

Wegenbeleidsplan 2021-2031



juni 2021

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding.

Voor u ligt het Beleidsplan Wegen Doetinchem 2021-2031. In dit plan geven wij de kaders voor het beheer en onderhoud van het wegenareaal in de gemeente Doetinchem. Hieronder vallen ook de infrastructurele kunstwerken. Met dit kader spelen we, samen met de bewoners en partners, in op de ontwikkelingen en eisen van deze tijd. Ook werken we daarmee aan het versterken van de strategisch doelen voor Doetinchem, en geven invulling aan onze wettelijke taken.

1.2 Waarom een wegenbeleidsplan?

De wegen, busbanen, fietspaden en voetpaden vormen de aders van Doetinchem. Zij zorgen dat wij naar werk, huis, studie, winkel of sport kunnen. Ook zorgen ze dat bezoekers onze stad in kunnen en er transport van voorraden en goederen plaats kan vinden. Zonder wegen en paden is economische groei zo goed als onmogelijk. De wegenstructuur van Doetinchem wordt gekenmerkt door de verschillende invalswegen. Zij maken Doetinchem herkenbaar en bereikbaar. Goed onderhouden fietspaden stimuleren het gebruik van de fiets. Waarmee we werken aan duurzaamheid, mobiliteit en meer beweging en gezondheid. Busbanen zorgen dat het openbaar vervoer snel in en door de stad kan. Een lage kwaliteit van het wegonderhoud heeft een direct effect op het gebruik, de veiligheid en comfort van de weggebruiker. Daarmee vormt het areaal van 3,7 miljoen m² aan infrastructuur. Om kapitaalvernietiging te voorkomen is zorgvuldig beheer en onderhoud van onze wegen fietspaden, voetpaden en kunstwerken belangrijk voor de stad.

Naast het belang van goed onderhouden wegen en fietspaden is er ook een aantal belangrijke wettelijke kaders rond onze wegen. Deze gaan bijvoorbeeld over het veilig kunnen gebruiken van een weg. De belangrijkste wettelijke kaders waaraan we vanuit beheer en onderhoud moeten voldoen zijn:

- **Wegenwet:** betreft specifiek de zorgplicht voor het waarborgen van de veiligheid van de weggebruiker. De inrichting van de wegen moet veilig zijn voor deze gebruiker, tijdig onderhoud moet zorgen voor een goede staat van de wegen.
- Daarnaast zijn er in het burgerlijk wetboek, Wegenverkeerswet 1994, Wet geluidhinder, Bouwstoffenbesluit, Wet Natuurbescherming en de Arbeidsomstandigheden wet diverse wettelijke bepalingen opgenomen met betrekking tot het wegbeheer. Enkele aandachtspunten hierin zijn, geïnvesteerd kapitaal in stand houden, wegen in goede staat houden, zorgplicht veilige openbare ruimte.
- **Woningwet en bouwbesluit:** De woningwet geldt ook voor civiele kunstwerken. Een civiel kunstwerk is een bouwwerk, geen gebouw zijnde. De kunstwerken moeten zodanig worden gebouwd en onderhouden dat ze geen gevaar opleveren voor gezondheid en veiligheid.

1.3 Doel.

Het doel van dit beleidsplan is het vastleggen van de kaders voor het beheer van het wegenareaal in de periode 2021-2031.

Het beleidsplan dient er toe dat het onderhoud aan de wegen in de gemeente Doetinchem wordt uitgevoerd aan de hand van het reeds vastgestelde kwaliteitsniveau met bijbehorende kosten. Met het beleidsplan wordt een bestuurlijke, beheersmatige en financiële basis gelegd voor het wegbeheer in de komende jaren, conform de eisen van de Nota Kapitaalgoederen.

1.4 Afbakening.

Het beleidsplan Wegen heeft alleen betrekking op de verhardingen (rijbanen, fietspaden, voetpaden, pleinen, parkeerplaatsen en kunstwerken) die door de gemeente worden onderhouden en waarvoor de gemeente verantwoordelijk is als wegbeheerder. Verhardingen in het beheer van derden (provincie rijk, waterschap) vallen buiten de scope van dit beleidsplan.

Op de beleving van een straat, of wel hoe mooi, schoon, heel en veilig de straat wordt ervaren, zijn drie facetten van invloed:

- de inrichting (mooi)
- de verzorgingsgraad (schoon)
- de technische staat (veilig)

De inrichting en de technische staat van de wegen vallen binnen de kaders van dit plan. Dit geldt niet voor de verzorging van de verharding (bijvoorbeeld onkruidbestrijding). Wel wordt in het beleidsplan aandacht besteed aan de beleving van de wegen.

2. BIJDRAGE AAN DE STRATEGISCHE OPGAVEN.

Hiervoor hebben we aangegeven waarom we een Beleidsplan Wegen nodig hebben, wat het doel is en aan welke wetgeving we moeten voldoen. Hieronder kijken we hoe het beleidsplan Wegen zich verhoudt tot de lange termijnvisie van de gemeente.

