# Opbrengst schriftelijke consultatie over de concept Wegennota door klankbordgroep uit de commissie Fysiek

Geachte heer Kuhlmann,

Na afstemming met Mark leek het ons het handigst als wij vanuit de ambtelijke organisatie rechtstreeks reageren op uw onderstaande mail.

Allereerst dank voor uw opmerkingen en suggesties ten aanzien van de documenten die wij via Mark aan u en de andere klankbordgroep leden hebben voorgelegd. Dit helpt ons bij het vervolledigen van de Wegennota en mogelijk ook bij het verdere besluitvormingsproces. Alle vragen of omissies die we nu kunnen ondervangen zijn vast meegenomen. Onderstaand zal ik puntsgewijs op uw bericht reageren.

**Scope Wegennota**

U stelt hier een begrijpelijke vraag en uit de stukken die u tot nu hebt gehad valt dit inderdaad niet op te maken. Ten aanzien van de scope van de Wegennota is het inderdaad zo dat deze primair is gericht op het beheer en onderhoud van bestaande wegen. De clusters Ruimtelijke Kwaliteit en Wijken zijn verantwoordelijk voor het onderhoud en vervanging van de bestaande infrastructuur. Zij doen dit op basis van de technische toestand van de weg en de risico's als gevolg van die technische toestand. Die toestand en risico's bepalen of en wanneer er onderhoud moet plaatsvinden. Vernieuwing van wegen en de inrichting daarvan is een verantwoordelijkheid van de cluster Stad. Het gaat daarbij om nieuwe aanleg, wijziging van functie, inrichting en/of beeld van de weg.

Voor ons is wel een aandachtspunt om deze scopebepaling duidelijker in de nota (en het begeleidende voorstel) op te nemen.

**Mobiliteit**

Ook hier doet u een aantal goede constateringen. Bij de trends Mobiliteit en Buitengebied leggen we een koppeling met vernieuwing en inrichting van wegen. Die koppeling ligt voor een belangrijk deel in de Koersnota, de fietsnota en de uitwerking van Verkeersstructuurplannen. Uitgangspunt voor het wegbeheer is dat we met het groot onderhoud nauw aansluiten bij deze plannen, zowel technisch als qua planning. Hierdoor dragen we ook vanuit het wegbeheer bij aan het streven naar verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad. Deze aansluiting vinden we via de MIP-tool op de Programmeertafel.

*Programmeertafel*

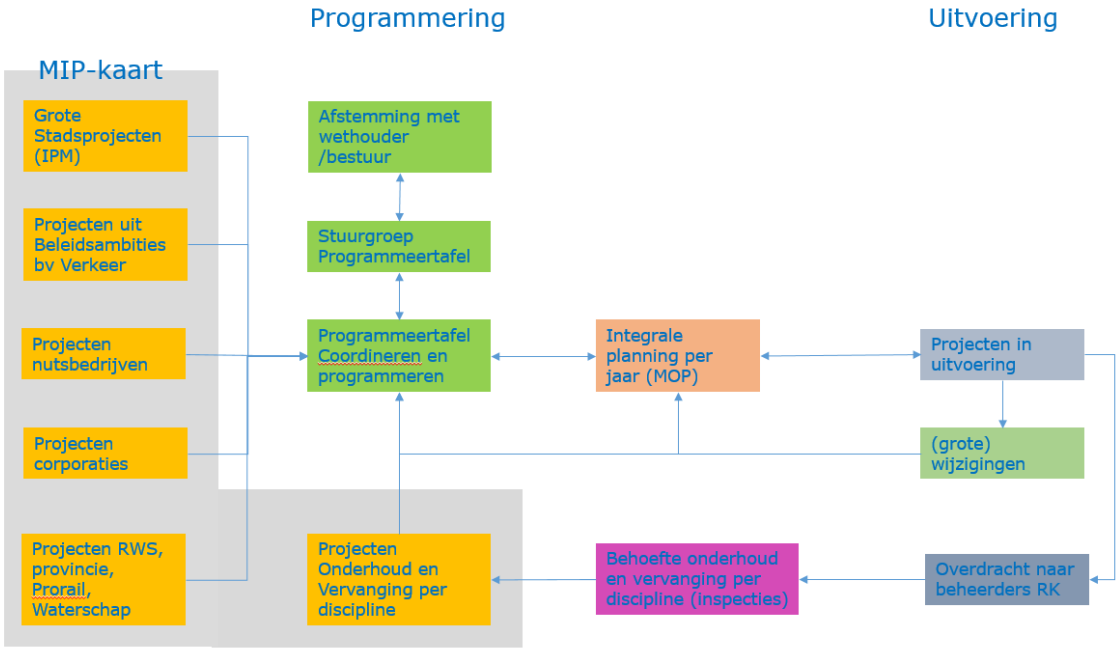
Om alle plannen en projecten in de stad zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen, hanteren we het principe van "werk met werk maken". Met dit uitgangspunt is ook de Programmeertafel opgezet. In die Programmeertafel zijn naast de belangrijkste interne stakeholders ook de beheerders van kabels & leidingen en de woningcorporaties aangehaakt. Om al die plannen, maar ook gevolgen van beleidstukken zoals het fiets- en geluidsbeleid, inzichtelijk te maken is de MIP-tool ontwikkeld. Ter illustratie vindt u bijgaand een schermafbeelding uit die MIP-tool. Alle stakeholders, dus ook beheer en onderhoud wegen, maken hun eigen meerjarenplanning en zetten deze in de MIP-tool. Op basis hiervan wordt een meerjaren investeringsplan opgesteld. Eveneens bijgevoegd is het processchema van de MIP-tool.

