



Beheerplan Onderhoud Wegen 2021 t/m 2025



Gemeente
Sliedrecht



Colofon

Datum versie: mei 2021 DEFINITIEF

Het plan is opgesteld door Bouke de Jong Beheeradvies

In opdracht van de Gemeente Sliedrecht

Contactpersoon: L. (Leen) de Jong, Beleidsadviseur Infra



Inhoud

Samenvatting.....	5
Leeswijzer	6
1. Inleiding	7
1.1. Aanleiding.....	7
1.2. Doelstelling.....	7
2. Strategische kader	8
2.1. Beleid Onderhoud Wegen	8
2.2. College-uitvoeringsprogramma.....	8
2.3. Kadernota en begroting 2021	8
2.4. Duurzaamheid	9
2.5. Ontwikkelingen.....	10
3. Evaluatie beheerplan vorige periode	11
3.1. Sturing op beleidskaders	11
3.2. Prioriteiten stellen.....	11
3.3. Monitoring.....	11
3.4. Informatie en organisatie.....	11
3.5. Financiën	12
4. Kwaliteit wegen	13
4.1. Areaal.....	13
4.2. Huidige kwaliteit.....	14
4.2.1. Asfaltverharding	14
4.2.2. Elementenverharding.....	14
4.3. Kwaliteitsontwikkeling en onderhoudsniveau	15
4.4. Prestatie indicatoren	16
5. Organisatie wegbeheer	17
5.1. Basis op orde	17
5.2. Professionaliseren	17
5.3. Integraliteit.....	18
5.4. Communicatie	19
6. Programmering en prioritering	20
6.1. Algemeen.....	20
6.2. Levenscyclus strategie.....	20
6.3. Basisplanning en maatregelentoets.....	20
6.4. Integrale programmering	21
6.5. Uitvoeringsprogrammawegen.....	21



7.	Financieel kader	22
7.1.	Kosten en planning	22
7.2.	Kostendekking	24
7.3.	Financieel kader wegbeheer	24
7.3.1.	Voorziening onderhoud elementenverharding wegen	24
7.3.2.	Maatregelen asfalt en vervanging wegen in integraal financieel systeem	25
8.	Concrete acties	26
8.1.	Controleren en programmeren	26
8.2.	Organisatie Beheer	27
8.3.	Financieel.....	27
	Bijlagen:	28
	Bijlage 1: Processchema Beheer Onderhoud Wegen.....	29
	Bijlage 2: Basisplanning wegen o.b.v. inspectie 2020	30
	Bijlage 3: Afwegingskaders voor maatregelen en hergebruik materialen	31
	Bijlage 4: Voorziening Onderhoud Wegen	33
	Bijlage 5: Uitvoeringsprogramma Wegen	33



Samenvatting

Het beheerplan Onderhoud Wegen hebben we geactualiseerd om invulling te geven aan de Sliedrechtse ambities op wegen. Ook is de looptijd van het huidige plan verstreken. Het beheerplan vormt de vertaling van beleid Onderhoud Wegen naar operationeel beheer en geeft aan op welke wijze we het wegbeheer vormgeven met de hiermee samenhangende kosten. Het doel is om het onderhoudsniveau en beheer aan te laten sluiten op het beleid Onderhoud Wegen en ambities uit de kadernota binnen de wettelijke en financiële kaders.

De huidige kwaliteit van de wegen vormt het vertrekpunt voor dit nieuwe plan. Daarnaast trekken we lering uit de evaluatie van het vorige plan en sluiten we aan op relevante thema's zoals duurzaamheid, klimaatadaptatie en 'basis op orde'. Samen leiden deze tot een actielijst. De belangrijkste acties daaruit zijn:

- Het continueren van onderhoudsniveau 'B' (Basis) uit het beleidsplan om de wegen functioneel op orde te houden. Hierbij zetten we specifiek in op klein onderhoud om daling van het kwaliteitsniveau terug te dringen.
- Uitwerking klimaatadaptatie en duurzaamheid. Het vervangen van verharding door groen en meer gebakken materialen toepassen dragen bij aan deze ambities. We werken deze ambities uit naar concrete doelstellingen op wegen. In welke mate, waar en wat kost dit? Op basis hiervan vragen we extra benodigde investeringen aan.
- De basis op orde krijgen en houden. Hiervoor maken we een verbeterslag in het organiseren en inbedden van beheer op wegen. Ook maken we ons gereed voor ontwikkelingen zoals de woningbouwopgave. Het doorvoeren van assetmanagementprincipes is daarbij een belangrijke stap; hierbij draait het om de balans tussen kwaliteit, risico's en kosten om doelen en ambities van de organisatie te behalen. Om te beginnen hebben we het processchema voor wegbeheer hierop bijgesteld waarin ook de te nemen stappen voor de financiële onderbouwing zijn opgenomen.
- Verbetering afwegingskader. Deze gebruiken we om maatregelen op transparante wijze te prioriteren zodat we voorkomen dat hierin willekeur ontstaat. We hebben praktische verbeteringen doorgevoerd, onder andere ten aanzien van het tegengaan van plasvorming op fietspaden, onderhoud wegmarkering en logische projectgrenzen.

Met dit beheerplan maken we ook de kosten inzichtelijk welke gepaard gaan met het onderhoud en vervanging van wegen op korte en lange termijn. Zo houden we financieel tijdig rekening met de benodigde onderhoudsmaatregelen.

De benodigde kosten zijn financieel neutraal waarbij € 50.000 wordt gestort vanuit de exploitatie in de reserve, in plaats van in de voorziening. Dit doen we om te voldoen aan de wettelijke regels van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Op deze wijze blijft de stand in de voorziening positief en kunnen tevens de kapitaallasten van de vervangingsinvesteringen worden gedekt.

De planning van de maatregelen (welke straat is wanneer aan de beurt?) vloeit voort uit de stappen van het beheerproces (plan-do-check-act). In het Uitvoeringsprogramma Wegen maken we de maatregelen jaarlijks inzichtelijk. Leidend hiervoor zijn de reguliere budgetten voor klein en groot onderhoud die in dit plan voor vijf jaar worden vastgesteld. De projectmatige en vervangingsmaatregelen uit dit uitvoeringsprogramma worden jaarlijks apart opgevoerd in het Meerjaren InvesteringsProgramma in de begroting.



Leeswijzer

In de inleiding leest u meer over de aanleiding en de doelstelling van het beheerplan.

Hoofdstuk 2 beschrijft de strategische kaders. Duurzaamheid speelt hierbij een belangrijke rol.

Daarnaast staat in dit hoofdstuk meer over relevante ontwikkelingen om rekening mee te houden.

Hoofdstuk 3 is een evaluatie van het beheerplan 2015-2020. Welke lessen kunnen we daaruit leren?

Vervolgens presenteert hoofdstuk 4 de huidige kwaliteit van de wegen, de vergelijking met voorgaande jaren, de ontwikkeling van de wegkwaliteit en hoe we dit gaan meten.

In hoofdstuk 5 komt de organisatie van wegbeheer aan de orde, met onderwerpen als Basis op Orde en Integraliteit.

Hoofdstuk 6 beschrijft hoe we komen tot een uitvoeringsprogramma en welke afwegingen worden gemaakt voor het inplannen van maatregelen.

In hoofdstuk 7 wordt het financieel kader en de aanbevelingen voor de komende beheerperiode behandeld.

Als laatste komen in hoofdstuk 8 de acties en verbeteringen uit het plan samen. In dit plan kunt u de concrete acties en verbeteringen herkennen aan [deze omkadering](#).



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Om invulling te geven aan het behalen van de Sliedrechtse ambities op wegen hebben we het beheerplan Onderhoud Wegen geactualiseerd. Ook is de looptijd van het huidige beheerplan verstreken. Dit plan vertaalt het beleid Onderhoud Wegen naar operationeel beheer en geeft aan op welke wijze het wegbeheer wordt vormgegeven. Daarbij vormt de huidige kwaliteit van de wegen het vertrekpunt en sluiten we aan op relevante thema's zoals duurzaamheid, klimaatadaptatie en 'basis op orde'. Daarnaast onderbouwen we met dit plan de benodigde kosten.

Op basis van dit beheerplan kan de gemeenteraad het onderhoudsplan vaststellen met daarin het onderhoudsniveau van de wegen, de kostenraming en de planning.

Het voor u liggende beheerplan is opgesteld op basis van de volgende uitgangspunten:

- De wegen die nu in beheer zijn bij de gemeente Sliedrecht. Het onderhoud van nieuwe areaaluitbreidingen binnen de komende 5 jaar lossen we binnen de huidige middelen op. Dit kan omdat het aantal nieuwe wegen beperkt is en deze in de beginperiode weinig onderhoud nodig hebben. Door over 5 jaar de areaaluitbreidingen weer te actualiseren, blijven we ook op lange termijn voorbereid.
- De weginspectie 2020, waarbij de technische staat van de wegen is gemeten.
- Het strategisch kader zoals in hoofdstuk 2 omschreven.

1.2. Doelstelling

De doelstellingen van dit beheerplan zijn kort hieronder opgesomd:

- het evalueren van de afgelopen planperiode (2015-2020) en op basis hiervan het nieuwe beheerplan maken;
- het in beeld brengen van de kwaliteit van de wegen en inzicht geven in de (financiële) gevolgen voor de toekomst;
- laten zien hoe we de ambities invullen uit het beleidsplan wegen (2015-2025), het coalitieakkoord, het college-uitvoeringsprogramma de kadernota en begroting 2021;
- hoe om te gaan met nieuwe ontwikkelingen en ambities en welk budget daarvoor nodig is;
- een leidraad geven voor beheerders en andere betrokkenen over het beheer van de wegen in de gemeente Sliedrecht.

Dit beheerplan is ter vaststelling van het college omdat dit een vertaling is van beleid naar operationeel beheer. De gemeenteraad kan vervolgens, conform de financiële verordening, het onderhoudsplan vaststellen zodat zij kunnen besluiten over het onderhoudsniveau, planning en kosten.



2. Strategische kader

In dit hoofdstuk benoemen we kaders en ontwikkelingen die van invloed zijn op het beheer van wegen. Veelal vereisen deze in het beheer planmatige, financiële, organisatorische, en technische aanpassingen. We spelen hier in de volgende hoofdstukken op in.

2.1. Beleid Onderhoud Wegen

Het beleidsplan onderhoud wegen 2015-2025 heeft als doelstelling om het beheer van de wegen op orde te hebben, gekoppeld aan het onderhoudsniveau 'B' (Basis) om de weg functioneel op orde te houden. Daarbij zijn de belangrijkste uitgangspunten:

- Het voorkomen van kapitaalsvernietiging. Kapitaalsvernietiging ontstaat als onderhoud te laat wordt uitgevoerd en er daardoor een zwaardere en daarmee duurdere maatregel nodig is om de weg te herstellen.
- Het voorkomen van te grote hoogteverschillen voor de toegankelijkheid van met name woningen en garages.
- Het voorkomen van schade met het risico op schadeclaims.

2.2. College-uitvoeringsprogramma

Ook het coalitieakkoord en het college-uitvoeringsprogramma zijn belangrijke strategische kaders. In 2022 zullen in het nieuwe coalitieakkoord mogelijk andere ambities worden opgenomen. Daarom evalueren we jaarlijks het beheerplan en nemen we gewijzigde inzichten en ambities daarin mee. In het coalitieakkoord 2018-2022 en het uitvoeringsprogramma valt een aantal ambities rondom wegbeheer op:

- Een mobiliteitsvisie welke wordt omgezet in concrete plannen met extra aandacht voor de fietsveiligheid.
- Verbetering van de doorstroming van doorgaande routes.

In het wegbeheer houden we hier rekening mee door de onderhoudsmaatregelen af te stemmen op de verkeersmaatregelen, dit komt terug bij de integrale programmering. Ook krijgen hoofd fietspaden bij het bepalen van onderhoudsmaatregelen voorrang zodat deze ook onderhoudstechnisch veilig blijft.

