



Beheerplan wegen 2024-2028

Voor een duurzaam en dynamisch Rijswijk



Colofon

Gemeente Rijswijk

Team Stadsbeheer

Auteur: Erwin Vega

Versiedatum: 19 december
2023

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1	Belang van wegen	3
1.2	Aanleiding en achtergrond.....	3
1.3	Doel	4
1.4	Afbakening beheerplan.....	4
1.5	Resultaten.....	4
1.6	Leeswijzer	5
2.	Beleid en regelgeving	6
2.1	Juridisch kader.....	6
2.2	Beleidskaders	7
2.3	Normen en richtlijnen.....	9
3.	Beheer	11
3.1	Beheerstrategie wegen.....	11
3.2	Structuurgebieden	16
3.3	Trends en ontwikkelingen	17
3.4	Terugblik afgelopen jaren	18
4.	Kosten	20
4.1	Budgetten	20
5.	Risicoparaagraaf	27
5.1	Wortelopdruk en integrale herinrichtingen.....	28
5.2	Kabels, leidingen en de energietransitie.....	28
5.3	Klimaatadaptatie.....	29
5.4	Geen extra budget.....	29
5.5	Onvoorziene gebeurtenissen.....	29
	Bijlage 1: overzicht integrale probleemstraten.....	30
	Bijlage 2: Technische levensduur wegen	32
	Bijlage 3: Meerjarenplanning groot onderhoud en vervanging	33
	Bijlage 4: Beheer en onderhoud	37
	Bijlage 5: Kwaliteit en kwantiteit	39
	Bijlage 6: Uitgevoerd groot onderhoud 2020 – 2022	42

1. Inleiding

1.1 Belang van wegen

Wegen dragen bij aan een bereikbare stad. Dit besef bestond al in de oudheid. Zo legden de Romeinen aan het begin van onze jaartelling al een uitgebreid wegennet aan om op een snelle manier goederen en legertroepen te kunnen verplaatsen. De sporen van dit wegennet zijn heden ten dage nog steeds in ons land terug te vinden. De oude Limes die destijds de noordgrens van het Romeinse rijk vormden zijn daar een voorbeeld van. Hoewel de tijden veranderd zijn, zijn onze inwoners en mensen van buiten de stad voor nog steeds afhankelijk van infrastructuur. We verplaatsen ons per openbaar vervoer, auto, fiets of lopend.

Veilige wegen zorgen ervoor dat we gebruik kunnen maken van voorzieningen in en buiten Rijswijk. We willen graag recreëren. Ook mensen van buiten Rijswijk brengen tijd door in onze gemeente. Wegen dragen bij aan de mogelijkheden tot recreatie. Onze parken en landgoederenzones zijn goed bereikbaar.

Daarnaast heeft Rijswijk grote bedrijventerreinen. Om een aantrekkelijke vestigingsplaats te blijven is een goede bereikbaarheid van groot belang.

Tenslotte ligt Rijswijk centraal in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De stad fungeert daarin als belangrijke schakel. De doorgaande wegen zijn belangrijke verkeersaders in de regio.



De Prinses Beatrixlaan, een belangrijke verbindingsweg van Delft via Rijswijk naar den Haag.

1.2 Aanleiding en achtergrond

Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het adequate beheer van onze kapitaalgoederen, waaronder wegen. 'Wegen' is een verzamelnaam voor alle typen verhardingen welke onderdeel uitmaken van de infrastructuur. Dit zijn bijvoorbeeld gemeentelijke hoofdwegen, wegen in woonwijken, parkeerplaatsen, fietspaden, trottoirs en wandelpaden. Die kunnen zijn gemaakt van asfalt, elementen zoals betontegels of klinkers, of halfverharding.

In dit beheerplan staat hoe we in de gemeente Rijswijk de komende jaren invulling willen geven aan het beheer en onderhoud van de wegen. Dit beheerplan voor de periode 2024-2028 volgt het vorige beheerplan (Strategisch beheerplan wegen 2017-2021) op.

1.3 Doel

In maart 2021 heeft de raad het plan voor Integraal Beheer van de Openbare Ruimte (IBOR) vastgesteld. Hierin is een beleidsvisie, kwaliteitsniveau en budgetten voor het beheer van de openbare ruimte opgenomen.

Dit beheerplan voor wegen is een vertaling van de beleidskaders uit het IBOR naar een beheerstrategie voor de periode 2024-2028. In praktische en financiële zin betreft het ook een herijking van het IBOR. Daarnaast is dit beheerplan voor wegen een vervolg op het strategisch beheerplan wegen 2017-2021.

We gebruiken het beheerplan als leidraad om de wegen de komende vier jaar schoon, heel en veilig te houden. We voldoen daarmee aan onze zorgplicht. Dat betekent dat er aan het einde van de beheerperiode geen wegvakken van kwaliteit D (zie voor uitleg pagina 10) meer zijn. Gedurende de looptijd van dit beheerplan ontstaan er door gebruik en externe weersinvloeden ook nieuwe wegvakken met kwaliteit D. We pakken aanvullend ook deze wegvakken aan. Met de onderbouwing van de budgetten in dit beheerplan voldoen we ook aan de verplichting – vanuit de BBV – om inzichtelijk te maken hoe we onze kapitaalgoederen beheren.



1.4 Afbakening beheerplan

Het beheerplan richt zich op die wegen waar we als gemeente een onderhoudsplicht voor hebben. Dit zijn verhardingen van asfaltbeton, elementverharding, cementbeton en halfverharding in eigendom van de gemeente. De markeringen op de verhardingen en de bebording horen hier ook bij. Voor rijkswegen, provinciale wegen, wegen in beheer van het hoogheemraadschap en wegen op particulier terrein heeft de gemeente geen onderhoudsplicht waardoor dergelijke wegen niet onder dit beheerplan vallen.

Verder maken herinrichtingen van de openbare ruimte als gevolg van gebiedsontwikkelingen (Havenkwartier, Te Werve Oost, Kesslerpark, Stationsgebied, De Bogaard, Pasgeld en overige inbreidings- en uitbreidingslocaties) geen deel uit van dit beheerplan. Dit zijn aparte projecten met een eigen financiering. Na afronding van de herinrichting van de openbare ruimte draagt de projectorganisatie het verdere beheer en onderhoud over aan team Stadsbeheer en team ORD. De heringerichte openbare ruimte valt daarmee na overdracht onder dit beheerplan. Na overdracht zorgen de partijen achter de gebiedsontwikkeling gedurende een afgesproken periode voor een beheervergoeding.

1.5 Resultaten

Door de beheerstrategie en de maatregelen uit dit beheerplan de komende vier jaar toe te passen staat de kwaliteit van de wegen er over vier jaar beter bij dan nu. Dit betekent dat we de achterstand in vervangingen verder inlopen en er aan het einde van de beheerperiode geen wegvakken met technische kwaliteit D meer zijn. Ook het oppervlak aan wegvakken met kwaliteit C neemt verder af (zie voor omschrijving kwaliteitscores pagina 10). De vooruitgang maken we zichtbaar aan de hand

van de areaalinspecties uit 2019, 2023 en t.z.t. in 2027. Door eens in de vier jaar te inspecteren beschikken we over actuele inspecties die de basis vormen voor de verdere programmering. Doordat we dagelijks inzetten op preventief onderhoud, zorgen we ervoor dat de veiligheid van verhardingen gegarandeerd wordt en de noodzaak voor groter onderhoud snel wordt gesignaleerd. De wegen houden we daardoor veilig en het aantal schadeclaims zo laag mogelijk.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk twee beschrijft de wettelijke kaders, vastgesteld beleid en normen en richtlijnen die we in Rijswijk hanteren. Hoofdstuk drie gaat over de manier waarop we de wegen in Rijswijk beheren. Ook geven we aan welke ontwikkelingen er zijn in het vakgebied. Hoofdstuk vier geeft inzicht in de benodigde budgetten voor de komende jaren. Hoofdstuk vijf benoemt de grootste risico's en hoe we die zo klein mogelijk houden.

2. Beleid en regelgeving

2.1 Juridisch kader

De belangrijkste wetten en regelingen die van invloed zijn op het beheer van civieltechnische constructies, zoals wegen, worden hier kort omschreven.

Wegenwet en Woningwet

Het wettelijke kader voor het onderhouden van wegen is vastgelegd in de Wegenwet uit 1930 en de Woningwet uit 1991. De Woningwet waarborgt onder andere de kwaliteit van de sociale huisvesting en heeft daarmee een link met de kwaliteit van de openbare ruimte. De Wegenwet regelt enerzijds de openbaarheid van wegen en anderzijds de verplichting voor de beheerder om de weg in een goede staat te behouden. We zijn dus als gemeente verplicht alle binnen onze grenzen vallende openbare wegen te onderhouden, tenzij deze in beheer zijn bij provincie, waterschap en/of het Rijk. Hierbij wordt niet duidelijk gemaakt wat onder de term 'in een goede staat' verstaan wordt. We hebben dus een onderhoudsverplichting zonder een vastgelegd kwaliteitsniveau. We hebben als beheerder op deze manier dus enige vorm van vrijheid voor invulling van het kwaliteitsniveau waarop wordt onderhouden. Wel hebben we altijd een zorgplicht. De Wegenwet is verouderd en wordt op termijn geïntegreerd in de Omgevingswet. De Woningwet wordt deels vervangen door de Omgevingswet. Pragmatisch is het CROW-kwaliteitsniveau C (zie kopje *CROW-richtlijn voor technische- en beeldkwaliteit* aan het einde van dit hoofdstuk) binnen het vakgebied aangeduid als de minimale kwaliteit waarbij we aan onze zorgplicht voldoen.

Wegenverkeerswet

De Wegenverkeerswet uit 1994 stelt dat wegen veilig moeten zijn voor de weggebruiker. Daarnaast moet de weg functioneel zijn. Dat wil zeggen dat deze is gebouwd op het beoogde gebruik, zoals het type of intensiteit van het verkeer. De Wegenverkeerswet stelt geen specifieke eisen aan het wegbeheer. De Wegenverkeerswet blijft bestaan naast de Omgevingswet.

Burgerlijk Wetboek

Wegen moeten voor de gebruikers veilig zijn. Dit is voor ons een vanzelfsprekendheid. Als dit niet het geval is, kunnen we als gemeente aansprakelijk worden gesteld voor de gebreken, zelfs bij het volledig nakomen van de zorgplicht. Bij een onveilige situatie door de staat van de weg betreft dat de risicoaansprakelijkheid. Bij schade door de situatie, zoals losliggende voorwerpen, die aan de wegbeheerder toe te schrijven is, betreft dit de schuldaansprakelijkheid. De bewijslast ligt bij de gemeente: we moeten aan kunnen tonen dat inspecties en onderhoud hebben plaatsgevonden en omgezet zijn in maatregelen en een uitvoeringsprogramma. De beheerder is verantwoordelijk voor een bijgewerkt overzicht van het totale areaal. Daarom inspecteren we regelmatig. Hoe vaak en op welke manier leggen we vast in dit beheerplan. De resultaten van de inspecties leggen we vast in een beheersysteem. Zodoende borgen we de kwaliteit van de verhardingen en het wegennet. Een goed functionerend onderhouds-, meldingen- en inspectieproces draagt bij aan een snelle en adequate afhandeling van eventuele claims. Het Burgerlijk Wetboek en de Omgevingswet worden op elkaar afgestemd.

Waterstaatswetgeving

De Waterwet uit 2009 en de Keur van het Waterschap zorgen voor juridische kaders waar we in het beheer van wegen rekening mee moeten houden. Wanneer wegen een raakvlak hebben met water op het moment dat ze worden aangelegd of gereconstrueerd, is toetsing door het Hoogheemraadschap nodig. De legger van het Hoogheemraadschap heeft voorschriften die voor ons aanleiding kunnen zijn om de openbare ruimte op zo'n manier in te richten dat we aan die voorschriften voldoen. De Waterwet sluit niet optimaal aan op de Wegenwet maar gaat volledig op in de Omgevingswet

waardoor deze aansluiting verbetert. Na invoering van de Omgevingswet hebben de waterschappen tot 1 januari 2026 de tijd om de Keur te vervangen door een nieuwe, per waterschap vast te stellen Waterschapsverordening.