In de coalitieagenda 2018-2022 "Doetinchem werkt samen aan een duurzame toekomst" zijn verschillende maatschappelijke opgaven genoemd die onderverdeeld zijn in de onderstaande thema's.

- 1. Doetinchem centrumstad**
- 2. Sterke samenleving**
- 3. Veranderende leefomgeving**



Deze genoemde thema's zijn uitgewerkt in maatschappelijke opgaven en concrete acties. Die zijn weer leidend voor de langetermijnvisie van de gemeente. Hieronder

benoemen we er enkele en geven via voorbeelden aan hoe we daar met het beheer en onderhoud van onze wegen aan bijdragen.

- We maken en houden de gemeente bereikbaar en aantrekkelijk voor bezoekers, bewoners, werkers en scholieren/studenten door goed onderhouden wegen en fietspaden. Bovendien zorgen we dat de parkeerplaatsen goed bereikbaar en sociaal veilig zijn. Een en ander wordt verwoord in het jaarlijkse uitvoeringsprogramma Mobiliteit.
 - Ingezet moet worden op een verdere verbetering van de fysieke bereikbaarheid van Doetinchem per fiets, openbaar vervoer en auto.
 - We maken een nieuwe uitvoeringsagenda voor bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto.
- In een inclusieve samenleving doet iedereen mee en kan iedereen zo lang mogelijk meedoen. De samenleving vergrijst, ouderen blijven lang zelfstandig wonen en zijn langer mobiel. Daarbij is het wel belangrijk dat onze voet- en fietspaden ook goed begaan en toegankelijk zijn voor ouderen en mensen die minder mobiel zijn. Dat vraagt dat we vanuit de wegen bij voetpaden en fietspaden rond het beheer wat extra's doen. Zoals het vaker inspecteren en herstellen van die voet- en fietspaden. Bij de ontwerp-opgaven gebruiken we de CROW publicatie "Richtlijn toegankelijkheid en seniorenproof wegontwerp". In de ontwerpfase wordt ook de sociale raad en de fietsersbond betrokken.
 - Zorgen voor een optimale toegankelijkheid voor onze inwoners en ondernemers in fysieke en digitale zin in lijn met het VN-verdrag en ons beleid.
- Een goed onderhouden wegennetwerk met een goede doorstroming maakt Doetinchem een aantrekkelijke stad voor ondernemers, winkeliers en bezoekers. Daarmee stimuleren we de economie en banen.
 - Een voortvarende uitvoering van de binnenstads-agenda in nauwe samenwerking met ondernemers, bewoners en organisaties, vloeit logisch voort uit onze visie op de binnenstad. De kwaliteit, gastvrijheid en (Achterhoek)beleving van de binnenstad moeten verder worden versterkt, bijvoorbeeld met streekproducten.
- We zetten in bij reconstructies op het vervangen van delen van verhardingen voor openbaar groen waar dit mogelijk is. We koppelen wegen waar mogelijk af van de riolering en laten regenwater van deze wegen opvangen in het naastgelegen groen. Daarmee dragen we bij aan klimaatadaptatie en het versterken van de biodiversiteit in de stad. Daarnaast zien we tegelijkertijd een toenemende druk op de ondergrond vanuit de energietransitie, zoals vanuit bijvoorbeeld de aanleg van warmtenetten of nieuwe netwerken voor duurzame energie. Daarnaast dragen we zorg voor onze grondstoffen door zoveel mogelijk hergebruik van materialen en beperken van bodemverplaatsingen. Andere voorbeelden zijn meer uitvoerend, zoals duurzaamheid mee laten wegen bij aanbestedingen en het voorkomen van onnodige vervoerbewegingen op het werk.
 - Plan van aanpak klimaatadaptatie.

3. STAND VAN ZAKEN

3.1 Areaalgegevens.

De gemeente Doetinchem heeft circa 3,7 miljoen vierkante meter verharding. Van deze verharding is circa:

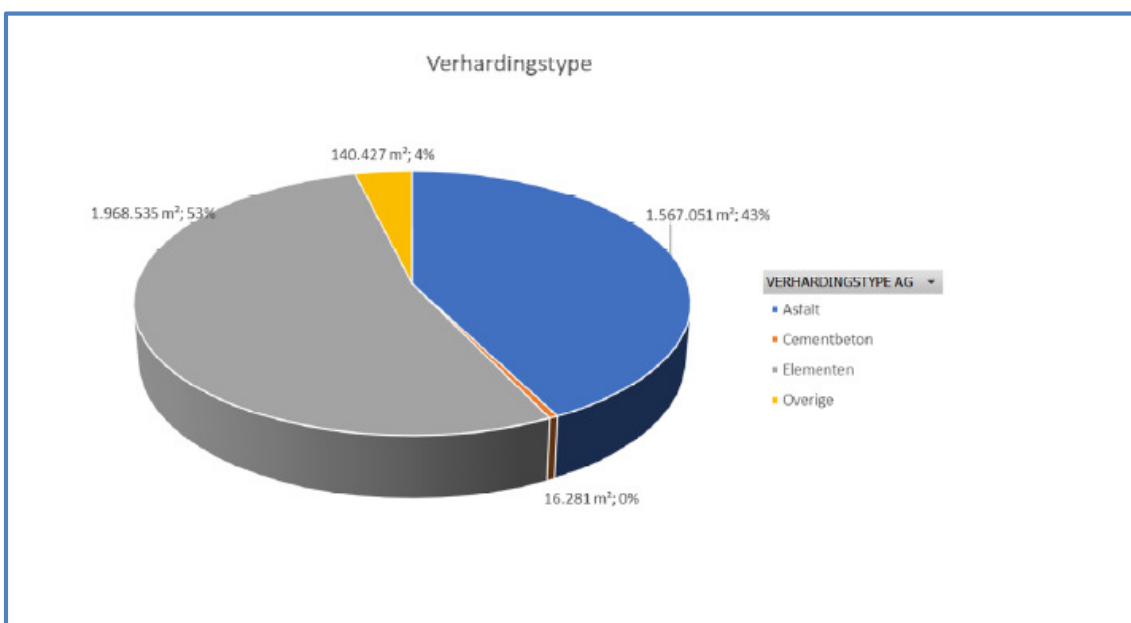
53 % asfaltverharding,

43% elementenverharding (tegels, klinkers) en

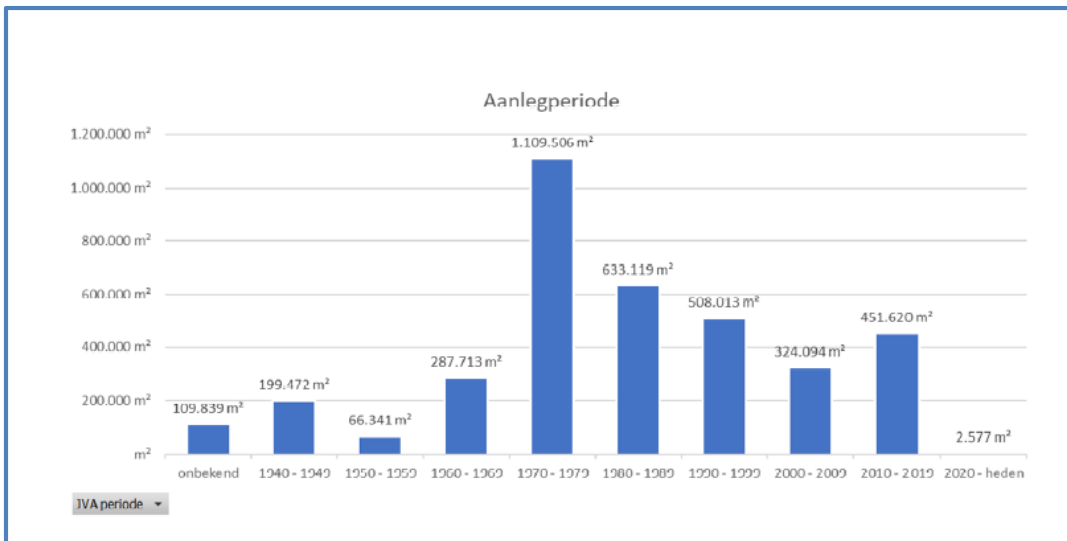
4% overige verhardingen (half verharding, zand etc).

De gemeente Doetinchem beheert circa 64 m² verharding per inwoner. Dit is iets meer dan het landelijk gemiddelde van 58 m². Doetinchem is hiermee te vergelijken met andere (klein) stedelijke gemeenten als Assen en Apeldoorn.

Het grootste gedeelte van het wegenareaal is in gebruik als rijbaan (67%), daarnaast is er circa 17% in gebruik als voetpad, 6% als fietspad, 8 % als parkeerplaats en 2% overig (inritten, bermen).



Het wegenareaal in Doetinchem kent een aanlegpiek in de jaren 70 van de vorige eeuw. Met een technische levensduur van 60-70 jaar moet rond 2030 rekening worden gehouden met een vervangingsgolf. Daar moeten we nu op anticiperen door rekening te houden met toekomstige investeringen.