2.3. Kadernota en begroting 2021

Met de Kadernota 2021 is, ter aanvulling op het coalitieakkoord van 2018, een nieuw kader aangereikt. Deze kadernota vormt het strategisch kader voor de begroting 2021. De ambities die betrekking hebben op wegbeheer zijn:

- Ruimtelijke vernieuwing: een evenwichtige ontwikkeling met focus op ruimte, kwaliteit en duurzaamheid.
- Klimaatadaptatie in combinatie met groen: Dit krijgt meer aandacht en bovendien geeft de gemeentelijke organisatie het goede voorbeeld.
- Uitstraling van bedrijventerreinen (en de woonboulevard): Bij het verbeteren van de Parallelweg langs de Nijverwaard wordt nadrukkelijk de koppeling gelegd met (de ontsluiting van) het bedrijventerrein en de Woonboulevard.
- Ambtelijke organisatie: Een flexibele en lerende organisatie die integraal, opgavegericht en planmatig werkt en waarbij concrete opgaven centraal staan.
- Basis op orde. Hoewel het meeste goed gaat, zijn er echter ook zaken fundamenteel niet op orde. Onder meer het vastgoeddossier, de beheerfuncties en de financiële advisering moet beter.



2.4. Duurzaamheid

In bovenstaande stukken neemt duurzaamheid een belangrijke plaats in. Duurzaamheid krijgt dan ook een prominente plek in het beheer en onderhoud van de wegen. Voor het programmeren van onderhoudsmaatregelen en vervangingen hebben we daarom hieronder een opsomming gemaakt van onze duurzaamheidsdoelstellingen om rekening mee te houden.

- Inkoop en aanbesteding: Duurzaam inkopen en het toepassen van duurzame materialen waaronder het verkennen en regelen van circulaire inkoop en aanbestedingen. Gemeente Sliedrecht geeft het goede voorbeeld en loopt zelf voorop bij de duurzaamheidsthema's. De toepassing van gebakken straatstenen, in plaats van betonnen straatstenen, draagt hieraan bij vanwege het hoge uitstralingsniveau en de lange levensduur. De hogere aanschafkosten betalen zich op lange termijn terug omdat gebakken straatstenen langer meer gaan en na gebruik kunnen worden verkocht. We werken de duurzaamheidsambitie uit naar een concrete doelstelling op wegen (hoe duurzaam willen we zijn en wat kost dit?) en dragen hiervoor extra benodigde investeringen aan voor de begroting, met ingang van de kadernota 2023.
- Meekoppelkansen: Het integraal aanpakken van gebieden biedt voordelen. We hoeven dan maar één keer aan het werk in de wijk en kunnen beter tegemoet komen aan de wensen van de bewoners en relevante ontwikkelingen. Naast uitvoeringsvoordelen geeft dit ons ook maatschappelijke voordelen. Dit noemen we 'meekoppelkansen'.
- Ruimtelijke adaptatie: Door klimaatveranderingen zijn er meer heftigere buien, meer hete dagen en lange droge periodes. Het aanpassen van de openbare ruimte aan klimaatveranderingen noemen we ruimtelijke adaptatie. Minder (asfalt)verharding draagt hieraan bij zodat groen meer (groei)ruimte krijgt. Denk ook aan het toepassen van 'groene' bestrating zoals grasbetonstenen. Hier kan gras doorheen groeien en water infiltreren in de bodem. We werken de ambitie op klimaatadaptatie uit naar een concrete doelstelling op wegen (in welke mate, waar is dit mogelijk en wenselijk en wat kost dit?) en dragen hiervoor extra benodigde investeringen aan voor de begroting, met ingang van de kadernota 2023. Als zich kansen voordoen om klimaatadaptieve oplossingen door te voeren, zoals verharding vervangen door groen, binnen de huidige beschikbare middelen, dan doen we dat.
- Klimaatbestendige inrichting: In het kader van het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie is het doel om de ruimtelijke inrichting voor 2050 klimaatbestendig in te richten. In combinatie met de actualisatie van het basis-rioleringsplan (BRP), komt er inzicht in de kwetsbare locaties ten aanzien van wateroverlast zodat daar oplossingen kunnen worden aangedragen. Verder heeft Sliedrecht het convenant 'klimaatadaptief bouwen' ondertekend. Samen met onder meer bouwbedrijven, provincie, waterschappen, maatschappelijke organisaties, financiers en projectontwikkelaars willen we nieuwbouwlocaties zoveel mogelijk klimaatadaptief bouwen.
- Stichting Steenbreek: In 2018 zijn we lid geworden van Stichting Steenbreek welke van onnodige verharding in onze leefomgeving af wil door meer groen met hulp van inwoners en bedrijfsleven.
- Elektrische voertuigen: Er komen steeds meer elektrische voertuigen. Deze zijn gemiddeld iets zwaarder dan normale voertuigen en er komen meer laadpunten bij. We verwachten hierdoor vooralsnog geen grote impact op het onderhoud van wegen.
- Actieplan geluid 2018-2023: toepassing en onderhoud van stil op wegen waar de plandrempel van 60 dB bij woningen wordt overschreden. Het actieplan geluid maakt deel uit van het afwegingskader voor te nemen onderhoudsmaatregelen.



2.5. Ontwikkelingen

Duurzaamheid en samen werken aan klimaatdoelstellingen krijgen een steeds belangrijkere rol in het beheer van de openbare ruimte. Ook hebben we als wegbeheerder te maken met ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, elektrisch rijden, veiligheid voor fietsers en voetgangers en verkeersveiligheid in het algemeen.

Bij het besluit of een weg aanpak nodig heeft, kijken we daarom steeds meer vanuit een integrale blik en minder vanuit een technische blik op wegen. We kijken daarom eerst of gezamenlijk kan worden opgetrokken met andere beheerdisciplines (zoals riolering en groen) of ruimtelijke projecten. Daarna gaan we na in hoeverre we met onze maatregelen aan immateriële doelstellingen kunnen bijdragen zoals duurzaamheid en klimaatadaptatie. Als wegbeheerder hebben we daarom naast technisch inhoudelijke kennis ook brede kennis en informatie nodig. Zo kunnen we komen tot programma's en projecten die beter aansluiten bij de ambities en doelstellingen van college en raad.

Daarnaast heeft de komst van de omgevingswet gevolgen voor het beheer van de wegen. Hiermee wil de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling vereenvoudigen en samenvoegen. De gemeentelijke omgevingsvisie die hieruit voortvloeit, beschrijft de integrale visie met strategische beleidskeuzen voor de fysieke leefomgeving. Om hierop aan te sluiten vraagt dit vanuit beheer wegen steeds meer om een integrale en gebiedsgerichte blik op de buitenruimte.

Ook op fysiek vlak spelen er ontwikkelingen die impact hebben op het beheer van wegen waarvan hieronder de belangrijkste:

- Baanhoek-west: ongeveer 40% van de wijk Baanhoek-west wordt nog opgeleverd.
- Wegen Waterschap: het Waterschap Rivierenland vindt het onderhoud van wegen een kerntaak van gemeenten en wil haar wegen daarom overdragen aan gemeenten. Deze wens wordt ondersteund vanuit het Rijk. Bij een overdracht betekent dit voor wegen een areaaluitbreiding van 25% aan asfalt. Naast asfaltwegen betekent dit ook de overdracht van onder andere het gerelateerde groen, water, verlichting en de civiele kunstwerken.
- Aanleg van warmtenet: Dit heeft voornamelijk gevolgen voor de programmering van wegen.
- Watertorenterrein: de ruimtelijke ontwikkeling van het Watertorenterrein zit momenteel nog in de initiatieffase. Bij een ontwikkeling komen er ook wegen bij in beheer.
- Woningbouwopgave: gemeente Sliedrecht zet in op een toename van 2.500 woningen tot en met 2040 waarvan minimaal 2.000 woningen tot 2030. Hierbij wordt mogelijke woningbouw boven het spoor verkend.

Als beheerorganisatie willen we zijn voorbereid op groei. Niet alleen in het onderhouden van de nieuwe wegen levert beheer een belangrijke bijdrage, maar ook in de ontwikkeling ervan bij het ontwerpen, toetsen en opleveren van plannen. We willen immers dat de wegen die in ons beheer komen voldoen aan onze eisen. Onder hoofdstuk organisatie wegbeheer spelen we hierop in.



3. Evaluatie beheerplan vorige periode

Het beheerplan 2015-2020 is geëvalueerd om daar lering uit te trekken. De belangrijkste punten hebben opgenomen in dit hoofdstuk.

3.1. Sturing op beleidskaders

- Voorkomen van kapitaalsvernietiging: Doorgaande wegen en fietspaden van asfalt hebben voorrang gekregen. Hierdoor hebben we voorkomen dat duurdere maatregelen nodig waren als gevolg van het uitstellen van asfaltonderhoud.
- Voorkomen schades met risico op schadeclaims: Dit hebben we enerzijds gedaan door in te zetten op de doorgaande wegen omdat daar het risico het hoogst is vanwege de hoeveelheid weggebruikers. Anderzijds hebben we jaarlijks geïnspecteerd en hebben we gevaarlijke plekken opgelost met klein onderhoud. De schadeclaims hebben we daardoor beperkt.
- Toegankelijkheid (voorkomen hoogteverschillen): De volgende projecten hebben we meer prioriteit gegeven in het kader van toegankelijkheid: Prickwaert, Marisstraat-Blankenstraat, Werenbuurt-oost, Middenveer, Berkenhof-noord, Weresteijn-noord, Elzenhof-west en Vogelbuurt.

3.2. Prioriteiten stellen

Het afwegingskader om de maatregelen uit de basisplanning te prioriteren blijkt goed te werken. Wel hebben we de praktische verbeteringen doorgevoerd op basis van ervaringen in de afgelopen periode, te weten:

- Het tegengaan van plasvorming als gevolg van wegverzakkingen, met name op fietspaden.
- Zorgen dat de wegmarkering voldoet aan wettelijke regelgeving.
- Betere bereikbaarheid van wijken door te veel tegelijkertijd afsluiten te voorkomen.
- Projectgrenzen logisch afbakenen zodat dit voor iedereen begrijpelijk is.
- Kiezen voor klimaatadaptieve oplossingen als kansen zich voordoen.

Tevens is een afwegingskader voor hergebruik van bestratingsmaterialen opgesteld om ook hierin eenduidige en transparante keuzes te maken. Zo voorkomen we willekeur in straten en wijken.

Beide afwegingskaders zetten we de komende periode in en hebben we opgenomen in *bijlage 3*.

3.3. Monitoring

In het beleidsplan is beeldkwaliteitsniveau 'B' (Basis) van het CROW vastgesteld. Bij de weginspecties wordt echter de technische kwaliteit gemeten die niet 1 op 1 te vertalen is. Hoewel de technische kwaliteit doorgaans is terug te zien in de beeldkwaliteit, is het beter om een jaarlijkse beeldkwaliteitsschouw van de gehele openbare ruimte te houden. Zo kan werkelijk op beeldkwaliteit worden gemonitord; dit komt terug in hoofdstuk 4.4.

Het is daarnaast lastig gebleken om jaarlijks goed te evalueren om waar nodig bij te kunnen stellen.

We hebben doelstellingen in hoofdstuk 8 daarom vertaald naar acties en meer SMART (Specifiek, Meetbaar, Realistisch, Acceptabel, Realistisch, Tijdsgebonden) gemaakt.

3.4. Informatie en organisatie

Er is afgelopen periode gebleken dat het bestuur behoefte heeft aan meer inzicht in wat er de komende periode buiten staat te gebeuren. Deze informatievoorziening wordt verbeterd doordat we dit structureel vastleggen volgens het processchema dat in hoofdstuk 6 beschreven wordt.

Ook is gebleken dat de wegbeheerorganisatie kwetsbaar is georganiseerd. Inmiddels is extra formatie voor beheer openbare ruimte vrijgemaakt waarmee we dit gaan verbeteren. In dit plan wordt hier verder op ingegaan onder hoofdstuk Organisatie wegbeheer.



3.5. Financiën

De budgetten zijn jaarlijks geregeld op basis van jaarlijkse inspecties. Doorgaans zijn we uitgekomen binnen de gevraagde middelen. Wanneer extra budget nodig was, is dit via de begrotingsmomenten geregeld, meestal bij projecten door team Projecten. De onderbouwing en verantwoording van de voorziening 'Onderhoud Wegen' verliep de afgelopen periode niet naar tevredenheid. Onder hoofdstuk Financieel kader gaan we hier daarom verbetering in aanbrenge



4. Kwaliteit wegen

4.1. Areaal

In de tabel hieronder is de hoeveel verharding in de gemeente Sliedrecht aangegeven en de ontwikkeling van dit wegareaal in de afgelopen 10 jaar. In die tijd is er bijna 25% bijgekomen. Wat verder opvalt is de groei van het areaal op Beton, Halfverharding en Onbekend. Dit houdt in dat er enerzijds meer areaal in beeld is gebracht of is bijgekomen en anderzijds dat er nog een deel niet goed in het systeem zit. In het kader van basis op orde gaan we het beheersysteem voorzien van de benodigde informatie en zorgen dat dit klopt om niet voor verrassingen te komen staan.