2.2 Beleidskaders

Wegen maken onderdeel uit van de openbare ruimte. Voor het beheer van de openbare ruimte heeft de raad in maart 2021 het plan voor 'Integraal Beheer Openbare Ruimte' (IBOR) vastgesteld voor de periode 2021-2025. Hierin heeft de raad een visie, een kwaliteitsniveau en budgetten vastgelegd. Het IBOR stelt daarmee de beleidskaders voor dit beheerplan. Die zijn als volgt:

Een goede basis

- We zorgen dat de openbare ruimte de basis op orde is. Dit vatten we samen onder het motto schoon, heel en veilig. Volgens CROW-richtlijnen hanteren we technische kwaliteit B. Dit beleid hebben we in het IBOR vastgelegd. Met een beheerplan dient een gemeente aan de provincie aan te kunnen tonen dat op minimaal kwaliteitsniveau C wordt beheerd. Gemeente Rijswijk legt de lat in het IBOR in die zin hoger dan wat de provincie vereist. Voor wegvakken met kwaliteit C geldt echter dat binnen twee jaar onderhoud uitgevoerd moet worden om te voorkomen dat dergelijke wegvakken degenereren naar kwaliteit D.
- Gelet op het bovenstaande plannen we als we kwaliteit C en vooral D aantreffen onderhoud in. Zo beperken we veiligheidsrisico's. We zorgen ervoor dat mensen zich ook veilig voelen en claims door ongevallen worden beperkt. We zorgen ervoor dat kwaliteit D uit ons areaal verdwijnt en dat er geen nieuwe kwaliteit D ontstaat.
- Wegen zijn functioneel. Ze vervullen de functie die ze in de totale infrastructuur hebben.
- We zorgen voor een actueel overzicht van de hoeveelheid en de staat van ons areaal. Op die manier kunnen we kwaliteit monitoren en onderhoudsplanningen maken.
- We zorgen voor structureel onderhoud om de functionaliteit en veiligheid van onze wegen te borgen.
- We beheren integraal. Afstemming van opgaven en programmering vindt plaats tussen beheerdisciplines en met andere teams en domeinen.
- We geven integraal en planmatig invulling aan de aanpak van de probleemstraten om onder andere het probleem van wortelopdruk te verminderen.

Bereikbaarheid

- We zorgen ervoor dat de doorgaande wegen een goed visitekaartje zijn van Rijswijk. Ze hebben een verzorgde en verkeersveilige inrichting en begeleiding van bomen en groen.
- We faciliteren fietsen beter door goede en veilige fietspaden. In onze gemeente worden meer fietspaden geschikt gemaakt als regionale en doorgaande fietsroute, de zogenoemde snelfietsroute. Als beheerder van wegen maken we goede afspraken met de ontwikkelaars van deze projecten.
- We zorgen voor voldoende ruimte voor voetgangers.

Duurzaamheid

De ontwikkelingen rond duurzaamheid en circulariteit binnen de gemeente hebben gevolgen voor het beheer. Afstemming vindt plaats met het team Onderhoud Ruimtelijk Domein (ORD) en andere gemeentelijke teams die werken aan deze opgaven.

- Circulair aanbesteden is in ontwikkeling, vooral aan de inkoopkant. We gaan hier expertise en ervaring over inwinnen. Diverse gemeentes hebben deze ervaring al. De spelregels zijn openbaar via Expertisecentrum Aanbesteden PIANOo. We selecteren een geschikt proefproject om hier ook in Rijswijk ervaring mee op te doen.

- We gebruiken duurzame materialen wanneer dat mogelijk is. We volgen de ontwikkelingen rondom toepassing van lage-temperatuur asfalt en het gebruik van alternatieve bindmiddelen zoals geopolymeren bij de productie van betonstraatstenen.
- We zetten in op levensduurverlengend onderhoud. Dat is duurzaam en kostenefficiënt op de lange termijn.
- Bij groot onderhoud of vervanging leggen we gebruikte materialen en hoeveelheden vast in ons gegevensbeheersysteem. Zo kunnen we kwantitatieve analyses maken.
- Bij groot onderhoud of renovatie vrijkomende elementen (klinkers e.d.) hergebruiken we zoveel mogelijk. Dat gebeurt al bij herstraten of gebruik van materiaal in parkeervakken.

Klimaatbestendigheid

- We sluiten aan op het onlangs door de raad goedgekeurde beleidsdocument Rijswijkse Adaptatiestrategie en Aanpak voor Klimaatverandering (RAAK 2023-2030).
- We leveren ook input voor de RAAK 2023-2030. Ontwikkelingen volgen we en passen we waar mogelijk in in onze werkzaamheden. Ook bij de keuze van materialen nemen we de RAAK 2023-2030 mee in de belangenafweging.
- We stemmen af met de beleidsdisciplines Groen en Riolering inzake klimaatadaptatieve maatregelen. We gaan naar minder versteend oppervlak. We passen waterberging in de weg toe waar het kan.
- Op pagina 15 is beschreven wat het beleid op het gebied van klimaatbestendigheid voor het beheer van wegen betekent.



Wortelopdruk en integrale probleemstraten

Vanuit het afwegingskader De juiste boom op de juiste plek is speciale aandacht voor probleemstraten. Dat zijn straten in Rijswijk waar verharding en groen op dit moment niet goed samengaan. Het beheerplan Groen 2024–2028 bevat een actualisatie op dit afwegingskader. Er is veel wortelopdruk. Omhoog gedrukte elementverharding zorgt voor onveilige situaties. Ook door solitaire bomen wordt bestrating door wortels omhoog gedrukt, waarbij een lokale onveiligheid kan ontstaan. Daarom vinden we het belangrijk om te zorgen voor de juiste boom op de juiste plek. Dit betekent de goede soortkeuze binnen de ruimte die er is en voldoende ondergrondse ruimte voor een boom om zich te ontwikkelen. Niet in elke straat is dat mogelijk, dus soms moet worden gezocht naar alternatieve locaties of een alternatieve groene aankleding. We werken hier nauw samen met de beheerdiscipline Groen. In bijlage 1 wordt verder ingegaan op de integrale probleemstraten.



Gemeentelijk riolerings- en waterplan

Op grond van de wet Milieubeheer is de gemeente verplicht een Gemeentelijk Rioleringsplan op te stellen. Rijswijk heeft daar -hoewel dit niet verplicht is- een Waterplan in opgenomen. Het Gemeentelijk Rioleringsplan beschrijft hoe de gemeente haar rioleringsstaken uit gaat voeren en heeft een beleidsmatige- en een uitvoeringsgerichte component. Het heeft daarmee een invloed op het beheer van wegen.

Programma fietspaden, stroken en fietsstraten en Fietsplan 2040

Voor het realiseren van de ambities op bereikbaarheid per fiets verbetert het team Mobiliteit En Parkeren (MEP) aan de hand van het *Programma fietspaden, -stroken en fietsstraten* bestaande fietspaden. Aanvullend is onlangs het fietsplan 2040 door de raad vastgesteld. We maken fietspaden zoveel mogelijk onderdeel van sterfietsroutes in de regio. Sterfietsroutes voeren we uit als asfaltverharding, tenzij er zwaarwegende bezwaren zijn (bijvoorbeeld nabijheid van bomen). Ook voor fietspaden die geen onderdeel zijn van sterfietsroutes wegen we af welk verhardingstype het meest geschikt is, waarbij vanwege comfort asfalt de voorkeur heeft. Het vervangen van fietspaden heeft gevolgen voor beheerkosten afhankelijk van het verhardingstype. Deze maken we inzichtelijk zodat in de toekomst de juiste afwegingen worden gemaakt.



2.3 Normen en richtlijnen

Naast wet- en regelgeving en beleidskaders hanteren we in het beheer van wegen ook enkele normen en richtlijnen van andere instanties. Zij geven richting aan hoe wij als gemeente handelen, ook op juridisch gebied. De belangrijkste richtlijnen in het beheer voor wegen zijn ons Programma van Eisen, de NEN normen en de Eurocodes (Europese normen en richtlijnen voor de bouwwereld) en de richtlijnen van het CROW.

Programma van Eisen

De eisen die we stellen aan de inrichting van de openbare ruimte hebben we vastgelegd in het Programma van Eisen (PvE). Deze is beschikbaar voor aannemers, ontwikkelaars en voor intern gebruik. Het PvE is een dynamisch document. Door de opzet wordt het op een relatief eenvoudige manier actueel gehouden. De meest actuele ontwerpnormen (NEN) en wet- en regelgeving zijn daarin verwerkt. Wanneer dit niet het geval is, hebben deze ontwerpnormen en wet- en regelgeving voorrang op het PvE. We werken samen met de andere domeinen aan een afwegingskader met betrekking tot het te kiezen verhardingsmateriaal indien er sprake is van integrale inrichtingsproblematiek. De uitkomst hiervan wordt in het PvE opgenomen.

Opgemerkt wordt dat er gewerkt wordt aan een Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR), dat te zijner tijd het PvE zal gaan vervangen. Verwacht wordt dat op basis van dit LIOR met name bij nieuwbouwoontwikkelingen een betere afweging ontstaat over de inrichting van de openbare ruimte.

Inspecties

We voeren elke vier jaar een technische inspectie uit op het gehele areaal. Met deze inspectie krijgen we een diep inzicht in de technische staat van onze wegen en de restlevensduur.



Volgens CROW en de Notitie Materiële Vaste Activa (Commissie BBV) is er sprake van achterstallig onderhoud in het wegenareaal van de gemeente zodra wegvakken kwaliteitsniveau D hebben. Het is wenselijk dat het wegenareaal geen enkel wegvak met kwaliteitsniveau D heeft.

Met een beheerplan dient een gemeente aan de provincie aan te kunnen tonen dat op minimaal kwaliteitsniveau C wordt beheerd zodat geen achterstallig onderhoud van het wegenareaal plaatsvindt. Het gaat hierbij om de kwaliteit die tijdens een inspectie is geconstateerd. Gemeente Rijswijk legt de lat in het IBOR in die zin hoger door als beleid uit te gaan van beheer op kwaliteitsniveau B.

3. Beheer

In dit hoofdstuk geven we aan hoe we met onze manier van beheren van onze wegen de komende jaren invulling geven aan onze onderhoudsplicht en beleidskaders. Daarvoor behandelen we de beheerstrategie en de relatie met andere beheerdisciplines. Dit hoofdstuk eindigt met een terugblik op de afgelopen jaren en de trends en ontwikkelingen die de komende jaren een rol spelen.

3.1 Beheerstrategie wegen

Het beheer van de openbare ruimte is de taak van onze teams 'Stadsbeheer' en 'Onderhoud Ruimtelijk Domein' (ORD) van het domein Ruimtelijke Ontwikkelingen. Deze teams zijn ervoor verantwoordelijk dat we binnen de juridische- en beleidskaders onze doelen halen. Hoe we die halen leggen we vast in de hieronder weergegeven beheerstrategie.

Inzicht areaal

Voor het beheer van wegen maken we gebruik van diverse registratiesystemen die voldoen aan de richtlijnen van het CROW. Vanuit de Omgevingswet wordt voorgeschreven dat we zo veel mogelijk data openbaar maken, dit om participatie mogelijk te maken. Ons beheersysteem is daarop ingericht.

Een actueel inzicht in de gegevens van de verhardingen zorgt ervoor dat we kunnen inschatten of een verharding nog functioneel en veilig is en of dat in de toekomst gaat veranderen. We hebben dit inzicht nodig voor het maken van een onderhouds- en vervangingsplanning.

In bijlage 5 is de omvang en kwaliteit van ons areaal weergegeven.

Inspectie technische kwaliteit

We inspecteren minimaal eens in de vier jaar het volledige areaal op technische kwaliteit volgens CROW-richtlijn. Het doel is het vaststellen van de technische staat en de restlevensduur.

Voor deze inspecties hanteren we de CROW-richtlijn voor inspectie beeldkwaliteit. Op verschillende criteria krijgt het wegvak een score. De laagste score is de totaalscore voor het wegvak. In onderstaande tabel zijn de scores beschreven.

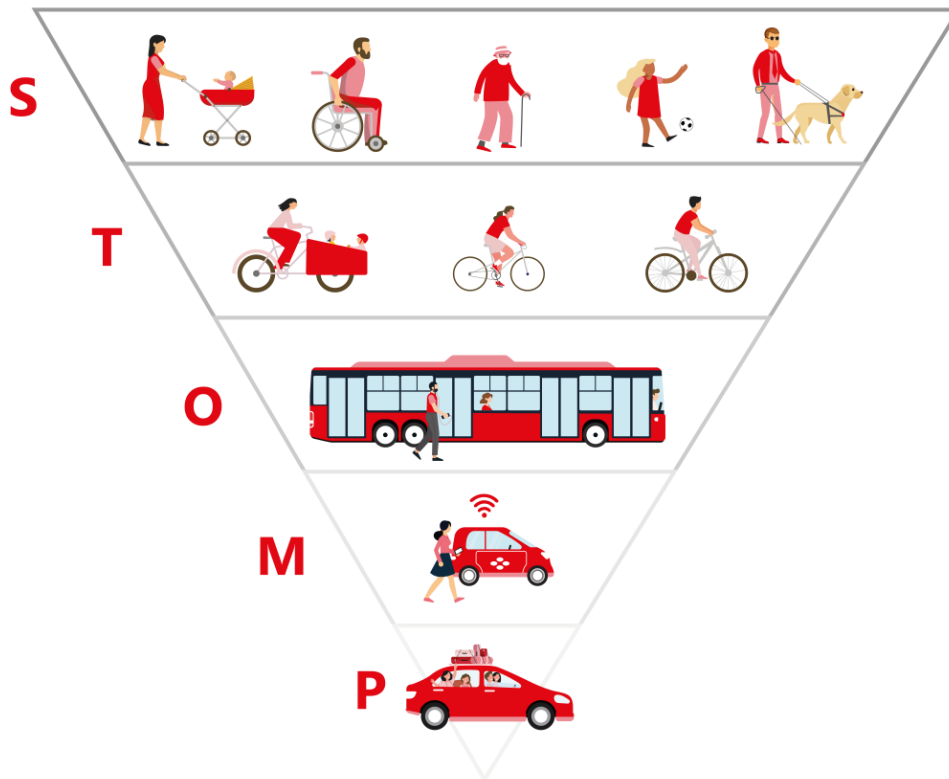
Onderhoudsniveau	Indicatie kwaliteit	
A+	Zeer hoog	Nagenoeg ongeschonden
A	Hoog	Mooi en comfortabel
B	Basis	Functioneel, rustig beeld en incidenteel hinder
C	Laag	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder
D	Zeer laag	Achterstallig onderhoud, kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functieverlies, juridische aansprakelijkstelling of sociale onveiligheid

Tabel 1. Kwaliteitsscores beeldkwaliteit CROW

De inspectiemethode wordt in de rapportage gemotiveerd. We laten aanvullende technische inspecties uitvoeren wanneer dat nodig is. Dit geeft ons meer inzicht in de technische kwaliteit van de wegen. Hierdoor kunnen wij verhardingsadvies gericht opzetten en de noodzaak tot groot onderhoud of vervanging beter inschatten.

