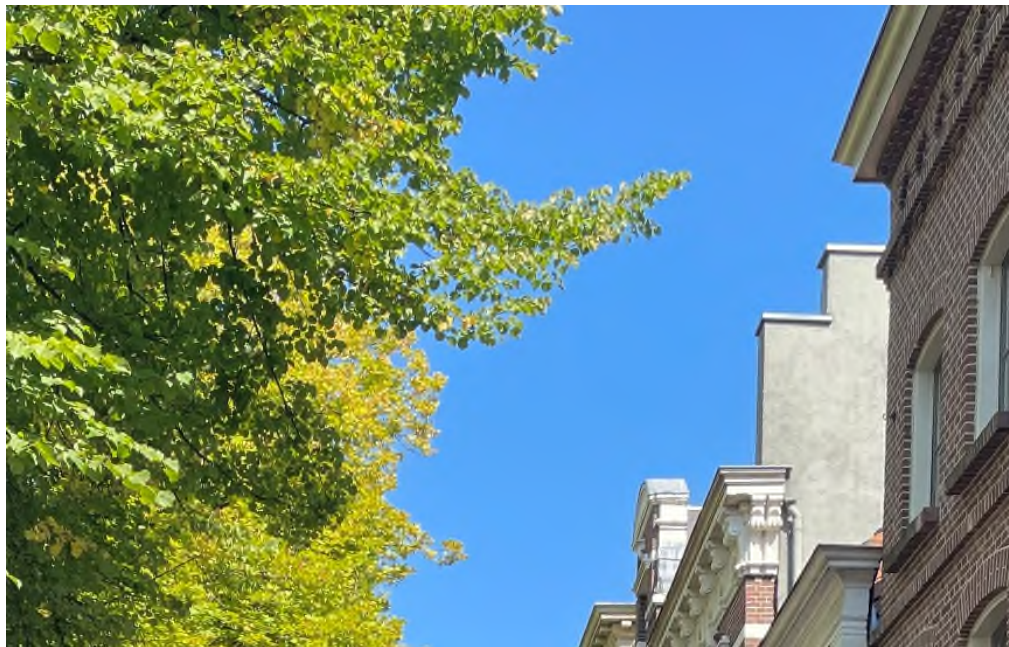




Beleids- en Beheerplan Wegen Gemeente Gorinchem 2025-2029

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0491138.100
definitief
20 september 2024

Planmatig wegbeheer,
met veiligheid en aangenaam gebruik als uitgangspunt



Gemeente
Gorinchem

Beleids- en Beheerplan Wegen Gemeente Gorinchem 2025-2029

projectnummer 0491138.100
definitief
20 september 2024

Auteur(s)

G. (Garko) Kuijzer
S. (Stephan) van der Geest
H. (Herold) Heetebrij

Opdrachtgever

Gemeente Gorinchem
Stadhuisplein 1
4205 AZ GORINCHEM

Colofon

Projectgroep

Gemeente Gorinchem:
N. (Nico) Vos

Antea Group:
T. (Tim) Bulk
G. (Garko) Kuijzer
S. (Stephan) van der Geest
H. (Herold) Heetebrij

Gecontroleerd

T. Bulk

datum	beschrijving	vrijgave
20 september 2024	Definitief	R. (Ruud) van Hoek 

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Probleemstelling	5
1.3	Algemeen principe wegbeheer	6
1.4	Doel	6
1.5	Scope	7
1.6	Leeswijzer	8
2.	Wat beheren we?	9
2.1	Databeheer wegen Gorinchem	9
2.2	Areaalkenmerken Gorinchem	10
2.3	Specifieke kenmerken in beeld	13
2.4	Areaal Gorinchem versus andere gemeenten	19
3.	Wat hebben we gedaan en bereikt?	20
3.1	Kwaliteitsambitie voorgaande periode	20
3.2	Evaluatie afgelopen periode	21
3.3	Kwaliteit van de wegen	21
3.4	Leerpunten en conclusies mee naar komende periode	22
4.	Wat zijn de kaders en ontwikkelingen?	23
4.1	Wettelijke kaders en richtlijnen	23
4.2	Vigerend beleid Gorinchem	24
4.3	Landelijke ontwikkelingen wegbeheer	26
5.	Welke keuzes hebben we?	29
5.1	Uitgangspunten voor de scenarioberekening groot onderhoud	29
5.2	Scenarioberekeningen	30
5.2.1	Overzicht van de keuzes en effecten	30
5.2.2	Scenario 1: Buitengewoon Groen, Huidige ambitieniveau	31
5.2.3	Scenario 2: Alles op Basis, geen plus meer voor de Vesting	32
5.2.4	Scenario 3: Elementen Woon-en Verblijfsgebied op Laag	33
5.2.5	Scenario 4: alles laag in Woon- en Verblijfsgebieden	34
5.2.6	Scenario 5: Laag	35
5.3	Theoretische vervangingswaarde van het areaal	36
6.	Wat is de opgave?	37
6.1	Uitvoering klein onderhoud	37
6.2	Uitvoering groot onderhoud wegen	37
6.3	Vervanging/Rehabilitatie wegen	38
6.4	Overig onderhoud wegen	39
6.5	Integraal werken, ambities waarmaken	40
6.6	Planmatig wegbeheer	40
7.	Wat zijn de financiële kaders en gevolgen?	42
7.1	Exploitatiebudget	42
7.2	Voorziening groot onderhoud wegen	42
7.3	Rehabilitatie- en vervangingsinvesteringen	44
7.4	Risicoparaagraaf	44
8.	Hoe pakken we dit aan?	45
8.1	Werkproces / beheercyclus wegbeheer	45
8.2	Formatie en personele inzet wegbeheer	46

8.3	Thema's en aandachtspunten 2025-2029	48
9.	Aanbevelingen en acties	49
9.1	Conclusies en aanbevelingen	49
9.2	Actielijst wegbeheer	49
	Bijlagen en verdiepende documenten	51
	Bijlage 1 Kwaliteitsniveaus	52
	Bijlage 2 Afschrijvingstermijnen Gemeente Gorinchem	53
	Bijlage 3 Kapitaallasten Vervangingen	56

