

Wegennota 2020-2024

Startnotitie



Discipline: Wegen

- Discipline + Assettype: Wegen
- In opdracht van: Wethouder B.C.M. Stam
- Ambtelijk opdrachtgever: J. Booij
- Status: Concept
- Datum: 22 - 11 2019
- Versienummer: 1.6
- Auteurs: Hans van Leeuwen en Mark Ruisch

Inhoud

1	Inleiding.....	3
2	Terugblik op de periode 2014-2019.....	4
2.1	De cycli bij het wegbeheer.....	4
2.2	De totstandkoming van het vigerende beleid.....	4
2.3	Terugblik op de kwaliteit vanaf 2004.....	5
2.4	Rapportages aan de gemeenteraad.....	6
3	Stand van zaken.....	7
3.1	Financiën.....	7
3.2	Kwaliteit wegen.....	9
3.2.1	Beeldkwaliteit.....	9
3.2.2	Constructieve kwaliteit.....	9
3.2.3	Conclusies.....	10
4	De rol van assetmanagement bij wegbeheer.....	11
5	Aanknopingspunten in het coalitieakkoord.....	12
6	Trends en ontwikkelingen.....	14
6.1	Beheersystematiek.....	14
6.2	De klimaatopgave.....	14
6.3	De energietransitie.....	14
6.4	De circulaire economie.....	14
6.5	De vergrijzing van de bevolking.....	14
6.6	Aansluiting bij de 'smart omgeving'.....	14
6.7	Participatie van de samenleving.....	15
6.8	Verkeersveiligheid.....	15
6.9	Tekort aan technisch personeel in de sector.....	15
6.10	Mobiliteit.....	15
7	Proces en Planning.....	16
	Bijlage 1 - Overzicht kwaliteit per wijk in 2012 en 2018.....	17
	Bijlage 2 - Asfaltonderzoeken gemeente Dordrecht 2015, 2016 en 2018.....	19
	Bijlage 3 - Assetmanagement.....	20
	Bijlage 4 - Scope bepaling (begrenzings en relaties).....	22

1 Inleiding

De wegennota "Waarheen met de Dordtse weg" is door de gemeenteraad vastgesteld in 2014. Omdat er op het gebied van wegen, zowel op bestuurlijk, wettelijk, technisch als financieel vlak voortdurend veranderingen plaatsvinden wordt het wegenbeleid voor een beperkt aantal jaren vastgesteld. De planperiode van de vigerende wegennota loopt per 1 januari 2020 af. Het is dus tijd voor actualisatie van het beleid. Hiertoe zijn drie zaken van belang:

- De huidige stand van zaken van het wegbeheer in Dordrecht
- De uitgangspunten in het coalitieakkoord
- Trends die van invloed zijn op het wegbeheer

In deze startnotitie staat beschreven wat er voor nodig is om te komen tot een nieuwe wegennota 2020-2024. Dit betekent ook dat de in deze startnotitie beschreven onderdelen een uitwerking krijgen in de uiteindelijke wegennota. De scope bepaling van de wegennota (wat valt er wel/niet binnen de reikwijdte van de discipline 'wegbeheer') is terug te vinden in bijlage 4.

Na een terugblik op de planperiode 2014-2019 gaan we in hoofdstuk 3 in op de stand van zaken, zowel financieel als kijkend naar de onderhoudstoestand (kwaliteit). In de hoofdstukken daarna wordt het principe van assetmanagement toegelicht en wordt een relatie met de uitgangspunten in het coalitieakkoord gelegd. Hoofdstuk 6 bevat een beschrijving van relevante trends en ontwikkelingen. Het proces om te komen tot de nieuwe Wegennota wordt beschreven in hoofdstuk 7. In de laatste paragraaf staat tot slot een overzicht van de discussiepunten en dilemma's waarover wij graag met de raad in gesprek gaan. Uiteraard is al het andere in deze notitie ook bespreekbaar. Nadat de kaders voor de nieuwe wegennota bekend zijn, is het einddoel van dit alles de vaststelling van de Wegennota 2020-2024.

2 Terugblik op de periode 2014-2019

2.1 De cycli bij het wegbeheer

Alle openbare ruimte moet worden onderhouden en vervangen. Vervanging van de weg is meestal gekoppeld aan vervanging van het riool om overlast voor de omgeving te beperken. Riolen gaan in Dordrecht 60-75 jaar mee. Deze termijn is dus van grote invloed op de cyclus van wegen.

Zowel wat betreft de Dordtse (draagkracht van de) ondergrond als qua functionele inrichting is een levenscyclus van 60-75 jaar in woonwijken eigenlijk te lang. Daarom vindt er bij woonstraten ongeveer halverwege de levensduur van het riool een herbestrating plaats. De inrichting van de weg wordt dan aangepast aan het gebruik van dat moment. Indien nodig wordt een fundering onder de bestrating aangebracht.

Wegen die onderdeel uitmaken van de hoofdstructuur zijn van asfalt. Hierbij vormt scheurvorming het voornaamste criterium voor levensverlengende maatregelen. Gemiddeld zijn maatregelen na 23 à 24 jaar aan de orde. Dit houdt in dat gedurende de levensduur van het onderliggende riool niet één maar twee tot drie maal levensverlengende maatregelen moeten worden getroffen.

2.2 De totstandkoming van het vigerende beleid

Met de cycli als uitgangspunt is in de wegennota zoals vastgesteld in 2014 een berekening van de wegbeheerkosten voor een periode van 30 jaar gemaakt. De conclusie was dat er enerzijds al een achterstand van € 50,9 miljoen was opgebouwd en anderzijds dat het jaarlijks beschikbare budget moest worden verhoogd van € 3,8 miljoen naar € 14,5 miljoen. In deze € 14,5 miljoen was rekening gehouden met 20% aanbestedingsvoordeel. Deze theoretisch benodigde financiële impuls voor het wegbeheer was zeer fors en daarmee niet haalbaar binnen het financiële perspectief van de gemeente.

Om te komen tot een realistisch budget is in 2014 de motie "De toekomst van de Dordtse weg begint vandaag" aangenomen. In deze motie werd het college verzocht om:

1. De raad inzicht te geven in het achterstallig onderhoud op basis van assetmanagement en risicomanagement.
2. Minimaal een scenario uit te werken waarin het achterstallig onderhoud in 15 – 20 jaar zou worden weggewerkt.

Achterstallig onderhoud is: onderhoud dat volgens de levenscyclus al uitgevoerd had moeten zijn en waarbij, ondanks de toepassing van assetmanagement, geen middelen voor uitvoering aanwezig of gereserveerd zijn. Deze achterstand zegt overigens niet direct iets over de kwaliteit, maar over de ouderdom van het areaal en het risico op falen gerelateerd aan die ouderdom.

Vergelijk het bijvoorbeeld met een verwarmingsketel. Die heeft een economische levensduur van 12 jaar. Nu wordt die ketel echt niet na 12 jaar vervangen. Die gaat soms wel 15-20 jaar mee. Maar de kans dat een storing ontstaat, waardoor de ketel moet worden vervangen, wordt wel steeds groter. Voor wegen geldt dit eigenlijk uiteindelijk ook.