Functionaliteit en bereikbaarheid

Bereikbaarheid is belangrijk voor de inwoners van Rijswijk. We sluiten aan op het principe van Stappen en vervolgens naar Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service en tot slot de Particuliere auto (STOMP). Daarmee sluiten we aan op het coalitieakkoord.



De komende jaren maken we Rijswijk beter toegankelijk per fiets en te voet. Het team Mobiliteit en Parkeren (MEP) zet zich in voor een bereikbaar Rijswijk. Het mobiliteitsbeleid stelt kaders. Daarom is het belangrijk dat we regelmatig de gevolgen van MEP-projecten voor het wegbeheer afstemmen en tevens het belang van het wegbeheer onder de aandacht brengen.

De doorgaande wegen zijn voor veel weggebruikers het voornaamste wat ze zien van Rijswijk. We zorgen daarom dat deze wegen goed onderhouden blijven. De doorgaande wegen liggen vast in de gekozen structuurgebieden als onderdeel van het IBOR. De bereikbaarheid wordt geborgd doordat de gekozen verhardingen op de doorgaande wegen het type verkeer goed aankunnen. Naast het borgen van de veiligheid, zorgen we er daarom voor dat deze wegen er verzorgd uit zien. Op het gebied van groen rond hoofdwegen stemmen we af met het groenbeheer.

Klein onderhoud

We verhelpen kleine schades naar aanleiding van, meldingen en inspecties. Dit noemen we klein onderhoud. Vaak heeft klein onderhoud een ad-hoc karakter. Te denken valt bijvoorbeeld aan het opvullen en herstraten van kleine kuilen in klinkerbestrating of het repareren van lokale schades of opvullen van scheurtjes in asfaltverharding. Het team ORD stuurt klein onderhoud aan. Klein onderhoud is zeer belangrijk om groot onderhoud en/of vervanging uit te stellen en daarmee kapitaalvernietiging te voorkomen.

Groot onderhoud en vervanging

Groot onderhoud betreft ingrijpend levensduurverlengend onderhoud waarbij meerdere onderhoudsbehoeftes gelijktijdig worden aangepakt. Groot onderhoud en vervanging zijn in de regel te plannen. Om de functionaliteit en veiligheid doorlopend te borgen stellen we voor groot onderhoud en vervanging een onderhouds- en vervangingsplanning op (of bij) met maatregelen die nodig zijn. We

kijken vier jaar vooruit, met een globale doorkijk over nog eens vier jaar. Wanneer het gaat om zeer grote levensduur verlengende maatregelen (renovatie) die een vervanging ver kunnen uitstellen, dan kijken we of het mogelijk is de maatregel als investering op te voeren.



Groot asfaltonderhoud in de Broekpolder

De onderhouds- en vervangingsplanning voor de komende jaren stellen we op door gebruik te maken van de volgende pijlers:

- Technische levensduur. Wegen hebben een beperkte levensduur (zie bijlage 2). De levensduur in combinatie met het bouwjaar geeft een theoretische voorspelling van het einde van de levensduur van het object en zorgt voor een technische vervangingsplanning.
- Inspecties. Elke vier jaar laten we een areaalinspectie uitvoeren. De inspectiegegevens zorgen voor een praktisch actueel beeld van de staat en restlevensduur van objecten. Naar aanleiding van inspecties stellen we de planning bij.
- Eigen expertise. Gemeente Rijswijk heeft hoog opgeleide mensen in dienst met een ruime ervaring. Deze kennis en ervaring wegen we mee en gebruiken we om eventueel in de tussentijd tussen twee areaalinspecties bij te sturen.
- Integrale planning. We sluiten met onderhouds- of vervangingswerkzaamheden waar mogelijk aan bij beheeropgaven van andere beheerdisciplines (riolering, groen, water, openbare verlichting, civiele kunstwerken, klimaatadaptatie) en projecten vanuit andere domeinen, bijvoorbeeld bij het omvormen van fietspaden of het vergroten van verkeersveiligheid vanuit het team Mobiliteit en Parkeren.
- Projecten en ontwikkelingen. Wanneer projecten worden uitgevoerd vanuit andere opgaven, zoals kabel- of leidinginfrastructuur, de energietransitie, mobiliteitsprojecten of gebiedsontwikkelingen, heeft dat gevolgen voor onze groot onderhouds- en vervangingsplanning.
- De toegekende budgetten. Deze budgetten stellen grenzen aan de bewegingsruimte in de onderhouds- en vervangingsplanning.
- Juridische kaders, richtlijnen en beleidskaders zoals in het beheerplan beschreven.

Bij het plannen van een vervanging wegen we af of het mogelijk is groot onderhoudsmaatregelen uit te voeren die de vervanging op een kostenefficiënte manier kunnen uitstellen. Bij een vervanging houden we rekening met een mogelijke wijziging in functie van een weg, zoals een wijziging in breedte, maximale aslast en type verkeer. Tenslotte zijn milieufactoren, zoals type en herkomst van het materiaal, en invloed op de omgeving (zoals geluidshinder) onderdeel van het afwegingskader. De meerjaren onderhouds- en vervangingsplanning is weergegeven in bijlage 3. In bijlage 4 wordt nader ingegaan op de verschillende soorten onderhoud en vervanging.

Kostenbewust

We hebben in het beheer van wegen de verantwoordelijkheid om kritisch te kijken naar onze uitgaven. Een technisch onderhoudsprogramma vormt de basis, maar we blijven alert op het besparen van kosten door slim beheer. Het zoeken naar materialen die langer meegaan, het uitstellen van vervangingen door levensduur verlengend onderhoud of het aanpassen van de functionaliteit (uitsluiten verkeerstypen) van een weg waar dat mogelijk is, zijn daar voorbeelden van. Een weg die geen functie meer heeft bij het einde van de levensduur, kan komen te vervallen. Een inschatting of deze maatregelen mogelijk zijn wordt door de beheerder gemaakt binnen de beleidskaders.

Groen, klimaat en duurzaamheid

In Rijswijk willen we dat mensen zich thuis voelen in een groene leefomgeving. Daarom zorgen we zo veel mogelijk voor een groene beleving en dat mensen makkelijk de grotere groenstructuren (o.a. parken) kunnen bereiken.



Bij inrichtingen in de wijken gaan we uit van het principe: verharding waar het moet, groen waar het kan. We leveren input aan de operatie Steenbreek door hier geschikte locaties voor aan te wijzen. Dit vereist nauwe samenwerking met beheerdisciplines Groen en Klimaat.

In het beheer dringen we het energieverbruik en daarmee CO₂-uitstoot terug om onze bijdrage aan klimaatverandering te verminderen. Het gebruik van elektrische voertuigen voor klein onderhoud neemt gedurende de beheerperiode toe. Hoe we onze impact op klimaatverandering verder kunnen reduceren werken we de komende jaren verder uit.

We sluiten aan bij de inzet op circulaire economie binnen onze gemeente en de eisen die daarvoor worden opgesteld. Dit kan gaan over eisen aan materiaal of bijvoorbeeld partijen in aanbestedingen. Bijvoorbeeld materialen die zijn hergebruikt, langer meegaan, die bij de productie een lagere impact hebben wanneer het gaat om energie(kosten) of betere arbeidsomstandigheden bieden. Daarnaast zetten we in op levensduurverlengend onderhoud.

Klimaatadaptatie

Het klimaatbestendig maken van de buitenruimte is nodig omdat er door klimaatverandering meer hitte, droogte en wateroverlast voorkomt. Grondwaterpeilen gaan door nattere winters en drogere zomers meer variëren. Onze wegen moeten bestand zijn tegen de gevolgen van het veranderende klimaat. Daarnaast kunnen wegen een rol hebben in het klimaatbestendig maken van de leefomgeving. We sluiten daarbij aan bij het gemeentelijke programma voor klimaatadaptatie. We wegen klimaatbestendige oplossingen af met de overige beheerambities, zoals waterdoorlatende verharding, verharding met een lichtere kleur of een wegprofiel dat afvloeit van water mogelijk maakt. Deze kennis delen we om bij te dragen aan een klimaatbestendig Rijswijk. We streven ernaar om externe financiering ter ondersteuning van onze klimaatdoelstellingen te realiseren.



Integraal werken

De uitgangspunten voor integraal beheer zijn vastgelegd in het IBOR. Bij het team Stadsbeheer hanteren we een integrale projectenplanning. Daarin staan in ieder geval onderhoudsmaatregelen of vervangingen die het beheerdomein overstijgen of waarbij sprake is van meekoppelkansen. Binnen het team Stadsbeheer betekent dat dat we met de meeste andere beheerdisciplines een directe verbinding leggen:

- De verlichting van wegen zorgt voor verkeersveiligheid en sociale veiligheid. De keuze voor het type verharding heeft effect op de verlichting van de weg. Daarnaast staat verlichting vaak in verharding en ligt de bekabeling onder of direct naast de verharding. Afstemmen met de beheerdiscipline openbare verlichting is daarom essentieel.
- Groen en verharding sluiten vaak op elkaar aan. Dat de afweging voor groen of verharding een prominentere rol gaat spelen zorgt ervoor dat afstemming tussen deze disciplines van groot belang is. Plaatsing van bomen kan bij verkeerde keuzes zorgen voor problematiek met verhardingen. Het is van wederzijds belang om de groeiplaatsinrichting van bomen integraal te overwegen. Bij klimaat maatregelen is groen vaak nodig om water direct te laten infiltreren in de ondergrond en/of als tijdelijke buffer te fungeren bij piekbelasting. Bij herinrichtingen betekent dit dat wellicht minder verhard oppervlak terug komt ten gunste van groenperken. Dit vraagt een samenwerking tussen de beheerdisciplines Wegen, Groen, Klimaat en Rioleringen.
- Speeltoestellen bij openbare speelplekken hebben valondergronden. Deze moeten aansluiten op aangrenzende verharding. Daarnaast is bij speeltuinen en kinderboerderijen vaak sprake van halfverharde paden.
- Wegen worden schoongemaakt en onkruid wordt verwijderd van de verharding. Voor de kwaliteit op het gebied van schoon en voor een gedeelte op het gebied van veiligheid zijn we daarom afhankelijk van de reiniging en groenbeheer van het team Onderhoud Ruimtelijk Domein (ORD).
- Wegen sluiten aan op civieltechnische kunstwerken, zoals bruggen en tunnels. Daarin vindt afstemming plaats met de beheerdiscipline civieltechnische kunstwerken.
- Riolering ligt in het algemeen onder de rijbaan. Grootschalige vervangingsprojecten van riolering worden afgestemd met de opgaven in het wegbeheer.
- Waterbeheer, en dan met name de vervanging van beschoeiingen, grenst vaak aan wegbeheer (bijvoorbeeld bij de geplande vervanging van de beschoeiing aan de Strijpwetering; aanpak van de verharding aldaar vindt plaats nadat de beschoeiing is vervangen en daarmee weer stabiel is).

Met “het beheerdomein overstijgen” doelen we echter niet alleen op samenwerking met de andere beheerdisciplines binnen het team Stadsbeheer, maar ook op synergie met het team Mobiliteit en

Parkeren, Ruimte en de teams die met gebiedsontwikkeling of grootschalige herinrichting bezig zijn, zoals Rijswijk Buiten en WarmtelinQ.

Communicatie

De communicatie betreft enerzijds meldingen en onze reactie daarop. De melding wordt afgehandeld en de melder krijgt een terugkoppeling. We zijn servicegericht en staan klaar voor onze inwoners. Anderzijds organiseren we voor aanvang van grootschalige werkzaamheden bewonersbijeenkomsten en versturen we “bewonersbrieven”. Omwonenden zijn zo op de hoogte wat er in hun buurt gaat gebeuren en kunnen hiermee rekening houden.

