig hebben voor het verminderen van ons civiele areaal. Dit is van toepassing op uitgangspunt 2. We hebben namelijk nog niet van alle assets inzicht op welke locatie ze staan. Denk hierbij aan borden, paaltjes, bankjes en andere assets. Ook weten we niet welke illegale aanpassingen gedaan zijn aan de openbare ruimte, zoals illegaal geplaatste borden en paaltjes. Dit zorgt ervoor dat het verminderen van het civiele areaal bemoeilijkt wordt. Er is eerst budget en tijd nodig voor het inzichtelijk maken van het areaal en verwijderen van onnodige en illegale civiele assets. Dus voor nu is de focus met betrekking tot het uitvoeren van uitgangspunt 2: het verminderen van de nieuwe civiele assets bij aanleg, en ten tijde van vervangingen van deze onnodige civiele assets over te gaan tot definitieve verwijdering.

Experimenteren met duurzame materialen geen garantie voor succes
Niet alle duurzame en innovatieve materialen zijn al voldoende beproefd om de kwaliteit te kunnen weten. Nieuwe of experimentele materialen hebben potentie, maar brengen onzekerheid met zich mee over levensduur, prestaties, beheerkosten en effecten op het milieu. Bij de toepassing van niet eerder toegepaste materialen moeten we daarnaast bedacht zijn op hun mogelijke effecten en de eventuele vervuiling van deze stoffen voor mens en milieu. Toch blijven we duurzame materialen ook als een kans zien, gezien deze op de lange termijn juist betaalbaarder kunnen zijn.

Duurzamer werken betekent ook dat we onze eigen materialen hergebruiken. Met een goed ingericht grondstoffendepot creëren we zelf een centrale plek om civiele assets op te slaan, zoals verlichting, onderdelen van bruggenen bankjes. Door deze materialen zelf op te slaan, te registreren en intern hergebruik te stimuleren verlengen we de levensduur van onze assets. Er worden al goede stappen gemaakt richting een eigen grondstoffendepot van de gemeente, maar deze is nog niet gereed. Dit betekent dat we uitgangspunt 3 geleidelijk, naar mate het depot gereed wordt gemaakt, door kunnen voeren en we hier dus afhankelijk van zijn.

Aldus vastgesteld in het college van BenW d.d. 30 juni 2026

Bijlage A. Betrokken assets bij Implementatiekader Civiel

Asset	Hieronder valt:	Hieronder valt niet:
Verlichting en informatieborden	- Verlichting in straten, dreven en wegen; - Verkeerslichten en dynamisch reis informatiesysteem (bij bushaltes)	- Reclameborden - laadpalen
Alle openbare verhardingen	- Wegen en paden in eigendom en/of beheer van de gemeente; - Belijning van alle wegen en paden; - Inritten, parkeerplaatsen en trottoirs	- Half-verharding, zoals bospaadjes. - Wegen en paden in eigendom of beheer van andere terreineigenaar - Achterpaden in beheer van anderen of mandelig.
Kunstwerken	- Alle bruggen, onderdoorgangen, viaducten en ecoducten in eigendom en/of beheer van de gemeente; - Kademuren en keermuren in eigendom en/of beheer van de gemeente; - Vlonders: (afbouwen)	- Sluizen en steigers. - Kunstwerken in eigendom en beheer van andere terreineigenaar
Borden en paaltjes	- Alle paaltjes in eigendom en/of beheer van de gemeente - Schrikhekken, verkeersborden (RVV), straatnaamborden en informatieborden - verkeerszuilen	- Reclameborden; - Verwijzingsborden naar commerciële partijen, bedrijven en instellingen zoals restaurants etc.
Meubilair	- Bankjes, fietsenrekken / fietsennietjes - Geluidschermen en schanskorven (korven met stenen ter afrastering) - Losse paaltjes/stenen - Biggenruggetjes / vierkante witte stenen - Afrastering tegen overstekend wild.	- Bankjes en picknicktafels van andere organisaties en zelfbeheergroepen; - Geen echte kunstwerken - Tijdelijk meubilair, zoals legoblokken

Bijlage B. Aanpak totstandkoming implementatiekader

Verschillende vormen van participatie toegepast

In gesprek met deskundigen van de gemeente
Allereerst is er gesproken met deskundigen binnen de gemeente op het gebied van civiel, zoals op het gebied van inrichting, beheer en onderhoud en het gebruik van civiele infrastructuur. Hierbij zijn dilemma's en thema's duidelijk geworden waar zij beleid op nodig hebben. Dit waren tevens onderwerpen waar zij de mening van bewoners en partners wilden weten. Deze onderwerpen hebben we uitgewerkt tot concrete vragen voor bewoners en partners.