Dit heeft geleid tot vier scenario's:

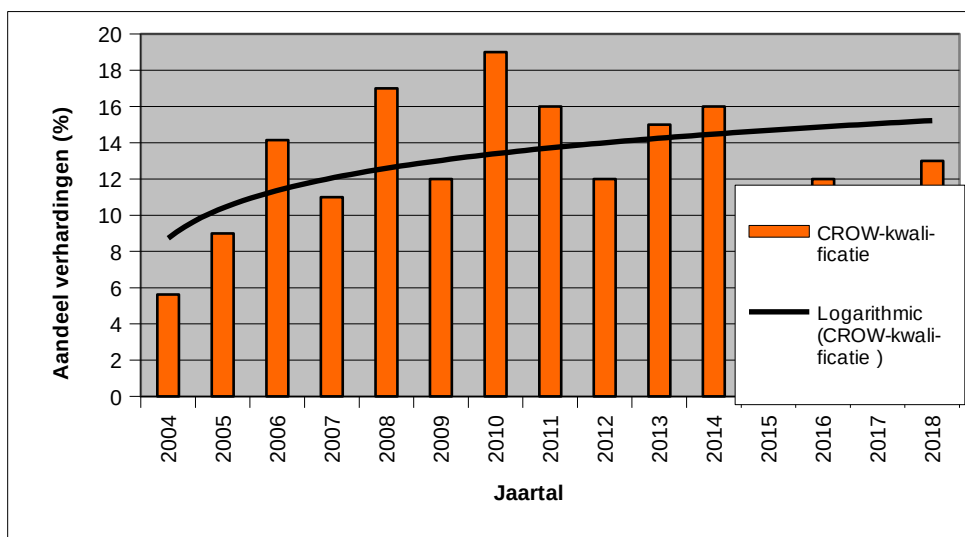
1. Instandhouding van het toenmalige budget
2. Onderhoudsachterstand wegwerken in 20 jaar
3. Onderhoudsachterstand wegwerken tot 2 jaar achterstand
4. Onderhoudsachterstand op het toenmalige niveau houden

Bij het scenario met de laagste ambitie, scenario 4 bij risico gestuurde aanpak, liep achterstand op de cyclus op tot 61 miljoen en was jaarlijks een budget nodig van € 11,3 miljoen. Over de bovenstaande scenario's is bij het vaststellen van de vigerende nota, bij de begroting van 2014, niet besloten. Uiteindelijk heeft de raad besloten het jaarlijkse budget voor het wegbeheer per 2016 te verhogen met € 4,1 miljoen¹. Hierdoor was het mogelijk om een kwaliteitsimpuls te realiseren in diverse woonerven in de wijken. Daarnaast heeft de raad besloten om, bovenop het MOP wegen, eenmalig een bedrag van € 10,2 mln. te investeren in de aanpak van het project Merwedestraat-Oranjelaan-Oranjepark (verder aangeduid als project Merwedestraat).

De stukken van de vigerende Wegennota 2014-2019 (inclusief uitwerking motie) zijn raadpleegbaar in het Raadsinformatiesysteem (RIS) onder het nummer [1162154](#)

2.3 Terugblik op de kwaliteit vanaf 2004

Een terugblik op het verloop van de kwaliteit van de Dordtse wegen levert het volgende beeld op:



Log. Staat voor de logaritmisches gemiddelde trend

Wanneer de periode 2004-2018 wordt beschouwd (in 2017 heeft geen meting plaatsgevonden), dan lijkt het percentage 'onvoldoende' enigszins te schommelen. Opvallend is de piek in 2010, de voorlopig laatste echt strenge winter. Vanaf dat moment is een aflopende trend waarneembaar. Wordt echter gekeken naar de metingen van 2015, 2016 en 2018, dan is juist weer een licht oplopende trend waarneembaar. De zwarte lijn in de grafiek is de logaritmische trendlijn. Al met al is duidelijk dat het weer van invloed is op de kwaliteit van de wegen. De tot nu toe verzamelde gegevens leveren echter een te diffuus beeld op om concrete uitspraken te doen over de (meetbare) effecten van weersinvloeden op de kwaliteit van wegen. De beeldkwaliteit speelt vooral een rol in de paragraaf kapitaalgoederen (waar de provincie toezicht op houdt) en in de jurisprudentie (risicoaansprakelijkheid van de gemeente).

2.4 Rapportages aan de gemeenteraad

Naast de jaarlijkse begrotingscyclus is de raad op de volgende momenten geïnformeerd over het wegbeheer (de stukken zijn benaderbaar via de hyperlink):

¹ Extra middelen voor wegenonderhoud: € 3,8 mln. in de begroting 2015 en € 350.000 in de bestuursrapportage 2016 en kadernota 2017 ter gedeeltelijke reparatie van de afgeraamde verlegkosten voor kabels en leidingen. Daarnaast zijn budgetwijzigingen opgetreden door onder andere reguliere areaaluitbreidingen en een stelselwijziging voor de ureninzet van eigen personeel.

- 03-12-2015 [Raadsinformatiebrief inzake omnibusonderzoek wegen](#)
- 31-05-2016 [Raadsinformatiebrief over voortgang onderhoudsprogramma Wegen](#)
- 08-12-2016 [Raadsinformatiebrief inzake aanleg warmtenet](#)
- 16-02-2017 [Raadsinformatiebrief over bewoner tevredenheid onderzoek wegen](#)
- 16-07-2019 [Raadsvoorstel inzake Vaststellen Bestuur rapportage 2019](#)

3 Stand van zaken

3.1 Financiën

Benodigd jaarlijks budget

In de huidige wegennota is sprake van een benodigd jaarlijks budget van € 14,5 miljoen om de achterstand van € 50,9 miljoen in het wegbeheer te stabiliseren. Dit benodigde budget is met behulp van risico gestuurd onderhoud (zie de motie "De toekomst van de Dordtse weg begint vandaag") bijgesteld naar gemiddeld € 11,3 miljoen per jaar. Wel steeg als gevolg van deze benadering de onderhoudsachterstand naar € 61 miljoen (scenario 4 uit de motie), omdat diverse projecten namelijk eerder moeten worden aangepakt dan voor de risico gestuurde aanpak werd verondersteld.

Opslagpercentage bij projecten

De berekening van de kosten van wegonderhoud is gebaseerd op het oorspronkelijke ontwerp van een weg. Vaak is echter een aanpassing nodig vanwege gewijzigde eisen aan de openbare ruimte. In onderhoudsprojecten is daarom een opslagpercentage opgenomen van 15% voor kleine wijzigingen in de inrichting. Dit percentage zit in de bovengenoemde € 11,3 miljoen.