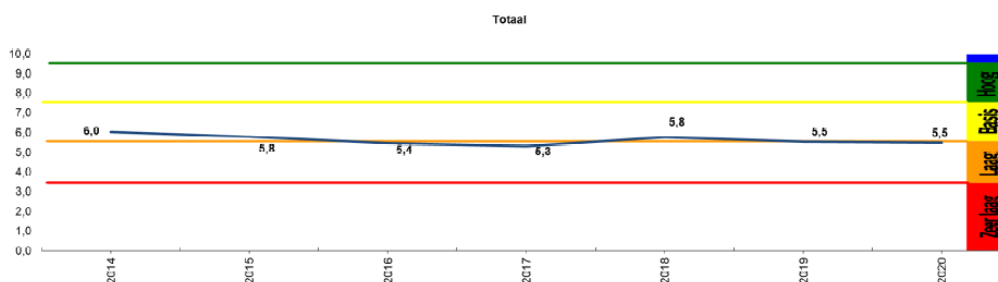
3.2 Onderhoudsstatus wegen

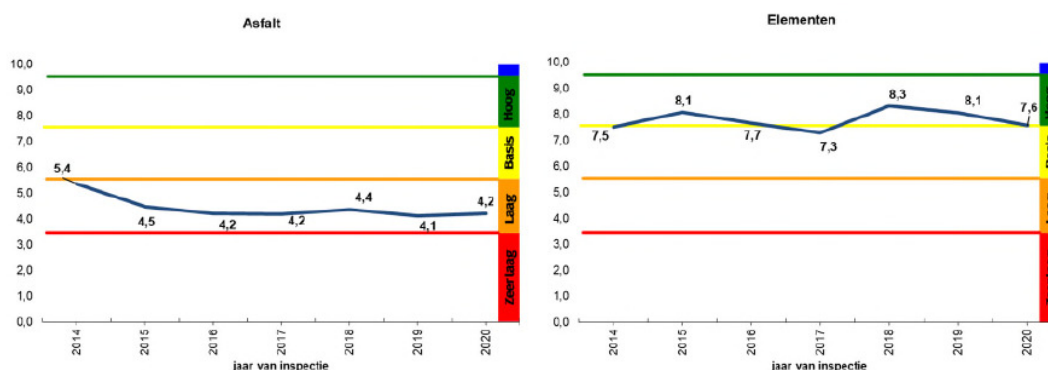
Om een beeld te krijgen van de huidige kwaliteit van de wegen heeft Antea Groep in opdracht van BUHA BV alle verhardingen geïnspecteerd op basis van de CROW Normen. Men vergelijkt hierbij de huidige staat van de wegen met de kwaliteitsnormen zoals deze zijn beschreven. De kwaliteit van de wegen is in vier categorieën in te delen.

Zeer laag	0 - 3,5
Laag	3,5 - 5,5
Basis	5,5 - 7,5
Hoog	7,5 - 10

Het rapport van Antea is als bijlage bij dit plan gevoegd. In 2020 scoort het areaal van de gemeente Doetinchem gemiddeld een 5,5. Hiermee wordt gescoord op de rand tussen kwaliteitsniveau Laag en Basis. De totale kwaliteit laat een stabiel beeld zien.

Als de kwaliteitsontwikkeling wordt uitgesplitst naar soorten verharding dan blijkt dat kwaliteit van elementenverharding beter is dan die van asfaltverharding. Maar het dit zijn gemiddelde waarden. De onderwaarde van enkele wegen baart wel zorgen





verharding	kwaliteitsniveau	Normen kwaliteitsniveau
asfalt	4,2	laag
elementenverharding	7,6	hoog
asfalt (woonstraten)	3,6	laag

4. ONTWIKKELINGEN EN TRENDS

4.1 Visie op de openbare ruimte

De openbare ruimte wordt steeds meer gezien als één geheel, waarbinnen wegen, groen en riolering van invloed op elkaar zijn. De openbare ruimte wordt beïnvloed door klimaatveranderingen. Van belang is de inrichting van de openbare ruimte daarop aan te passen. Dit kan bijvoorbeeld door de doorlatende en infiltrerende functie van wegen te verbeteren. Dit draagt bij hevige neerslag bij aan de vergroting van de afvoercapaciteit van het afwateringssysteem. Groen heeft niet alleen een esthetische en recreatieve waarde, maar kan ook zorgen voor vermindering van hitte in de stad en kan toegepast worden om regenwater te laten infiltreren of tijdelijk op te slaan (wadi's).

Een integrale aanpak van wegen, riolering en groen is van essentieel belang om van Doetinchem een duurzame en klimaatbestendige stad te maken.

4.2 Veiligheid

Doetinchemse agenda toegankelijkheid

Veiligheid en toegankelijkheid zijn belangrijke thema's. In het bijzonder voor ouderen en mindervaliden moet de openbare ruimte veilig en goed toegankelijk zijn. Uitgangspunt is dat mensen langer zelfstandig leven in de eigen omgeving en zo lang mogelijk moeten kunnen deelnemen aan maatschappelijke activiteiten. In 2017 is de Uitvoeringsagenda toegankelijkheid door de gemeenteraad vastgesteld. Dit naar aanleiding van de ratificatie van het VN Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap.

Comfort en veiligheid voor de fietser

Om fietsen een extra impuls te geven en nog aantrekkelijker te maken is een fietsplan opgesteld. Dit zet onder andere in op thema's als comfort en veiligheid.

Asfalt biedt voor een fietser meer comfort dan tegels, dus worden alle doorgaande fietspaden in de toekomst bij voorkeur voorzien van (rood) asfalt.