Verhardingssoort	2009 m2	2015 m2	2020 m2
Asfalt	177.790	233.798	251.242
Elementen	810.500	844.002	894.692
Beton	90	1.401	20.689
Half- onverhard / overig	2.510	758	18.722
Onbekend			36.391

Totale oppervlakte	990.890	1.079.959	1.221.735
Totale stijging %	100%	108,99%	123,30%

Tabel: Oppervlakte verharding

In onderstaande tabel ziet u wanneer de wegen zijn aangelegd of terug gebracht in de originele staat bij aanleg. (=gerehabiliteerd). Opvallend is de piek in de periode 2000 tot en met 2004. Ook zien we onderaan dat er in het systeem informatie ontbreekt van aanlegjaren.

Aanlegjaar	oppervlakte m2
Voor 1980	1.746
1980 t/m 1984	40.569
1985 t/m 1989	13.416
1990 t/m 1994	109.215
1995 t/m 1999	168.327
2000 t/m 2004	311.034
2005 t/m 2010	181.256
2010 t/m 2014	206.490
2015 t/m 2020	85.872
Onbekend	64.152
Totaal	1.182.074

Tabel: Aanlegperiode verharding

In de toekomst groeit het areaal nog verder zoals onder ontwikkelingen onder 2.5 is toegelicht. We hebben in dit plan met name te maken met de areaalgroei van Baanhoek-west. In de komende 5 jaar heeft dit nauwelijks invloed op het beheer omdat nieuwe wegen in de beginperiode weinig onderhoud nodig en omdat het jaarlijks nog geen procent is van het totaalareaal. Over de overige nieuwe ontwikkelingen vindt eerst nog besluitvorming plaats voordat we dit in ons beheer opnemen. Over 5 jaar worden deze areaaluitbreidingen weer geactualiseerd in een nieuw beheerplan. Zo houden we zicht op de lange termijn en kunnen we daar tijdig rekening mee houden.



4.2. Huidige kwaliteit

Jaarlijks inspecteren we de wegen tijdens een zogenaamde globale visuele wegininspectie. Zo bepalen we de kwaliteit van de verharding. De meest recente wegininspectie hebben we in 2020 uitgevoerd. Dit ter voorbereiding op dit beheerplan, de planning van projecten en werkzaamheden de komende periode.

Hieronder vergelijken we de resultaten van deze wegininspectie met de resultaten uit 2013 en 2009. De resultaten zijn samengevat aan de hand van de CROW-richtlijn. Die beschrijft de minimale technische kwaliteit van de weg. Het uitgangspunt hierbij is om de levensduur van de verharding zo lang mogelijk op te rekken. In de tabel staat V voor voldoende (voldoet aan de richtlijn van het CROW), M is matig (op of net onder de richtlijn) en O is onvoldoende (voldoet niet aan de richtlijn).

4.2.1. Asfaltverharding

In onderstaande tabel is de kwaliteit en de kwaliteitsverloop van de asfaltverharding te zien in percentages.

Asfalt	2009			2013			2020		
	V	M	O	V	M	O	V	M	O
Schades	93%	0%	7%	97%	2%	7%	88%	5%	7%
Dwarsonvlakheid	100%	0%	0%	96%	3%	1%	99%	0%	1%
Oneffenheden	100%	0%	0%	99%	1%	0%	99%	0%	1%
Scheurvorming	94%	6%	0%	93%	6%	1%	94%	1%	4%
Randschade	98%	0%	0%	95%	2%	3%	96%	0%	4%
<i>Gemiddeld</i>	<i>97%</i>	<i>1%</i>	<i>1%</i>	<i>96%</i>	<i>3%</i>	<i>2%</i>	<i>95%</i>	<i>1%</i>	<i>3%</i>

Tabel: Kwaliteitsverloop asfaltverharding

Als we de resultaten van 2020 vergelijken met de jaren 2009 en 2013, valt op dat de kwaliteit in de afgelopen jaren langzaam is afgenomen.

4.2.2. Elementenverharding

In onderstaande tabel is de kwaliteit en de kwaliteitsverloop van de elementverharding te zien in percentages.

Elementen	2009			2013			2020		
	V	M	O	V	M	O	V	M	O
Dwarsonvlakheid	96%	0%	4%	96%	2%	2%	95%	2%	2%
Oneffenheden	82%	1%	17%	89%	2%	9%	78%	2%	20%
<i>Gemiddeld</i>	<i>89%</i>	<i>1%</i>	<i>11%</i>	<i>93%</i>	<i>2%</i>	<i>6%</i>	<i>87%</i>	<i>2%</i>	<i>11%</i>

Tabel: Kwaliteitsverloop elementenverharding

Ook hier valt op dat de kwaliteit is afgenomen. Vooral bij schade 'oneffenheden' komt dit naar voren. Deze schade is vaak goed op te lossen door klein onderhoud, omdat het vaak gaat om kleine schades bij putten of boomwortels.



4.3. Kwaliteitsontwikkeling en onderhoudsniveau

De kwaliteitsontwikkeling in de afgelopen 11 jaar geeft een negatief beeld. Zo'n 5% van het areaal verharding is namelijk gezakt naar het niveau onvoldoende ten opzichte van de kwaliteitsmeting in 2013. Verschillende factoren spelen echter een rol:

- De globale visuele weginspectie is een momentopname én mensenwerk. Het kan dus in de praktijk verschillend beoordeeld worden. De richtlijn is hetzelfde maar de interpretatie kan verschillen.
- In de vorige jaren hebben we voorrang gegeven aan de doorgaande routes en toegankelijkheid. Overig onderhoud is daarbij veelal op basis van risicogestuurd beheer gebeurd. Waarbij vooral wordt ingezet op risicovolle plekken. Hierdoor heeft het onderhoud van bijvoorbeeld parkeerplaatsen minder aandacht gekregen. Dit komt uiteindelijk tot uiting in de kwaliteitsscore maar levert, in lijn met ons beleid, niet meer schadeclaims op. Omdat het vooral gaat om kleine schades, welke goed zijn op te lossen, houden we het toch onder controle.

Bij wegbeheer hebben we de ambitie om te voldoen aan kwaliteitsniveau 'B' (Basis) uit het beleidsplan. Dit niveau uit de kwaliteitscatalogus van de CROW-richtlijnen wordt omschreven als:

BASIS (kwaliteitsniveau B)

Veiligheid: minder veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken.

Schade beelden: in beperkte mate.

Comfort: neemt op plekken af. Kan hinderlijk zijn voor de fietser.

Reparaties: uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar.

Schadeclaims: weinig kans op gegronde schadeclaims.

Kapitaalvernietiging: nihil.

In onderstaande tabel is te zien hoe dit in perspectief staat met de andere niveaus.

Onderhouds-niveau	Omschrijving (indicatief)	Indicatie kwaliteit
A+	Zeer goed	Nagenoeg ongeschonden
A	Goed	Mooi en comfortabel
B	Voldoende/Basis	Functioneel
C	Matig	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder
D	Slecht	Kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functieverlies, juridische aansprakelijkheid-stelling of sociale onveiligheid

Tabel Beeldkwaliteitsniveaus

Het onderhoudsniveau 'B' uit het beleidsplan continueren we om de weg functioneel op orde te houden. Dit doen we op een verantwoorde manier door in te zetten op de resultaten van metingen en monitoring en het toepassen van de afwegingskaders uit *bijlage 3*. Door daarbij specifiek in te zetten op klein onderhoud op schades met het risico op schadeclaims, dringen we de daling van het kwaliteitsniveau terug. Bij de jaarlijkse wegeninspectie brengen we daarom specifiek het klein onderhoud in beeld (zie hoofdstuk 4.4.). Op deze manier is dit beheersbaar en in lijn met het beleid.



4.4. Prestatie indicatoren

Het kwaliteitsniveau meten we met KPI's (Kritieke Prestatie Indicatoren) om tijdig te kunnen ingrijpen als de kwaliteit onacceptabel wordt. Bijvoorbeeld door risicogestuurde maatregelen te nemen met het oog op risico-aansprakelijkheid.

De eerste KPI is de technische kwaliteit die we meten met de globale visuele weginginspectie (CROW publicatie 146). Deze jaarlijkse inspectie legt de technische kwaliteit vast en heeft voornamelijk te maken met de levensduur en veiligheid van de weg. Deze kwaliteit vertaalt zich naar Voldoende, Matig of Onvoldoende waarbij er maatregelen getroffen worden bij Onvoldoende. Bij deze inspectie brengen we ook specifiek het klein onderhoud in beeld om de daling van het kwaliteitsniveau beheersbaar te houden.

De tweede KPI die we inzetten is beeldkwaliteit. Deze vertaalt de beleving van de (weg)gebruiker naar kwaliteitsniveaus A+, A, B, C en D. In tegenstelling tot de KPI op technische kwaliteit is de uitkomst hiervan 1 op 1 te vergelijken met het gestelde beeldkwaliteitsniveau 'B' (Basis) uit het beleidsplan. Dit doen we aan de hand van de kwaliteitscatalogus openbare ruimte (CROW publicatie 380). Tevens is er de mogelijkheid om deze KPI breder in te zetten omdat deze meting een afspiegeling geeft van de hele openbare ruimte. Zo zegt de uitkomst bijvoorbeeld ook iets over de groenkwaliteit. Dit kan daarmee bijdragen aan de integraliteit op openbare ruimte.

Naast de bovengenoemde KPI's zijn ook de meldingen van bewoners een belangrijke bron van informatie. Bewoners helpen ons mee om schades en gevaarlijke situaties te signaleren en dragen daarmee bij aan de veiligheid van wegen.

Meldingen kunnen op verschillende manieren worden doorgegeven; telefonisch, via WhatsApp, via de chat op de homepage van gemeente Sliedrecht of via Fixi. Fixi is een app voor de smartphone waarmee simpel en snel meldingen kunnen worden gedaan over de openbare ruimte.

De afhandeling van deze meldingen doen we via het klein, dagelijks, onderhoud. Hierbij geven we gevaarlijke situaties altijd voorrang en bewoners krijgen altijd binnen 10 dagen een reactie.

Meldingen worden door ons niet ingezet als KPI omdat deze niet goed meetbaar zijn. Dit komt doordat meerdere meldingen over de zelfde schade en diverse meldingsmogelijkheden een onzuiver beeld geven. Wel zijn we alert op de hoeveelheid meldingen en signalen over de wijze van afhandeling. Zo geeft een onverwachte stijging van meldingen of een signaal van ontevredenheid, aanleiding om de oorzaak te achterhalen en onze service te verbeteren. Dit maakt onderdeel uit van ons klein onderhoud.