1. Inleiding

1.1 Aanleiding



Wegen zorgen in letterlijke zin voor verbinding, zo ook in de gemeente Gorinchem. Het goed onderhouden en beheren van deze wegen is van wezenlijk belang voor de inwoners van de gemeente en andere weggebruikers. Het verhoogt de leefkwaliteit in de openbare ruimte. De gemeente Gorinchem beheert een groot areaal wegen, in totaal een oppervlakte van ca. 1,8 miljoen m². Vanuit de Wegenwet heeft de gemeente als wegbeheerder de **zorgplicht** over deze verhardingen. Dit betekent dat de gemeente te allen tijde verantwoordelijk is voor de kwaliteit van de verhardingen (de onderhoudstoestand, vaak aangeduid als schoon, heel en veilig) die zij in beheer heeft. Het gebruik van de wegen moet **veilig** kunnen plaatsvinden en schades/ongevallen door gebreken aan de weg moeten zoveel mogelijk worden voorkomen.

Naast de zorgplicht, zijn er de afgelopen jaren belangrijke wijzigingen geweest in landelijke wetgeving of gemeentelijk beleid die effect hebben op het wegbeheer. Op 1 januari 2024 is de omgevingswet van kracht geworden en per 1 januari 2027 moet een omgevingsvisie van kracht zijn voor alle gemeenten. Met dit beheer- en beleidsplan wordt invulling gegeven aan het component wegen van de motie van ChristenUnie, SGP, CDA en Gorcum Actief van november 2021 waarin het college verzocht wordt 'een inventarisatie te maken van kapitale vervangingsinvesteringen duurder dan € 1.000.000 tot 2040 welke niet worden gedekt door een MeerjarenOnderhoudsPlanning'. Met het inzicht van de opgave voor wegbeheer is er direct de noodzaak duidelijk voor de implementatie van planmatig wegbeheer.

Tegelijkertijd wordt er steeds meer gevraagd van de gemeentelijke organisatie en de openbare ruimte. Klimaatadaptatie, wateroverlast, hittestress en duurzaamheid zijn grote aanjagers van veranderingen. Maar ook een verouderend areaal en veranderende waardering van de openbare ruimte door haar gebruikers zijn van invloed op hoe de openbare ruimte en de wegen worden beheerd.

Deze ontwikkelingen dwingen de gemeente kritisch te kijken naar een meer planmatig wegbeheerbeleid en wegbeheerproces. Om het beheer en onderhoud van de straten en wegen in Gorinchem planmatig in te richten en om beleidsmatige keuzes te kunnen maken en vastleggen, is dit 'Beleids- en Beheerplan Wegen' opgesteld. Met dit plan kan de komende jaren adequaat, helder en herleidbaar vorm worden gegeven aan het wegbeheer binnen de gemeente.

1.2 Probleemstelling

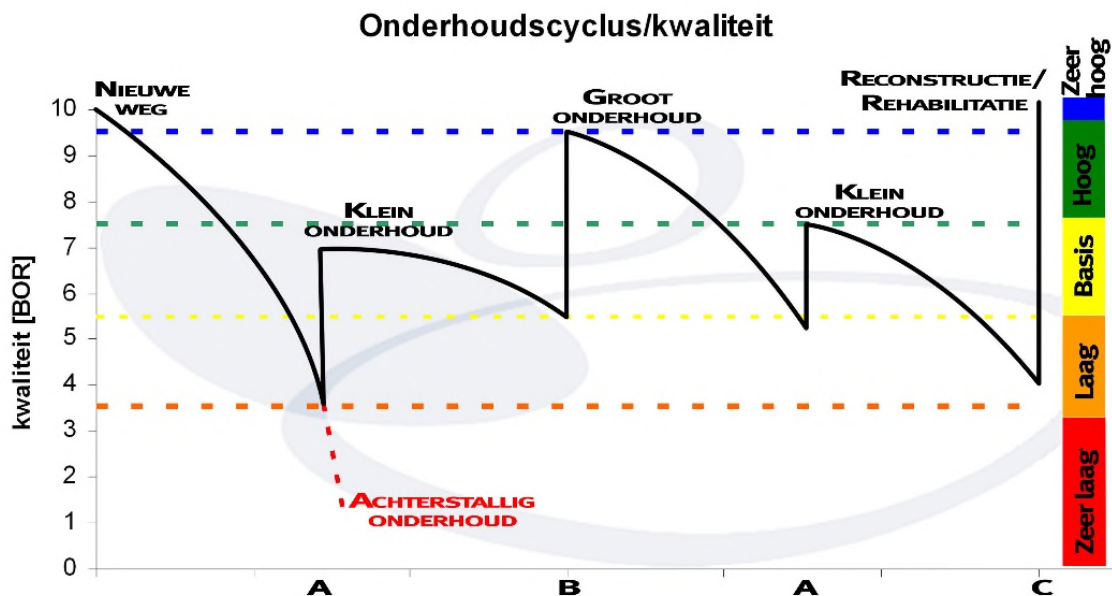
Het wegbeheer in de gemeente Gorinchem heeft in de afgelopen jaren voornamelijk bestaan uit het plegen vraag gestuurd onderhoud op basis van meldingen. Veroudering van het areaal gepaard met areaaluitbreidingen, klimaatopgaven en een herwaardering van de openbare ruimte sinds de Covid-pandemie bezuinigingen en flinke prijsstijgingen in de afgelopen jaren betekenen dat een vraag gestuurde werkwijze niet langer toereikend is. Bovendien is de financiële dekking niet langer toereikend om afdoende groot onderhoud te realiseren, laat staan waarde gestuurde initiatieven of vervangingen. Uitstel en afstel van groot onderhoud heeft geleid tot een sterke stijging in het aantal klachten en meldingen, rond de 700 over 2023. Afsluitend is er geen financiële ruimte gereserveerd voor cyclische vervangingen van het areaal, wat geen houdbare situatie meer is met de veroudering en belasting van het areaal.