Bijdrage wegbeheer bij grootschalige reconstructies

Bij grootschalige reconstructies, zoals bijvoorbeeld de Dordtse Mijl, draagt wegbeheer de kosten van technisch noodzakelijke maatregelen bij inclusief het opslagpercentage van 15%. Voorwaarde voor deze bijdrage is dat genoemde maatregelen binnen 5 jaar op de planning staan. Een mogelijkheid om de uitstraling van de openbare ruimte een positieve impuls te geven is extra investeren bij integrale projecten (op markante plekken in de stad zoals bijvoorbeeld de Dordtse Mijl). Dan wordt de gemeenteraad gevraagd hierin keuzes te maken en afhankelijk hiervan ook tevens extra financiële middelen ter beschikking te stellen.

Overzicht onderhoudsachterstand op basis van de cyclus bij huidig budget

Een onderhoudsachterstand op de cyclus van € 61 miljoen en een noodzakelijk budget om de achterstand niet verder te laten oplopen van € 11,3 miljoen was het uitgangspunt. Zo hoog is uiteindelijk het budget niet geworden. Vanaf 2016 is het budget verhoogd met € 4,1 miljoen (bovenop het extra onderhoudsbudget uit de kadernota 2014) en is éénmalig € 10,2 miljoen uitgetrokken voor het project Merwedestraat.

Met behulp van de extra middelen is de achterstand minder sterk toegenomen, namelijk van € 61 tot € 81,2 miljoen. Op huidig prijspeil (dus na indexatie) € 84,5 miljoen. Bij voortzetting van het huidige beleid loopt de achterstand op tot € 106,5 miljoen. In tabelvorm ziet de indicatieve opbouw van de onderhoudsachterstand er als volgt uit:

Jaar	Benodigde projectkosten	Realisatie per jaar	Achterstand op cyclus
Voor 2014			61.000.000
2014	11.300.000	4.100.000	68.200.000
2015	11.300.000	4.000.000	75.500.000
2016	11.300.000	8.100.000	78.700.000
2017	11.300.000	10.600.000	79.400.000
2018	11.300.000	13.100.000	77.600.000
2019	11.300.000	7.700.000*	81.200.000
Totaal achterstand op de cyclus tot en met 2019			81.200.000
Idem herzien prijspeil 2019			84.500.000

*) De post ad € 7,7 miljoen geeft de prognose uit de bestuursrapportage 2019 weer.

Bij voortzetting van het huidige beleid met de naar prijspeil 2019 geïndexeerde benodigde projectkosten:

Jaar	Benodigde projectkosten	Budget per jaar	Achterstand op cyclus
Voor 2020			84.500.000
2020	11.800.000	7.000.000	89.300.000
2021	11.800.000	7.500.000	93.600.000
2022	11.800.000	7.500.000	97.900.000
2023	11.800.000	7.500.000	102.200.000
2024	11.800.000	7.500.000	106.500.000
Totaal achterstand op de cyclus tot en met 2024			106.500.000

Administratieve boekingsgang

De kosten voor het onderhouden/vervangen van wegen zijn tot 2017 – met uitzondering van de Merwedestraat en Dordtse Mijl - rechtstreeks in de exploitatie verantwoord.

Overeenkomstig de nieuwe BBV-regelgeving activeren we vanaf 2017 investeringen met maatschappelijk nut, zoals het wegenonderhoud vanaf € 100.000 per project. Sindsdien verantwoorden we de kapitaallasten van de wegeninvesteringen in de exploitatie. Het is namelijk verplicht om (kapitaal-) lasten te laten drukken op alle jaren waarin een weg wordt gebruikt. We kunnen de kapitaallasten van de investeringen uit 2017 en 2018 dekken uit de bestemmingsreserve investeringen Wegen. Voor de kapitaallasten van de investeringen vanaf 2019 is/wordt jaarlijks dekking gezocht (via vrijvallende exploitatieruimte, extra middelen in de gemeentecirculaires etc.). Bij ongewijzigd beleid nemen de kapitaallasten van de wegeninvesteringen gedurende 3 decennia jaarlijks met € 0,4 miljoen toe. We investeren immers jaarlijks in wegen.

Extra investeringen bovenop de huidige wegenskredieten leiden tot extra niet-begrote kapitaallasten. Als voorbeeld: het toekennen van € 1 miljoen extra krediet in jaarschijf X leidt – afhankelijk van de soort verharding – tot jaarlijkse kapitaallasten variërend van € 50.000 tot € 70.000 gedurende de looptijd van de weg². Als het extra krediet toeneemt en/of structure(e)l(er) wordt, nemen voornoemde kapitaallasten dienovereenkomstig toe.

Overigens verantwoorden we de personele kosten in principe in de exploitatie in plaats van op de wegenskredieten. Hierdoor neemt de grip op personele budgetten toe.

² Voor meer informatie over het afschrijven van vaste activa (zoals wegen) zie: "Financiële verordening gemeente Dordrecht" (RIS-dossier 195367).

3.2 Kwaliteit wegen

3.2.1 Beeldkwaliteit

Inzicht in de onderhoudstoestand van het wegennet wordt verkregen door het jaarlijks uitvoeren van een visuele inspectie. Deze inspectie vindt plaats volgens de normen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW).

Wegbeheer kent drie kwaliteitsniveaus: voldoende, matig en onvoldoende. Hierbij is onvoldoende gesplitst in richtlijn overschreden en achterstallig:

- Richtlijn overschreden wil zeggen dat binnen twee jaar groot onderhoud noodzakelijk is.
- Achterstallig wil zeggen dat de richtlijn met meer dan één klasse is overschreden en direct onderhoud noodzakelijk is.

Bij een voldoende onderhouden wegennet bevindt de kwaliteit zich tussen de volgende percentages:

Wegbeheer	Voldoende (A)	Matig (B)	Onvoldoende	
			Richtlijn overschreden (C)	Achterstallig (D)
Bandbreedte	81-88%	7-11%	5-8%	0%

In de onderstaande tabel is voor de kwaliteit van het gehele areaal een vergelijk gemaakt tussen 2012 en 2018.

Wegbeheer	Alle verharding			
	Voldoende (A)	Matig (B)	Onvoldoende	
			Richtlijn overschreden (C)	Achterstallig (D)
Bandbreedte	81-88%	7-11%	5-8%	0%
Hele areaal 2012	84%	4%	2%	10%
Hele areaal 2018	84%	3%	1%	12%

Zichtbaar is dat het percentage voldoende gelijk is gebleven en dat er een geringe verschuiving is van matig en richtlijn overschreden naar achterstallig. In bijlage 1 zijn de verschillen in kwaliteit per wijk zichtbaar gemaakt.

Hierbij dienen twee kanttekeningen gemaakt te worden:

1. De tabel geeft het beeld weer als de landelijke systematiek van het CROW wordt gehanteerd. De systematiek werkt als volgt: Een bepaald gebied heeft wegen. Wegen bestaan uit wegvakken. En wegvakken zijn opgedeeld in stroken. Inspecties vinden plaats per strook. Zit er schade in een strook, dan telt het gehele oppervlak van de strook mee voor de kwaliteit.