5. Organisatie wegbeheer

5.1. Basis op orde

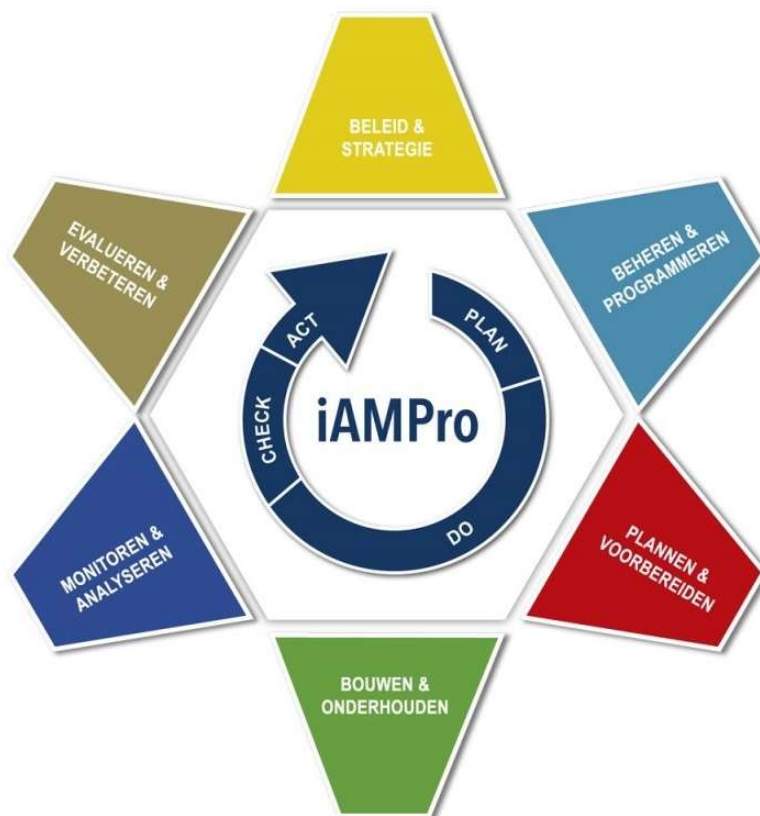
Het beheer van wegen is momenteel belegd in verschillende teams. Op hoofdlijnen richt hierbij het team BOR zich op uitvoering van klein en groot onderhoud, team RO&E op het beleid en de onderhoudscyclus (plan-do-check-act) en team Projecten op de begeleiding van beheerprojecten. Omdat deze beheertaken met elkaar samen hangen, is het belangrijk om hier overzicht op te hebben en dat taken en verantwoordelijkheden duidelijk belegd zijn. In het bijzonder is daarbij aandacht nodig voor het technisch beheer om het beleid, onderhoud en projecten te bedienen. Daarbij hoort ook het actueel houden van het beheersysteem voor volledige en inzichtelijke informatie. Het beleggen hiervan draagt er aan bij om de basis verder op orde te brengen en te houden. Zo kunnen we anticiperen op toekomstig onderhoud en voorkomen we ad-hoc maatregelen. Ook taken zoals de aansturing van derden, het afwegen van alternatieven en beoordelen van resultaten vallen hieronder. Daarvoor is ook kennis nodig van de organisatie, het gebied en informatie die niet in systemen staat. Ook praktische zaken zoals input leveren voor een Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) horen daarbij. Een LIOR draagt bij aan standaardisatie van materialen binnen de gemeente, hierin staan onder andere ontwerpcriteria voor plannen en projecten waarop getoetst kan worden. Het bovengenoemde is voor een groot deel aanleiding geweest om extra formatie vrij te maken om de basis op orde te brengen van het beheer van de openbare ruimte. Deze extra formatie zetten we dan ook in om het wegbeheer te verbeteren.

5.2. Professionaliseren

We willen het beheer op wegen professionaliseren. Dit gaat hand in hand met de basis op orde brengen. Een van de manieren om dit vorm te geven is door de invoering van assetmanagement. Assetmanagement is het optimaal beheren van kapitaalgoederen (ook wel assets) die van waarde zijn voor een organisatie; ook wegen vertegenwoordigen een waarde. Bij 'optimaal' draait het om doelen en ambities van de organisatie en de balans tussen prestaties, risico's en kosten. Een klassieke assetmanagementterm is 'line of sight'. Het gaat hierbij om de vertaling van de strategische doelen (lees: ambities in het coalitieakkoord) naar operationele activiteiten (dus wat er daadwerkelijk buiten gebeurt). En om de terugvertaling van de activiteiten naar de ambities. Zo kun je toetsen en meten of de ambities zijn waargemaakt. Bij een goed ingerichte 'line of sight' begrijpen alle betrokkenen van strategie tot uitvoering waarom activiteiten plaatsvinden. Hierdoor worden betrokkenen ook uitgedaagd op zoek te gaan naar slimmere manieren om dat doel te bereiken (creativiteit en innovatie).



In het model assetmanagement hiernaast staan de onderdelen die een belangrijke rol spelen bij het beheren van de wegen. Dit model is op basis van de cirkel van Plan-Do-Check-Act. Met deze methode verbeter je stap voor stap de prestaties en de organisatie: Plan (maak een plan met de resultaten die je wilt bereiken), Do (voer het plan uit), Check (vergelijk de resultaten met wat je had willen bereiken), Act (bij afwijking: neem maatregelen/stuur bij om de resultaten alsnog te bereiken). Dit beheerplan gaat vooral over de onderdelen 'beheren en programmeren', 'monitoren en analyseren' en 'evalueren en verbeteren'.



In de periode tot 2025 gaan we het beheer op wegen professionaliseren op basis van assetmanagement. We doen dit met een brede blik om dit in de openbare ruimte te uniformeren.

Dit bevordert de integraliteit en slagvaardigheid. Hiermee komen we tegemoet aan de ambitie uit de kadernota om integraal, opgavegericht en planmatig te werken waarbij concrete opgaven centraal staan. Ook zijn we met een professionaliseringsslag beter voorbereid op de fysieke ontwikkelingen zoals onder 2.5 is vermeld. Met name de woningbouwopgave van 2.500 woningen en de ontwikkelingen die daarmee gepaard gaan vereisen een professionele organisatie.

5.3. Integraliteit

Concrete verbinding heeft het beheer van de wegen met de overige beheerdisciplines (in hoofdzaak met Riolering en Groen). Daarnaast spelen andere disciplines een belangrijke rol zoals Verkeer, Stedenbouw en Duurzaamheid.

Vanuit beheer wegen komt de integraliteit samen in onze beheerprojecten. Deze worden integraal geraamd middels SSK-ramingen (landelijk erkende Standaard Systematiek Kostenramingen). De financiën worden daarbij naar rato verdeeld over de assets.

Team Projecten pakt de begeleiding op van de integrale beheerprojecten. Vanuit het beheer wordt hieraan voorafgaand de programmering verzorgd. Daarbij worden beheerprojecten ingepland na te zijn afgestemd op de planning van andere beheerdisciplines en ruimtelijke projecten. Vanuit het beheer worden deze daarna in opdracht gegeven aan team Projecten. De projectleiders bereiden de projecten voor en zorgen voor de aanbesteding en begeleiding van deze contracten. Na de oplevering worden de projecten overgedragen aan het beheer.

Omdat wegen, samen met riolering, het grootste aandeel heeft in de beheerprojecten, nemen we initiatief om het samenbrengen van disciplines en bewaking van de integraliteit te borgen in de organisatie.



5.4. Communicatie

Communicatie en participatie zijn onderdeel van het vastgestelde beleidsplan. Het beheer van wegen kent een aantal belangrijke externe stakeholders. Denk aan nutsbedrijven, woningbouwcorporaties, het waterschap, Rijkswaterstaat, bewoners en bewonersverenigingen en overige weggebruikers. We zorgen hierbij aan de voorkant, in de initiatieffase, dat het groot onderhoud en beheerprojecten worden afgestemd op activiteiten van anderen in de openbare ruimte voordat dit wordt ingepland. Aan de voorkant wordt hiervoor al informatie ingewonnen. In het volgende hoofdstuk staat beschreven hoe dit proces verloopt.

Vooraf bij integrale projecten wordt in de voorbereiding actief op zoek gaan naar wat de bewoners en bedrijven voor wensen hebben op het gebied van inrichting. Dit is onderdeel van het proces bij team Projecten.

Het reguliere onderhoud richt zich vooraf tot goede informatie en afstemming. Onder andere wordt hierover wekelijks informatie verstrekt in het Kompas. Tijdens de uitvoering wordt de verantwoordelijkheid voor de communicatie vooral bij uitvoerende partijen neergelegd, bijvoorbeeld bij aannemers door dit in een bestek te regelen.



6. Programmering en prioritering

6.1. Algemeen

In dit beheerplan geven we aan welk budget nodig is voor klein en groot onderhoud voor de komende 5 jaar en hoe de maatregelen worden bepaald. Vervangingen van wegen worden in de regel integraal en projectmatig aangepakt en apart als investeringskrediet in de begroting opgenomen.

Door programmering en prioritering bepalen we welke wegen wanneer aan de beurt zijn en of deze worden meegenomen in het klein onderhoud, het groot onderhoud of vervanging (projectmatig met andere disciplines). Jaarlijks doorlopen we hiervoor een proces waarbij de programmering en prioritering wordt vastgelegd in het uitvoeringsplan.

We volgen hiervoor het processchema Beheer Onderhoud Wegen uit *bijlage 1*, welke is bijgesteld op basis van dit beheerplan. Hierin is het proces inzichtelijk gemaakt alsmede de verantwoordelijke per processtap, de bijbehorende documenten en momenten van vaststelling. Een processchema als deze past binnen de principes van assetmanagement waarbij zaken systematisch worden vastgelegd en taken en verantwoordelijkheden worden afgebakend. De documenten uit dit proces zijn hieronder vet gedrukt.

6.2. Levenscyclus strategie

Binnen het beheer van de wegen in Sliedrecht wordt de onderstaande (totaal) levensduur van de wegen gehanteerd:

- Asfaltverharding 60 jaar.
- Elementenverharding 40 jaar.

Deze levensduur is een gemiddelde en gebaseerd op het feit dat de ondergrond in de gemeente zakt door zetting en het voorkomen van kapitaalsvernietiging. Hierdoor zijn wel regelmatig maatregelen nodig. Tussentijds wordt er gemiddeld elke tien jaar een maatregel uitgevoerd aan de verharding. Bijvoorbeeld een deel herstraten als onderhoudsmaatregel of het vervangen van de deklaag van het asfalt als levensduurverlengende maatregel.

6.3. Basisplanning en maatregelentoets

De basis voor de programmering is de weginspectie en de daaruit voortvloeiende **basisplanning** wegen. Deze basisplanning wordt buiten getoetst door de wegbeheerder, waarbij bekeken wordt in welke mate de maatregelen uit de basisplanning noodzakelijk zijn en wordt een afweging gemaakt. Dit heet de zogenaamde maatregelentoets. De afweging van prioriteiten is als volgt:

1. Lopende verplichtingen worden nagekomen.
2. “Goed” wegbeheer wordt geoptimaliseerd.
3. Kapitaalsvernietiging wordt voorkomen.
4. Duurzame ontwikkeling wordt gestimuleerd.
5. Toegankelijkheid van erven wordt gegarandeerd.
6. Het actieplan omgevingslawaai wordt toegepast.

Hieruit volgt een **geprioriteerde planning op wegen**.



6.4. Integrale programmering

Het is van belang dat de geprioriteerde planning van de wegen vervolgens wordt afgestemd op de planningen van overige beheerdisciplines en projecten in de openbare ruimte. Daarbij dient dan gezamenlijk te worden bepaald welke (vervangings)maatregelen integraal en projectmatig worden aangepakt. Het resultaat hiervan wordt, al dan niet samen met de reguliere maatregelen, verwoord in het **IMJOP** (Integrale Meerjaren Operationele Planning). Voor deze stap is een actuele dynamische projectenkaart van belang om fysieke projecten en maatregelen te visualiseren.

Het IMJOP vormt de basis voor projecten die opgevoerd worden op het **MIP** (Meerjaren Investeringsprogramma). Ten aanzien van het MIP worden deze projecten eerst integraal geraamd middels SSK-ramingen (Standaardsystematiek Kostenramingen) waarbij het geraamde bedrag naar verhouding verdeeld wordt over de betrokken disciplines. Ook hiervoor nemen we initiatief om het overkoepelende proces van IMJOP en MIP te borgen in de organisatie.

6.5. Uitvoeringsprogrammawegen

Na het IMJOP, wordt binnen het wegbeheer een **Uitvoeringsprogramma Wegen** opgesteld voor het komende jaar (met een doorkijk naar komende jaren). Hierin staan de ingeplande reguliere onderhoudsmaatregelen, de (integrale) projecten en de niet-integrale vervangingen (meestal asfalt). Leidend hiervoor zijn de reguliere budgetten die in dit plan voor vijf jaar worden vastgesteld voor klein en groot onderhoud. Daarnaast is, voor de vervangingen die integraal worden aangepakt, het proces van integrale programmering leidend. Als laatste is voor vervangingen die op zichzelf staan, meestal asfaltvervangingen, het door beheer op te voeren bedrag op het MIP leidend. Vanuit beheer wordt er op toegezien dat de benodigde bedragen voor wegen goed worden aangeleverd en verwerkt in het MIP.

De klein- en groot onderhoudsmaatregelen, ofwel het reguliere onderhoud, worden zoveel mogelijk via onderhoudscontracten uitgevoerd. Zo ook voor de vervangingsinvesteringen die niet projectmatig aangepakt worden. Dit wordt door de wegbeheerder in een **uitvoeringsopdracht** gegoten aan de toezichthouder. De toezichthouder ziet er op toe dat dit ook zo wordt uitgevoerd en rapporteert dit vervolgens aan de wegbeheerder.