De wegbeheerder verteld: *"Er is met de beperkte middelen die er waren, ingezet op het zo goed mogelijk in stand houden van de wegen. Het is een lastige situatie geworden. Er is veel meer nodig dan we kunnen realiseren. We lappen wat op en staan waarschijnlijk volgend jaar weer op dezelfde weg te repareren. Voor de goede begaanbaarheid en veiligheid en ook om kapitaalsvernietiging te voorkomen, is het nodig om te investeren in het onderhoud van de wegen. Op verschillende plaatsen moeten we de komende jaren flink aan de slag. De eerste prioriteit ligt bij onze asfaltwegen, waarna ook verschillende straten, fietspaden en trottoirs aangepakt moeten worden. Als er zicht komt op een structurele toereikende dekking voor de opgaven, dan is het ook mogelijk en zinvol om een meerjarenplan voor onderhoud- en vervangingsopgaven op te stellen. Een planning die integraal wordt afgestemd op opgaven vanuit riolering, mobiliteit, woningbouwopgaven, aanleg*

warmtenet en vervanging kabels & leidingen. Met zo'n meerjarenplan kun je onnodige hinder voorkomen, kansen pakken op het vlak van klimaat- en verkeersveiligheid en werk-met-werk maken. Er ligt een mooie uitdaging voor het planmatige wegbeheer in Gorinchem"

1.3 Algemeen principe wegbeheer

Wegbeheer is er in essentie op gericht het huidige areaal aan verhardingen te onderhouden, zodat deze veilig door de (weg)gebruiker kan worden gebruikt. Afhankelijk van het materiaal van de weg, de belasting van de weg en andere factoren degradeert deze gedurende de levensduur in kwaliteit. Door het uitvoeren van onderhoud kan een kwaliteitsimpuls worden gegeven. Onderstaande figuur geeft inzicht in het verloop van de kwaliteit gedurende de levensduur en de impact van het uitvoeren van onderhoud.



Op het juiste moment, met de juiste middelen, de juiste maatregelen kunnen uitvoeren is de uitdaging van de wegbeheerder. Dit alles binnen de totale opgave van de openbare ruimte en de actuele thema's en ontwikkelingen. In onderliggend beleids- en beheerplan wegen wordt dit voor de gemeente Gorinchem nader uitgewerkt.

In Nederland wordt voor beheer van de openbare ruimte gebruik gemaakt van kwaliteitsniveaus om te rapporteren. Er worden in het vakgebied verschillende benamingen voor **kwaliteits- en onderhoudsniveaus** gebruikt. In dit beleids- en beheerplan wordt voor de leesbaarheid gebruik gemaakt van de Antea Group benamingen. In Bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de verschillende kwaliteitsniveaus en benamingen.

1.4 Doel

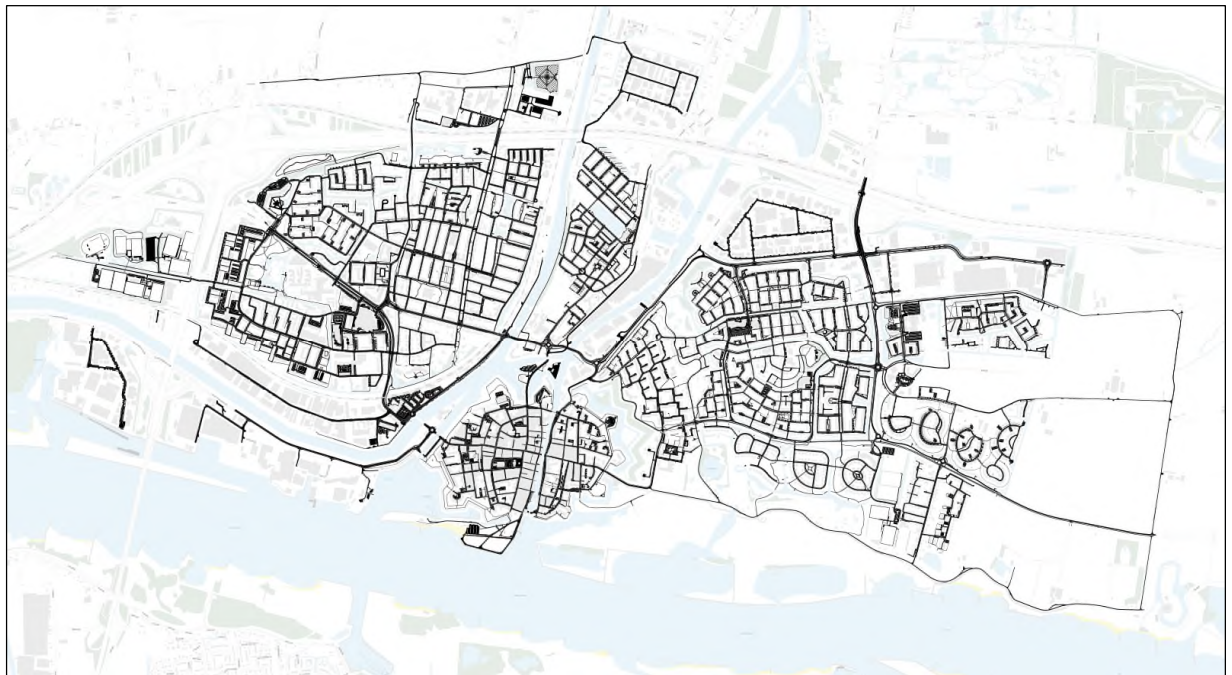
Het doel van dit beleids- en beheerplan wegen is meerledig, maar primair dient het als kader waarmee planmatig wegbeheer ingericht wordt voor de periode 2025-2029. Door middel van dit beleids- en beheerplan wordt het **inzicht en grip op de individuele kapitaalgoederen** vergroot. Daarvoor zijn de volgende onderdelen ingericht:

- Inzicht geven in de huidige situatie (areaal, kwaliteit, budget, terugblik beheerperiode);
- Beschrijven van de uitgangspunten en ontwikkelingen in beheer (wet- en regelgeving, ambitie en strategische richtingen/ontwikkelingen, maatschappelijke transities);
- Inzicht geven in de kosten voor wegbeheer in Gorinchem en het schetsen van scenario's;
- Beschrijven van de beheerstrategie met bijbehorende kosten/financiën (exploitatie, voorziening en investeringen);
- Inzicht geven in de planning voor onderhoud en vervanging voor de korte termijn;
- Werkwijze wegbeheer en benodigde organisatie/capaciteit.