Inrichting van de weg

Om de wegen duurzaam veilig in te richten wordt bij investeringen gekeken naar de mogelijkheden voor verbetering van de inrichting van de weg. De inrichting van de weg moet herkenbaar zijn voor alle weggebruikers. Zo is op verschillende plaatsen de breedte van de weg aangepast, passend bij de gewenste snelheid. De op- en afritten van de trottoirs worden herkenbaar en toegankelijk aangelegd en obstakels worden zo veel mogelijk vermeden.

5 KWALITEITSNIVEAU EN DUURZAAM BEHEER

5.1 Functiegebieden

De openbare ruimte van Doetinchem is in verschillende typen gebieden ingedeeld; centrum hoofdwegen, bedrijventerrein, groengebieden/parken, woongebied en buitengebied. Hierdoor is het mogelijk om het beheer goed af te stemmen op de functie van een gebied. Zo wordt een doorgaande hoofdweg intensiever gebruikt dan een weg in het buitengebied. Om beide op hetzelfde kwaliteitsniveau te onderhouden, moet aan de doorgaande weg vaker onderhoud uitgevoerd worden dan aan de wegen in het buitengebied. Het onderhoud van een vierkante meter asfalt van een doorgaande weg is daarmee duurder dan van een vierkante meter asfalt in het buitengebied.

Door onderscheid te maken in functiegebieden is het mogelijk te differentiëren in kwaliteit. De eisen die de gemeente Doetinchem aan de openbare ruimte stelt, zijn niet in alle functiegebieden gelijk. Het Ei heeft bijvoorbeeld een representatieve uitstraling en is het visitekaartje van Doetinchem. Deze gebieden worden dan ook op een hoger kwaliteitsniveau onderhouden.

5.2 Kwaliteitsniveaus

Wettelijk zijn eisen vastgelegd die de veiligheid en het functionele gebruik van de wegen waarborgen. Aan welke kwaliteitseisen verhardingen moeten voldoen is niet wettelijk vastgelegd. Gemeenten moeten daar zelf invulling aan geven waardoor de eisen per gemeente kunnen verschillen. In Doetinchem is dit in 2007 vastgelegd in het Doetinchems Kwaliteitsplan Openbare Ruimte vastgelegd. Het idee is om dit plan te vervangen door de landelijke catalogus Openbare Ruimte van de CROW.

Door het CROW worden 5 kwaliteitsniveaus (A+ = zeer hoog tot en met D= zeer laag) onderscheiden voor elk onderdeel in de openbare ruimte. Deze staan uitgebreid en nauwkeurig beschreven in de kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte. Aan elk kwaliteitsniveau hangt een prijskaartje. Niveau Zeer Hoog (A+) heeft hogere jaarlijkse kosten dan niveau (B). dit komt doordat de onderhoudsinspanning om een hoger niveau te halen en te behouden groter en dus duurder is. Het is zaak een afweging te maken tussen kwaliteit, kosten en restlevensduur.

De kwaliteitsniveaus C en D laten meer schadebeelden en onveilige situaties toe. Omdat niet tijdig de juiste maatregelen getroffen worden, verslechtert de wegconstructie en leidt dit uiteindelijk tot hogere vervangingsinvesteringen dan wanneer op niveau A of B regulier onderhoud wordt gepleegd. Door dat de wegbeheerder aansprakelijk kan worden gesteld bij ongevallen ten gevolge van gebreken aan de weg, zullen bij de kwaliteitsniveaus C en D tussentijds veel kleine reparaties moeten worden verricht. Op langere termijn lijden de niveaus C en D

nauwelijks tot lagere kosten. Het financiële voordeel weegt dan ook niet op tegen de negatieve effecten die de niveaus C en D hebben op de ruimtelijke uitstraling en veilig gebruik van de openbare ruimte.

5.3 Kwaliteitsniveau Doetinchem

Het kernwinkelgebied van Doetinchem (Het Ei) is het visitekaartje van de gemeente Doetinchem. Het aanvalsplan Binnenstad is er ook speciaal op gericht om het beeld van de binnenstad te versterken. Daar hoort een openbare ruimte bij die mooi comfortabel en veilig is dus kwaliteitsniveau hoog (A). Kwaliteitsniveau Basis (B) is een realistisch niveau voor de overige gebieden waar representativiteit minder een rol speelt, maar een voorwaarde om ook voor die gebieden nog een veilig gebruik zonder risico's te kunnen garanderen. Een veilig gebruik, minimalisering van risico op aansprakelijkheid en efficiënte inzet van middelen zijn het uitgangspunt.