Voor de integrale projecten, die zijn opgevoerd op het MIP, worden vanuit beheer opdrachten voor integrale beheerprojecten (**projectopdrachten**) vastgesteld als overdrachtsdocument naar het team projecten. De beheerdiscipline waar de meeste nadruk op ligt neemt hier verantwoordelijkheid voor. In *bijlage 2* is de basisplanning bijgevoegd o.b.v. de wegeninspectie 2020 om een indruk te geven van de maatregelen t/m 2025. Ook is het Uitvoeringsprogramma Wegen 2021 t/m 2025 opgenomen in *bijlage 5*. Doordat de verharding jaarlijks wordt geïnspecteerd, wordt het Uitvoeringsprogramma jaarlijks op basis van de resultaten van deze inspectie bijgesteld.



7. Financieel kader

7.1. Kosten en planning

De berekening van de benodigde onderhouds- en vervangingsmiddelen gebeurt op twee manieren. Voor de korte termijn (2021-2025) gebruiken we de kwalitatieve meetgegevens van de wegininspectie en de bijbehorende planning. De lange termijn benaderen we theoretisch vanuit de jaren van aanleg en de levensduur van de diverse verhardingen. De benodigde middelen voor de korte termijn kunnen jaarlijks fluctueren. Voor de lange termijn gaat het om een gemiddeld benodigd bedrag.

We maken bij de begroting en verantwoording van de benodigde middelen onderscheid tussen onderhoud en vervanging. Dit doen we volgens de wettelijke regels van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Voor de kosten van groot onderhoud van de elementenverharding werken we met een voorziening waaraan we jaarlijks het benodigde geld onttrekken en waarin jaarlijkse kostenfluctuaties kunnen worden opgevangen. Kosten voor klein, jaarlijks onderhoud aan wegen worden gedekt vanuit de jaarlijkse exploitatie.

De kosten voor regulier onderhoud aan de asfaltverharding worden geactiveerd (afschrijving over langere termijn) omdat dit maatregelen zijn die de levensduur verlengen.

De vervangingskosten van wegen worden, net als regulier onderhoud asfalt, ook geactiveerd.

Voor de dekking van de kapitaallasten van 'vervanging wegen' en 'reguliere maatregelen asfalt' wordt de reserve 'Kapitaallasten investeringen met een maatschappelijk nut' ingezet.

In onderstaande tabel en grafiek zijn de hierboven beschreven berekende kosten ingepland en weergegeven en daarna worden deze specifiek toegelicht.

Jaar	Onderhoud wegen		Meerjaren InvesteringsProgramma (vervanging/verlenging levensduur)	
	Klein onderhoud wegen (exploitatie)	Groot onderhoud (voorziening)	Vervanging wegen ¹ (Projectmatig)	Reguliere maatregelen asfalt
2021	€ 230.809	€ 386.000	€ 5.705.000 ¹	€ 361.429
2022	€ 230.809	€ 354.390	€ 5.814.000 ¹	€ 361.429
2023	€ 230.809	€ 354.390	€ 4.644.000 ¹	€ 361.429
2024	€ 230.809	€ 354.390	€ 4.723.000 ¹	€ 361.429
2025	€ 230.809	€ 354.390	€ 1.961.988 ²	€ 197.291
2026-2029	€ 230.809	€ 293.608	€ 1.961.988	€ 173.381
2030-2034	€ 230.809	€ 293.608	€ 1.961.988	€ 173.381
2035-2039	€ 230.809	€ 293.608	€ 1.961.988	€ 173.381
2040-2044	€ 230.809	€ 293.608	€ 1.961.988	€ 173.381
2045-2049	€ 230.809	€ 293.608	€ 1.961.988	€ 173.381
2050-2054	€ 230.809	€ 293.608	€ 1.961.988	€ 173.381
2055-2059	€ 230.809	€ 293.608	€ 1.961.988	€ 173.381
2060-2064	€ 230.809	€ 293.608	€ 1.961.988	€ 173.381
2065-2069	€ 230.809	€ 293.608	€ 1.961.988	€ 173.381
2070-2074	€ 230.809	€ 293.608	€ 1.961.988	€ 173.381
2075-2079	€ 230.809	€ 293.608	€ 1.961.988	€ 173.381

¹ Betreft saldo investeringskredieten in Meerjaren InvesteringsProgramma 2021-2024 bij de begroting 2021.

² De bedragen vanaf 2025 voor de projectmatige vervanging van wegen zijn gebaseerd op een lange termijn benadering en worden op basis van SSK-ramingen nader gedetailleerd.

Tabel: Overzicht onderhouds- en vervangingskosten korte en lange termijn



Deze tabel laat de kosten per onderdeel zien voor de korte en de lange termijn. Voor de korte termijn is dit per jaar te zien (periode 2021 t/m/ 2025), Voor de lange termijn is dit gepresenteerd in periodes van 5 jaar, waarbij de kosten die er staan wel per jaar zijn, dus een gemiddelde over die 5 jaar.

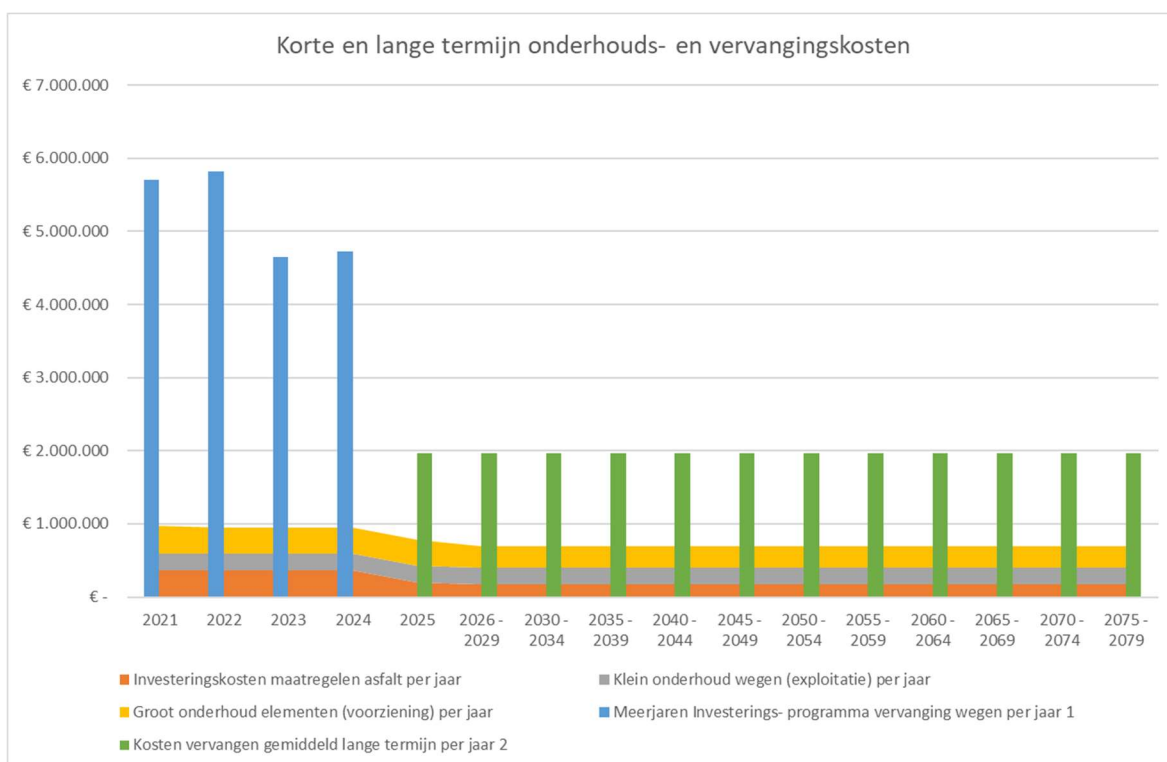
Hieronder een opsomming van de methoden van bekostiging van de kosten zoals hierboven gepresenteerd:

- Reserve: (Reserve 'Kapitaallasten investeringen met een maatschappelijk nut')
 - Kosten maatregelen asfalt (levensduur verlengend)
 - Kosten vervangen wegen

- Voorziening Onderhoud Wegen:
 - Kosten groot onderhoud elementen

- Exploitatie:
 - Kosten klein onderhoud
 - Kapitaallasten
 - Storting in de voorziening

De berekende bedragen zijn inclusief VAT (voorbereiding administratie en toezicht) kosten (15%) en inclusief extra beheerkosten (10%) voor het bekostigen van de werkzaamheden behorende bij de wegbeheertaak. Deze taken zijn nu niet belegd bij een functionaris binnen de gemeentelijke organisatie.



Grafiek: Overzicht onderhouds- en vervangingskosten korte en lange termijn



7.2. Kostendekking

Dit is een financieel neutraal plan waarbij de benodigde kosten kunnen worden gedekt uit de bestaande middelen.

In de exploitatie blijven de kosten gelijk aan de begrotingscijfers. Vanuit de exploitatie wordt daarbij € 50.000 gestort in de reserve 'Kapitaallasten investeringen met een maatschappelijk nut'. Voorheen werd dit bedrag gestort in de voorziening 'Onderhoud Wegen' maar dat is niet langer toegestaan als gevolg van gewijzigde regelgeving van de BBV. Dit komt omdat dit bedrag aan vervangingsinvesteringen wordt besteed (in plaats van aan onderhoud), welke niet meer ten laste mogen komen van een voorziening maar moeten worden geactiveerd.

Om de kapitaallasten van de vervangingsinvesteringen te kunnen dekken, voegen we daarom € 50.000 toe aan de reserve 'Kapitaallasten investeringen met een maatschappelijk nut' en passen we de begroting met ingang van 2022 hierop aan. Op deze wijze blijft de stand in de voorziening positief (zie *bijlage 4*) en kunnen tevens de kapitaallasten van de vervangingsinvesteringen worden gedekt.

De kostenberekeningen zijn gemaakt op basis van het bestaande wegareaal om dit te kunnen onderhouden. Het onderhoud van nieuwe areaaluitbreidingen binnen de komende 5 jaar, lossen we binnen de huidige middelen op. Dit kan omdat het aantal nieuwe wegen beperkt is en deze in de beginperiode weinig onderhoud nodig hebben. Over 5 jaar worden deze areaaluitbreidingen weer geactualiseerd. Zo houden we zicht op de lange termijn krijgen en kunnen we daar tijdig rekening mee houden.

De inzet op klimaatadaptatie en duurzaamheid doen we binnen de huidige beschikbare middelen. Benodigde extra kosten voor de aanschaf en onderhoud van nieuwe duurzame bestratingsoplossingen zijn dan ook niet opgenomen in dit plan. Extra benodigde investeringen in projecten dragen we aan voor de kadernota 2023.

7.3. Financieel kader wegbeheer

Bovenstaande beschrijving van de huidige situatie en doorkijk van de financiën is een goede basis voor de komende jaren. Hierbij enkele acties om het financieel kader voor de komende jaren neer te zetten en te blijven monitoren.

7.3.1. Voorziening onderhoud elementenverharding wegen

Een onderhoudsvoorziening is nodig om de jaarlijks fluctuerende kosten op te vangen van groot onderhoud. Het jaarlijks te onttrekken bedrag kan fluctueren zolang de stand van de voorziening positief blijft en over- en onderschrijdingen elkaar compenseren over de berekende 5 jaar. Door 5-jaarlijks het beheerplan te evalueren en vast te stellen, kan de dotatie in de voorziening voor de duur van 5 jaar worden onderbouwd. We handhaven de voorziening onderhoud wegen daarom op deze manier voor het groot onderhoud aan de elementenverharding. Hierin nemen we de berekende vijfjaarlijkse kosten op, op basis van de weginspectie, waarvan de resultaten zijn opgenomen in dit beheerplan. In *bijlage 2* zijn de resultaten van de weginspectie vertaald naar de basisplanning.

Zo is de voorziening met dit beheerplan voor de duur van vijf jaar onderbouwd. In de jaarrekening vindt de verantwoording van de onttrokken bedragen plaats.

De te nemen processtappen ter onderbouwing van de voorziening zijn vastgelegd in het Processchema 'Beheer onderhoud wegen' in *bijlage 1*. Door dit schema te volgen en de resultaten te documenteren, is dit controleerbaar, dit noemen we ook wel audittrail.



De onderbouwing en verantwoording van de voorziening is daarmee een verbetering ten opzichte van voorgaande jaren.

In tabel 'Overzicht onderhouds- en vervangingskosten korte en lange termijn' staan de te onttrekken bedragen uit de voorziening en in *bijlage 4* is de voorziening toegevoegd, waar te zien is dat de stand positief blijft op lange termijn.

7.3.2. Maatregelen asfalt en vervanging wegen in integraal financieel systeem

Voor groot onderhoud aan asfaltverharding en de vervangingen van wegen, worden de kosten geactiveerd (over een langere termijn afschrijven). De kapitaallasten die hieruit voortvloeien, komen ten laste van het exploitatiebudget Wegen en worden gedekt ten laste van de Reserve 'Kapitaallasten investeringen met een maatschappelijk nut'.