1.5 Scope

Binnen de scope van dit beleids- en beheerplan wegen vallen:

- Klein onderhoud, groot onderhoud én vervanging van de wegverhardingen (elementen, asfalt, beton);
- Verhardingen op en rond bijzondere locaties, zoals:
 - o Begraafplaatsen;
 - o Buitensportaccommodaties;
 - o Speelterreinen;
 - o Stranden Buiten de Waterpoort en De Wiel Dalem;
 - o Half-verharde wandelpaden.
- Betonelementen, zoals taludtrappen en niet-constructieve betonelementen;
- Wegmarkering;
- Wegbermen.



Buiten de scope van dit beheerplan vallen:

- Verhardingen in beheer bij derden (bv. Rijkswaterstaat, het waterschap, de provincie of particulieren);
- Verharding op schoolpleinen;
- Valondergronden bij speelterreinen en de sportvelden bij buitensportaccommodaties;
- Overige wegmeubilair (bebording, paaltjes, verkeerszuilen, etc.);
- Civieltechnische kunstwerken (bruggen, duikers, vaste trappen, etc.);
- Verzorgend onderhoud van de verhardingen (bv. straatvegen of onkruidbestrijding);
- Het aanpassen van de wegverhardingen en inrichting (bv. in kader van de verkeersveiligheid en eisen/wensen rondom buitensportaccommodaties en speelterreinen);
- De begroeide (groene) berm die achter de (berm)verharding ligt.

1.6 Leeswijzer

Per hoofdstuk wordt een centrale vraag beantwoord. Achtereenvolgens leest u:

Nr.	Centrale vraag	Inhoud
2	Wat beheren we?	Omvang en kenmerken van het areaal. Waar is het van gemaakt? Waar wordt het voor gebruikt? Wat is de leeftijd?
3	Wat hebben we gedaan en bereikt?	Korte terugblik op de afgelopen periode en inzicht in de huidige kwaliteit van het wegenareaal.
4	Wat zijn de kaders?	Een korte beschrijving van de (wettelijke) kaders van wegbeheer en de ontwikkelingen in Gorinchem
5	Welke keuzes hebben we?	Inzicht in de keuzes en alternatieven voor wegbeheer
6	Wat gaan we doen?	Inzicht in klein, groot onderhoud, vervanging
7	Wat zijn de financiële kaders en gevolgen?	Er wordt inzicht gegeven in de kosten en de wijze van financiering
8	Hoe pakken we dit aan?	Met welke werkstappen geven we verder vorm aan wegbeheer binnen de gemeente?
9	Conclusies en aanbevelingen	De conclusies en aanbevelingen op een rij
	Bijlagen	Ondersteunende documenten en figuren

2. Wat beheren we?



In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in het beheerareaal van de gemeente Gorinchem. Allereerst wordt ingegaan op het databeheer. Daarna wordt inzicht gegeven in de areaalomvang en de specifieke beheerkenmerken van Gorinchem. Dit areaal, met deze kenmerken vormt de basis voor alle vervolgberekeningen.

2.1 Databeheer wegen Gorinchem

Databeheer omhelst de volledige cyclus van inwinning en aanvulling, tot gebruik en tenslotte verwijdering. Data wordt steeds belangrijker, ook in de wereld van beheer. De wegbeheerder maakt gebruik van een beheersysteem met geometrische gegevens op basis van de landelijke BGT. Deze vlakken worden door de wegbeheerders aangevuld met vaste gegevens die het areaal beschrijven. Deze vaste gegevens wijzigen over het algemeen alleen als er buiten iets veranderd. De vaste gegevens worden via de wegininspectie aangevuld met kwaliteitsgegevens. Na de inspectie kan een CROW-gecertificeerd beheersysteem een voorstel doen voor onderhoud. Uiteindelijk leidt dit tot inzichten in de kwaliteit van het beheerde areaal, de onderhouds- en vervangingsbehoefte en de daarbij horende budget- en investeringsmiddelen.

In Gorinchem wordt het databeheer over de volledige cyclus gevoerd in beheer van de gemeente. Landmeters van de gemeente winnen de situatie in het veld in, welke omgezet wordt naar de BGT. Op basis van deze gegevens vult de databeheerder de wegbeheerdata in beheersysteem OBSURV aan. Het invoeren en bijhouden van deze gegevens is een arbeidsintensief karwei, maar is van groot belang. Zonder betrouwbare gegevens is het niet mogelijk betrouwbaar te plannen of te rapporteren. Daarom is er de afgelopen maanden een inhaalslag gemaakt in het verhogen van de volledigheid en betrouwbaarheid van de beheergegevens. De komende periode wordt verder gewerkt aan het verbeteren van de data. Dit vindt onder andere plaats met een dataregistratiedocument, zodat er onderling uniform gewerkt wordt volgens hedendaagse inzichten.

Tijdens de wegininspectie wordt door de inspecteurs ook een controle uitgevoerd op de kwaliteit van de data en of deze overeenkomt met de situatie in het veld. Bij de laatste inspectie zijn hier een aanzienlijk aantal opmerkingen over geplaatst. Deze worden ook middels bovengenoemde dataregistratiedocument verwerkt vóór de volgende Globale Visuele Inspectie in het late najaar van 2026.

De komende periode wordt er extra inzet gepleegd op het verrijken, verbeteren en aanvullen van de wegbeheerdata, om betrouwbaarder en uniformer te rapporteren.

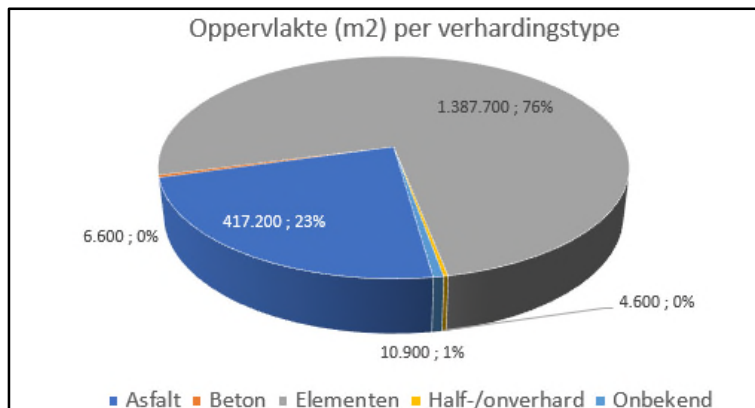
In die gevallen waar de beschikbare data onvoldoende betrouwbaar bleek, wordt dit indien relevant in dit beleids- en beheerplan vermeld.