Deze werkwijze levert een feitelijk te negatief beeld op. Wordt gekeken naar het daadwerkelijke percentage van het oppervlak dat een bepaalde kwaliteit heeft, dan is voor het hele areaal 2018 90% voldoende (A) en maar 6% achterstallig (D).
2. Het achterstallig onderhoud wordt vooral veroorzaakt door de elementenverharding.

3.2.2 Constructieve kwaliteit

De risicoanalyse die naar aanleiding van de motie "De toekomst van de Dordtse weg begint vandaag" is ontwikkeld houdt rekening met zichtbare schade. Constructieve schade is echter veelal niet zichtbaar. Scheurvorming komt bijvoorbeeld voor aan de oppervlakte van afsfaltverharding, maar

ook aan de onderkant. Door de belasting van het verkeer groeien deze onzichtbare scheuren van beneden naar boven. Op het moment dat die scheurvorming zichtbaar wordt, is de gehele constructie gescheurd. Dan is heraanleg vaak noodzakelijk. Is de constructie nog niet volledig gescheurd, dan kan vaak door aanbrengen van een extra laag asfalt de levensduur met ca. 20 jaar worden verlengd. Dit is relatief goedkoop. Omdat de constructieve kwaliteit niet zichtbaar is, maakt deze geen onderdeel uit van het huidige risicomodel.

De draagkracht van veel asfaltwegen (ouder dan 20 jaar) is in de jaren 2015, 2016 en 2018 onderzocht. Van de in totaal 487.746 m2 onderzochte wegen blijkt de draagkracht van 289.170 m2 onvoldoende. Zie voor een kaartweergave bijlage 2.

Asfalt onderzoeken 2015,2016 en 2018			
Maatregel			
Geen		75.514	m2
Cosmetisch herstel		123.062	m2
Versterking		180.225	m2
Reconstructie		108.945	m2
Totaal		487.746	m2

In bovenstaande tabel houden 'reconstructie' en 'versterking' in dat de weg te onvoldoende draagkracht heeft. Bij 'cosmetisch herstel' gaat het enkel om vervanging van de deklaag. Groen betekent dat er geen onderhoud noodzakelijk is.

3.2.3 Conclusies

Samenvattend kan worden gesteld dat:

- de beeldkwaliteit (CROW methodiek) van het Dordtse wegennet de afgelopen jaren maar in geringe mate is afgenomen door de beschikbare middelen strategisch te besteden, heraanleg te temporiseren en levensverlengende maatregelen te intensiveren.
- de verschuiving van heraanleg naar levensverlengende of geen maatregelen als gevolg heeft dat het aantal locaties in de stad dat qua inrichting niet meer voldoet aan de huidige normen toeneemt.
- de constructieve kwaliteit van asfaltwegen op diverse locaties niet op orde is. Dit blijkt uit de draagkrachtonderzoeken die sinds 2015 worden uitgevoerd. Door de risico-gestuurde aanpak op basis van assetmanagement, waar de draagkracht van het asfalt niet bij betrokken werd, is het zwaartepunt van de genomen maatregelen namelijk komen te liggen bij woonerven in plaats van bij asfaltconstructies.

Als we vooruit kijken naar de nieuwe wegennota leiden de hiervoor genoemde conclusies ertoe dat specifiek op deze aspecten zal worden ingegaan. Ten aanzien van de beeldkwaliteit bijvoorbeeld kan het uitgangspunt zijn dat we accepteren dat de onderhoudsachterstand niet wordt ingelopen. Op het gebied van de functionaliteit van wegen wordt een koppeling gemaakt met de aanpak van verkeersonveilige plekken in de stad, indien daar vanuit onderhoud een aanleiding voor is. Voor wat betreft de constructieve kwaliteit kan een uitgangspunt zijn, dat meer gebruik gemaakt gaat worden van draagkrachtmetingen door deze bijvoorbeeld toe te voegen aan het risicomodel.

4 De rol van assetmanagement bij wegbeheer

In 2014 is in de gemeente Dordrecht voor het eerst ervaring opgedaan met de toepassing van assetmanagement binnen het wegbeheer. Doordat bij assetmanagement primair wordt gekeken naar de risico's en niet de kwaliteit, is de jaarlijkse budgetbehoefte met € 3,2 mln per jaar naar beneden bijgesteld (zie paragraaf 3.1).

In de afgelopen planperiode is assetmanagement onderdeel geworden van de standaard werkwijze. De ontwikkelingen op het gebied van asset management staan echter niet stil. De Britse standaard van Pas-51 heeft plaatsgemaakt voor een Europese norm die ondertussen heeft geleid tot een Nederlandse NEN-norm. Op dit moment wordt assetmanagement conform de NEN 55000 serie ingevoerd bij de gemeente Dordrecht. Een nadere uitleg van assetmanagement is terug te vinden in bijlage 3 bij deze startnotitie.

5 Aanknopingspunten in het coalitieakkoord

Naast het voornemen om te "blijven investeren in het structurele wegonderhoud" zijn er ook andere passages in het coalitieakkoord die een relatie hebben met het wegbeheer. Het gaat hier om de omkaderde teksten in dit hoofdstuk. Na elke passage uit het [coalitieakkoord](#) wordt geduid hoe eraan invulling gegeven kan worden bij het komen tot een nieuwe wegennota.

- *Bij de voorbereiding en uitvoering van alle werkzaamheden worden de verschillende investerings- en onderhoudsplannen van de gemeente naast die van de verschillende (nuts)bedrijven gelegd. Uitgangspunt is dat werk met werk wordt gemaakt en dat we werkzaamheden zoveel mogelijk combineren. (Bereikbare stad)*

Werk met werk maken is al vele jaren, zowel binnen de gemeente als in de afstemming met externe bedrijven, het uitgangspunt. Dit om overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken en daar waar mogelijk kosten te besparen. Het wegbeheerbudget wordt ingezet wanneer een betreffende locatie op basis van het (kwaliteit gerelateerde) risico binnen 5 jaar voor onderhoud in aanmerking zou komen. Uitzondering hierop vormt rioolvervanging, daar vindt altijd een koppeling plaats.

De gemeente gaat in dit verband een samenwerkingsovereenkomst met Stedin en Evides aan (Samen op de kaart) met als doel de werkzaamheden beter op elkaar af te stemmen. Die afstemming gaat plaatsvinden op de zogenaamde Programmeertafel. Overigens hebben telecom bedrijven vanuit de Telecommunicatiewet altijd de mogelijkheid om de verharding in te gaan.