Bij integrale projecten wordt het vervangen van wegen opgepakt samen met andere assets (zoals riolering en kunstwerken). In dit geval komen de kapitaallasten op verschillende exploitatiebudgetten. De verschillende budgetten van de assets dienen hierbij op tijd geregeld te worden zodat voor alle assets binnen een integraal project ook daadwerkelijk budget is. Dit om te voorkomen dat er bijvoorbeeld geen geld is voor het vervangen van groen als een project aanvangt.

Dit vereist een goed financieel systeem met een doorrekening van de te verwachte vervangingsopgave van al deze assets zodat hier tijdig rekening mee wordt gehouden. Vanuit beheer wegen stellen we ons ten doel om deze verantwoordelijkheid goed in te bedden in de organisatie, uiterlijk in 2022. In dit systeem is ook een doorrekening gewenst van zogenoemde levensduurverlengende maatregelen die te activeren zijn. Vervolgens kunnen in het MIP jaarlijks de benodigde integrale kredieten aangevraagd worden. Deze benodigde gelden worden dan, net zoals momenteel gebeurt, berekend en onderbouwd middels een standaard systematiek voor kostenramingen, zogenoemde SSK-ramingen.



8. Concrete acties

Door de gehele rapportage heen staan concrete acties en verbeteringen benoemd die zijn te herkennen aan deze omkadering. In dit hoofdstuk worden deze nog eens op opgesomd. alloceren

8.1. Controleren en programmeren

- Jaarlijks evalueren beheerplan: jaarlijks evalueren we het beheerplan en nemen gewijzigde inzichten en ambities hierin mee en wanneer van toepassing stellen we het beheerplan hierop bij.
- Toepassing van duurzame materialen: We werken de duurzaamheidsambitie uit naar een concrete doelstelling op wegen (hoe duurzaam willen we zijn en wat kost dit?) en dragen hiervoor extra benodigde investeringen aan voor de begroting, met ingang van de kadernota 2023.
- Klimaatadaptatie: Met meer groen en minder verharding dragen we bij aan klimaatadaptatie. Ook door toepassing van 'groene' bestrating zoals grasbetonstenen waardoor gras groeit en water infiltreert in de bodem. We werken de ambitie op klimaatadaptatie uit naar een concrete doelstelling op wegen (in welke mate, waar is dit mogelijk en wenselijk en wat kost dit?) en dragen hiervoor extra benodigde investeringen aan voor de begroting, met ingang van de kadernota 2023. Als zich kansen voordoen om klimaatadaptatieve oplossingen door te voeren, zoals verharding vervangen door groen, binnen de huidige beschikbare middelen, doen we dat.
- Afwegingskaders: Om maatregelen uit de basisplanning te prioriteren, maken we gebruik van de afwegingskaders in *bijlage 3*. Zo worden eenduidige en transparante keuzes gemaakt en voorkomen we hierin willekeur in straten en wijken. Toegevoegd is het afwegingskader voor hergebruik van bestratingmaterialen. Ook zijn er praktische verbeteringen doorgevoerd, onder andere ten aanzien van het tegengaan van plasvorming op fietspaden, onderhoud wegmarkering en logische projectgrenzen.
- SMART doelstellingen: Om jaarlijks goed te kunnen evalueren en waar nodig bij te stellen, hebben we de acties in deze lijst meer SMART gemaakt. Zo maken we deze beter meetbaar.
- Onderhoudsniveau 'B' (Basis) conform beleidsplan. We continueren de komende 5 jaar dit onderhoudsniveau om de weg functioneel op orde te houden. Dit doen we op een verantwoorde manier door in te zetten op de resultaten van metingen en monitoring en specifiek door in te zetten op klein onderhoud.
- Monitoring technische kwaliteitsontwikkeling: dit meten we jaarlijks door middel van een globale visuele wegininspectie wegen. We volgen daarbij de kwaliteitsontwikkeling en grijpen tijdig in als de kwaliteit onacceptabel wordt. Bij deze inspectie brengen we specifiek ook het klein onderhoud in beeld om de daling van het kwaliteitsniveau beheersbaar te houden.
- Monitoren op beeldkwaliteit: Om te kunnen sturen op beeldkwaliteitsniveau 'B' meten we jaarlijks de beeldkwaliteit. We maken daarmee 1 op 1 de vergelijking met het gestelde kwaliteitsniveau in het beleidsplan.
- Processchema: We volgen jaarlijks de processtappen zoals vastgelegd in het bijgevoegde processchema Beheer Onderhoud Wegen. Hierin is het proces inzichtelijk gemaakt alsmede de verantwoordelijke per processtap, de bijbehorende documenten en momenten van vaststelling. Zo verbeteren we ook de informatievoorziening.



8.2. Organisatie Beheer

- Verbeteren wegbeheer: Om de basis op orde te brengen van het beheer van de openbare ruimte is extra formatie vrijgemaakt. We gaan in 2021 deze formatie inzetten om het wegbeheer te verbeteren conform dit plan. In het bijzonder is daarbij aandacht nodig voor het technisch beheer om het beleid, onderhoud en projecten te bedienen op basis van een beheersysteem. Uiterlijk in 2022 is het beheersysteem voorzien van de benodigde en juiste informatie.
- Professionaliseren beheer wegen: In de periode tot 2025 gaan we het beheer op wegen professionaliseren op basis van assetmanagement. We doen dit met een brede blik om dit in de openbare ruimte te uniformeren.
- Integraliteit: We nemen in 2021 initiatief om het samenbrengen van disciplines en bewaking van de integraliteit te borgen in de organisatie. Ook nemen we dan initiatief om het overkoepelende proces van IMJOP en MIP te borgen in de organisatie evenals overkoepelende acties zoals het opzetten integraal financieel systeem (Zie 8.1.3.), de dynamische projectenkaart en de LIOR. We stellen ons ten doel om dit uiterlijk in 2022 te hebben geregeld.

8.3. Financieel

- Reserve 'Kapitaallasten investeringen met een maatschappelijk nut': Om de kapitaallasten van de vervangingsinvesteringen te kunnen dekken, verlagen we, op basis van dit plan, de jaarlijkse storting in de voorziening 'Onderhoud wegen' met € 50.000, voegen we dit bedrag toe aan de reserve 'Kapitaallasten investeringen met een maatschappelijk nut' en passen we de begroting met ingang 2022 hierop aan.
- Voorziening Onderhoud wegen: Hierin nemen we met dit plan de benodigde middelen op voor groot onderhoud aan elementenverharding, op basis van de berekende vijfjaarlijkse kosten, waarvan de resultaten zijn opgenomen in dit beheerplan. Zo is de dotatie in de voorziening met dit beheerplan voor de duur van vijf jaar onderbouwd. In de jaarrekening verantwoorden we jaarlijks de onttrokken bedragen. De te nemen processtappen ter onderbouwing en controle van de voorziening zijn vastgelegd in het processchema 'Beheer onderhoud wegen' (*bijlage 1*).
- Integraal financieel systeem: Bij integrale projecten wordt het vervangen van wegen opgepakt samen met andere assets (zoals riolering en kunstwerken). De verschillende budgetten van de assets dienen hierbij op tijd geregeld te worden zodat voor alle assets binnen een integraal project ook daadwerkelijk geld is. Vanuit beheer wegen stellen we ten doel om deze verantwoordelijkheid uiterlijk in 2022 goed in te bedden in de organisatie.



Bijlagen:

1. Processchema Beheer Onderhoud Wegen
2. Basisplanning wegen o.b.v. inspectie 2020
3. Afwegingskaders voor maatregelen en hergebruik materialen
4. Voorziening Onderhoud Wegen
5. Uitvoeringsprogramma Wegen

Bijlage 1: Processchema Beheer Onderhoud Wegen

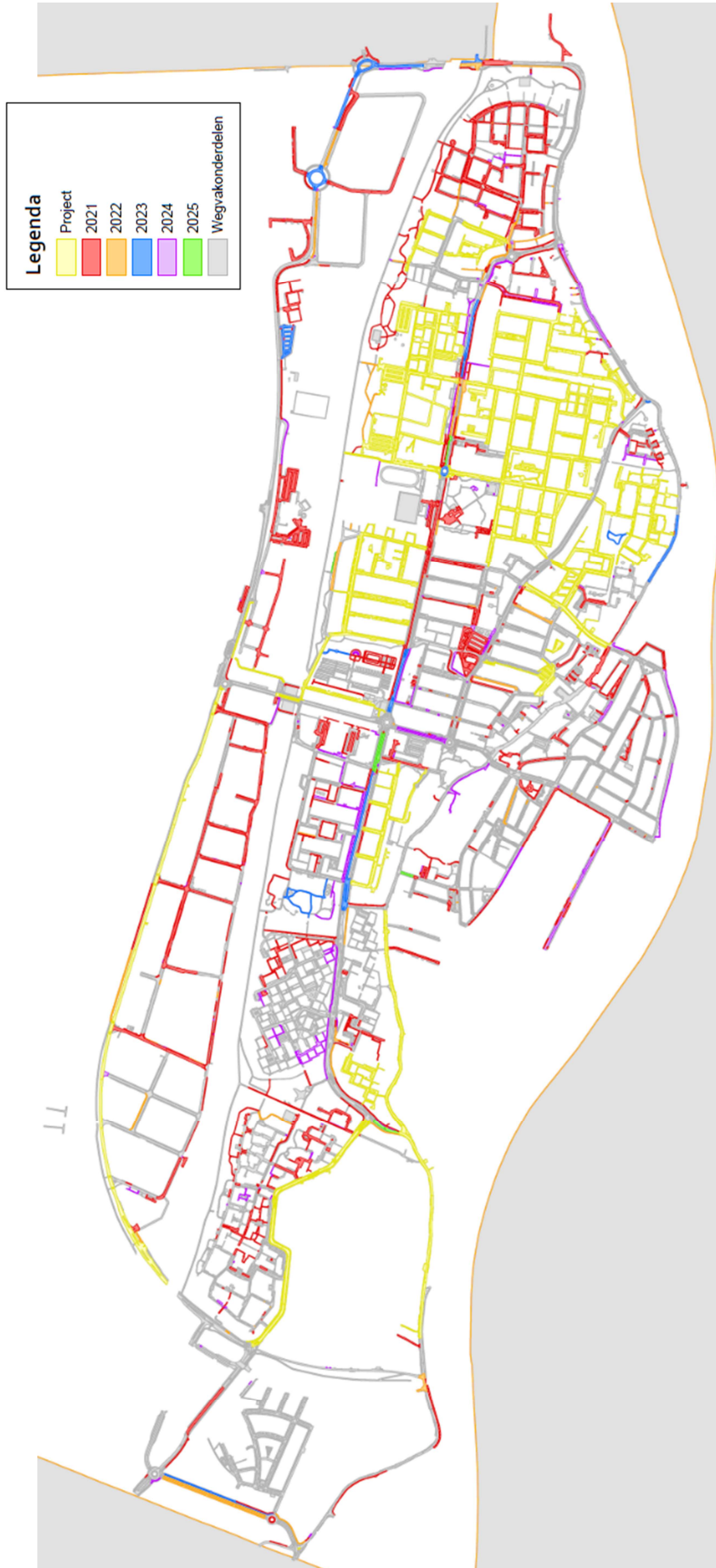


Processchema Beheer Onderhoud Wegen

MEERJARENSCHEMA	
Beleidsplan (1x/10jr)	Is kaderstellend en vast te stellen door gemeenteraad. (strategisch beleid)
Beheerplan (1x/5jr)	Met 5-jaarlijkse financiële onderbouwing voor de voorziening en vast te stellen door de gemeenteraad. (tactisch beheerbeleid)