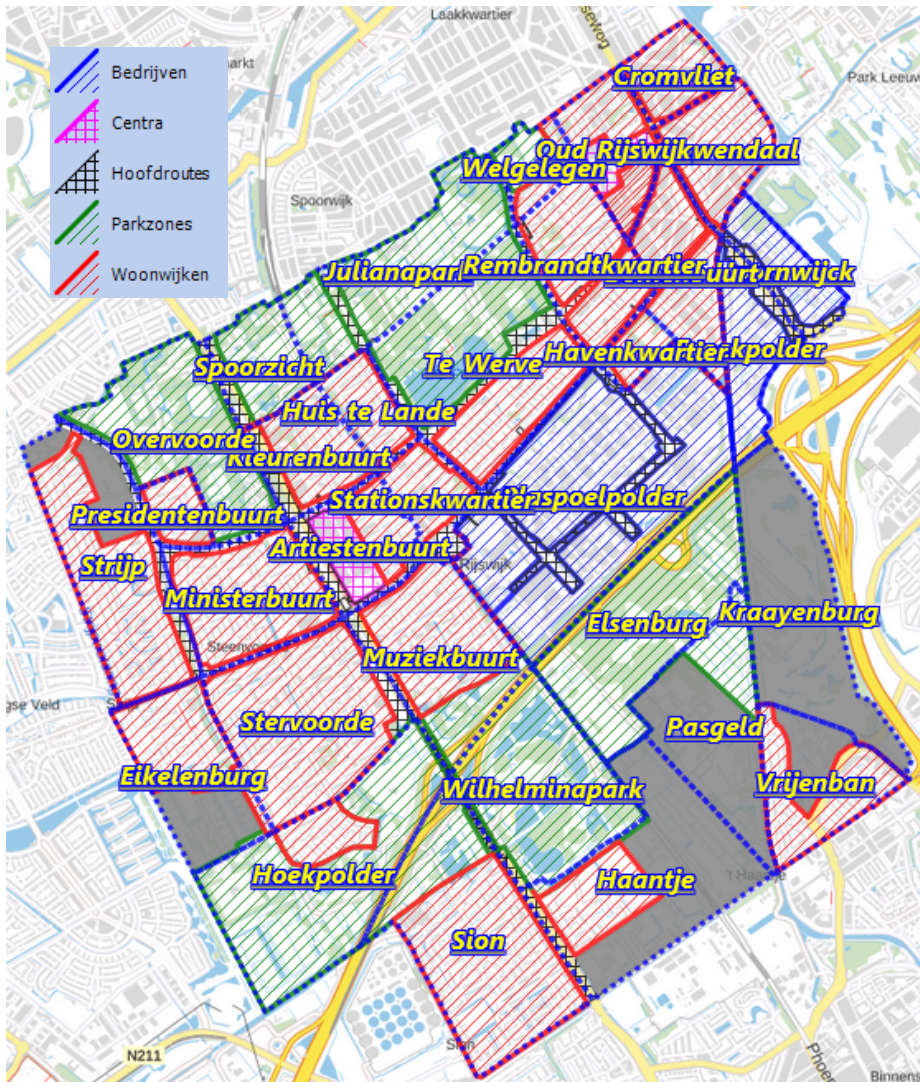
We maken zo onze interactie met inwoners positiever. Het moet niet alleen gaan over dingen die niet goed gaan of moeten worden opgelost, we willen bij een mooie prestatie samen met inwoners het resultaat vieren. Bijvoorbeeld na reconstructieprojecten of het tegemoetkomen aan een wens van de buurt.

Dit vraagt een actieve communicatie rond projecten en de afhandeling van meldingen. Bij projecten hebben we aandacht voor de communicatie vóór, tijdens en na de uitvoering. Bij meldingen geven we aan waarom we wel of niet aan een verzoek kunnen voldoen, zodat inwoners de juiste verwachtingen hebben.

Vanuit het ruimtelijk domein is een plannenkaart in ontwikkeling. In deze plannenkaart maken we alle toekomstige werkzaamheden in de openbare ruimte zichtbaar. Het doel hiervan is om inzicht te krijgen in werkzaamheden die gelijktijdig op gaan treden. Dit inzicht is een belangrijk hulpmiddel om integraal te plannen en de bereikbaarheid van de stad te voorspellen. Een afgeleide vorm van deze plannenkaart willen we gaan gebruiken om via onze website ook inwoners te informeren.

3.2 Structuurgebieden

Rijswijk is onderverdeeld structuurgebieden: centra, hoofdwegen, bedrijventerreinen, buitengebied, twee typen groengebieden en vier typen woonwijken. Woonwijken zijn onderverdeeld in ‘Oud-Rijswijk,’ ‘vroeg naoorlogs,’ ‘laat naoorlogs’ en ‘Rijswijk Buiten.’ De groengebieden zijn onderverdeeld in ‘landgoederen’ en ‘parken.’



Deze structuurgebieden bieden houvast in het maken van keuzes in het beheer. Het is mogelijk om op basis van de structuurgebieden andere kwaliteitseisen te stellen aan verhardingen. Het aanpassen van kwaliteitsniveaus is een keuze van de raad.

3.3 Trends en ontwikkelingen

De techniek staat niet stil, evenals eisen die aan wegen worden gesteld vanuit opgaven als duurzaamheid en klimaat. We benoemen deze ontwikkelingen en de mogelijkheden die er zijn bij het beheer van wegen om hier mee om te gaan.

- Geluidsoverlast van wegen is een oud probleem. Geluidsoverlast wordt veroorzaakt door bandengeluid en motorgeluid. Bandengeluid is daarbij afhankelijk van de snelheid. Hoe harder gereden wordt, hoe meer bandengeluid er geproduceerd wordt. Er zijn echter steeds meer mogelijkheden om wegen stiller te maken. Bijvoorbeeld met een geluiddempend asfaltmengsel. Ook zijn er “stillere banden” in ontwikkeling. Verder is de verwachting dat in de toekomst



steeds meer brandstofvoertuigen vervangen worden door elektrische voertuigen, die minder motorgeluid produceren. Aan de andere kant is aangetoond is dat de werkingsduur van geluidreducerend asfalt beperkt is, aangezien het hogere percentage holle ruimte in dergelijke mengsels binnen enkele jaren dicht zou slibben resulterend in sterk verminderend effect. Tenslotte brengt het extra kosten voor beheer met zich mee, aangezien dit materiaal sneller slijt en dus eerder vervangen moet worden. Dit laatste gegeven staat haaks op het streven naar een duurzaam materiaalgebruik en een vermindering van de emissie van CO₂. Per geval wegen we af welk streven prioriteit heeft en of er alternatieven zijn, waarna we besluiten of, en zo ja, welke, maatregelen we nemen. Zo zal bij de herinrichting van de Lindelaan een asfaltmengsel worden gebruikt dat een compromis biedt tussen geluidsreductie en lange termijn levensduur. We stemmen af met het te actualiseren Actieplan Geluid 2018-2023 dat bij het team MEP in ontwikkeling is.

- Het is steeds gebruikelijker om wegen in wijken, waar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt, in te richten met open elementenverhardingen. Wegen met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur worden in asfalt uitgevoerd.
- Inrichting en beheer van wegen kan bijdragen aan klimaatbestendigheid. Dit kan door materiaalgebruik, zoals waterbergend funderingsmateriaal of waterdoorlatende banden in plaats van kolken, door een iets lichtere kleur te gebruiken, of door de weg bol aan te leggen in plaats van hol. Dit is een gebied in ontwikkeling en vraagt onderzoek en uitwisselen van praktische informatie en ervaring met collega (weg)beheerders en klimaatdeskundigen in het land. We staan open voor pilots. Vaak brengt dit extra kosten met zich mee, die we inzichtelijk maken om vervolgens een goede afweging te maken.
- Het is vaker van belang de herkomst van de bouwmaterialen te kennen. Dan kan de milieu- en sociale impact afgewogen worden bij het inkopen. Binnen de gemeente krijgen duurzame materiaalkeuze en energiebesparing vaker een plaats in de afwegingskaders. Bij het beheer van wegen gaan ook wij mee in die ontwikkeling. Brancheorganisaties spelen in op de vraag, zo hebben bij Bouwend Nederland aangesloten bouwbedrijven de doelstelling onderschreven om vanaf 2025 alleen nog “lage temperatuur asfalt” voor de wegenbouw te leveren. Voorafgaand aan dit besluit is onder auspiciën van het CROW onderzoek verricht naar de haalbaarheid van dit streven. Het resultaat is positief.

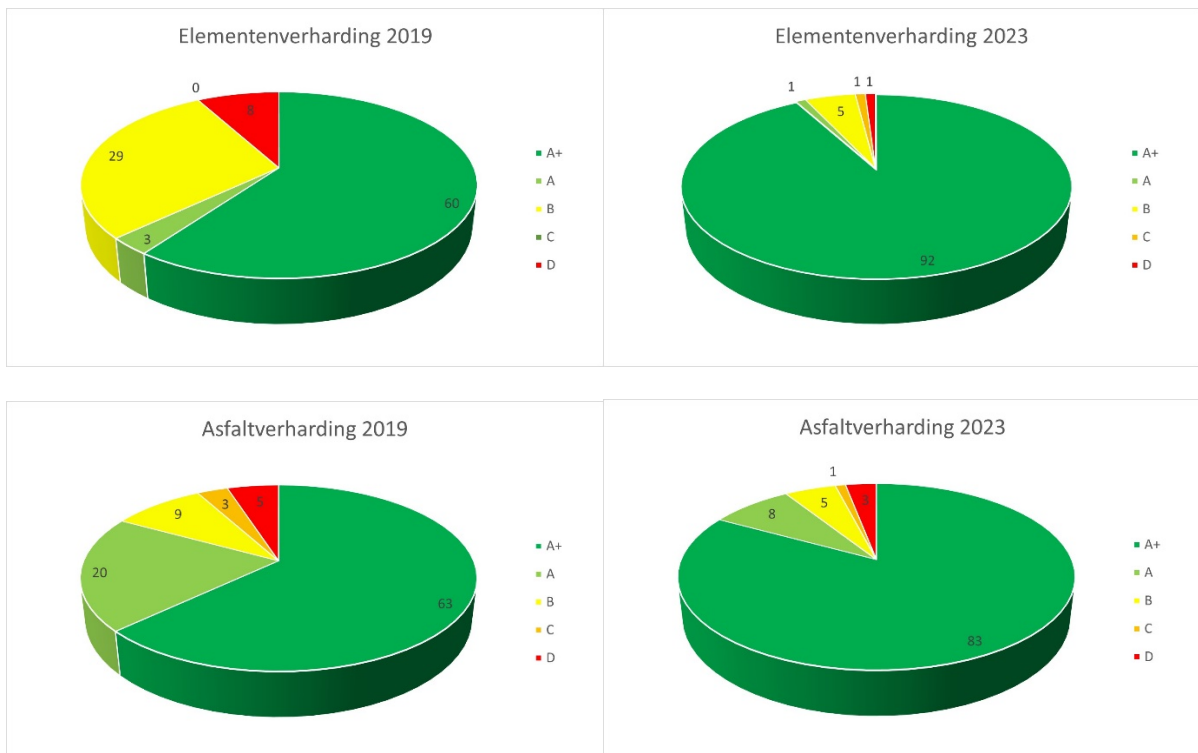


3.4 Terugblik afgelopen jaren

Het beheer heeft vanuit de budgetten voor klein onderhoud in de afgelopen periode bestaan uit ad hoc klein onderhoud op basis van veiligheidsrisico's, visuele areaalinspecties en meldingen.

Voor groot onderhoud en vervangingen hebben we gewerkt op basis van een programma, gebaseerd op levensduur, het strategisch beheerplan wegen 2017 – 2021 en de visuele areaalinspectie uit 2019. Daarnaast is in het IBOR van 2021 tot en met het jaar 2025 extra budget toegekend om een deel van de geconstateerde achterstanden weg te werken.

In bijlage 6 is het gedurende de afgelopen drie jaar uitgevoerde groot onderhoud weergegeven.



De taartdiagrammen geven voor de verschillende verhardingstypen de procentuele verdeling weer in kwaliteit volgens de CROW-richtlijn voor technische- en beeldkwaliteit (zie voor uitleg pagina 9).

Conclusie is dat het gevoerde programma tot een kwalitatieve verbetering heeft geleid, vooral bij elementenverharding. Duidelijk is ook dat verdere degeneratie van kwaliteit B naar C effectief is voorkomen. Als onderhoud nodig is wordt niet gestuurd op kwaliteit B, maar op A of A+ zodat gedurende lange tijd geen nieuw onderhoud nodig is. Zo gaan we efficiënt om met beschikbare middelen.