2.2 Areaalkenmerken Gorinchem

De gemeente Gorinchem beheert een totaal **oppervlak van circa 1.84 miljoen m²** aan verhardingen. Onderstaande figuren en overzichten geven inzicht in de belangrijkste beheerkenmerken.

Waar is het van gemaakt?

Onderstaand figuur geeft inzicht in het verhardingstype waar het wegenareaal van gemaakt is.

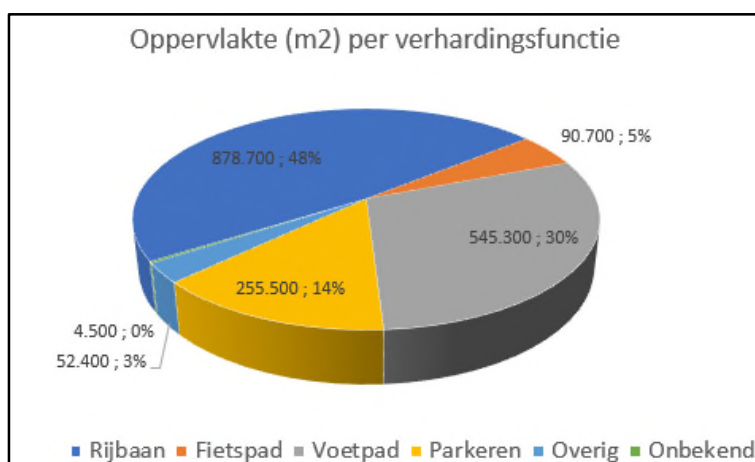


De verhardingstypen zijn gestandaardiseerd in 'asfalt', 'beton', 'elementen' en 'halfverhard/onverhard'. Ook is van een klein aandeel het verhardingstype onbekend (niet geregistreerd). Dit is onderdeel van de verbetering van de datakwaliteit zoals voorgaand beschreven.

Ca. 76% van het totale areaal is gemaakt van elementenverharding. Dit is een verzamelnaam voor allerlei soorten bestrating, straatstenen, klinkers, tegels, etc. Daarnaast is ca. 23% van het areaal gemaakt van asfaltsoorten. Daarnaast zijn kleine arealen betonverharding en half- en onverharde paden in beheer van de gemeente. Van ca. 10.900 m² aan wegenareaal in beheer van de gemeente is het verhardingstype niet geregistreerd.

Waar wordt het voor gebruikt?

De verharding wordt gebruikt door verschillende soorten gebruikers. Onderstaande figuur geeft inzicht in de functie waarvoor de weg is ingericht.



Bijna de helft van het areaal, ca. 48%, is ingericht als rijbaan. Voetpaden hebben met ca. 30% ook een groot aandeel in het areaal, gevolgd door parkeergelegenheden (ca. 14%) en fietspaden (ca. 5%). Een klein deel van het areaal heeft 'overige' functies, zoals in- en uitritten, verkeersdruppels en rabatstroken.

Omdat de data voor wat betreft de registratie van gebruiksfuncties niet volledig op orde is, kunnen deze cijfers afwijken.

Bijzondere arealen:

De gemeente beheert ook verhardingen op 'bijzondere' locaties met aangepaste wensen en eisen m.b.t. staat en beheerstrategie. Dit gaat om de gemeentelijke begraafplaatsen, buitensportaccommodaties, speelterreinen en de stranden 'Buiten de Waterpoort' en 'De Wiel Dalem'. Deze arealen betreffen:

Ca. 10.300 m2 verharding binnen begraafplaatsen

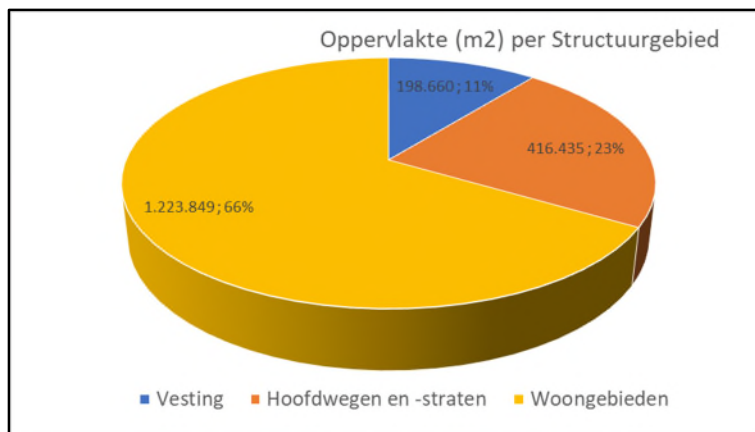
Ca. 24.300 m2 verharding binnen speelplaatsen

Ca. 28.900 m2 verharding binnen sportterreinen

De stranden zijn niet apart in beeld gebracht. Komende beleidsperiode wordt dit opgenomen in het databestand.

Waar ligt het areaal?

De gemeente heeft het areaal wegen in verschillende **thematische onderdelen**, of **structuurgebieden** opgedeeld. De verdeling wordt in onderstaande afbeelding weergegeven.