- *Daarnaast wordt een budget beschikbaar gesteld voor extra investeringen op het gebied van verkeersveiligheid. Deze investeringen komen ten goede aan maatregelen ten aanzien van de juiste inrichting van 30-km weggedeelten, het scheiden van snel en langzaam verkeer (fiets) en andere knelpunten. (Bereikbare stad)*
- *We maken een Top 20 van verkeersonveilige wegen/knooppunten. In overleg met omwonenden maken we, binnen de beschikbare middelen, een start met het verbeteren van de verkeersveiligheid op deze plaatsen in de stad. (Bereikbare stad)*
- *We onderzoeken hoe we de snelheidsovertredingen in de wijken kunnen beperken en zetten in op aanvullende mogelijkheden om de snelheid op wijkwegen omlaag te krijgen (Leefbare en Veilige Stad). (Leefbare en veilige stad)*
- *We stellen een nieuw actieplan geluid op. Eventueel te nemen maatregelen tegen een te hoge geluidsbelasting worden als onderdeel van uit te voeren aanpassingen aan de weg meegenomen (Gezonde en Sportieve Stad). (Gezonde en sportieve stad)*

Alle wegwerkzaamheden die uit deze intenties voortvloeien worden gezien als functioneel onderhoud. Functioneel wegonderhoud wordt, net als in de vigerende nota, bij noodzakelijk onderhoud tot maximaal 15% van de projectkosten gefinancierd uit de wegbeheerbudgetten en het surplus (boven 15%) door extra door de raad ter beschikking gestelde middelen, subsidies, verkeers(veiligheids)budgetten, etc. Het toepassen van stille deklagen heeft tot gevolg dat de beheerlasten toenemen.

- *We bouwen binnenstedelijk, binnen de huidige contouren van de stad. Dit vraagt om stedenbouwkundige finesse, zodat nieuwe karakteristieke buurtjes en waar passend meer stedelijke hoogbouw ontstaan die aansluiten bij de bestaande omgeving. Daarbij is veel aandacht voor een prettige verblijfsruimte (Energieke Woonstad).*

Het bouwen van 4000 woningen binnen de bebouwde omgeving heeft de nodige impact op de infrastructuur van de stad. Deze openbare ruimte moet eerder worden onderhouden of heringericht dan voorzien. Het voorstel is om ook hiervoor het wegbeheerbudget in te zetten wanneer een betreffende locatie op basis van het, door de kwaliteit gerelateerde, risico binnen 5 jaar voor onderhoud in aanmerking zou komen. Ijkpunt hiervan is het moment voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden.

6 Trends en ontwikkelingen

Naast het reguliere onderhoud worden we geconfronteerd met diverse (landelijke) trends en ontwikkelingen die in meer of mindere mate invloed hebben op het wegbeheer. Deze trends vragen soms om het maken van keuzes en zullen bij het komen tot een nieuwe wegennota in ogenschouw genomen worden. Hieronder worden de belangrijkste trends die invloed hebben op het wegbeheer benoemd.

6.1 Beheersystematiek

In Dordrecht is in 2014 specifiek voor onderhoud aan verhardingen risico gestuurd onderhoud ontwikkeld. Dit heeft de basis gevormd voor de ontwikkeling van een landelijke systematiek beheer openbare ruimte. Op dit moment vinden gesprekken tussen het CROW en software ontwikkelaars plaats om deze systematiek toe te passen in de beheersystemen van de verschillende disciplines. De verwachting is dat implementatie op zijn vroegst in 2023 zal plaatsvinden.

6.2 De klimaatopgave

De klimaatopgave is belegd in de opgave groen/blauwe stad. Vanuit wegbeheer wordt meegedacht aan oplossingen binnen het bestaande budget. De impact van klimaatadaptatie op het gehele wegenbeleid is in dit stadium echter nog niet inzichtelijk. Zodra hierover meer bekend is, wordt de raad daarover geïnformeerd.

Sinds een half jaar heeft de gemeente een werkgroep uitgiftepeilen. De werkgroep reguleert met succes het straatpeil waarop nieuwe of aangepaste openbare ruimte wordt aangelegd. Dit is van groot belang om wateroverlast en -schade in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen. In de op te stellen wegennota zal de procedure worden opgenomen en daarmee bestuurlijk vastgesteld.

6.3 De energietransitie

Nederland staat een energietransitie te wachten die ongetwijfeld van invloed zal zijn op de ondergrondse infrastructuur en daarmee het wegbeheer. In de wegennota van na 2024 - en indien hiertoe aanleiding is eerder - zal op de impact van de energietransitie op het wegbeheer worden teruggekomen.

6.4 De circulaire economie

Mede doordat Rijkswaterstaat de ambitie heeft uitgesproken om vanaf 2030 geheel circulair te bouwen leeft het thema circulaire economie in Nederland. De ontwikkelingen en ervaringen worden gevolgd en indien mogelijk doelmatig toegepast. Aannemers en leveranciers worden in de gelegenheid gesteld om innovaties uit te proberen op het Dordtse wegensysteem. Circulaire toepassingen zijn op dit moment echter nog vaak duurder dan standaard oplossingen.

6.5 De vergrijzing van de bevolking

In het kader van het meerjarenprogramma 'Blijf Veilig Mobiel' van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het CROW de publicatie 'Seniorenproof Wegontwerp' uitgebracht. In deze publicatie staan aanbevelingen voor verharding met betrekking tot onregelmatigheden, roosters, stroefheid en afschot. Met name aanpassingen om onregelmatigheden te verkleinen hebben een enorme impact op de kosten van het wegbeheer. Om die reden is er tot op heden voor gekozen om hier niet extra in te investeren.

6.6 Aansluiting bij de 'smart omgeving'

Rijkswaterstaat en de provincies experimenteren volop met het automatisch binnenhalen van inspectiegegevens van hun wegennet. Op het gebied van spoorvorming, oneffenheden en

scheurvorming zijn al redelijk goede resultaten behaald. De techniek is echter nog niet zo ver dat deze manier van inspecteren in de bebouwde omgeving kan worden toegepast. In de wegennota van na 2024 - en indien hier aanleiding voor is eerder - zal hierop worden teruggekomen.

6.7 Participatie van de samenleving

Het coalitieakkoord ondersteunt de verruiming van de mogelijkheden voor burgers om invloed uit te oefenen op hun leefomgeving. De mogelijkheid tot burgerinitiatieven bij werkzaamheden in de openbare ruimte is hier een uitwerking van. Bewoners hebben vanuit hun betrokkenheid vaak wel een mening over de inrichting van een weg. Zeker bij een breed gedragen burgerinitiatief kan dit de nodige impact hebben op het wegbeheer. Verder worden de wegbeheerprojecten uitgevoerd conform de uitgangspunten van "[Wij maken Dordt](#)", de 'paraplunaam' voor alle participatieve trajecten in Dordrecht.

6.8 Verkeersveiligheid

In december 2018 hebben het kabinet, de provincies, gemeenten en vervoersregio's het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld. Het geformuleerde doel is het aantal verkeersdoden van 613 in 2017 terugbrengen naar 0 in 2030. Daarnaast zijn in het coalitieakkoord van de gemeente Dordrecht de nodige ambities geformuleerd op het gebied van verkeersveiligheid.

Wegbeheerprojecten worden gekoppeld aan verkeersveiligheidsprojecten indien zij binnen 5 jaar op de planning staan. Om dit te bewerkstelligen zullen zo nodig andere projecten worden getemporeerd.