4. Kosten

4.1 Budgetten

Het beheer van wegen valt uiteen in de volgende onderdelen:

- Onkruidbestrijding op verharding
- Groot onderhoud elementenverharding
- Klein onderhoud elementenverharding
- Groot onderhoud asfalt
- Klein onderhoud asfalt
- Onderhoud halfverharding
- Herstel halfverharding
- Belijningen en Markeringen

Uitgangspunten bij de kostenramingen zijn:

- Voor de integrale herinrichting van probleemstraten zijn aparte budgetten gereserveerd in de meerjarenbegroting. Vanuit dit beheerplan is daar geen aanvullend budget voor benodigd/gereserveerd.
- In het IBOR hebben we doorgerekend hoeveel het beheer van wegen kost. De raad heeft het benodigde budget voor onderhoud op niveau B toegekend. Daarnaast heeft de raad extra vervangingsbudget toegekend voor het inlopen van achterstanden voor de periode vanaf 2021 tot en met 2025, waarvan op jaarbasis 428.120 euro voor wegen.
- De grootste achterstand in herstelonderhoud ligt bij asfaltverhardingen. Voor elementenverhardingen is de achterstand minder groot. Dit beheerplan gaat er daarom vanuit dat het volledige extra investeringsbudget voor wegen vanuit het IBOR voor verbetering van asfaltwegen wordt ingezet.
- De grootste achterstand in het dagelijks onderhoud ligt bij onkruidbestrijding op verharding. Dit probleem speelt bij alle verhardingstypen, met uitzondering van asfalt. Vanuit klimaat- en duurzaamheidsoverwegingen leggen we steeds meer open verharding aan. Dat is verharding waar hemelwater de bodem in kan dringen in plaats van dat het afgevoerd wordt naar het riool. Zo houden we regenwater vast om de grondwaterstand ook in droge tijden op peil te houden.



De “gaten” in de verharding zijn opgevuld met een doorlatend aggregaat waar we gras op laten groeien. Behalve gras vinden ook onkruid en houtige gewassen hier een voedingsbodem. Dit verwijderen we handmatig aangezien anders ook het gras schade oploopt. Dat is arbeidsintensief werk, ook omdat bij gebruik van een bosmaaier het gevaar bestaat dat het losliggende aggregaat “alle kanten opvliegt”. Om de gewenste beeldkwaliteit ook voor open verharding te handhaven is een hoger exploitatiebudget benodigd.

Hierna zijn voor de verschillende verhardingstypen de beschikbare budgetten en de benodigde budgetten tot en met 2027 weergegeven. Kapitaalslasten van investeringen zijn separaat opgenomen. Een uitgebreide weergave van de benodigde budgetten is te vinden in bijlage 3.

Onkruidbestrijding op verharding

Voor onkruidbeheersing op verharding is in de begroting een exploitatiebudget gereserveerd van € 297.240 per jaar. Om met name de open verharding op de gewenste beeldkwaliteit te krijgen en te houden (dit speelt onder andere in Rijswijk-Buiten) is een extra exploitatiebudget nodig van € 139.160 per jaar. Gezien de financiële positie van de gemeente is een verruiming van het budget als ambitie benoemd.

Elementenverharding



Voor onderhoud van elementenverharding bestaan twee exploitatiebudgetten. In tegenstelling tot de investering voor groot asfaltonderhoud geldt voor groot onderhoud elementen dat dit een exploitatiebudget is. Dit komt onder andere doordat op dit boekpostnummer soms ook herstraatprojecten (waarbij gebruikt materiaal opnieuw ingezet wordt) worden geboekt, die niet als investering opgevat mogen worden. Het betreft dus:

- Klein onderhoud elementen (boekpostnummer 62100101)
- Groot onderhoud elementen (boekpostnummer 62100108)

	Klein onderhoud elementen (62100101) Exploitatie	
	Beschikbaar budget	Benodigd budget
2024	€ 463.720	€ 463.720
2025	€ 463.720	€ 463.720
2026	€ 463.720	€ 463.720
2027	€ 463.720	€ 463.720

Tabel 2. Exploitatie klein onderhoud elementen.

Groot onderhoud elementen (62100108)			
Exploitatie			
	Beschikbaar budget	Indexering 20%	Benodigd budget
2024	€ 382.990	€ 77.010	€ 460.000
2025	€ 382.990	€ 77.010	€ 460.000
2026	€ 382.990	€ 77.010	€ 460.000
2027	€ 382.990	€ 77.010	€ 460.000

Tabel 3. Exploitatie groot onderhoud elementen.

Voor klein onderhoud aan elementen is het budget al geïndexeerd in de begroting van 2024.

Voor groot onderhoud elementen wordt een indexering van 20% gevraagd. Het verschil met klein onderhoud elementen wordt veroorzaakt doordat bij klein onderhoud elementen in de regel elementen worden hergebruikt en er dus geen nieuw materiaal wordt aangeschaft. Vooral bij inkoop van nieuwe materialen is sprake van prijsstijgingen.

Het verschil tussen beschikbaar budget en benodigd budget voor groot onderhoud elementen wordt niet veroorzaakt door extra uit te besteden werk, maar door hogere grondstofprijzen en hogere personeelskosten. Volgens de inputprijsindex voor de grond- weg- en waterbouw van het CBS is de prijs voor uitbesteed werk aan open verharding (elementenverharding) sinds januari 2021 met ruim 20% gestegen.

Asfalt

Voor asfalt bestaat een exploitatiebudget en een investeringsbudget:

- Klein onderhoud asfalt, (exploitatie, boekpostnummer 62100102)
- Herstel asfaltwegen (investering, boekpostnummer in 2023: 72000401, dit boekpostnummer wordt jaarlijks aangepast)

Klein onderhoud asfalt (62100102) Exploitatie			
	Beschikbaar budget	Indexering 30%	Benodigd budget
2024	€ 72.880	€ 21.864	€ 94.744
2025	€ 72.880	€ 21.864	€ 94.744
2026	€ 72.880	€ 21.864	€ 94.744
2027	€ 72.880	€ 21.864	€ 94.744

Tabel 4. Exploitatie klein onderhoud asfalt.

Herstel asfaltwegen (in 2023: 72000401) Investering				
	Beschikbaar budget	Extra budget na afloop IBOR	Indexering 30%	Benodigd budget
2024	€ 997.000		€ 303.000	€ 1.300.000
2025	€ 997.000		€ 303.000	€ 1.300.000
2026	€ 569.000	€ 428.000	€ 303.000	€ 1.300.000
2027	€ 569.000	€ 428.000	€ 303.000	€ 1.300.000

Tabel 5. Investering groot onderhoud asfalt.

Voor klein asfaltonderhoud en herstel asfaltwegen geldt dat het verschil tussen benodigd budget en beschikbaar budget wordt veroorzaakt door kostenstijgingen a.g.v. duurdere grondstoffen en inzet van personeel. Daarnaast is asfaltwerk ook nog eens een energie intensieve bezigheid. Volgens de inputprijsindex van de grond- weg- en waterbouw van het CBS is de prijs voor werk aan gesloten verharding (asfaltverharding) sinds januari 2021 met ruim 30% gestegen. Aangezien IBOR begin 2021 is vastgesteld, is deze indexering ook over het toegekende IBOR-budget gerekend.

Bij herstel asfaltwegen geldt aanvullend dat vanaf 2026 geen extra investeringsbudget meer vanuit IBOR gereserveerd is; IBOR loopt immers eind 2025 af. Inspecties hebben aangetoond dat ook in 2026 en 2027 een extra investering nodig is om de gewenste kwaliteit en veiligheid te halen/behouden. Hiervoor is een bedrag gelijk aan het jaarlijkse IBOR-bedrag opgenomen, vermeerderd met de indexering.

Halfverhardingen

Voor klein onderhoud van halfverharding is een jaarlijks onderhoudsbudget (exploitatie) gereserveerd van € 10.510. Gebleken is dat dit budget bij lange na niet toereikend is om de paden op de gewenste beeldkwaliteit te houden. Gezien de financiële positie van de gemeente is een verruiming van het budget als ambitie benoemd. Daarnaast is een aantal investeringen in halfverharding als ambitie opgenomen (zie pagina 24).

Belijningen en markeringen

	Belijningen en markeringen (62100107) Exploitatie	
	Beschikbaar budget	Benodigd budget
2024	€ 107.990	€ 107.990
2025	€ 107.990	€ 107.990
2026	€ 107.990	€ 107.990
2027	€ 107.990	€ 107.990

Tabel 6. Exploitatie onderhoud belijningen en markeringen.

Voor het aanbrengen en onderhouden van belijningen en markeringen is het budget al geïndexeerd in de begroting van 2024.

Ambities

- Voor 2024 is het bij herstel asfaltwegen de ambitie om de Laan van Hoornwijk richting de Hoornbrug op te knappen en om een meekoppelkans met Warmteling te realiseren op het wegvak Prinses Beatrixlaan kruising van Vredenburgweg – gemeentegrens den Haag. De kosten verbonden aan deze ambitie zijn € 150.000 + € 100.000 = € 250.000.
- Ook voor halfverharding definiëren we ambities. Voor herstel van halfverhardingen bestaat dit moment geen investeringsboekpostnummer, dit soort projecten worden tot nu toe afgeboekt op groot onderhoud elementenverharding. Dat is niet hoe we boekhoudkundig hiermee om willen gaan. We hebben de ambitie om hier een nieuw investeringsboekpostnummer ("7-nummer") voor aan te maken. De in de laatste jaren opgedane ervaringen met halfverhardingen zijn positief (zie bijvoorbeeld het Planetenpad dat in 2022 van een halfverharding is voorzien) en de trend is om dit soort verhardingen in de toekomst vaker toe te passen, bijvoorbeeld in het Wilhelminapark, het Elsenburgerbos en andere locaties waar nu een asfaltverharding of een elementenverharding ligt.



De ambitie is om gedurende de beheerperiode een jaarlijkse inspanning te doen om in het Wilhelminapark en Elsenburgerbos een aantal in minder goede staat verkerende voetpaden die nu in klinkerverharding zijn uitgevoerd, om te vormen naar halfverharding. De kosten worden geraamd op € 150.000 op jaarbasis. Halfverharding heeft een grote invloed op de

lange termijn duurzaamheid van paden in deze gebieden. Bijvoorbeeld, halfverharding vergt minder onderhoud dan elementenverharding in de nabijheid van bomen.

- Voor klein onderhoud van halfverharding is een jaarlijks onderhoudsbudget (exploitatie) gereserveerd van € 10.510. Ook onderhoud van onverharde paden, ruitpaden en houtsnipperpaden vallen hieronder. Het betreft onkruidverwijdering en het uitvoeren van kleine reparaties. Dit doen we in de regel handmatig waarbij we geen chemische middelen gebruiken. Het betreft totaal ongeveer 67.000 m² aan areaal (zie bijlage 5). Gebleken is dat dit budget bij lange na niet toereikend is om de paden op de gewenste beeldkwaliteit te houden. Om aan de ambitie om deze werkzaamheden naar behoren uit te kunnen voeren invulling te geven is een verhoging van het beschikbare exploitatiebudget met € 121.890 nodig.
- Vanuit de beheerdiscipline “Spelen en dierenwelzijn” wordt in 2025 een integrale herinrichting van kinderboerderij 't Akkertje voorzien. Het betreft een totale opknapbeurt van het buitenterrein. De ambitie is om daar vanuit “Wegen” ook een aantal halfverharde paden aan te leggen. De kosten worden geraamd op € 90.000. Wanneer dit voorstel niet wordt gehonoreerd kan “Wegen” niet meedoen in dit plan waardoor een deel van het integrale plan geen doorgang heeft.
- Voor 2026 is de ambitie om het deel van het voetpad dat nog in asfalt is uitgevoerd parallel aan de Schaapweg in halfverharding uit te voeren. De kosten worden geraamd op € 200.000. Halfverharding is makkelijker te repareren, bijvoorbeeld als er wortelopdruk van naastgelegen bomen optreedt. Dat geeft een verhoging van de veiligheid. Daarnaast past halfverharding beter bij de natuurlijke omgeving dan het asfalt dat er nu ligt. De asfaltverharding die er nu ligt is slecht. Wanneer het voorstel niet wordt gehonoreerd, dan zal deze asfaltverharding gedurende de beheerperiode niet aangepakt worden, resulterend in verdere achteruitgang van veiligheid en aanzien.
- Voor onkruidbeheersing op verharding is in de begroting een exploitatiebudget gereserveerd van € 297.240 per jaar. Om met name de open verharding op de gewenste beeldkwaliteit te krijgen en te houden (dit speelt onder andere in Rijswijk-Buiten) is een extra exploitatiebudget nodig van € 139.160 per jaar. Gezien de financiële positie van de gemeente is een verruiming van het budget als ambitie benoemd. Als deze ambitie niet wordt gehonoreerd is het gevolg dat er geen verbetering van de visuele kwaliteit van het wegenareaal met betrekking tot aanwezigheid van onkruid optreedt.