Een lager kwaliteitsniveau is ook onderzocht maar leidt in de huidige situatie tot een minimale besparing en een aanzienlijke achteruitgang van de staat van de wegen. Hierbij worden niet altijd tijdig de juiste maatregelen getroffen waardoor de constructie uiteindelijk verslechtert en zwaardere maatregelen noodzakelijk zijn. Daarnaast worden meer schades geaccepteerd waardoor er een hogere kans is op aansprakelijkheidsstellingen. Een lager kwaliteitsniveau levert tenslotte een slechtere uitstraling van de gemeente op en mindere beleving door de burger.

5.4 Duurzaam beheer

Onder duurzaam beheer wordt verstaan dat wegen gedurende hun levensduur tegen zo laag mogelijke (exploitatie) kosten op een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau in stand wordt gehouden. Duurzaam beheer heeft een duurzaam onderhoudsniveau als uitgangspunt. Om te kunnen werken conform duurzaam wegbeheer wordt de onderstaande strategie ingezet.

Duurzame materialen

Bij onderhoud en aanleg van wegen worden van oudsher bouwstoffen toegepast uit recyclingsprocessen. Als fundering van de weg wordt gebroken puin gebruikt of bij grote infrastructurele projecten wordt bijv. wel het vrijkomend (teervrije) asfalt (deels of volledig) hergebruikt als funderingsmateriaal.

Naast het toepassen van oude grondstoffen wordt de hoeveelheid teerhoudend materiaal verminderd door deze bij onderhoudswerkzaamheden af te voeren.

Verder worden, indien mogelijk, oude bestratingsmaterialen hergebruikt en worden de plaatsen waar onkruid kan groeien beperkt zodat minder onderhoud nodig is. Bij nieuw te leveren producten wordt gekozen voor duurzame materialen. Bijv. voor betonproducten met daarin gerecycled betongranulaat (RCA).

In ons moederbestek zijn de teksten opgenomen uit de RAW-Catalogus Bepalingen – Duurzaam inkopen (Rationalisatie en Automatisering Grond-, Water- en Wegenbouw)

Deze bevat teksten welke gebruikt kunnen worden bij het opstellen van een RAW-bestek in het kader van duurzaam inkopen. De bepalingen zijn afgestemd op de minimumeisen zoals deze zijn geformuleerd in de milieucriteriadocumenten die worden gepubliceerd op de website van PIANOo, Expertisecentrum Aanbesteden. Ook wordt Duurzaamheid vaak meegenomen als gunningscriterium bij aanbestedingen. Duurzaam beheer is ook van toepassing op de arbeidsomstandigheden. Straatwerkzaamheden vinden dan ook zoveel mogelijk machinaal plaats.

Integraal werken

De gemeente Doetinchem en BUHA BV hebben als uitgangspunt zoveel mogelijk integraal uit te voeren, dit om de beschikbare middelen efficiënt in te zetten en overlast voor de burgers en bedrijven zoveel mogelijk te beperken.

Werkzaamheden worden afgestemd met de andere beheerdisciplines, waarbij gekeken wordt naar de onderlinge raakvlakken. Wanneer bijvoorbeeld riool- en wegenwerken zoveel mogelijk op elkaar afgestemd en gelijktijdig aangepakt worden, betekent dit dat de straat slechts 1 keer opengebrouwen hoeft te worden. Uiteraard vindt hier dan ook kostenreductie plaats.

Beheerparagraaf bij nieuwe projecten

Iedere uitbreiding of omvorming van het wegenareaal brengt een aanpassing van het onderhoud met zich mee. Daarom is het belangrijk dat in alle stadia van de planvoorbereiding het beheer wordt meegenomen en dat al in het ontwerpstadium de financiële gevolgen van de wijziging worden onderzocht.

Bij nieuwe ontwikkelingen kan de toepassing van andere soorten materialen met een specifieke onderhoudsmethodiek financiële consequenties hebben. Wanneer de middelen voor onderhoud niet structureel meegroeien met areaaluitbreidingen of omvormingen naar andere verhardingsmaterialen, kunnen dergelijke locaties niet op het afgesproken kwaliteitsniveau onderhouden worden. Bij verhardingen is dit mechanisme niet direct zichtbaar, omdat herstratingen en nieuwe asfaltverhardingen pas later weer voor onderhoud in aanmerking komen.

Vereenvoudiging van openbare ruimte

Om de openbare ruimte zo zorgvuldig mogelijk te kunnen beheren en overlast te beperken is het wenselijk om de openbare ruimte zo eenduidig en eenvoudig mogelijk in te richten. Hiertoe wordt, waar mogelijk, standaardisatie van goed leverbare materialen toegepast. Dit maakt het onderhoud eenvoudiger en goedkoper. Verder moet het beperken van het aantal obstakels bijdragen aan een goed toegankelijke openbare ruimte. Voorbeeld hiervan is het verwijderen van paaltjes.

Bovenstaande strategie moet verder uitgewerkt worden in de beheervisie / beheerplannen van BUHA BV. Dit alles moet leiden tot een veilige, goed ingerichte en eenvoudig te beheren openbare ruimte.