6.9 Tekort aan technisch personeel in de sector

De beschikbaarheid van technisch personeel is van invloed op de kosten van werken in de openbare ruimte. Op dit moment is er sprake van een tekort aan vakmensen. Dit heeft een prijsopdrijvend effect. Hierdoor kan het in de motie "De toekomst van de Dordtse weg begint vandaag" veronderstelde aanbestedingsvoordeel van 20% niet meer worden behaald. Dit betekent dat beduidend minder onderhoud kan worden gepleegd met hetzelfde budget.

6.10 Mobiliteit

Om de bereikbaarheid ook in de toekomst te kunnen garanderen worden openbaar vervoer, fietsen en wandelen naast autorijden steeds belangrijker. Ook Dordrecht heeft met de [Koersnota Mobiliteit](#) haar ambities op dit vlak uitgesproken. Dit zal met zekerheid leiden tot mobiliteitsprojecten. Het wegbeheerbudget wordt ingezet bij mobiliteitsprojecten wanneer de betreffende locatie op basis van het, door de kwaliteit gerelateerde, risico binnen 5 jaar voor onderhoud in aanmerking zou komen.

7 Proces en Planning

Zoals in de bestuurlijke planner 2019 staat opgenomen, wordt een integrale Wegennota 2020 voorbereid waarbij de raad actief betrokken wordt. Aan de hand van een presentatie in de Commissie Fysiek worden raadsleden geïnformeerd over de beheersystematiek en de keuzes die gemaakt kunnen worden bij het komen tot een nieuwe wegennota (de verschillende discussiepunten worden in de volgende paragraaf omschreven). De opbrengst van het gesprek met de raad wordt verwerkt in een concept wegennota, die ter bespreking zal worden voorgelegd. Uiteindelijk is het de bedoeling om in het 3^e kwartaal van 2020 een definitieve Wegennota 2020-2024 ter besluitvorming aan te bieden, met inbegrip van de inhoudelijke kaders.

Vanuit de interne organisatie zijn diverse disciplines betrokken bij het opstellen van een integrale wegennota. Deelname van externe betrokkenen voor het opstellen van de nieuwe wegennota is beperkt. Wel wordt de input van bewoners, bijvoorbeeld vanuit wijkschouwen en op basis van meldingen bij de Wijklijn, meegenomen.

Het proces om te komen tot de wegennota ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

WANNEER?	WIE?	WAT?
4 ^e kwartaal 2019	Gemeenteraad	Vaststellen startnotitie
1 ^e kwartaal 2020	Commissie Fysiek	In gesprek met de raad (ophalen inhoudelijke standpunten)
1 ^e kwartaal 2020	Ambtelijke organisatie	Opstellen wegennota
2 ^e kwartaal 2020	Commissie Fysiek	In gesprek met de raad (bespreken concept Wegennota)
2 ^e kwartaal 2020	Ambtelijke organisatie	Afronden wegennota
3 ^e kwartaal 2020	Gemeenteraad	Vaststellen wegennota

Bijlage 1 - Overzicht kwaliteit per wijk in 2012 en 2018

2012	Alle verharding			
	Voldoende (A)	Matig (B)	Onvoldoende	
			Richtlijn overschreden (C)	Achterstallig (D)
Bandbreedte	81-88%	7-11%	5-8%	0%
Stedelijk				
Hele areaal	84%	4%	2%	10%
Rayon centrum				
Historische Binnenstad	85%	1%	1%	13%
19e Eeuwse Schil	85%	4%	1%	10%
Het Reeland	74%	8%	4%	14%
Staart	83%	5%	3%	9%
Rayon west				
Krispijn	81%	4%	2%	13%
Wielwijk	84%	4%	2%	10%
Crabbehof	85%	9%	1%	5%
Zuidhoven	82%	7%	0%	10%
Dordtsehout	100%	0%	0%	0%
Industriegebied west	88%	5%	2%	4%
Zeehaven gebied	96%	0%	0%	4%
Rayon oost				
Dubbeldam	91%	4%	1%	4%
Oudelandshoek	93%	1%	0%	6%
Vissershoek	81%	7%	0%	12%
Stadspolder	78%	7%	1%	14%
Sterrenburg I	82%	3%	2%	13%
Sterrenburg II	78%	3%	0%	19%
Sterrenburg III	73%	2%	1%	25%
Verspreide bebouwing	70%	15%	8%	7%

2018	Alle verharding			
	Voldoende (A)	Matig (B)	Onvoldoende	
			Richtlijn overschreden (C)	Achterstallig (D)
Bandbreedte	81-88%	7-11%	5-8%	0%
Stedelijk				
Hele areaal	84%	3%	1%	12%
Rayon centrum				
Historische Binnenstad	84%	1%	0%	15%
19e Eeuwse Schil	86%	3%	1%	10%
Het Reeland	80%	1%	0%	19%
Staart	83%	2%	3%	12%
Rayon west				
Krispijn	83%	2%	2%	12%
Wielwijk	82%	1%	1%	16%
Crabbehof	82%	2%	1%	15%
Zuidhoven	62%	4%	4%	30%
Dordtsehout	96%	0%	0%	4%
Industriegebied west	82%	7%	2%	8%
Zeehaven gebied	95%	1%	0%	4%
Rayon oost				
Dubbeldam	91%	3%	1%	5%
Oudelandshoek	82%	5%	2%	11%
Vissershoek	75%	4%	1%	20%
Stadspolder	90%	1%	0%	8%
Sterrenburg I	87%	1%	0%	12%
Sterrenburg II	82%	1%	0%	17%
Sterrenburg III	76%	2%	1%	22%
Verspreide bebouwing	80%	6%	7%	7%