Ambities		Keuze extra budget	Totaal
	Omschrijving		
2024	Asfalt: Laan van Hoornwijk	€ 150.000	€ 400.000
	Asfalt: Meekoppelkans warmteling	€ 100.000	
	Halfverharding: halfverharding Wilhelminapark en Elsenburgerbos	€ 150.000	
2025	Halfverharding: Kinderboerderij 't Akkertje	€ 90.000	€ 240.000
	Halfverharding: halfverharding Wilhelminapark en Elsenburgerbos	€ 150.000	
2026	Halfverharding: Voetpad parallel aan de Schaapweg	€ 200.000	€ 350.000
	Halfverharding: halfverharding Wilhelminapark en Elsenburgerbos	€ 150.000	
2027	Halfverharding: halfverharding Wilhelminapark en Elsenburgerbos	€ 150.000	€ 150.000

Tabel 7. Benodigde investering herstel halfverhardingen.

Daarnaast is er een ambitie om het exploitatiebudget voor onderhoud aan halfverharding met € 121.890 te verruimen en om het exploitatiebudget voor onkruidbestrijding op verharding met € 139.160 op te hogen.

Samenvatting

De financiële consequenties zijn weergegeven in de tabel 8, 9, 10 en 11. De ambities zijn, gezien de financiële situatie waarin de gemeente Rijswijk zich bevindt, niet in deze samenvatting verwerkt. De samenvatting beperkt zich in die zin tot het strikt noodzakelijke om de huidige veiligheid in stand te houden. Bij instemming van de raad worden de financiële consequenties verwerkt in de eerste halfjaarrapportage van 2024 en de eerstvolgende meerjarenbegroting.

	Investeringsbudget beheerplan Wegen 2024-2028	Reeds verwerkt in de begroting	Benodigd aanvullend investeringsbudget
2024	€ 1.300.000	€ 997.000	€ 303.000
2025	€ 1.300.000	€ 997.000	€ 303.000
2026	€ 1.300.000	€ 569.000	€ 731.000
2027	€ 1.300.000	€ 569.000	€ 731.000

Tabel 8. Samenvatting investeringsbudgetten.

De impulsinvestering vanuit het IBOR loopt eind 2025 af. Om de onderhoudsachterstand aan het eind van de beheerperiode ingelopen te hebben is ook in 2026 en 2027 nog een aanvullende impulsinvestering nodig. Dit resulteert in een relatief hoog benodigd aanvullend budget voor deze jaren.

Voor de begroting zijn met name de kapitaallasten als gevolg van investeringen en exploitatiekosten van belang. De investeringen betreffen vervanging van asfaltverharding. Die schrijven we in 20 jaar af (zie bijlage 2). Als rentevoet hanteren we 1%. Afschrijvingen beginnen in het jaar na een investering. In tabel 9 zijn de jaarlijkse extra kapitaallasten weergegeven. In tabel 10 worden de benodigde aanvullende exploitatiebudgetten samengevat.

	Benodigd aanvullend investeringsbudget	Toename kapitaallasten
2024	€ 303.000	
2025	€ 303.000	€ 18.180
2026	€ 731.000	€ 36.209
2027	€ 731.000	€ 79.766
2028	P.M.	€ 122.592

Tabel 9. Samenvatting kapitaallasten ten gevolge van benodigd aanvullend investeringsbudget.

	Exploitatiebudget beheerplan Wegen 2024- 2028	Reeds verwerkt in de begroting	Benodigd aanvullend exploitatiebudget
2024	€ 1.433.744	€ 1.334.870	€ 98.874
2025	€ 1.433.744	€ 1.334.870	€ 98.874
2026	€ 1.433.744	€ 1.334.870	€ 98.874
2027	€ 1.433.744	€ 1.334.870	€ 98.874

Tabel 10. Samenvatting exploitatiebudgetten

In de exploitatietabel bestaat het benodigde aanvullende budget uit:

- De prijsindex sinds januari 2021 volgens de inputprijsindex tabellen voor de grond- weg- en waterbouw van het CBS (voor groot elementenonderhoud en klein asfaltonderhoud, totaal € 98.874).

In tabel 11 zijn de toename van de kapitaallasten en het benodigd aanvullend exploitatiebudget opgeteld.

	Toename kapitaallasten	Benodigd aanvullend exploitatiebudget	Totaal extra benodigd
2024		€ 98.874	€ 98.874
2025	€ 18.180	€ 98.874	€ 117.054
2026	€ 36.209	€ 98.874	€ 135.083
2027	€ 79.766	€ 98.874	€ 178.640
2028	€ 122.592	P.M.	P.M. + € 122.592

Tabel 11. Samenvatting toename kapitaallasten en extra benodigd exploitatiebudget.

5. Risicoparagraaf

5.1 Wortelopdruk en integrale herinrichtingen

In Rijswijk worden veel problemen gemeld met betrekking tot open verhardingen, zoals trottoirs en klinkerwegen. De verharding ligt soms ongelijk, wat kan leiden tot ongelukken en schadeclaims. Het repareren van deze verhardingen blijft terugkeren als de onderliggende problematiek niet wordt aangepakt. Het betreft vaak opdruk van de verharding door boomwortels. Dit wordt veroorzaakt door bomen die niet voldoende (ondergrondse) ruimte hebben en daardoor dicht onder de oppervlakte zoeken naar vocht en voeding. Hier is de laatste decennia meer kennis over ontwikkeld. Deze kennis gebruiken we om zowel bij bestaande bomen als nieuwe aanplant de belangen van Groen en Wegen beter af te stemmen. Enerzijds streven we naar een groene stad, anderzijds naar veilige wegen die kosteneffectief beheerd worden.

Bij de integrale herinrichting van straten houden we hier rekening mee. Een nieuwe, herziene inventarisatie van potentiële straten en wijken waar dit probleem kan gaan spelen of voor een deel al speelt is gewenst. Gedurende de beheerperiode stellen we daartoe een visie op samen met de beheerdiscipline Groen. Daarnaast is afstemming met projectontwikkeling vereist om deze problematiek effectief te verminderen. Wanneer dit niet plaatsvindt is er een risico op blijvende hoge beheerkosten.

5.2 Kabels, leidingen en de energietransitie

In Rijswijk wordt de komende jaren 80 kilometer aan gasleiding vervangen. Waterleidingen moeten worden vervangen en het glasvezelnetwerk wordt verder uitgerold. Daarnaast gaat de energietransitie een rol spelen in de openbare ruimte, met name als gevolg van de aanleg van een warmtenet. Dit



zorgt voor veel werkzaamheden in de ondergrond en de noodzaak om verhardingen open te breken. Dit zal extra kosten met zich meebrengen, de kostenverdeling is nog niet vastgesteld. Door adequaat te anticiperen, plannen op elkaar af te stemmen en het dragen van kosten te combineren, kan werk met werk worden gemaakt en kunnen de kosten worden beperkt.

5.3 Klimaatadaptatie

Klimaatverandering brengt nieuwe uitdagingen met zich mee. Wateroverlast, droogte en hitte kunnen voor problemen zorgen die we nu nog niet goed in beeld hebben. Het beleid voor klimaatadaptatie in de openbare ruimte is in de zomer van 2023 vastgesteld. Het delen van kennis en het benoemen van mogelijkheden en onmogelijkheden vanuit wegbeheer zorgen voor een betere toepassing van het klimaatadaptatieve beleid. Het vroeg in het proces aanhaken van alle onderdelen van beheer van de openbare ruimte zorgt voor een gedragen en uitvoerbaar beleid. Maar ook in het vinden van oplossingen door slim te combineren van inrichting tussen wegen, groen, water en rioleringen. Wanneer samenwerking met beheer er niet is, bestaat het risico dat er te laat over de uitvoerbaarheid wordt nagedacht en het beleid voor klimaatadaptatie in het beheer weinig draagvlak krijgt.

5.4 Geen extra budget

Met dit beheerplan wordt een structurele verruiming van het budget voor wegbeheer gevraagd. Dit wordt veroorzaakt door stijgende materiaalprijzen en uitvoeringskosten. Wanneer deze verruiming niet wordt toegekend lopen we niet in op de onderhoudsachterstand. Sterker nog, de onderhoudsachterstand neemt toe door de stijgende materiaalprijzen en uitvoeringskosten. Er kan dan minder werk worden gedaan dan nu het geval is.

Bij onkruidverwijdering op verharding en onderhoud van halfverharding speelt mee dat de exploitatiebudgetten in 2023 al niet toereikend waren. Verruiming van deze budgetten is ambitie genoemd, als geen invulling wordt gegeven aan deze ambitie van neemt de onderhoudsachterstand extra toe resulterend in een mindere beeldkwaliteit (C of D).

Er zijn nog meer ambities benoemd. Wanneer de hieraan gekoppelde budgetverruiming niet wordt toegekend, kan geen invulling gegeven worden aan deze ambities.

5.5 Onvoorziene gebeurtenissen

Er kunnen altijd onvoorziene kosten ontstaan, bijvoorbeeld wanneer uit een inspectie blijkt dat groot onderhoud of vervanging eerder nodig is dan we aanvankelijk verwachtten, of bijvoorbeeld door extreme weersomstandigheden of rampen. Soms is dit op te vangen met de reguliere budgetten, in andere gevallen zal hiervoor incidenteel investeringsbudget nodig zijn. Dit zal per gebeurtenis bekeken worden.

Bijlage 1: overzicht integrale probleemstraten

In het strategisch beheerplan wegen 2017 – 2021 is al een aantal “probleemstraten” benoemd, waarvan in 2015 gesteld werd dat die integraal opgepakt moeten worden:

Wijk	Straat	Status 2023
Cromvliet	Beetslaan	
Cromvliet	Bilderdijklaan	
Cromvliet	Da Costalaan	
Leeuwendaal	Frederiklaan	
Leeuwendaal	Koninginnelaan	
Leeuwendaal	Leeuwendaallaan	
Leeuwendaal	Regentesselaan	
Oud Rijswijk	Julianastraat	Opgeleverd
Oud Rijswijk/Welgelegen	Tulpstraat	In voorbereiding
Bomenbuurt	Acacialaan	Opgeleverd
Bomenbuurt	Larikslaan	
Bomenbuurt	Lijsterbeslaan	
Bomenbuurt	Rembrandkade	Fase 1 opgeleverd, fase 2 in voorbereiding
Bomenbuurt	Sir Winston Churchillaan	Opgeleverd, bomen laten staan
Rembrandkwartier	Jozef Israellaan	
Rembrandtkwartier	Lindelaan	In voorbereiding
Rembrandkwartier	Paulus Potterslaan	
Rembrandkwartier	Sir Winston Churchillaan	
Huis te lande	Mgr. P.J. Willekenslaan	Opgeleverd, bomen laten staan
Te Werve	Dr. H. Colijnlaan	Opgeleverd, bomen laten staan
Te Werve	Gen. Berenschotlaan	
Te Werve	Huis te Landelaan	
Kleurenbuurt	Hoogkamerlaan	
Artiestenbuurt/Elsenburg	Henri ter Hallsingel	
Artiestenbuurt	Louis Bouwmeesterstraat	
Ministerbuurt	Dr. Poelslaan	
Ministerbuurt	Prinses Marijkesingel	
Muziekbouurt	Clavecimbellaan	

Tabel 12. Integrale probleemstraten zoals gedefinieerd in het strategisch beheerplan wegen 2017 – 2021

Vervolgens is vanuit het dagelijks beheer nog een aantal straten als probleemstraat aangemerkt:

Wijk	Straat	Status 2023
Te Werve	Karel Doormanlaan	Fase 1 opgeleverd, fase 2 wordt meegenomen in gebiedsontwikkeling Te Werve Oost
Rembrandkwartier	Van Ostadelaan	Opgeleverd
Rembrandkwartier	Van Dijklaan	Opgeleverd
Leeuwendaal	Molenlaan	
Oud Rijswijk	Frans Halskade	Opgeleverd
Oud Rijswijk	Steenlaan	In voorbereiding
Bomenbuurt	Beuklaan	
Haantje	Haantje	

Tabel 13. Later vanuit dagelijks beheer aangemerkte integrale probleemstraten.



De opnieuw ingerichte van Dijklaan

Gedurende de beheerperiode bepalen we hoe actueel deze inventarisatie nog is en stellen we een visie op wat er met de overgebleven destijds als probleemstraat aangemerkte locaties moet gebeuren. Daarbij gaan we uit van een wijkgerichte aanpak, te beginnen bij de wijken Cromvliet en Leeuwendaal. Voor deze wijken ontwikkelen we samen met het beheerdomein “Groen” twee aparte visies.

Bijlage 2: Technische levensduur wegen

Wanneer we objecten vervangen met investeringsbudgetten, schrijven we deze investeringen af over een termijn die de werkelijke levensduur van een object zoveel mogelijk benadert. De werkelijke levensduur kan hier van afwijken door specifieke eigenschappen van het object, het dagelijks en groot onderhoud dat we uitvoeren en onvoorziene voorvallen.

De technische levensduur en afschrijvingstermijn die we hanteren voor wegen staan in de onderstaande tabel.

Type kunstwerk	Technische levensduur en afschrijvingstermijn
zandbed/fundering	50 jaar
elementenverharding	50 jaar
asfaltverharding	20 jaar
halfverharding	20 jaar

Tabel 14. Technische levensduur en afschrijvingstermijnen wegen.