6. Eerste stap naar nieuwe systematiek openbare ruimte!

In dit hoofdstuk geven we een nadere toelichting op de nieuwe in ontwikkeling zijnde systematiek voor wegenbeheer. We beseffen ons daarbij dat de toelichting op onderdelen erg technisch en uitvoerend is. Maar aangezien we de in ontwikkeling zijnde systematiek zien als basis voor het toekomstige wegbeheer hebben we er toch voor gekozen hier een uitgebreidere en meer diepgaande toelichting te geven.

In ontwikkeling: nieuwe beheersystematiek openbare ruimte en verhardingen

Het CROW (landelijk erkend kennisinstituut voor o.a. wegen en infrastructuur) heeft de afgelopen periode ingezet op het ontwikkelen van een nieuwe systematiek rond het beheer van de openbare ruimte onder de naam:

“Beheersystematiek Openbare ruimte” (BSOR), waaronder ook het wegbeheer onder de noemer “Beheersystematiek Verhardingen” (BSV). Deze nieuwe in ontwikkeling zijnde landelijke systematiek is gebaseerd op “assetmanagement”. Wat

neerkomt op het integraal voor de hele openbare ruimte zo goed mogelijk in evenwicht houden van prestaties, kosten en risico's. Dit door de openbare ruimte op een andere meer bewuste en afgewogen wijze te benaderen. Waarbij er meer wordt aangesloten bij de (bestuurlijke) doelen en opgaven voor de stad, zoals klimaatadaptatie en innovatie. De in ontwikkeling zijnde beheersystematiek is in afbeelding 4 schematisch weergegeven. Het model bestaat uit zes processtappen die cyclisch worden doorlopen. Elke processtap wordt in de volgende sub paragrafen kort toegelicht.

1 *Beleid en strategie*

De bovenste en vaak eerste stap is 'Beleid en strategie'. Binnen deze stap is een Integrale Visie op de openbare ruimte een belangrijk en centraal document. In dit plan worden integraal voor de gehele openbare ruimte de beoogde effecten, het beheerkader, de afwegingsmatrix, risicomatrix, gebiedsindeling en integrale beheerstrategie vastgesteld met een bijbehorend kostenoverzicht.

2 *Beheren en programmeren*

De stap beheren en programmeren bestaat uit verschillende deelstappen. Per vakgebied wordt een Beheerplan opgesteld, waarin de doelen en kaders uit het Strategisch Beheerplan Openbare Ruimte specifiek worden uitgewerkt. Op basis van het Beheerkader, de Beheerstrategie en de ingrijpmaatstaven wordt een raming gemaakt van de kosten per vakgebied. Dit wegenbeleidsplan is te zien als het beheerplan voor het vakgebied wegen en infrastructurele kunstwerken. Daarom is dit plan ook al meer integraal benaderd in de geest van de Beheersystematiek Openbare Ruimte.



3 Plannen en voorbereiden

De bijgestelde en integraal afgestemde plannen worden in deze fase verwerkt tot een planning per vakgebied. Per vakgebied kunnen deze worden ontrafeld tot klein onderhoud, groot onderhoud en dienstverlening. De daadwerkelijke maatregelen worden in deze stap bepaald en voorbereid. Voor wegen en infrastructurele kunstwerken krijgt dit zijn beslag in de (meer)jaarlijkse planning van werkzaamheden groot onderhoud, die tot stand komt op basis van inspecties en eigen waarnemingen.

4 Bouwen, onderhouden en dienstverlening

In deze processtap worden alle activiteiten daadwerkelijk uitgevoerd. Het kan hierbij gaan om grotere activiteiten in projectvorm (bijvoorbeeld het uitvoeren van groot onderhoud aan de rijbaan) of dienstverlening (bijvoorbeeld de afhandeling van meldingen over kleine schades aan wegen). Tijdens de werkzaamheden wordt toezicht gehouden en gecontroleerd of de eisen als gesteld in het contract worden nagekomen.

5 Monitoren en analyseren

Monitoren is controleren of alle activiteiten tot het gewenste resultaat leiden. Hierbij kunnen alle processtappen in theorie gemonitord worden. Een aantal voorbeelden:

- Monitoring van (historische) inspectiegegevens
- Monitoring van meldingen openbare ruimte
- Monitoring van beoogde effecten, zoals behaalde kwaliteitsniveaus

Met behulp van analyses kunnen verschillende vragen op basis van deze monitoringsgegevens worden beantwoord. Dit kunnen korte en eenvoudige analyses zijn (bijvoorbeeld welke wegen hebben scheuren?) of uitgebreidere analyses (bijvoorbeeld wat is de kwaliteit van de civiele kunstwerken?)

6 Evalueren en bijsturen

Met Evalueren en bijsturen wordt het proces "rond" gemaakt. Op basis van de analyses en monitoring wordt bepaald of de doelen uit het Strategisch plan worden behaald en waar eventuele bijstellingen noodzakelijk zijn. De evaluatie kan plaatsvinden op verschillende doelen en kaders, bijvoorbeeld op kosten, maar ook op ongewenste gebeurtenissen.