Zwart: gelijk t.o.v. 2012

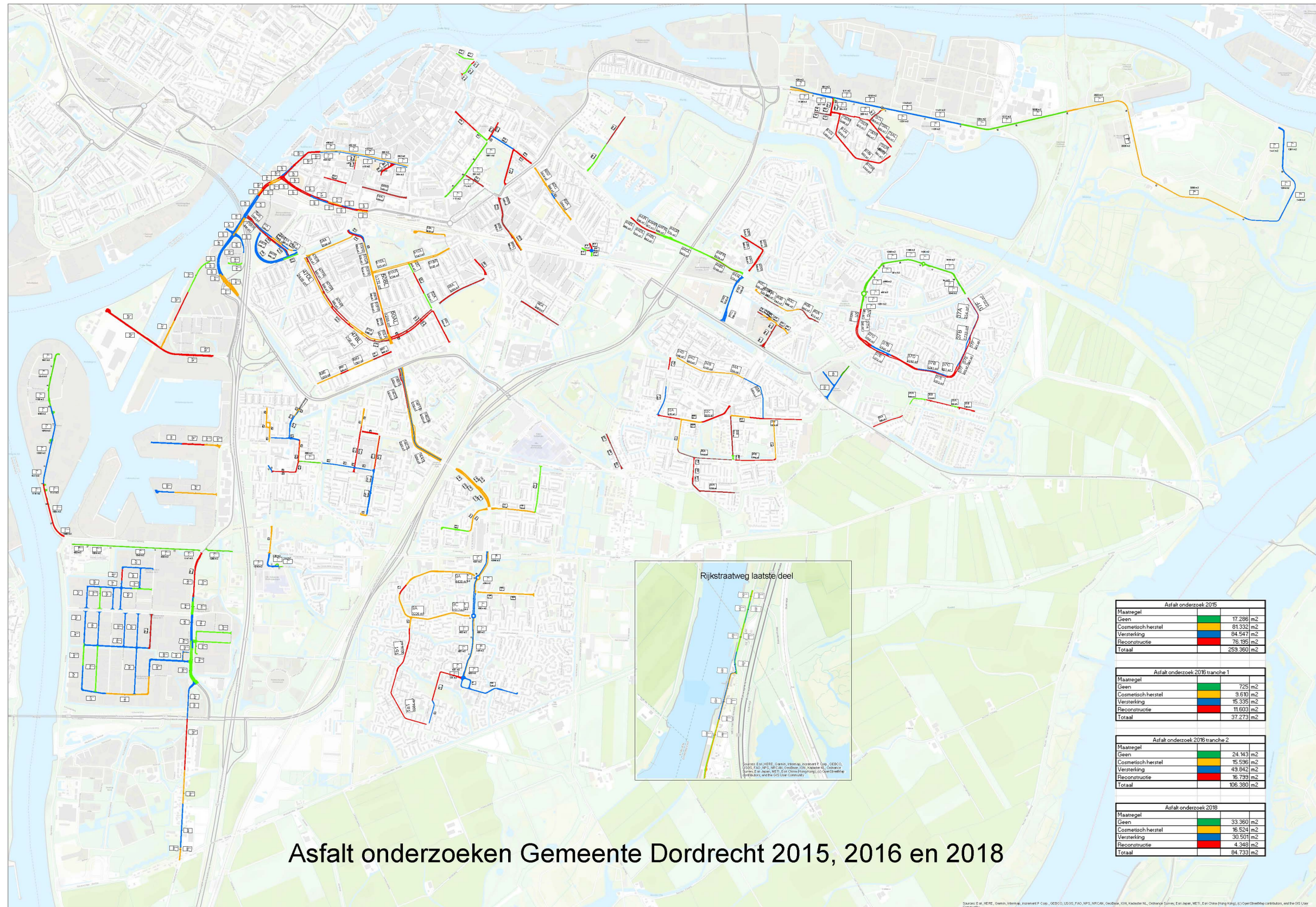
Groen: verbeterd t.o.v. 2012

Rood: verslechterd t.o.v. 2012

Ook hier gelden de kanttekeningen als gemaakt in paragraaf 3.2.1:

1. De CROW benadering levert een feitelijk te negatief beeld op.
2. Het achterstallig onderhoud wordt vooral veroorzaakt door de elementenverharding.

Bijlage 2 – Asfaltonderzoeken gemeente Dordrecht 2015, 2016 en 2018



Verklaring kleuren: blauw = versterken, geel = vervangen deklaag, rood = vervangen gehele wegconstructie en groen = niets doen

Bijlage 3 – Assetmanagement

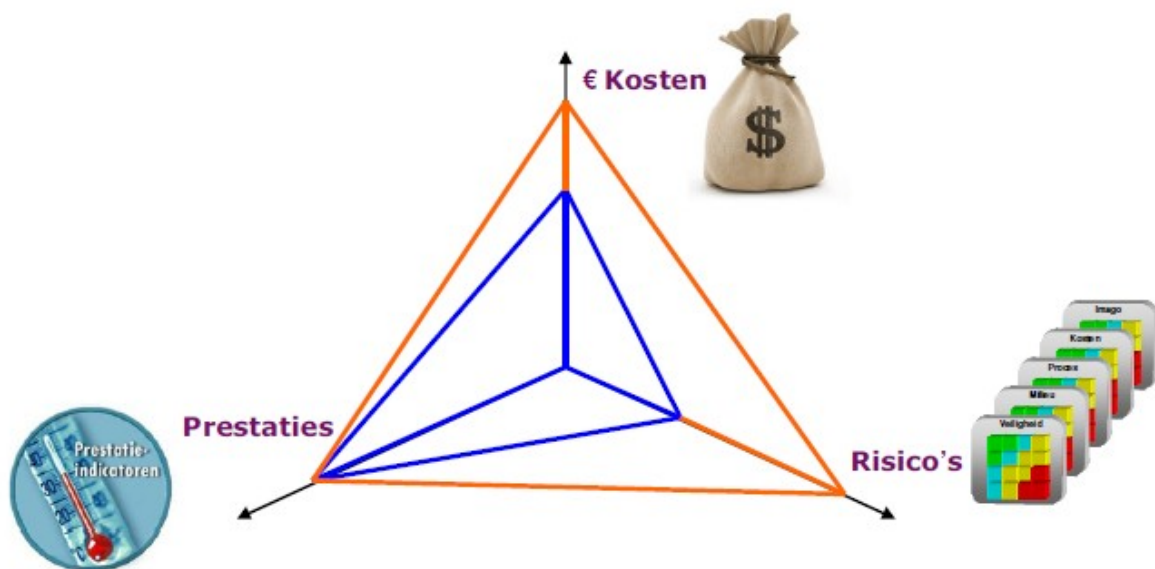
De definitie van Asset Management, conform de Britse Standaard PAS-55, is:

Systematische en gecoördineerde activiteiten en ervaring waarmee een organisatie optimaal en duurzaam, gedurende de hele levenscyclus beheer voert over haar assets en asset systemen op basis van:

- Prestaties
- Risico's en
- Kosten

om de doelstellingen uit het strategisch plan van de organisatie te realiseren.

De driehoek uit de onderstaand afbeelding is van elkaar afhankelijk bij deze aanpak.



Een risico bestaat altijd uit de drie volgende onderdelen: de oorzaak, de risicogebeurtenis en het gevolg.

Bijvoorbeeld: *een voetganger valt op straat*

- *De risico gebeurtenis:* een voetganger struikelt.
- *Oorzaak:* een trottoirtegel steekt circa 5 cm uit boven de rest van de trottoirtegels en de voetganger heeft dat niet gezien.
- *Gevolg:* de voetganger struikelt, valt, breekt een arm en beschadigt zijn kleding. De voetganger stelt de gemeente vervolgens aansprakelijk voor de directe- en de gevolgkosten vanwege een gebrek aan de weg.

Dit voorbeeld geeft aan dat we niet de risico gebeurtenis moeten beheersen maar de oorzaak.

De schadebeelden uit de wegbeheersystematiek vormen de oorzaak van een risico gebeurtenis die zowel de gebruikers en/of de omwonenden van de weg kunnen treffen. Daarnaast zijn er schadebeelden die de oorzaak zijn van een risicogebeurtenis die een gevolg heeft voor de instandhouding van de weg.

Als we het bovenstaande voorbeeld nemen, dan zou de voetganger zich veilig en comfortabel moeten kunnen verplaatsen van A naar B. Dit noemen we de prestatie.