Bijlage 3: Meerjarenplanning groot onderhoud en vervanging

Groot asfaltonderhoud (fci 720004021 in 2023)	
2024	€ 1.566.975
Sammersweg splitsing Strijplaan	30.000
Kruising Schaapweg Sammersweg	100.000
Werkzaamheden Prinses Beatrixlaan	236.975
Laan van Hoornwijk richting Ypenburg	360.000
Laan van Hoornwijk richting Hoornbrug	150.000
Madame Curielaan	40.000
Prinses Beatrixlaan na Warmteling	300.000
Warmteling meekoppelkans Prinses Beatrixlaan kruising van Vredenburgweg – gemeentegrens den Haag	100.000
Voetpaden in Kraayenburg, Overvoorde, Spoorzicht en Welgelegen	100.000
Externe engineering	50.000
Interne uren (VAT)	100.000
2025	€ 1.306.900
Sir Winston Churchillaan Wateringen t/m Strijplaan	92.000
Cort van den Lindenstraat	350.000
Rotonde Schaapweg sir Winston Churchillaan	100.000
Rotonde Schaapweg de Dijk	90.000
Rotonde Schaapweg Franklin Rooseveltlaan	117.000
Generaal Spoorlaan tussen Beatrixlaan en Steenvoordelaan zijde de Generaal	274.500
Voetpaden in Kraayenburg, Overvoorde, Spoorzicht, Welgelegen en Plaspoelpolder	100.000
Fietspaden Presidentenbuurt	55.000
Interne uren (VAT)	128.400
2026	€ 1.319.200
Laan van Sion	568.800
Lange Kleiweg tussen A4 en Heulweg	290.000
Mgr. Bekkerslaan	210.000
Sir Winston Churchillaan tussen Huis te Landelaan en Generaal Eisenhowerplein (noordzijde)	122.000
Interne uren (VAT)	128.400
2027	€ 1.314.700
Huis te Landelaan - opstelstrook VRI kruising Generaal Spoorlaan	101.500
Van der Kooijweg	380.000
Sir Winston Churchillaan tussen Burgemeester Elsenlaan en Huis te Landelaan	700.000
Interne uren (VAT)	128.400

Tabel 15. Meerjarenplanning groot onderhoud asfaltverhardingen.

Voor 2024 zijn in blauw twee ambities weergegeven: het betreft een keuze om een deel van de Laan van Hoornwijk aan te pakken dat momenteel nog geen veiligheidsprobleem oplevert maar wel hard achteruit gaat. Wanneer deze keuze niet wordt gehonoreerd is er een gerede kans dat hier gedurende de beheerperiode een probleem ontstaat. Verder kan de keuze gemaakt worden om in het voetspoor van Warmteling werk met werk te maken op de aansluitingen op de Prinses Beatrixlaan tussen de kruising met de Van Vredenburgweg en de gemeentegrens met den Haag. Onderhoud aan

aangrenzende wegvakken trekken we wat naar voren. Wanneer deze keuze niet wordt gehonoreerd dan zal dit onderhoud later tegen hogere kosten uitgevoerd moeten worden.

Doorkijk 2028 – 2031

Voor de periode 2028 – 2031 voorzien we de volgende grote asfaltklussen:

- Vervolg Sir Winston Churchillaan tussen Burgemeester Elsenlaan en Huis te Landelaan
- Schaapweg m.u.v. de rotondes
- Herinrichting Kruising Schaapweg – Sammersweg

Aan de hand van de in 2027 uit te voeren areaalinspectie actualiseren we de planning voor na 2027.

Groot elementenonderhoud (fcl 62100108)	
2024	€ 460.000
Florence Nightingalestraat	60.000
Berninckplantsoen	45.000
Herstraatwerk Cromvliet en Leeuwendaal	100.000
Herstraatwerk Oud Rijswijk	50.000
Herstraatwerk Bomenbuurt	100.000
Herstraten rijbaan Thierenskade	20.000
Herstraten rijbaan Mauvelaan	25.000
Herstraten Henriëtte Roland Holstlaan	40.000
Herstraten rijbaan Park Overvoorde	20.000
2025	€ 460.000
Strijpwetering	150.000
Lange kleiweg voetpad	110.000
HH Kollaan	200.000
2026	€ 460.000
Bijdrage bij herinrichting 't Haantje	200.000
Herstraatwerk Muziekbuurt	175.000
Herstraatwerk Ministerbuurt (i.o.m. planning Warmtenet)	85.000
2027	€ 460.000
Visieontwikkeling Cromvliet	30.000
Visieontwikkeling Leeuwendaal	30.000
Herstraatwerk Kleurenbuurt	100.000
Herstraatwerk Artiestenbuurt	50.000
Herstraatwerk Welgelegen	25.000
Herstraatwerk Strijp	85.000
Herstraatwerk Vrijenban	40.000
Onvoorzien herstraatwerk	100.000

Tabel 16. Meerjarenplanning groot onderhoud elementenverhardingen.

Doorkijk 2028 – 2031

Voor de periode 2028 – 2031 voorzien we op dit moment nog geen grote onderhoudswerkzaamheden m.b.t. elementenverharding. Aan de hand van de in 2027 uit te voeren areaalinspectie en de visieontwikkeling voor de wijken Leeuwendaal en Cromvliet actualiseren we de planning in dat kader.

Herstel halfverharding (nieuw investeringsboekpostnummer)	
2024	€ 150.000
Groot onderhoud en Wilhelminapark	150.000
2025	€ 240.000
Groot onderhoud en Wilhelminapark	150.000
Kinderboerderij 't Akkertje	90.000
2026	€ 350.000
Groot onderhoud en Elsenburgerbos	150.000
Voetpad Schaapweg tussen Strijp en Sir Winston Churchillaan	200.000
2027	€ 150.000
Groot onderhoud en Elsenburgerbos	150.000

Tabel 17. Meerjarenplanning herstel elementenverharding.

In deze tabel is in blauw een aantal ambities opgenomen. Het betreft gedurende de beheerperiode een jaarlijkse inspanning om in het Wilhelminapark en Elsenburegerbos een aantal in minder goede staat verkerende voetpaden die nu in klinkerverharding zijn uitgevoerd, om te vormen naar halfverharding. Deze werkzaamheden worden in nauw overleg met de beheerdiscipline “Groen” uitgevoerd, aangezien groen een grote invloed heeft op de lange termijn duurzaamheid van paden in deze gebieden. Bijvoorbeeld, halfverharding vergt minder onderhoud dan elementenverharding in de nabijheid van bomen.

Vanuit de beheerdiscipline “Spelen en dierenwelzijn” wordt in 2025 een integrale herinrichting van kinderboerderij 't Akkertje voorzien. Het betreft een totale opknappbeurt van het buitenterrein. Voorstel is om daar vanuit “Wegen” ook een aantal halfverharde paden aan te leggen. Wanneer dit voorstel niet wordt gehonoreerd kan “Wegen” niet meedoen in dit plan waardoor een deel van het integrale plan geen doorgang heeft.

Voor 2026 wordt voorgesteld om het deel van het voetpad dat nog in asfalt is uitgevoerd parallel aan de Schaapweg in halfverharding uit te voeren. Halfverharding is makkelijker te repareren, bijvoorbeeld als er wortelopdruk van naastgelegen bomen optreedt. Dat geeft een verhoging van de veiligheid. Daarnaast past halfverharding beter bij de natuurlijke omgeving dan het asfalt dat er nu ligt. De asfaltverharding die er nu ligt is slecht. Wanneer het voorstel niet wordt gehonoreerd, dan zal deze asfaltverharding gedurende de beheerperiode niet aangepakt worden, resulterend in verdere achteruitgang van veiligheid en aanzien.

Integrale probleemstraten

Voor de aanpak van integrale probleemstraten zijn aparte budgetten gereserveerd in de meerjarenbegroting. Vanuit de beheerdiscipline wegen is daar geen aanvullend budget voor benodigd/gereserveerd. In onderstaande tabel zijn de integrale probleemstraten weergegeven waarover reeds is gecommuniceerd en die in de komende beheerperiode in uitvoering komen:

Locatie	Jaar van uitvoering
Steenlaan	2024
Tulpstraat	2025
Rembrandtkade fase 2	2024
Lindelaan fase 1	2024
Lindelaan fase 2	2025
't Haantje	2026

Tabel 18. Meerjarenplanning aanpak integrale probleemstraten.

In 2026-2027 ontwikkelen we samen met beheerdiscipline “Groen” visies hoe de herinrichtingen van de wijken Cromvliet en Leeuwendaal vorm krijgen. We willen bij de volgende beheerperiode toe naar een wijkgerichte aanpak. Voordeel daarvan is dat niet per straat een voorbereidingstraject doorlopen moet worden, maar gelijk voor alle probleemstraten in de wijk waardoor tijd en geld uitgespaard wordt. De voorbereidingstijden van de in bovenstaande tabel weergegeven straten worden nu als te lang ervaren. Ook hebben bewoners van de wijk dan één keer overlast in plaats van jaren achter elkaar. Nut en noodzaak van de aanpak van andere probleemstraten bepalen we parallel.

Bijlage 4: Beheer en onderhoud

In het IBOR onderscheiden we in het beheer van de openbare ruimte drie rollen: de strategisch, tactisch en operationeel beheerder. In de methodiek van beheer houden we ons aan de beheercyclus zoals die is vastgelegd in het IBOR.

In het beheer van wegen houden we ons aan de beheerstrategie in dit beheerplan. In deze bijlage leggen we vast welke typen van onderhoudsmaatregelen we onderscheiden om onze strategie uit te voeren. Deze maatregelen bestaan uit klein- groot- en vervangingsonderhoud.

Dagelijks (klein) onderhoud

De operationeel beheerder is verantwoordelijk voor het dagelijks onderhoud. In Rijswijk is dat het team Onderhoud Ruimtelijk Domein (ORD) van het domein Ruimtelijke Ontwikkelingen (RO).

Dagelijks onderhoud voeren we uit om de risicoaansprakelijkheid te borgen en aan te sluiten op de gewenste beeldkwaliteit. Wanneer we spreken over dagelijks onderhoud, dan bedoelen we relatief kleine maatregelen die gericht zijn op het verzorgen, herstel/reparatie of conservering van delen van verhardingen, zodat de verharding weer in veilige staat wordt gebracht. Daarnaast zorgen deze maatregelen ervoor dat we groot onderhoud kunnen uitstellen en dat de kosten van stremming beperkt blijven.

Dagelijks onderhoud heeft enerzijds een planmatig karakter en anderzijds voor een deel een ad hoc karakter. De planmatige maatregelen voeren we uit op basis van de onderhouds- en vervangingsplanning. Ad hoc onderhoud betreft voornamelijk het handelen naar aanleiding van meldingen en zijn daarmee niet te van tevoren te plannen.

Het gaat in het dagelijks onderhoud om maatregelen zoals:

- Het handelen op klachten en meldingen. Wanneer mogelijk worden (calamiteits)maatregelen die hieruit voortvloeien door ons team ORD zelf uitgevoerd.
- Kleine herstelwerkzaamheden (plaatselijk herstraten, vullen van gaten) en verkeersmaatregelen bij deze werkzaamheden.
- Herstel na vervanging/aanleg kabels en leidingen.
- Reguliere visuele veiligheidsinspecties.

Groot onderhoud

De tactisch beheerder is verantwoordelijk voor het groot onderhoud. In Rijswijk is dat het team Stadsbeheer (SB) van het domein Ruimtelijke Ontwikkelingen.

Onder 'groot' verstaan we grootschalige werkzaamheden op een substantieel deel van een verharding die periodiek noodzakelijk zijn. Met groot onderhoud zorgen we voor een verbetering van het kwaliteitsniveau van een verharding zodat de beoogde levensduur wordt bereikt, dan wel verlengd.

Groot onderhoudsmaatregelen voeren we planmatig uit op basis van de onderhouds- en vervangingsplanning. Het team stadsbeheer is verantwoordelijk voor de volgende maatregelen en plannen:

- Laten van uitvoeren van een areaalinspectie eens in de vier jaar.
- Laten uitvoeren nadere onderzoeken n.a.v. inspecties.
- Actualiseren beheerplan en opstellen meerjarenplanning wegbeheer n.a.v. bovengenoemde inspecties.

- Uitvoeren onderhoudsmaatregelen zoals het aanbrengen van een nieuwe deklaag bij asfaltverhardingen en (deels) herstraten bij elementenverhardingen.

Vervanging

De tactisch beheerder is verantwoordelijk voor het vervangingsonderhoud. In Rijswijk is dat het team Stadsbeheer van het domein Ruimtelijke Ontwikkelingen. Voor vervangingen maken we een vervangingsplanning.

Onder vervangingsonderhoud verstaan we de vervanging van een weg inclusief fundering aan het einde van de levensduur. We voeren een vervanging uit wanneer het rendement van klein en groot onderhoud te klein geworden is, waardoor dit type onderhoud te duur is geworden. Vervangingen gaan vaak hand in hand met herprofileringen omdat nieuwe eisen, gewenste functionaliteit, maatschappelijke ontwikkelingen of nieuwe inzichten daarom vragen. Bij voorkeur zorgen we dat vervangingen onderdeel zijn van integrale projecten.