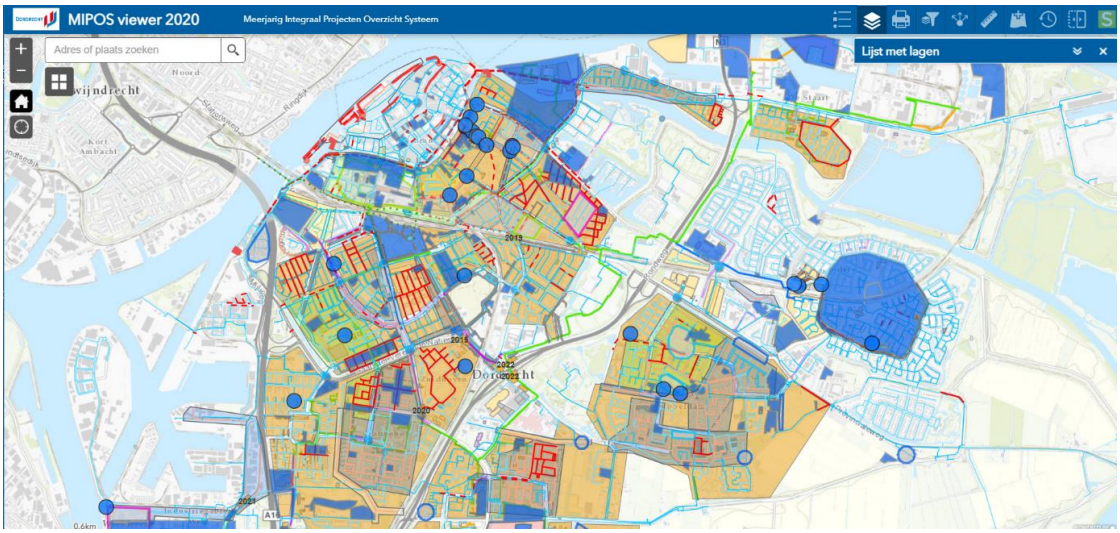
**Studie naar beheer in de verdichtende stad**

Tot slot wijst u op het belang van aandacht voor de (gevolgen van) de groeiende stad. Op dit moment hebben we nog onvoldoende zicht op de gevolgen voor het beheer en onderhoud van wegen als

gevolg van het bouwen binnen de bestaande stad. Om deze reden gaan we in de Wegennota ook nog niet teveel in op dit aspect. Maar in dit kader kan ik wel aangeven dat we in het afgelopen jaar, vanuit ons cluster Ruimtelijke Kwaliteit, druk bezig zijn geweest met een studie naar "Beheer in de verdichtende stad". Het doel van dit traject is om de (financiële en maatschappelijke) effecten van de groeiagenda Dordrecht 2030 op de openbare ruimte en het beheer ervan in beeld te krijgen. Tegelijkertijd kan beheer, in het perspectief van een verdichtende stad, ook bijdragen aan stedelijke en ruimtelijke doelstellingen. Bij dit traject worden wij ondersteund door PLANTERRA, een adviesbureau voor het beheren en verbeteren van de openbare ruimte. Binnen afzienbare tijd wordt door PLANTERRA het rapport naar aanleiding van deze studie opgeleverd. Daarna zal de studie een verder vervolg krijgen binnen de ambtelijke organisatie omdat er ook diverse aanbevelingen worden gedaan om gesteld te kunnen staan voor de groei en andere ontwikkelingen die in de komende jaren op ons af komen.