	Planningsproces						Uitvoeren			Controleren en bijstellen		
	Visuele wegenspectie	Kwalitatieve planning wegen	Maatregelen-toets wegen	Programmering en prioritering	Meerjaren Investerings-programma	Uitvoerings-programma	Financiële gevolgen presenteren	Interne opdracht aan team Projecten	Interne opdracht aan toezicht-houder	Monitoring projecten team Projecten	Monitoren opdracht toezicht-houder	Financiële gevolgen presenteren
Proces-eigenaar	Beheerder Wegen	Beheerder Wegen	Beheerder Wegen	Programma-manager	Programma-manager	Beheerder Wegen	Beheerder Wegen	Beheerder Wegen	Beheerder Wegen	Beheerder Wegen en programma-manager (integraal)	Beheerder Wegen	Beheerder Wegen
Wanneer?	1e kwartaal	1e kwartaal	1e kwartaal	2e kwartaal	2e kwartaal	3e kwartaal	Begroting	4e kwartaal	4e kwartaal	Gehele jaar	Gehele jaar	Jaarrekening
Resultaat/document/vastlegging	Inzicht kwaliteit wegen (in systeem) en analyse kwaliteits-ontwikkeling	Planning van de wegen op basis van de wegenspectie (Basis-planning)	Maatregelen toets (geprioriteerde planning op wegen)	IMJOP (Integrale Meerjaren Operationele Planning)	MIP	Uitvoerings-programma wegen, uitvoerings- en project-opdrachten	Begroting	Interne opdracht	Operationeel jaarplan	Project-rapportages	Rapportage uitvoering	MIP en Voorziening
Akkoord leiding-gevende	nee	nee	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Akkoord Financiën	nee	nee	nee	ja	ja	nee	ja	nee	nee	ja	ja	ja
Akkoord bestuur	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	nee	nee	nee	nee	ja

Bijlage 2: Basisplanning wegen o.b.v. inspectie 2020



Presentatietekening groot onderhoud Sliedrecht

Wegbeheer Gemeente Sliedrecht



**Gemeente
Sliedrecht**



**T B H
Wegbeheer**



PROJECTNUMMER: 2020-21, C. Sliedrecht groot onderhoud 2021-2025	Pagina 1 van 1
BLADNUMMER:	J. de Witd.
TEKENAAR:	R. Hoefflagel
GECONTR.:	19-6-2020
DATUM:	1:5.500
WIJZIGING 1:	A0
SCHAAL:	
FORMAAT:	

"Het Bureau" voor (Inrichting en Beheer) Operbare Ruimte en Ingenieursdiensten
 Elleboogstraat 3a · 5271 LL Ravenstein | T: 0486 - 436607 | E: info@tbh-info.nl | W: www.tbh-info.nl



Bijlage 3: Afwegingskaders voor maatregelen en hergebruik materialen

Afwegingskader voor te nemen Maatregelen Onderhoud Wegen

1. Lopende verplichtingen worden nagekomen.

Wij vinden het belangrijk om betrouwbaar te zijn. Daar waar vooraf afspraken zijn gemaakt om wegen in een bepaald planjaar op te pakken, zullen we dat ook doen. Het gaat hierbij vaak om afspraken die met betrokken partners (bijvoorbeeld woningstichting, WSRL, provincie ZH of inwonersgroepen) zijn gemaakt. Ook interne afspraken (met bijvoorbeeld projectleiders en beheerders) vallen hieronder.

2. Wegkwaliteit

Wij hanteren de landelijke uitgangspunten van het CROW als kwaliteitsnorm voor het wegbeheer. Wij streven daarbij naar kwaliteitsniveau 'B' bij het inplannen van onze maatregelen. Ook zetten we ons daarbij in om plasvorming als gevolg van wegverzakkingen op te lossen, met name op fietspaden.

Indien er daarnaast toch keuzen gemaakt moeten worden dan geven we voorrang aan maatregelen die een hoger risico vormen. Zo kan bijvoorbeeld een drukke weg voorrang krijgen op een rustige straat en kunnen we een looproute voorrang geven op een parkeerplaats. Bij het bepalen van de volgorde wordt ook gekeken wanneer er voor het laatst groot onderhoud is uitgevoerd.

Los hiervan willen we de wegmarkering ten alle tijden laten voldoen aan wettelijke regelgeving.

3. Kapitaalsvernietiging wordt voorkomen

We verspillen liever geen geld. Indien we niet tijdig ingrijpen op het herstellen van asfaltschade ontstaat het risico op een zwaardere en dus duurdere maatregel in de toekomst. Bij elementenverharding komt dit fenomeen niet voor. Herstel van asfalt gaat daarom dus voor het herstellen van elementenverhardingen.

4. Integraliteit, bereikbaarheid en projectgrenzen worden geoptimaliseerd

Bij het inplannen van maatregelen streven we zoveel mogelijk naar een integrale aanpak. Zo kunnen we werk-met-werk maken en geeft dit minder overlast in een wijk. Bij integrale beheerprojecten kunnen we ook beter tegemoet komen aan de wensen van de bewoners en relevante ontwikkelingen.

We komen tegemoet aan de bereikbaarheid door een spreiding van de werkzaamheden. Hiermee voorkomen we dat er te veel tegelijkertijd wordt gedaan. Voor hoofdwegen geldt daarbij zelfs maximaal 1 afsluiting tegelijkertijd.

Als we projectgrenzen bepalen zorgen we voor een logische afbakening die voor inwoners begrijpelijk is. Dit kan betekenen dat een extra wegdeel wordt meegenomen als sluitstuk van een straat of wijk.

5. Duurzame ontwikkeling wordt gestimuleerd

De gemeente Sliedrecht past duurzaam wegbeheer toe. Daar waar zich kansen voordoen wordt gekozen voor een duurzame dan wel klimaatadaptieve oplossing. Indien er sprake is van teerhoudend asfalt zal dit op de daartoe gepaste werkwijze verwijderd en verwerkt worden.

6. Toegankelijkheid van erven wordt gegarandeerd

De gemeente Sliedrecht wil buitensporige zettingen oplossen. Het gaat daarbij vooral om de aansluitingen van woningen en garages aan de weg en gegarandeerde erftoegang. Esthetische afwegingen (zoals blootliggende funderingen) vallen hier niet onder.

7. Het actieplan geluid wordt toegepast

Daar waar bekend is dat de geluidsbelasting op woningen onder druk staat, zullen geluidsreducerende maatregelen getroffen worden. De saneringskaarten van de omgevingsdienst ZHZ zijn daarbij het uitgangspunt. Geluidsreductie versus de asfaltkwaliteit en levensduur moet daarbij echter wel in verhouding staan.



Afwegingskader voor hergebruik materialen bij Onderhoud Wegen

1. Slijtage

Wanneer, als gevolg van slijtage, de verwachte restlevensduur korter is dan de nieuwe onderhoudscyclus dan worden nieuwe materialen toegepast.

2. Leeftijd

Als betonnen materialen meer dan 40 jaar oud zijn en de werkzaamheden gecombineerd worden met grootschalige rioleringswerkzaamheden of herinrichting dan worden nieuwe materialen toegepast. Bij periodiek (solitair) onderhoud kan ervoor worden gekozen om materialen te hergebruiken die ouder dan 40 jaar zijn als deze nog een nieuwe cyclus mee kunnen.

3. Inrichting

Als nieuwe materialen vanwege herinrichting nodig zijn dan worden nieuwe materialen toegepast. Dit kan ook deels van toepassing zijn, bijvoorbeeld alleen de parkeervakken.

4. Toereikendheid

Wanneer er (1) onvoldoende bestaande materialen beschikbaar zijn en (2) daardoor t.a.v. de inrichting storende kleurverschillen ontstaan t.o.v. aanvullend nieuw materiaal, dan worden nieuwe materialen toegepast. Dit wordt per wegvak bepaald.



Bijlage 4: Voorziening Onderhoud Wegen

Omschrijving	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Stand per 1/1	1.615.741	1.244.322	1.082.847	921.372	759.897	598.422	497.729	397.036	296.343	195.650	94.957
Verminderingen:											
Storting van exploitatie	242.915	242.915	242.915	242.915	242.915	242.915	242.915	242.915	242.915	242.915	242.915
Verlaging storting o.b.v. Beheerplan 2021-2025		-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000	-50.000
Verminderingen:											
Maatregelen conform beheerplan 2021-2025:											
	386.201	354.390	354.390	354.390	354.390	293.608	293.608	293.608	293.608	293.608	293.609
	386.201	354.390	354.390	354.390	354.390	293.608	293.608	293.608	293.608	293.608	293.609
Verplichtingen per 31-12-2020:											
Groot onderhoud Staatsliedenbuurt (i.c.m. riolering)	23.144										
Groot onderhoudsmaatregelen wegen (resiant 2020 uit te voeren in 2021)	204.990										
	228.133	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stand per 31 december	1.244.322	1.082.847	921.372	759.897	598.422	497.729	397.036	296.343	195.650	94.957	-5.737



Bijlage 5: Uitvoeringsprogramma Wegen

Uitvoeringsprogramma Wegen 2021 t/m 2025

Door: L. (Leen) de Jong
(Beleidsadviseur Infra)
Datum / versie: April 2021 / DEFINITIEF

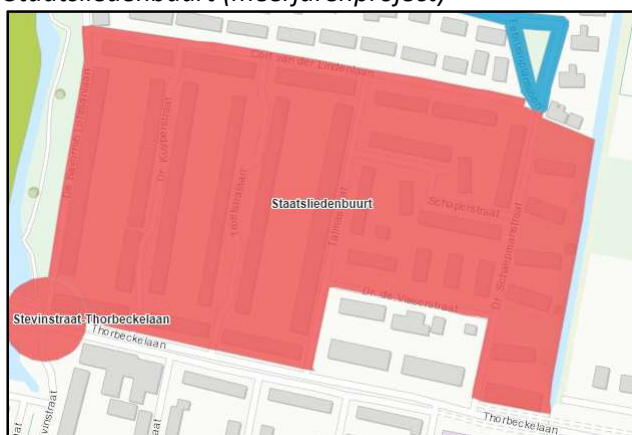
Inleiding

Naar aanleiding van de visuele inspectie wegen in 2020 is door TBH-Wegbeheer een basisplanning opgesteld. Deze planning geeft aan welke wegen de komende 5 jaren aan de beurt zijn voor onderhoud. Er is hiervan een overzichtskaart gemaakt welke "in het veld" is gecontroleerd. Tevens is door de wegbeheerder het afwegingskader (voor het inplannen van bestratingsmaatregelen) gehanteerd. De belangrijkste maatregelen die hier uit voortvloeien zijn in dit uitvoeringsplan opgesomd. Hierin staan de eerste 2 jaren vast en zijn het 3^e tot en met het 5^e jaar indicatief.

Projectmatige wegmaatregelen

Projecten in uitvoering

Staatsliedenbuurt (meerjarenproject)

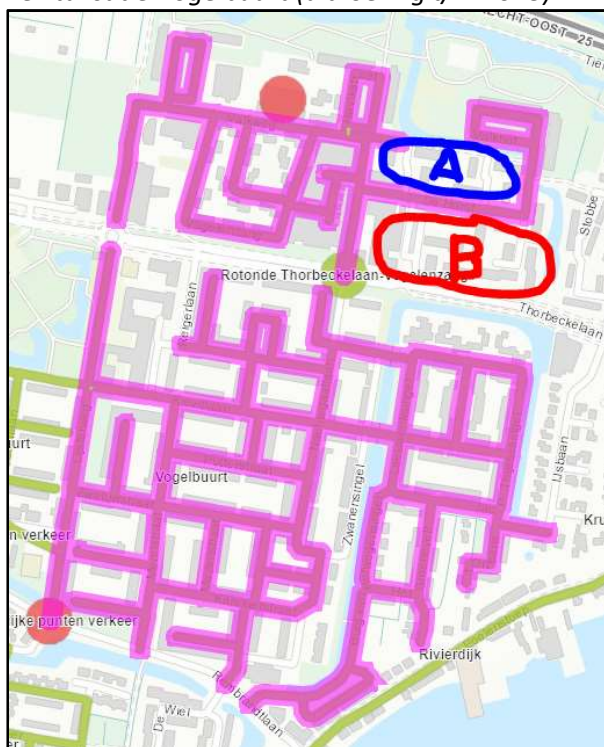


Vaste bijdrage vanuit groot onderhoud wegen:

	2021	2022	2023	2024	2025
€	23.144	-	-	-	-



Revitalisatie Vogelbuurt (uitvoering t/m 2023)



Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ 2.675.000	€ 3.272.000	€ 3.667.000	€ -	€ -

Maatregelen 2021 (Definitieve planning)

Zie ook eerder genoemde projecten die doorlopen over meerdere jaren.