7 Mens en organisatie

Centraal in het model staat Mens en organisatie. Hieronder vallen de gebruikers van de wegen en de inwoners van de stad. Maar ook het team van mensen en de organisatie die het gehele proces doorlopen spelen een grote rol. Daarnaast zijn er een aantal thema's die in alle stappen een rol spelen. Een voorbeeld daarvan is data en informatiebeheer.

Het is nu nog te vroeg om de overstap naar de hierboven beschreven BSOR systematiek te maken omdat deze systematiek nog volop in ontwikkeling is. Daarom maken we nu een tussenstap naar de Wegbeheer 2019 systematiek. Deze systematiek is een doorontwikkeling van de huidige systematiek "wegbeheer 2011" en een opmaat naar BSOR.



7. FINANCIEN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de bekostiging van het onderhoud aan het areaal verhardingen voor de komende planperiode.

7.1 Huidige situatie

In de onderstaande tabel is het huidige budget voor exploitatie en vervangingsinvesteringen opgenomen.

Bijdrage dienstenkaart B1 Wegen	€ 2.859.000,00		
	Beschikbaar	Gewenst	Verschil
Groot onderhoud asfalt en elementen	€ 2.225.500,00	€ 2.968.560,00	
Incidenten meldingen en klachten	€ 517.500,00	€ 518.244,00	
Bebording en markering	€ 72.000,00	€ 77.874,00	
Puin en zandwegen	€ 44.000,00	€ 60.000,00	
	€ 2.859.000,00	€ 3.624.678,00	
		Totaal	€ -765.678,00

Het weergegeven budget is het totale exploitatiebudget voor wegen, inclusief de overheadkosten. De beschikbare budgetten zijn in de afgelopen jaren door bezuinigen teruggebracht. De budgetten blijken niet toereikend te zijn om het areaal te onderhouden op de kwaliteitsniveaus basis (asfalt) en laag (elementen)

7.2 Gewenste situatie

Bij de berekeningen van de huidige en benodigde budgetten wordt geen rekening gehouden met wijzigingen in de inrichting. Bij onderhoud wordt de oorspronkelijke inrichting opnieuw aangebracht. Als in de praktijk blijkt dat er behoefte is om de inrichting aan te passen of te optimaliseren, bijvoorbeeld wegens verkeersproblemen, dan wordt daar wel op ingesprongen. Zo werd vaak vanuit het uitvoeringsprogramma mobiliteit financieel bijgedragen om bepaalde verkeerswensen door te voeren. Dit budget is echter vanaf 2021 niet meer structureel beschikbaar. We melden het jaarlijks structureel aan.

De omvang van het benodigde budget is berekend door Antea op basis van het bereiken van het gewenste kwaliteitsniveau. Het betreft de gemiddelde beheerkosten die de komende 10 jaar nodig zijn om de verhardingen te laten functioneren conform dit beleidskader.

Kwaliteitsniveau	Kosten jaarbasis	Kosten per m2
Asfalt basis, elementen laag	2,97 miljoen	€ 0,84
Asfalt laag / elementen laag	2,72 miljoen	€ 0,77
Huidige beleid / budget	2,22 miljoen	€ 0,62
Landelijk gemiddelde		€ 0,80

Wanneer de reeds ingezette bezuinigen doorgezet worden zal het beschikbare budget circa 1,8 miljoen bedragen. Om dit budget te behalen zal een aantal wegen aangewezen moeten worden waaraan geen onderhoud meer wordt uitgevoerd. Dit resulteert dan in een niveau "zeer laag". Hierdoor zullen veiligheid en kapitaalvernietiging serieus in het geding komen. Door het uitblijven van onderhoud op bepaalde wegvakdelen zal de kapitaalvernietiging jaarlijks steeds verder oplopen. Dit kan wel oplopen tot 20% van het onderhoudsbudget. Ook thema's als duurzaamheid en aantrekkelijke binnenstad etc. staan in dit scenario enorm onder druk.

Om de beschikbare middelen zo doelmatig mogelijk in te zetten zal de onderhoudsplanning wegen afgestemd worden op die van riolering zodat werkzaamheden in combinatie met elkaar uitgevoerd kunnen worden. naast financieel voordeel levert dit ook minder overlast voor de bewoners op.

Gelet op verschil tussen het huidige beschikbaar budget en het benodigde budget is vanaf 2021 € 465.000,-- extra nodig.

7.3 Synergievoordeel integrale aanpak

Om de kosten zo laag mogelijk te houden en de overlast te beperken worden investeringen in wegen zoveel mogelijk in combinatie met onderhoud aan riolering uitgevoerd. Deze integrale aanpak waar ook het openbaar groen een rol in speelt, is ook van belang om de gemeente duurzaam en klimaatbestendig te maken en te houden. Dit kan financieel leiden tot een synergievoordeel dat voorlopig wordt geraamd op 10 % van de inkomsten.