Ik hoop hiermee voldoende op uw vragen/opmerkingen te zijn ingegaan. Mocht dat niet het geval zijn, of als bovenstaande nieuwe vragen oproept, vernemen wij dat uiteraard graag.




Met vriendelijke groet,
S.L. (Sander) van Gulik
Teamleider Wegen, Verlichting en Schone Stad

**Van:** Alexander Kuhlmann <alexander.j.kuhlmann@gmail.com>
**Verzonden:** woensdag 24 februari 2021 15:58
**Onderwerp:** RE: Klankbordgroep wegennota > schriftelijke consultatie

Beste Mark,

Je vroeg of de documenten relevant, volledig en duidelijk zijn en zo nee, wat er nog wordt gemist en wat niet duidelijk is. Allereerst gaat mijn dank uit naar de opstellers van de documenten. Het is te zien dat er veel tijd en aandacht is besteed aan het schrijven van de documenten. Naar aanleiding van je vragen echter enkele opmerkingen.

***De scope van de Wegennota***

Een stad als Dordrecht die in ontwikkeling is heeft naast de bestaande wegen ook nieuwe wegen nodig. Dit geldt vanzelfsprekend voor de ontsluiting van onze forse woningbouwopgave, maar ook voor een betere ontsluiting van bestaande bebouwing. Dat laatste is bijvoorbeeld het geval bij de benodigde tweede ontsluitingsweg voor de wijk Wilgenwende.

Het valt me op dat de stukken die je ons stuurde zich alleen richten op het onderhoud van bestaande wegen. In een Wegennota verwacht ik ook aandacht voor nieuwe wegen. Als er echter een logische verklaring is waarom de wegennota zich exclusief richt op de bestaande wegen, dan lijkt me het verstandig om dat te vermelden in de Wegennota.

***Mobiliteit voorop***

Het valt me op dat allerlei overwegingen zoals wateroverlast, geluidsoverlast en klimaatverandering uitgebreid worden behandeld, terwijl mobiliteit ergens halverwege en beknopt aan de orde komt. Deze keuze kan ik niet goed volgen.

De primaire functie van wegen is immers om te voorzien in een mobiliteitsbehoefte. Het faciliteren van verkeersstromen is de enige reden om een weg aan te leggen. Het is natuurlijk terecht dat alle andere functies uitgebreid worden behandeld, maar deze andere functies zijn secundair aan mobiliteit.

Het lijkt me ook wenselijk om in de Wegennota ook grondig aandacht te besteden aan de groei van de mobiliteit die samenhangt met de groei van onze stad. Meer huizen en meer Dordtenaren betekent immers een groei van het aantal verkeersbewegingen. Door de keuze voor binnenstedelijke groei heeft dit natuurlijk impact op de bestaande wegen. Welke investeringen in ons bestaande wegennet zijn er nodig om de groei goed op te vangen?

Hartelijke groet,

Alexander Kuhlmann

De Dordtse VVD

*A.J. Kuhlmann, commissielid fractie Dordtse VVD*

*06-28786108*

*alexander.j.kuhlmann@gmail.com*

Geachte heer Van der Meer,

Later dan gepland, waarvoor excuus, reageer ik via dit bericht op uw onderstaande e-mail en de door u genoemde aandachtspunten.

- In par 1.6 (vergrijzing) wordt vooral ingegaan op het valrisico. Daarnaast is, dunkt me, aandacht voor toegankelijkheid (niet alleen voor ouderen, maar ook voor mensen met beperkingen) van belang. Daarnaast wordt er gekeken naar waar die ouderen wonen. Ik denk echter dat mensen hun woonomgeving doorgaans goed kennen en daardoor daar minder risico lopen. Vraag is ook waar zij naartoe gaan. Zowel op dat punt als m.b.t. toegankelijkheid lijkt de problematiek in de binnenstad het grootst. Wat wordt er op dat punt gedaan?