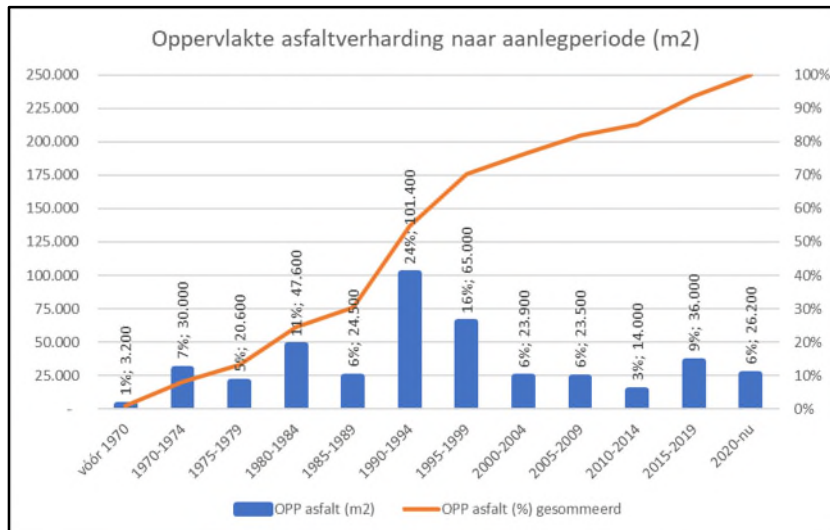
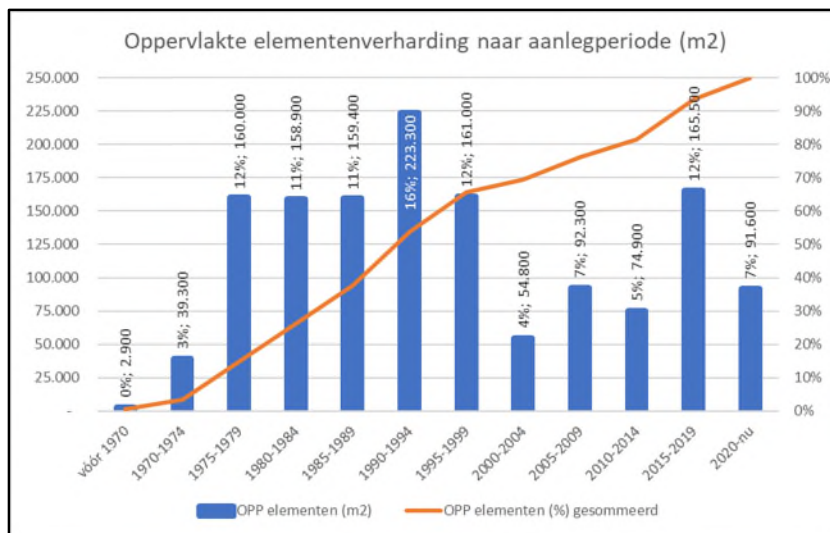


Deze gebieden worden gebruikt om beheersscenario's te onderscheiden. Dit stelt de gemeente in staat om strategische beheerkeuzes te maken en de financiële consequenties daarvan door te rekenen. Deze berekeningen zijn in hoofdstuk 5 verder uitgewerkt. De gemeente onderscheidt 3 structuurgebieden: Vesting, Hoofdwegen en fietspaden (alle 50 tot 80 km/u wegen, intensief gebruikte wijkontsluiting-straten en industriewegen en OV-routes, en de fietspaden buiten de Vesting) en de Woongebieden. Deze laatstgenoemde is de grootste categorie waar alle woonstraten, verblijfsgebieden, voetpaden, parkeervoorzieningen en overige verhardingen (buiten de vesting) onder vallen.

Wat is de leeftijd van de wegen?

De leeftijd van wegen is een waardevolle indicator van wanneer onderhoud en vervanging benodigd zijn. Hierbij wordt uitgegaan van een theoretische technische levensduur, dat landelijk doorgaans op 60 jaar ligt.

In onderstaande figuren zijn de wegenarealen aan asfalt- en elementenverhardingen ingedeeld naar aanlegperiode. Hierbij moet opgemerkt worden dat de aanlegjaren niet allemaal betrouwbaar ingevuld zijn in het verleden. Deze gegevens moeten dan ook met zekere scepsis beschouwd worden en in de komende beleidsperiode verder verfijnd worden. Waar geen aanlegjaar bekend was, is 1970 ingevuld.



Grondslag

Net als vele gemeenten, kampt gemeente Gorinchem met een zekere mate van bodemdaling. Dit komt voort uit de venige en kleiige grondslagen tussen de Lek en de Waal. Deze grondsoorten hebben de eigenschap in te klinken, waardoor de verhardingen (en alle andere niet onderheide kapitaalgoederen) langzaam (ver)zakken. Binnen het wegbeheer staat dit fenomeen en de bijbehorende schadebeelden bekend als zetting. Uiteindelijk kan zetting tot afwaterings- en rioleringsproblemen leiden. Voor wegen kan het onder andere leiden tot opstaande verharding en hoogteverschillen met onderheide constructies, vaak te herkennen aan opstapjes die bewoners voor de woning aanleggen of plotselinge hoogte verschillen met duikers.

Areaal bermverharding

De eerste halve meter vanaf de wegrand maakt integraal onderdeel uit van de weg. Bij vrijliggende wegen, met name voorkomend buiten de bebouwde kom, wordt dit gezien als de wegberm. Het areaal bermverhardingen is ca. 33 km¹. Verdere informatie over het type en materiaal van de bermverharding, bv. granulaat, grasbeton, betonsloof en grasberm, is momenteel niet geregistreerd. Het registreren van deze data wordt tijdens de beheerplan periode opgenomen.

Areaal wegmarkeringen

Het areaal wegmarkeringen is niet als data in beeld. Jaarlijks wordt een inspectieronde gemaakt en de uitvoering voor dat jaar bepaald. Komende periode wordt er besloten of het areaal digitaal ingewonnen en bijgehouden zal worden.

2.3 Specifieke kenmerken in beeld

In deze paragraaf wordt toegelicht welke kenmerkende eigenschappen het areaal van Gorinchem heeft. Opeenvolgend worden de schadebeelden op de hoofdwegen en buitenwegen beschouwd, gevolgd door zetting en voegwijdte op elementenpaden. Er is aandacht voor verhardingsopdruk rondom bomen en voor slechte opsluitingen van wegen op slappe ondergrond.

Onderhoudstoestand asfaltwegen

Gorinchem is een compacte kern op het knooppunt van rijksweg A15 en rijksweg A27. De hoofdstructuren en verbindingswegen van Gorinchem zijn veelal in asfalt uitgevoerd. De compactheid van de kern en het sluiptverkeer van het knooppunt, maken dat de asfaltwegen intensief belast worden. Verschillende asfaltwegen zijn toe aan groot onderhoud, of vervanging.