Op straat in gesprek met bewoners
In de lente van 2023 zijn we de straat op gegaan en zijn we in gesprek gegaan met bewoners in Almere over het beheer en onderhoud van de civiele infrastructuur in Almere. Door deze gesprekken op straat hebben we een eerste beeld gekregen over hoe bewoners over bepaalde thematiek denken en wat hun voorkeur heeft. Om deze uitkomsten beter te duiden en meer algemene conclusies te kunnen trekken zijn die resultaten meegenomen in een breder onderzoek, namelijk een vragenlijst die naar Almeerders thuis is gestuurd.

Vragenlijst naar de bewoners thuis
De vragenlijst die een representatief aantal bewoners thuis hebben ontvangen en door 2100 bewoners is beantwoord, ging dieper in op het beheer en onderhoud van de civiele infrastructuur in de stad. Hierbij hebben we dilemma's voorgelegd, en naar voorkeuren gevraagd met betrekking tot de manier van het beheren en onderhouden van de civiele infrastructuur. Deze vragenlijst is opgesteld samen met de beleidskaders Schoon en Groen en bevatte dus ook vragen voor die beleidskaders.

Aan tafel met ondernemers
Almere is niet alleen een stad om te wonen, maar ook om te werken. Dit kan bij een bestaande organisatie zijn, of een eigen bedrijf. Ondernemers zijn vaak gevestigd op bedrijventerreinen. Ook daar spreken we van openbare ruimte en een openbare civiele infrastructuur, dat beheerd en onderhouden moet worden. Door gesprekken te voeren met contactpersonen van ondernemers binnen de gemeente en aan tafel te gaan met een deel van de ondernemers zijn, is naar voren gekomen wat hun mening is over het beheer en onderhoud van de civiele infrastructuur rondom hun bedrijven en ondernemingen.

Bijlage C. Vervolg: doorvertaling implementatiekader naar beheerplannen

Na het opstellen van het Implementatiekader Civiel worden de beheerplannen voor het beheer van de verhardingen, kunstwerken en verlichting opgesteld. Deze beheerplannen dienen als uitwerkingen naar de praktijk, zodat de beheerplannen toepasbaar zijn voor de beheerders in het dagelijks beheer van de verhardingen, kunstwerken en verlichting. Een aantal (ambtelijke) uitvoeringsdocumenten zijn inmiddels al gereed:

- Handreiking Paaltjes Openbare Ruimte (2025);
- Afwegingskader openbare verlichting, sociale veiligheid en ecologie (2026).

Van uitgangspunten naar doelstellingen
Om de uitgangspunten van het Implementatiekader Civiel goed te kunnen toepassen, is het nodig om deze concreet te vertalen naar doelstellingen. Hiervoor worden prestatie indicatoren (PI's) gebruikt. Dat zijn concrete resultaten die je wil bereiken om je doelen ("je prestaties", dus de uitgangspunten) te behalen. Door gebruik te maken van deze prestatie indicatoren is het mogelijk om de voortgang te monitoren en te bepalen of resultaten zijn behaald.

Een voorbeeld. Voor uitgangspunt 2 (we richten ons allereerst op het aanleggen en vervangen van de noodzakelijke civiele inrichting) is het doel om de niet-noodzakelijke assets te verminderen. Om te weten of dit lukt kan je enerzijds bij nieuwe assets de data over locatie en levensduur beter bijhouden. En anderzijds bijhouden hoeveel objecten er zijn verwijderd op basis van dit uitgangspunt.

Zorgen voor monitoring, evalueren en bijsturing
Professioneel civiel beheer staat en valt bij het regelmatig te kijken of alles loopt zoals het is gepland. We noemen dit monitoren, analyseren, evalueren en bijsturen. Dit is een vast onderdeel van onze beleidscyclus. Hiervan leren we en verbeteren we de uitvoering.

Jaarlijks monitoren en evalueren we de voortgang van de gestelde beleidsdoelen, waarbij we gebruikmaken van de PI's. Dit kun je aanvullen door het houden van enquêtes of interviews. Hierbij noteren we in hoeverre we de gestelde doelen hebben behaald. We stellen onszelf vragen zoals: Zijn onze plannen gelukt? Zijn de projecten goed uitgevoerd? Hebben we ons aan het budget gehouden? En heeft het geleid tot wat we wilden bereiken?

Aan de hand van de gegevens uit de **analyse** kijken we op **bijsturing** nodig is. Bijvoorbeeld als blijkt dat er nog aanpassingen in ons beheer, onze contracten of werkafspraken nodig zijn om het doel te behalen. Na 5 tot 10 jaar evalueren we of de doelen van het implementatiekader zijn behaald en onderzoeken we of actualiseren van het beleid nodig is.