U vraagt wat er in de binnenstad wordt gedaan op het gebied van valrisico en toegankelijkheid. Een begrijpelijke vraag, omdat mensen hun eigen woonomgeving doorgaans goed zullen kennen inderdaad. In een apart bestand, dat als bijlage bij deze mail is gevoegd, wordt een uitvoerige uitleg gegeven over risico gestuurd onderhoud. Hoe zo'n risico register er in voetgangers gebieden zoals de binnenstad uit ziet voor de schades in elementen verharding vindt u op de laatste pagina van het document. Dat is dus in feite de onderliggende systematiek voor het onderhoud dat wij in de binnenstad uitvoeren gelet op valrisico/toegankelijkheid. Hieronder zal ik nader ingaan op het punt van toegankelijkheid

<u>Toegankelijkheid</u>

Zetting is het schadebeeld wat bepalend is voor de toegankelijkheid. Bij zetting wordt de relatieve hoogteligging van de weg ten opzichte van de omgeving beoordeeld. Zetting wordt met name beoordeeld bij hoogteverschillen tegen gevels van de woningen en/of aansluitingen met de openbare verharding (rijbaan, voetpad, enz.) die een gevaar opleveren voor het verkeer. Onder verkeer worden dan met name fietsers en voetgangers verstaan.

Zetting wordt niet standaard tijdens de globale inspectie beoordeeld, maar kan facultatief bij de inspectie worden opgenomen. Omdat zetting in Dordrecht over het algemeen niet met meerdere centimeters per jaar plaatsvindt wordt zetting niet standaard bij elke inspectie meegenomen. Om de paar jaar nemen we zetting op als onderdeel van de inspectie.

De landelijke wegbeheersystematiek kent de volgende ernstklassen:

| **Ernstklasse** | **Omschrijving** |
|---|---|
| Licht (L) | Het hoogteverschil is kleiner of gelijk aan 0,20 m |
| Matig (M) | Het hoogteverschil is groter dan 0,20 m maar kleiner dan of gelijk aan 0,40 m |
| Ernstig (E) | Het hoogteverschil is groter dan 0,40 m |

- Variant 1 om de problemen van ouderen te tackelen is risico-gestuurd wegbeheer. Welk gewicht heeft ‘valrisico’ in het totale risicoprofiel (merk op dat toegankelijkheid ook hier kennelijk niet wordt meegenomen).

De wijze waarop het valrisico is wordt meegewogen in het risico-gestuurd wegbeheer hebben wij separaat uitgewerkt, zie ook hiervoor het bijgevoegd bestande. Het is een uitvoerige uitleg, maar maakt wat ons betreft wel inzichtelijk wat risico-gestuurd wegbeheer nu eigenlijk behelst. Als het

bestand meer toelichting vereist of vragen oproept kunt u ons altijd opnieuw even benaderen uiteraard.

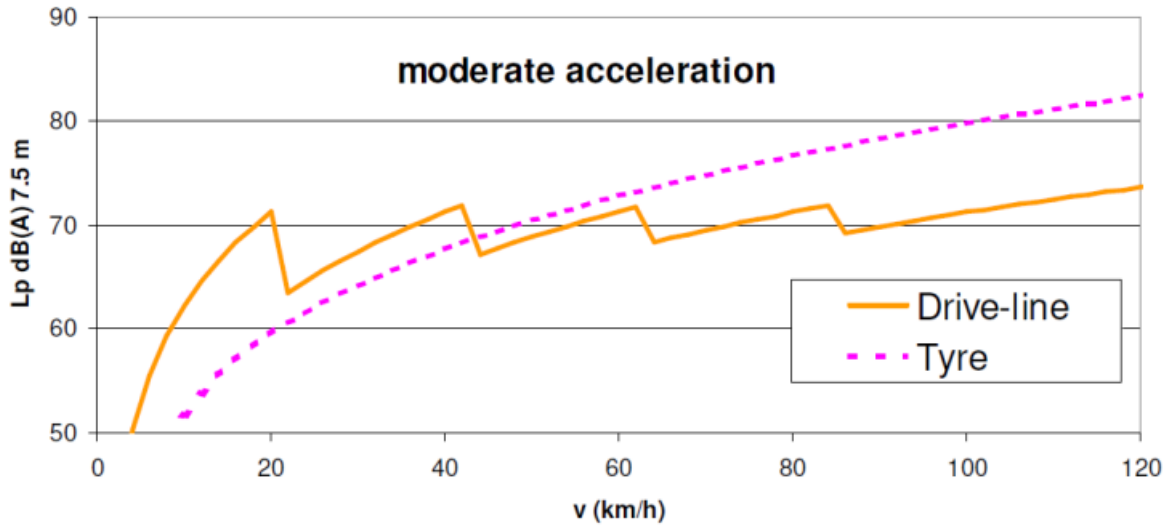
- In paragraaf 1.10 (mobiliteit) wordt niet ingegaan op de gevolgen van de steeds meer geuite ambitie om het autoverkeer terug te dringen voor aard en kosten van wegenonderhoud.