Maar niet op elk deel van de verharding is de kans op een risico gebeurtenis even groot. Als het het bovenstaande voorbeeld van het voetpad nemen is de kans dat een risico gebeurtenis plaatsvindt in een voetgangersgebied in een winkelcentrum groter dan op een achterpad waar bijna nooit iemand loopt. Om te beslissen of het nodig is om maatregelen te nemen bij bepaalde schadebeelden op een bepaalde plaats wordt een zogenaamde risicomatrix gehanteerd. Deze matrix wordt ook wel de bedrijfswaardenmatrix genoemd, is samen met een delegatie uit de toenmalige raad gemaakt.

Bedrijfswaarden					Kans	1 x / 50 jaar	> 1x / 50 jaar	> 1x / 10 jaar	> 1x / 5 jaar	> 1x / jaar	> 1x / maand
Veiligheid	Geluid- & trillingsoverlast	Bereikbaarheid	Imago	Financiën (schade claims)							
Ongevallen met dodelijke afloop of zeer ernstig blijvend letsel	Overlast heeft effect op de fysieke en mentale gesteldheid van omwonenden.	wegvak langdurig afgesloten zonder omleiding. Niet toegankelijk voor voetgangers / fietsers.	regionale commotie (media aandacht, tv, krant, etc)	> € 100.000	5	Laag	Middel	Hoog	Onacceptabel	Onacceptabel	Onacceptabel
Ongevallen met ernstig letsel en langdurig verzuim	Overlast zorgt voor slaapverstoring.	wegvak kortdurend afgesloten zonder omleiding of wegvak langdurig afgesloten met omleiding of snelheid naar 15 km/h. Niet toegankelijk voor minder valide voetgangers / fietsers	regionale commotie (media aandacht, krant)	€50.000 - €100.000	4	Laag	Middel	Hoog	Hoog	Hoog	Onacceptabel
Ongevallen met letsel met verzuim (max. 1 maand)	Omwonenden ondervinden langdurig hinder door langrijdend verkeer.	wegvak kortdurend afgesloten met omleiding of wegvak langdurig afgesloten met omleiding of snelheid naar 30 km/h. Fietsers / minder valide voetgangers ondervinden ernstige hinder.	locale commotie (berichtgeving politiek)	€20.000 - €50.000	3	Laag	Laag	Middel	Hoog	Hoog	Hoog
Ongevallen met gering letsel (EIBO zonder verzuim)	Omwonenden ondervinden kortdurend (niet consequent) hinder door langrijdend verkeer.	wegvak kortdurend afgesloten of langdurig beperkte invloed snelheid. Meer oplettendheid bij voetgangers / fietsers.	enkele klachten, minimaal effect op imago	€2500 - €20.000	2	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Laag	Middel	Middel	Hoog
geen / nihil impact	geen / nihil impact	geen / nihil impact	geen / nihil impact	€0 - €2500	1	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Laag	Middel

De bedrijfswaarden die worden gebruikt zijn: veiligheid, geluid- en trillingsoverlast, bereikbaarheid, imago en financiën. De schadebeelden van de wegbeheerinspectie worden gebruikt voor de risico analyse. Voor verdere uitleg zie de uitwerking van de "Motie: De toekomst van de Dordtse weg begint vandaag" onder de link van het vigerende beleid.

Bijlage 4 - Scope bepaling (begrenzings en relaties)

De discipline beheer wegen betreft alle openbare verhardingen, markeringen, straatnaamborden en (betonnen) verkeerspalen op het eiland van Dordrecht waarvan de gemeente eigenaar is.

De discipline kent de volgende begrenzings. Niet onder de discipline beheer wegen vallen:

- Het beheer van 'deels' afgesloten parkeerterreinen van de gemeente. Het beheer van deze parkeerterreinen valt onder het parkeerbedrijf.
- In het buitengebied liggen nog een aantal onverharde wegen die landbouwpercelen ontsluiten. Het beheer van deze onverharde wegen valt onder het gemeentelijk grondbedrijf.
- Het beheer en onderhoud van Verkeersregel Installaties, Pollers en camera's, inclusief het bijbehorende netwerk van kabels.
- Het beheer en onderhoud van civiele kunstwerken, vangrail, fontein en duikers die deel uitmaken van of grenzen aan de wegenstructuur valt niet onder de discipline wegen.
- Het beheer en onderhoud van speelvoorzieningen en val dempende ondergronden, en overig straatmeubilair die deel uitmaken of grenzen aan de wegenstructuur.
- De Verkeersborden in het gemeentelijke wegennet. Verkeersborden staan er op initiatie van het vakteam Verkeer. Voor plaatsing geldt, of er moet een juridische aanleiding zijn (attentie borden) of er ligt een verkeersbesluit onder (gebodsborden). De borden staan in een beheersysteem en worden vervangen op basis van reflectering. Er is geen apart beleidsstuk voor.
- Beheer en onderhoud van het openbaar groen. Wel is er bij de bermen buiten de bebouwde kom een gedeelde verantwoordelijkheid. Wettelijk gezien valt de berm onder de weg. Het draagvermogen van de berm (ondergrond) valt vanwege de veiligheid onder de discipline wegen. Wegen heeft hier het primaat, maar altijd in overleg met het team Groen en Spelen.

De discipline kent de volgende relaties:

- Het gebied rondom de Zeehaven heeft een aparte status. In het gebied voert de gemeente Dordrecht beheer en onderhoud uit, in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam (HbR). Functioneel onderhoud is daar een verantwoordelijkheid voor HbR. Een en ander is vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst.
- Het gemeentelijke wegennet sluit aan op het hoofdwegennet van Rijkswaterstaat (A16 en N3).
- Het gemeentelijke wegennet sluit via de Stadsbrug aan met het wegennet van de gemeente Zwijndrecht. Waarbij de Stadsbrug zelf in beheer is bij Rijkswaterstaat.
- Het fietspad langs de N3 sluit via de Merwedebrug aan op de fietsstructuur van de gemeente Papendrecht. Ook hierbij geldt dat de Merwedebrug in beheer is bij Rijkswaterstaat.
- Het gemeentelijke wegennet kruist op een aantal plaatsen, zowel boven- als ondergronds, het landelijke spoorwagennet van ProRail. Indien ProRail werkzaamheden uitvoert aan de kruisingen is de gemeente, vanuit de overeenkomsten, verantwoordelijk voor zijn deel van de werkzaamheden (verhardingen en funderingen). Het beheer en onderhoud van de overweg installaties valt onder ProRail.
- Het riool- en drainage stelsel ligt over het algemeen onder de verharding. De verharding watert ook veelal af op het rioolstelsel. De beide netwerken zijn daarmee onlosmakelijk met elkaar verbonden.
- Een deel van het wegennet ligt op een waterkering. De waterkeringen zijn eigendom van het Waterschap de Hollandse Delta. Het beheer en onderhoud van de wegen behoort tot de discipline beheer wegen. Werkzaamheden zijn vergunning plichtig bij het waterschap en mogen alleen worden uitgevoerd tussen april en november.