Bijlage 5: Kwaliteit en kwantiteit

Kwantiteit

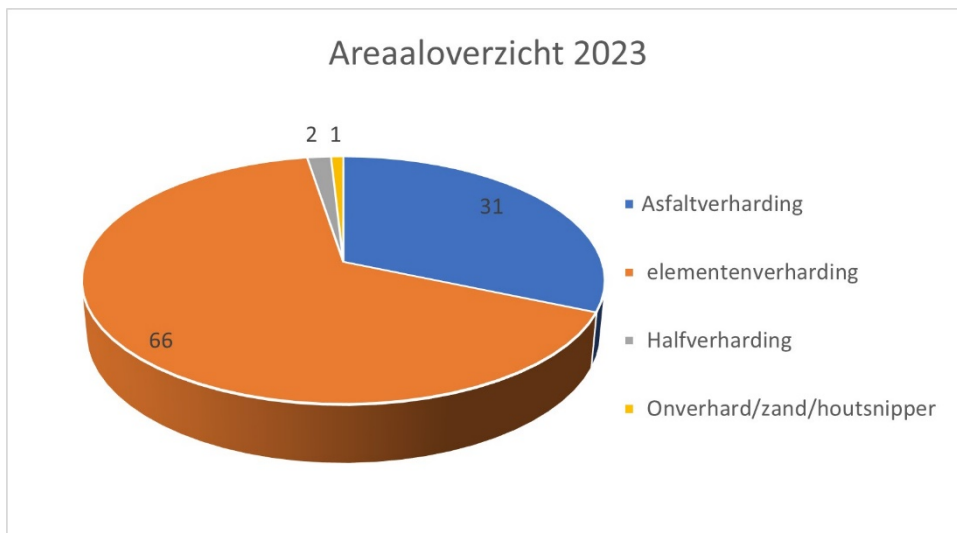
Het verhardingsareaal is bekend in het beheersysteem *gisib*. Verharding bestaat uit gesloten verharding (asfalt, beton), open verharding (elementenverharding zoals klinkers), halfverharding en zand- en houtsnipperpaden. Onder verharding valt ook de markering op de verharding en de bebording.

Type	Totaal	Landgoederen	Parken	Bedrijventerrein	Hoofdwegen	Centra
Typen verharding (m²)						
Gesloten	821.000	49.000	121.000	101.000	321.000	3.000
Open	1.724.000	64.000	61.000	102.000	267.000	55.000
Halfverharding	44.000	9000	12.000	0	7.000	0
Onverhard/ zand	22.000	0	8.000	0	0	0
Houtsnipper	1.000	0	0	0	0	0
Voorzieningen						
Belijning (km)	156	9	23	19	61	1
Markering (m ²)	3440	205	509	425	1349	11
Bebording (st.)	9143	197	313	785	2077	318

Tabel 19. Areaalomsang per type structuurgebied.

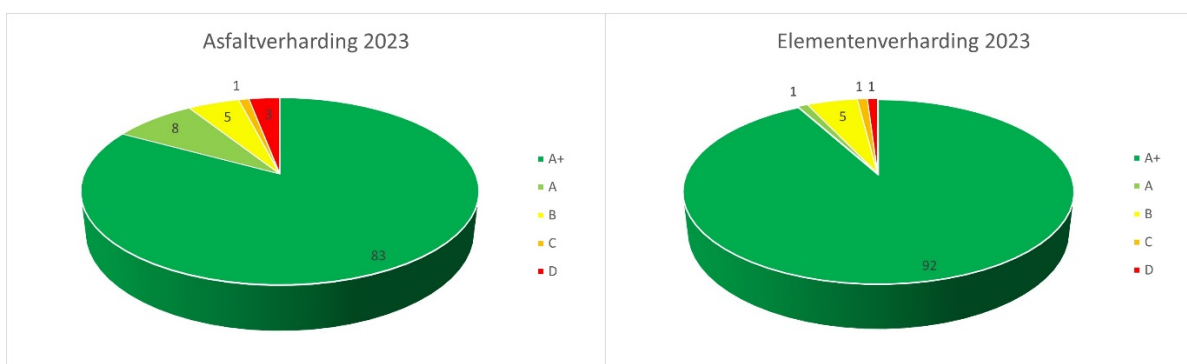
Type	Wonen I: Oud Rijswijk	Wonen II: Vroeg naoorlogs	Wonen III: laat naoorlogs	Wonen IV: RijswijkBuiten	Buitengebied/ overig
Typen verharding (m²)					
Gesloten	17.000	21.000	79.000	61.000	48.000
Open	274.000	307.000	461.000	81.000	52.000
Halfverharding	0	6.000	3.000	7.000	0
Onverhard/ zand	0	0	12.000	2.000	0
Houtsnipper	0	0	0	1.000	0
Voorzieningen					
Belijning (km)	3	4	15	12	9
Markering (m ²)	72	90	321	257	201
Bebording (st.)	1440	1016	1798	938	261

Tabel 20. Areaalomsang per type woonwijk.



Kwaliteit

In 2023 zijn de wegen visueel geïnspecteerd door een extern bureau. De resultaten staan in figuur 6.



D-kwaliteit vereist direct onderhoud, C-kwaliteit vereist onderhoud binnen 2 jaar en B-kwaliteit vereist onderhoud binnen vijf jaar. Daarmee duidt een D-score op achterstallig onderhoud. Bij asfalt gaat het met name om rafelingen, randschade en scheurvorming. Bij elementverharding betreft het relatief veel matige en ernstige oneffenheden. Deze kunnen voor onveilige situaties zorgen. Bij betonverharding is geen achterstallig onderhoud.

De resultaten van visuele inspectie laten zien dat drie procent van de asfaltverharding en een procent van de elementverharding te maken heeft met een directe onderhoudsachterstand door matige of ernstige schades. Om risico's op ongelukken en ongevallen met letsel te verminderen is het nodig deze spoedig te herstellen. Het gaat om de wegvakken met kwaliteit D.

De zichtbaarheid van markering is een aandachtspunt. Markeringen worden geïnspecteerd, maar scoren nog onvoldoende. Voor de veiligheid is het belangrijk te zorgen dat minimaal 90% voldoet aan B-kwaliteit.

In veel straten met elementverharding is wortelopdruk een probleem. Bomen die in de verharding geplaatst zijn, zoeken ruimte naar boven en zorgen daarmee voor oneffenheden. Dit levert gevaarlijke situaties op.

Er zijn meerdere straten in Rijswijk waar meerdere onderhoudsproblemen samenkomen. Het gaat op locaties waar de riolering, de kabels en leidingen en de bomen moeten worden vervangen. Locaties waar dit speelt zijn weergegeven in bijlage 1.

In 2020 is op locaties met een hoge prioriteit begonnen met het herstel van onveilige situaties door achterstallig onderhoud in elementverhardingen en wegmarkeringen. Kleine slechte plekken zijn en worden aangepakt. Zoals in fig. 6 weergegeven lopen we in op de achterstanden met D-kwaliteit. Op de plekken waar sprake is van kapitaalvernietiging is afstemming nodig om te voorkomen dat we blijven oplappen.

Meldingen

Er worden jaarlijks meer dan 10.000 meldingen gedaan door inwoners over de openbare ruimte. De laatste jaren zijn stabiel ongeveer 1.000 meldingen (10%) direct van toepassing op het beheer van wegen. De meldingen gaan met name over losliggende bestrating en schade aan wegen of paden. Dit laat zien dat de technische staat en veiligheid van de wegen een aanhoudende zorg is bij onze inwoners.

Soort melding	2020	2021	2022
Asfalt	14	21	15
Belijning/markering	29	23	35
Losliggende bestrating	539	419	550
Schade aan wegen en paden	350	315	230
Anders	144	216	206
Totaal	1.076	994	1.009

Tabel 21. Meldingen onvolkomenheden wegen.

Ongevallen met letsel kunnen leiden tot schadeclaims bij de gemeente. Wanneer het letsel te wijten is aan een onveilige situatie door een gebrek aan het wegonderhoud, wordt de claim erkend en keren we een schadebedrag uit. In tabel 20 is het aantal toegekende letselschadeclaims als gevolg van gebreken in onze verhardingen weergegeven.

2017	2018	2019	2020	2021	2022
6	6	4	3	0	5

Tabel 22. Toegekende letselschadeclaims als gevolg van gebreken aan verharding.

Bijlage 6: Uitgevoerd groot onderhoud 2020 – 2022

Asfalt	
2020	Soort werkzaamheden
Lange Kleiweg deel 1	Vervangen deklaag
Beatrixlaan A4	Vervangen deklaag
Sir Winston Churchillaan tussen Schaapweg Strijplaan	Vervangen deklaag met rode suggestiestroken en asfaltreparaties
Adm Helfrich + Kruising Beatrix	Vervangen deklaag en tussenlaag. Incl. aanliggende plateaus en bochtaanpassing kruising Adm. Helfrichsingel Prinses Beatrixlaan
Klaroenstraat	Vervangen asfalt tot fundering
Strijplaan 23	Vervangen asfalt door elementenverharding ivm wortelopdruk
Voetpad langs Schaapweg tussen Endezant en de Dijk	Vervangen asfalt voor halfverharding, gerekend met 15 cm ophoging
2021	
Sammersweg gedeelte Schaapweg	Vervangen deklaag
Veraartlaan langs EPO	Vervangen asfalt op zand naar asfalt op fundering
Diepenhorstlaan	Vervangen deklaag
Generaal Spoorlaan - kruising Aalberselaan zijde Aalberselaan	Vervangen asfalt op zand naar asfalt op fundering (kleinschalig)
Generaal Spoorlaan - kruising Aalberselaan zijde JFK	Vervangen asfalt deklaag
Prinses Beatrixlaan - Irenelaan	Vervangen asfalt kruising deklaag en uitvullaag
Generaal Spoorlaan en burg Elsenlaan	Vervangen asfalt deklaag en tussenlaan
2022	
Kruising Sir Winston Churchillaan Acacialaan	Deklaag, tussenlaag en straatwerk
Broekmolenweg	Deklaag, tussenlaag en straatwerk
Vrijenbanselaan	Deklaag, tussenlaag en straatwerk
Huis te Landelaan, SWC en Bekkerslaan tijdelijk herstel	Deklaag, tussenlaag en straatwerk
Herstel kruising Burgemeester Elsenlaan - Gen Spoorlaan- Hendrik Ravesteijnplein	Vervangen asfalt deklaag en tussenlaag
Zuiderweg	Vervangen asfalt deklaag en gedeelte tussenlaag
Endehoekseweg	Vervangen asfalt deklaag

Tabel 23. Uitgevoerd groot onderhoud asfaltverhardingen.

Elementenverharding	
2020	Soort werkzaamheden
Bunchestraat	Herstraten trottoirs
Martin Luther Kinglaan	Herstraten trottoirs en deel parkeervakken
Burgemeester Elsenlaan (Rembrandtkwartier)	Herstraten rijbaan, trottoirs en 20%parkeervakken
Van Vredeburchweg/Jozef Israellaan	Herstraten trottoirs en parkeervakken
Kerklaan	Herstraten trottoirs
Dennenlaan	Herstraten deel rijbaan en parkeervakken
Vinkweg	Herstraten deel rijbaan en trottoir
Dahliastraat	Herstraten 1 kant van het trottoir
Sir Winston Churchillaan (Hoekpolder)	Herstraten trottoirs
Volmerlaan	Herstraten delen van trottoirs
Verrijn Stuartlaan	Herstraten deel van het trottoir
2021	
Strijplaan	Herstel rijbaan, trottoirs en parkeervakken
Sir Winston Churchillaan	Herstel fietspaden
Hendersonstraat	Herstraten rijbaan en uitbreiden plateau
Henri Dunantlaan	Herstraten rijbaan en voetpad
Petronella Voutestraat	Aanleggen drempel en herstraten rijbaan en voetpad
Joanna Westerdijkstraat	Herstraten
Albert Shweizerstraat	Herstraten
2022	
Prinses Beatrixlaan	Herstraten trottoirs
Van Mooklaan	Herstraten trottoirs
Planetenpad	Aanbrengen halfverharding
Broekmolenweg	Herstel fietspad en voetpad
Hoek Ocarinalaan - Fagotstraat	Herstraten basketballveld

Tabel 24. Uitgevoerd groot onderhoud elementenverharding.

Integrale probleemstraten (opgeleverd sinds 2017)
Julianastraat
Acacialaan
Rembrandtkade fase 1
Sir Winston Churchillaan ter hoogte van de Bomenbuurt
Mgr. P.J. Willekenslaan
Dr. H. Colijnlaan
Van Ostadelaan
Van Dijklaan
Frans Halskade
Karel Doormanlaan fase 1

Tabel 25. Uitgevoerde aanpak integrale probleemstraten.