Uw constatering is juist. Dit heeft te maken met de scope van de wegennota. Zie hiervoor ook onze eerdere beantwoording aan de heer Kulhmann. Daarnaast is op dit moment nog onvoldoende inzicht in de gevolgen van de ambitie om het autoverkeer terug te dringen. Om dat te bereiken zal de stad anders ingericht moeten worden. Die inrichting bepaalt weer wat de gevolgen zijn voor de kosten van beheer en onderhoud. Alles valt en staat met een plan. De wegennota gaat over bestaande wegen met de huidige verkeersstromen en heeft een tijdspanne van 5 jaar. In die 5 jaar zal de verandering niet zodanig zijn dan we de gevolgen hiervan echt gaan merken. Maar op lange termijn (18-36) jaar gaat dit zeker een gunstig effect hebben. Dit is dan wel afhankelijk van de keuzes die zijn gemaakt ten aanzien van inrichting en het gebruik van deze autoluwe gebieden.

- In de paragraaf over geluidsreductie (1.15) worden tal van mogelijke technische maatregelen genoemd. Ik denk dat er ook behoefte is aan inzicht in de mogelijke effecten van ander mobiliteitsgedrag, andere type voertuigen (elektrisch) en snelheidsbeperking.

Het punt wat u hier maakt is helder en ook terecht, echter deze maatregelen behoren niet tot de scope van de wegennota. Op deze vragen wordt ingegaan in het beleidsstuk Actieplan geluid uit 2019. Door te CTRL + klikken op de volgende link komt u bij het RIS dossier van een hiervoor relevante raadsinformatiebrief: 2407158 Raadsinformatiebrief over Concept Actieplan Geluid Gemeente Dordrecht 2019-2023. Ook vindt u in dat dossier het concept Actieplan Geluid Gemeente Dordrecht 2019-2023.

Het verband waar u het over heeft is er wel. Zie de figuur hieronder. Dit is een geluidsmodel van een optrekkende personenauto en komt uit het stuk behorende bij de achterliggende link: https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs0405.pdf




Wat hier in beeld is gebracht is het geluid van de motor (drive-line) en van de band. Op de X-as de snelheid en op de Y-as het geluid op 7,5 meter. De zaagtanden in de drive-line zijn het gevolg van het opschakelen. Bij 20 km/h van 1e naar 2e versnelling, bij 40 km/h van 2e naar 3e versnelling enz. Bij een snelheid tot ca. 45 km/h wordt het bandengeluid dominant ten opzichte van het motor geluid. Bij een elektrische auto valt het geluid van de drive-line weg. De grafiek lijkt ook een verklaring te geven voor de klachten van geluidsoverlast bij snelheidsremmers als gevolg van optrekkend verkeer.

- Ten slotte wordt in par 2.4. aangegeven dat de achterstand bij ongewijzigd beleid in 2021 € 106 mln is. Is dat ongeacht de wijze waarop de wegen worden gebruikt (intensiteit, voertuigtypen, snelheid)? Daarnaast is het, denk ik, gewenst enigszins inzicht te hebben in hoe de achterstand zich bij verschillende mogelijke scenario's voor gewijzigd beleid zou kunnen ontwikkelen.