Dit beeld is buiten soms moeilijk te zien, mede door de wijze van plaatselijk onderhoud. Daardoor zijn schades aan de oppervlakte opgelost met bijvoorbeeld een stukje nieuwe deklaag, maar is het onderliggende probleem niet verholpen. Dit leidt ertoe dat wegen relatief vaak in onderhoud zijn, wat uiteindelijk over de lange termijn de kosten per wegvak verhoogd.

Waar de schades wél zichtbaar zijn is er een overduidelijk beeld van wegen die te leiden hebben onder zware belasting en weinig onderhoud. Scheurvorming en rafeling zijn de overheersende schadebeelden op de asfalt wegen. Dit komt overeen met zettingsproblematiek uit de ondergrond, te licht ontworpen wegen en verouderende deklagen die hun steenslag loslaten.

Dwarsonvlakheid, slappe kanten en randschade

Voortkomend uit slappe bodems en inrichtingskeuzes, ondervindt Gorinchem ook last een dwarsonvlakheid en randschades.

Dwarsonvlakheid ontstaat als een weg onvoldoende steun in de ondergrond heeft, waardoor het (tonrond) profiel verzakt. Dit leidt tot plasvorming en staand water en tast de resterende draagkracht van de weg nog verder aan. Daarnaast heeft het een effect op het comfort van de weggebruikers.

Veel van de verhardingen in Gorinchem vertonen tekenen van een zwakke opsluiting. De opsluiting van een wegverharding is cruciaal, omdat deze zorgt voor steun voor de verharding. Zonder steun wordt de weg uit zijn verband gedrukt en zal snel tot schade als dwarsonvlakheid leiden. In Gorinchem is daarnaast veel sprake van smalle taluds die onvoldoende steun geven aan de naastgelegen verhardingen.

Randschade is een verzameling schades in de 25cm van de asfaltkant ontstaan. In Gorinchem is de randschade veelal afbrokkeling van de rand van de verharding, voortkomend uit onvoldoende steun aan de kanten. Vooral op fietspaden kan het, in combinatie met een smalle berm leiden tot gevaarlijke situaties



Smalle wegen in het buitengebied, einde levensduur

Gorinchem beheert maar een klein aantal wegen in het buitengebied. Deze wegen worden veelal gebruikt voor agrarische activiteit of verbinding tussen andere lokale kernen.

Deze wegen in het buitengebied zijn smal uitgevoerd. De afgelopen decennia zijn de vele (landbouw)voertuigen groter, breder en zwaarder geworden. Daarnaast is het verkeer op deze wegen geïntensiveerd. Dit leidt ertoe dat de wegen zwaarder belast worden dan waar ze ooit voor ontworpen zijn. Door de smalle verharding wordt ook veelvuldig gebruik gemaakt van de bermen. Dit zorgt voor bermproblematiek.

De Gorinchemse buitenwegen zijn de afgelopen jaren overduidelijk weinig onderhouden. De wegen aan de westzijde van Gorinchem zijn stuk voor stuk aan het einde van hun technische levensduur en dienen volledig gereconstrueerd te worden om tot een duurzame en veilige oplossing te komen.

Al met al duiden de asfaltwegen in Gorinchem zich door onderhoud dat erop gericht is veilig te stellen op de korte termijn maar geen structurele maatregelen te nemen door budgetbeperkingen. Dat leidt nu en in de toekomst tot zwaardere maatregelen en investeringen.



Zetting en voegwijdte

In de elementen verhardingen zijn de schadebeelden anders dan die van de asfaltwegen. Zoals eerder beschreven is het Gorinchemse elementen areaal veelal aangelegd in de decennia voor de eeuwwisseling. Dit weerspiegelt ook in de fysieke kwaliteit van de elementen (de stenen zelf).

Het overstijgende beeld van de schades op elementenverhardingen komt veelal voort uit de ondergrond en uit inrichtingskeuzes. Voegwijdte, veroorzaakt door een verzwakte kantopsluiting, leidt uiteindelijk tot gevaar op beklemming van fietsbanden of hakken en tot losliggende elementen.

Zetting, leidt ertoe dat elementen rechtop komen te staan bij gevels en funderingen. Dit leidt tot struikelgevaar en ongemak bij het betreden van woningen (opstapjes) en garages die slecht begaanbaar worden. Het heeft daarmee een groot effect op leefkwaliteit en technische kwaliteit verhardingen, ook als deze relatief jong zijn zoals in sommige Gorinchemse wijken.

Verhardingsopdruk

Inrichtingskeuzes hebben ook een effect op welke schadebeelden er ontstaan op verhardingen. In Gorinchem leidt dit ertoe dat er veel overlast is door boomwortelschade.

Een gedeelte van de verharding ligt in de buurt van bomen. De vrije ruimte rondom de bomen is vaak beperkt. In elementverharding zorgt dit voor losliggende tegels, klinkers, etc. en daarmee voor struikelgevaar en slecht toegankelijke voetpaden.

Door klimaatverandering en droogte van de afgelopen jaren is boomwortelschade een beeld dat landelijk tot vragen leidt. Boomwortels gaan op zoek naar extra water, wat ertoe leidt dat op sommige locaties wel twee keer per jaar maatregelen genomen moeten worden om de situatie veilig te stellen.



Goede uitgangspunten

Dit alles schetst een beeld dat er veel mis is met de wegen in Gorinchem. En hoewel er zeker aandachtspunten voor het onderhoud zijn en het duidelijk is dat er de laatste tijd onvoldoende middelen beschikbaar geweest zijn, zijn er ook zeker goede zaken.

Binnen de Vesting is veelal goed en op hoog niveau onderhouden, ondersteund door de toeristische waarde van de oude kern. Er zijn veel ruime, fraaie straten met gebakken bestrating, die zeer goed in en langdurig in stand gehouden kunnen worden. Een aanzienlijk deel van het elementen areaal is relatief kort voor de eeuwwisseling aangelegd. Met een relatief jong areaal heeft Gorinchem geen grote achterstand van vervangingen in de openbare ruimte. Er zijn gebieden waar ruimte is voor klimaatmaatregelen en verdere vergroening van de leefomgeving.