Onderhoud riolering Professorenbuurt (uitvoering t/m 2022)

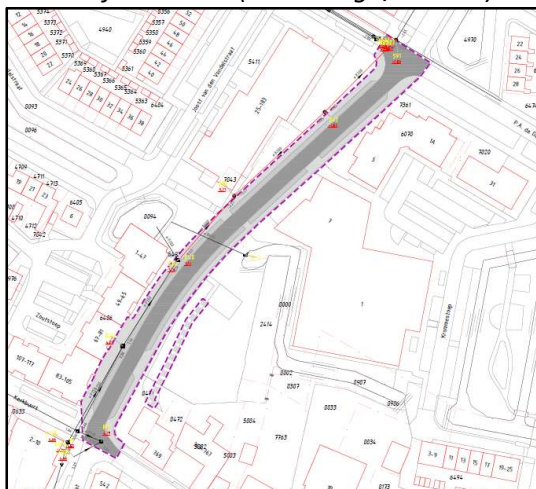


Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ 100.000	€ 1.129.000	€ -	€ -	€ -



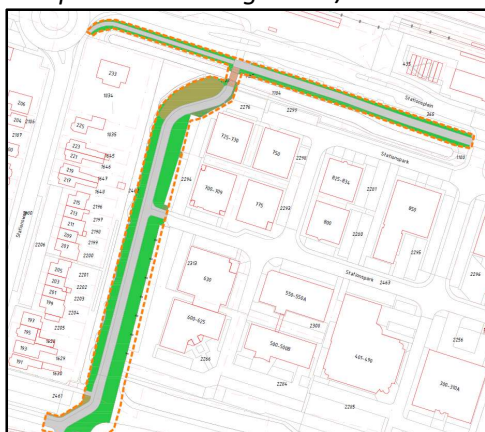
P.C. Hoofllaan-zuid (uitvoering t/m 2021)



Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ 256.000	€ -	€ -	€ -	€ -

Fietspad Stationsweg-noord/Goeman Borgesiusweg-west (uitvoering t/m 2022)



Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ 163.000	€ 88.000	€ -	€ -	€ -

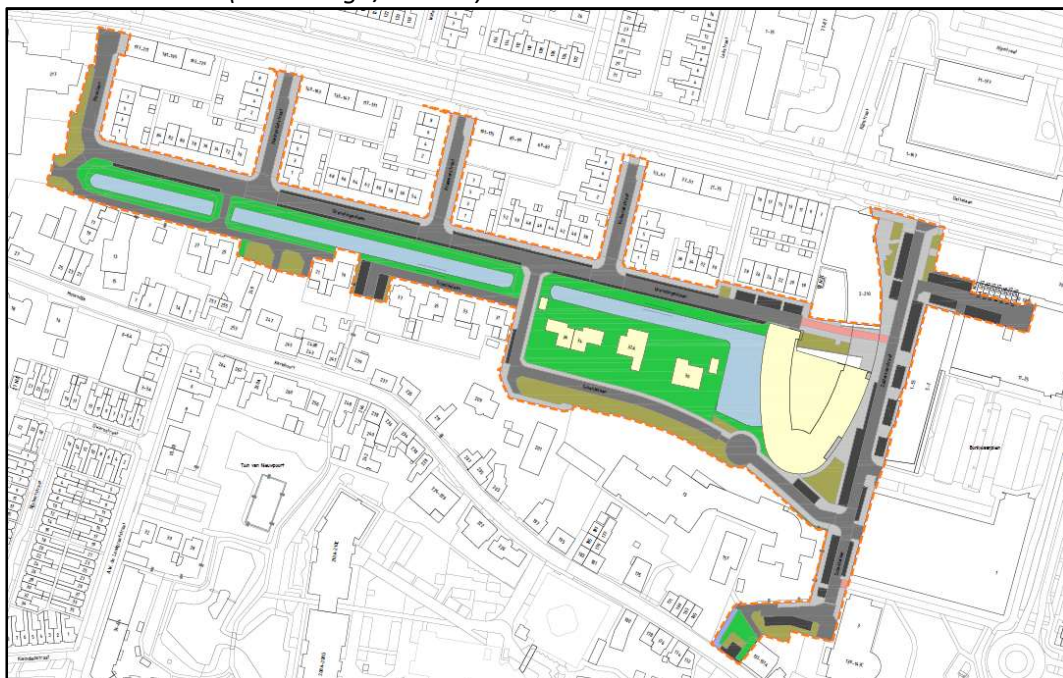


Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ 129.000	€ -	€ -	€ -	€ -



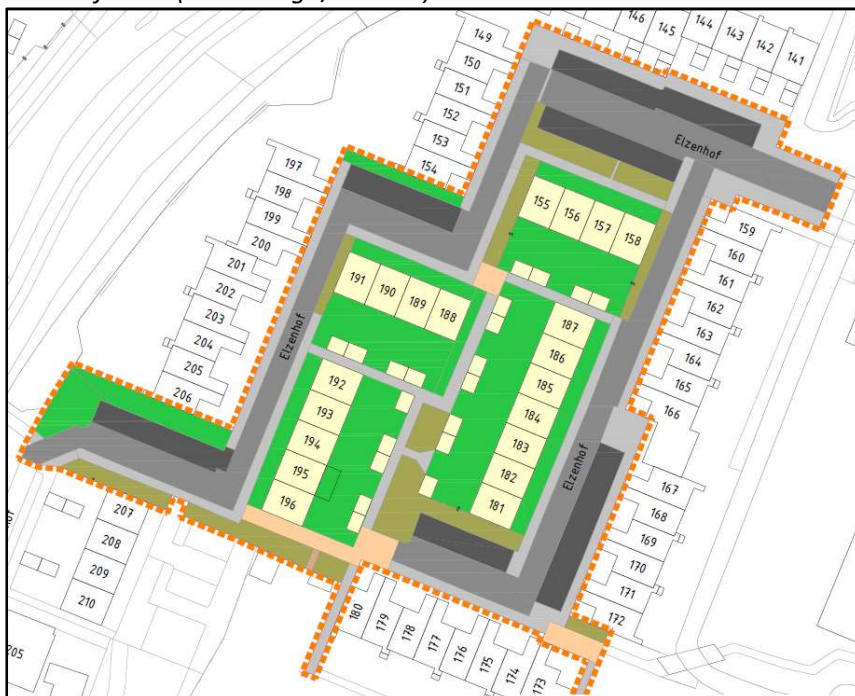
Rivierenbuurt-zuid (uitvoering t/m 2022)



Investeringskrediet Wegen:

	2021	2022	2023	2024	2025
€	786.000	€ 686.000	€ -	€ -	€ -

Elzenhof-west (uitvoering t/m 2021)



Investeringskrediet Wegen:

	2021	2022	2023	2024	2025
€	446.000	€ -	€ -	€ -	€ -



Jacob Catsstraat-zuid (uitvoering t/m 2021)



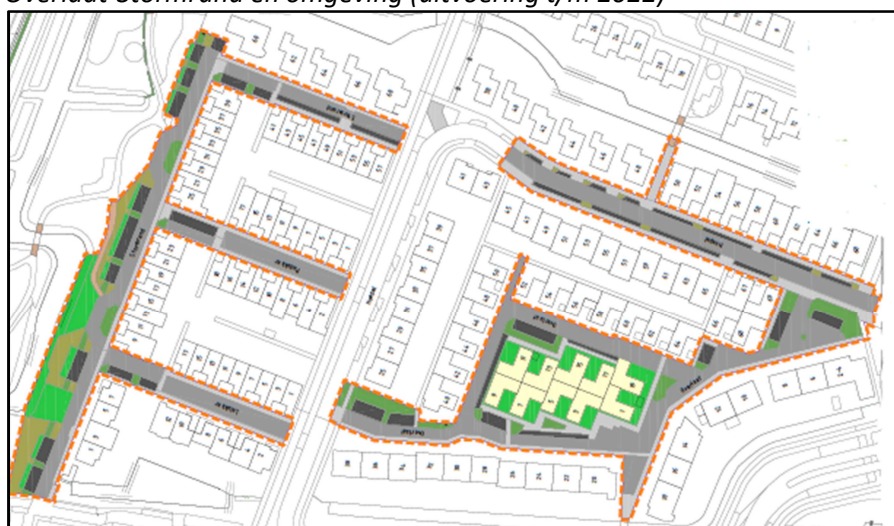
Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ 1.050.000	€ -	€ -	€ -	€ -

Maatregelen 2022 (definitieve planning)

Zie ook eerder genoemde projecten die doorlopen over meerdere jaren.

Overlaat-Stormrand en omgeving (uitvoering t/m 2022)



Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ 100.000	€ 539.000	€ -	€ -	€ -



Maatregelen 2023 (voorlopige planning)

Zie ook eerder genoemde projecten die doorlopen over meerdere jaren.

Parallelweg langs Nijverwaard (uitvoering t/m 2023)

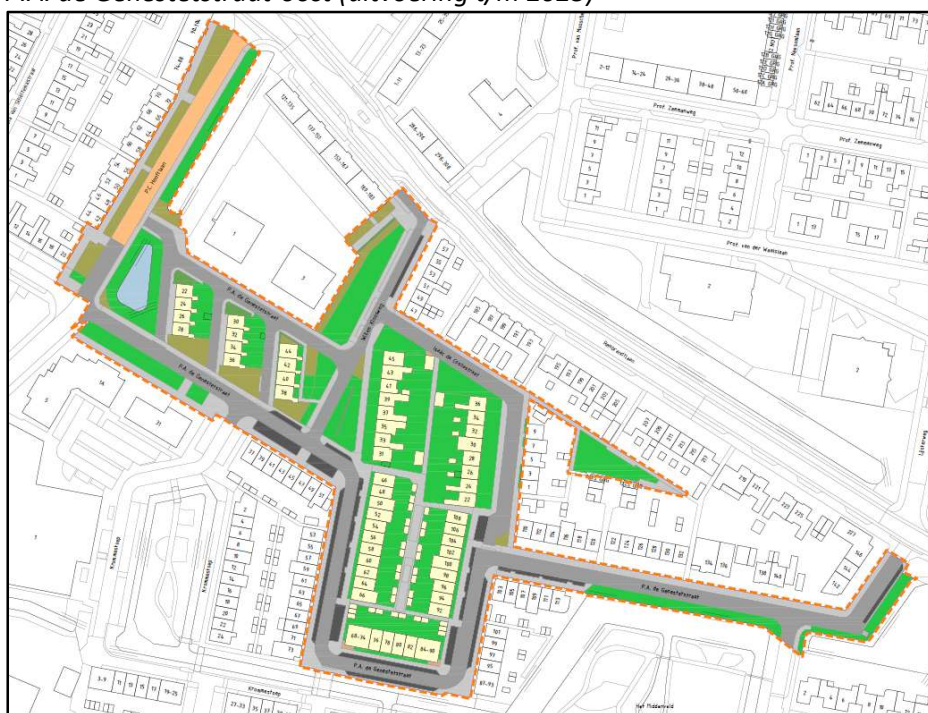


Besluitvorming budget wordt gecombineerd met herinrichting Leeghwaterstraat.

Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ -	€ PM	€ PM	€ -	€ -

P.A. de Genestetstraat-oost (uitvoering t/m 2023)



Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ -	€ 100	€ 777.000	€ -	€ -



Maatregelen 2024 (voorlopige planning)

Zie ook eerder genoemde projecten die doorlopen over meerdere jaren.

Baanweeer-Koningsweeer-Locksweeer (uitvoering t/m 2024)



Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ -	€ -	€ 100.000	€ 991.000	€ -

Rivierenbuurt-noord (uitvoering t/m 2024)



Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ -	€ -	€ 100.000	€ 3.732.000	€ -



Maatregelen 2025 (Voorlopige planning)

Zie ook eerder genoemde projecten die doorlopen over meerdere jaren.

Nog nader te detailleren beheer project(en)

Op basis van berekeningen is in 2025 reeds een investeringsbedrag opgenomen voor nader te detailleren vervangingsmaatregelen. Dit is gebaseerd op een lange termijn (40-60 jaar) benadering vanuit de jaren van aanleg en levensduur.

Investeringskrediet Wegen:

2021	2022	2023	2024	2025
€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.961.988

Reguliere onderhoudsmaatregelen

De klein- en groot onderhoudsmaatregelen, ofwel het reguliere onderhoud, worden zoveel mogelijk via onderhoudscontracten uitgevoerd, de zogenaamde OMOP's (Onderhoudsbestek Met Open Posten). Deze maatregelen worden uitgevoerd op basis van de inspectieresultaten in beheersysteem. Het reguliere asfalt onderhoud wordt daarbij uitgevoerd onder leiding van een projectleider. Het reguliere onderhoud aan elementen en klein onderhoud gebeurt onder verantwoordelijkheid van de toezichthouder Infra. Naast de informatie in het beheersysteem, zijn ook de meldingen van bewoners belangrijk voor het dagelijks onderhoud.