Het bedrag is eigenlijk wel constant ongeacht de wijze waarop de wegen gebruikt worden. Let wel; het bedrag komt uit een cyclus benadering en geeft de achterstand op een theoretische cyclus weer. Het geeft ook vooral aan dat het wegennet vrij oud is en steeds ouder wordt.

Intensiteit kan wel iets schelen in levensduur, maar dan moet je ook echt in staat zijn om verkeer weg te nemen. Wat je vaak ziet is een soort waterbed effect. Je drukt de intensiteit op de ene weg maar die voeg je dan weer bij de andere weg. Levensduur winst aan de ene weg is weer levensduur verlies aan de andere weg. Alleen dat gevolg in een model in het beheersysteem inzichtelijk maken is nog niet mogelijk. Het is de ultieme stip op de horizon.

Bij voertuigtype denk je al snel aan een elektrische auto. Nu is het zo dat de gemiddelde elektrische auto al snel zo'n 600 kg zwaarder is dan zijn brandstof tegenhanger. Rijkswaterstaat verwacht als gevolg hiervan een versnelde slijtage van de wegen en is daar onderzoek naar aan het doen. Het Algemeen Dagblad heeft daar met de titel 'Asfalt slijt harder door elektrische auto' in juli 2019 al eens aandacht aan besteed.

Snelheid heeft zeker een relatie met levensduur. Wanneer we een wegconstructie berekenen op een gemiddelde snelheid van 50 km/uur komt daar een geringere dikte uit dan bij 30 km/uur. De wegen zijn in het verleden uitgerekend op 50 km per uur. Dus wanneer de gemiddelde snelheid 30 wordt gaat dat ten koste van levensduur.

Ik hoop hiermee voldoende op uw aandachtspunten/vragen te zijn ingegaan. Mocht dat niet het geval zijn, of als bovenstaande nieuwe vragen oproept, vernemen wij dat uiteraard graag.

Met vriendelijke groet,

S.L. (Sander) van Gulik
Teamleider Wegen, Verlichting en Schone Stad

**Van:** Frans-Bauke van der Meer <f.b.vandermeer@essb.eur.nl>
**Verzonden:** vrijdag 12 maart 2021 14:21
**Onderwerp:** RE: Klankbordgroep wegennota > schriftelijke consultatie

Beste Mark,

De stukken zijn wat mij betreft zeer relevant en duidelijk (al moet ik toegeven de beide bijlagen nog niet grondig te hebben bestudeerd). Wel mis ik nog enkele aandachtspunten. Ik noem ze kort.

- In par 1.6 (vergrijzing) wordt vooral ingegaan op het valrisico. Daarnaast is, dunkt me, aandacht voor toegankelijkheid (niet alleen voor ouderen, maar ook voor mensen met beperkingen) van belang. Daarnaast wordt er gekeken naar waar die ouderen wonen. Ik denk echter dat mensen hun woonomgeving doorgaans goed kennen en daardoor daar minder risico lopen. Vraag is ook waar zij naartoe gaan. Zowel op dat punt als m.b.t. toegankelijkheid lijkt de problematiek in de binnenstad het grootst. Wat wordt er op dat punt gedaan?

- Variant 1 om de problemen van ouderen te tackelen is risico-gestuurd wegbeheer. Welk gewicht heeft 'valrisico' in het totale risicoprofiel (merk op dat toegankelijkheid ook hier kennelijk niet wordt meegenomen).
- In paragraaf 1.10 (mobiliteit) wordt niet ingegaan op de gevolgen van de steeds meer geuite ambitie om het autoverkeer terug te dringen voor aard en kosten van wegenonderhoud.
- In de paragraaf over geluidsreductie (1.15) worden tal van mogelijke technische maatregelen genoemd. Ik denk dat er ook behoefte is aan inzicht in de mogelijke effecten van ander mobiliteitsgedrag, andere type voertuigen (elektrisch) en snelheidsbeperking.
- Ten slotte wordt in par 2.4. aangegeven dat de achterstand bij ongewijzigd beleid in 2021 € 106 mln is. Is dat ongeacht de wijze waarop de wegen worden gebruikt (intensiteit, voertuigtypen, snelheid)? Daarnaast is het, denk ik, gewenst enigszins inzicht te hebben in hoe de achterstand zich bij verschillende mogelijke scenario's voor gewijzigd beleid zou kunnen ontwikkelen.

Hartelijke groet,

Frans-Bauke