2.4 Areaal Gorinchem versus andere gemeenten

De gemeente Gorinchem beheert ca. 47 m² verharding per inwoner. Gemiddeld gezien beheren gemeenten in Nederland ca. 59 m² aan verharding per inwoner. De gemeente Gorinchem beheert daarmee minder verharding per inwoner en is daarmee vergelijkbaar met andere verstedelijkte gemeenten. Dit is mede te verklaren doordat het areaal wegen gelegen in het buitengebied klein is en hoofdzakelijk wordt beheerd door het Waterschap Rivierenland.

Ten opzichte van andere gemeenten beheert de gemeente Gorinchem een relatief groot areaal aan elementverhardingen, met op haar beurt weer een relatief groot aandeel gebakken materiaal. Daarnaast zijn de asfaltwegen zwaar belast en intensief gebruikt en is er relatief vaak sprake van geluidsreducerende deklagen, wat extra kosten met zich meebrengt.

3. Wat hebben we gedaan en bereikt?



In dit hoofdstuk een terugblik op het wegenbeleid en de uitvoering van het wegbeheer binnen de gemeente Gorinchem in de afgelopen periode. De kwaliteitsambitie wordt vergeleken met de bereikte kwaliteit. Welke leerpunten nemen Gorinchem mee? Dit vormt het vertrekpunt voor het beleid in de komende periode.

3.1 Kwaliteitsambitie voorgaande periode



Gorinchem heeft haar kwaliteitsambities vastgelegd in het 'Beleid Openbare Ruimte Buitengewoon groen' met een looptijd van 2021-2025. Daarin worden de hoofddoelstellingen voor de Gorinchemse openbare ruimte vastgelegd:

- Het bieden van een openbare ruimte die toegankelijk is en mensen graag gebruiken;
- Het bieden van een openbare ruimte die plant en dier de ruimte geeft;
- Het bieden van een openbare ruimte die op een kostenbewuste manier wordt onderhouden.

Met daarbij behorende subdoelen, die voor discipline Wegen als volgt samengevat kunnen worden:

- Het in stand houden van de openbare ruimte, waarbij financiële middelen efficiënt ingezet worden en kapitaalvernietiging wordt voorkomen. Er wordt vooruit gekeken en besparingen op de korte termijn worden geschuwd voor lange termijn oplossingen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een levenscyclus benadering en lifecyclecosting berekeningen. Daarbij wordt een integrale projectbenadering gehanteerd met mogelijkheden voor maatwerk per project, waarin het toekomstig gebruik meegenomen wordt;
- Met verzorgend-, technisch- en vervangingsonderhoud wordt voor Gorinchem in de basis CROW-kwaliteitsniveau B nagestreefd, met een plus in de Vesting;
- De openbare ruimte is toegankelijk voor iedereen en wordt daar waar nodig voor aangepast.

Het huidige beleid is primair gericht op het door middel van rationeel beheer in stand houden van de bestaande openbare ruimte met de focus op "schoon, heel en veilig". Hierbij wordt de stad op een vastgesteld kwaliteitsniveau, conform de richtlijnen van het CROW: een hoge kwaliteit (A-kwaliteit) binnen de Vesting en een basiskwaliteit (B-kwaliteit) voor het merendeel van Gorinchem. Door middel van periodiek schouwen en inspecties wordt gecontroleerd of aan deze afgesproken kwaliteit wordt voldaan. Daar waar wordt afgeweken wordt ingegrepen om weer op het vastgestelde kwaliteitsniveau te komen.

3.2 Evaluatie afgelopen periode

Wegbeheer heeft zich de afgelopen jaren in Gorinchem gekarakteriseerd als ad hoc onderhoud. Er is voornamelijk meldingen gestuurd onderhoud uitgevoerd. Daarnaast is er in enkele straten groot onderhoud gepleegd en zijn er vanuit andere invalshoeken zoals Mobiliteit projecten uitgevoerd en/of in voorbereiding.

Omdat er ad hoc gepland en uitgevoerd werd, is er de afgelopen jaren niet altijd het benodigde onderhoud uitgevoerd. Daarnaast is er ook niet ieder jaar het budget volledig gespendeerd aan de nodige onderhoudsaspecten. Dit komt mede door de hoeveelheid meldingen die wegbeheer te verwerken heeft gehad. Van rond de 350 per jaar in 2021 en 2022, oplopend tot rond de 830 in 2023. En over de eerste 6 maanden van 2024 staat de teller op 400 meldingen specifiek voor schade aan verhardingen. Gemiddeld genomen is er sprake van 10 aansprakelijkheidsstellingen per jaar.

Naast solo onderhoud zijn, zoals in het integraal beleid vastgesteld, enkele grote projecten uitgevoerd of in voorbereiding als integraal project of mobiliteitsproject. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld de Kleine- en Grote Haarsekades en de Banneweg. Deze projecten hebben een direct effect op de kwaliteit van het wegennetwerk, maar worden niet primair vanuit de onderhoudsbehoefte uitgevoerd.

Om onbekende redenen is er bij het opstellen van het beleidskader openbare ruimte geen doorrekening gemaakt van het benodigde budget voor de ambities. Dit had kunnen duiden dat de ambities en het beschikbare budget geen aansluiting gaven.

Afsluitend, zijn de prijzen van Grond- Weg- en Waterbouw (GWW) projecten sterk gestegen in de jaren rondom de Covid-pandemie en ontwikkelingen in de wereld. De eenheidsprijzen binnen GWW algemeen zijn over de afgelopen drie jaar met 28% gestegen en specifiek voor asfaltverhardingen met 38%.

Het oorspronkelijke budget en daarop de prijsstijgingen maken dat de doelstellingen en ambities die in het beleidskader "Buitengewoon groen" zijn genoemd, niet realistisch waren en ook niet zijn bereikt.

3.3 Kwaliteit van de wegen

Het is gebruikelijk om in een 2-jaarlijkse cyclus de kwaliteit van de wegen in beeld te brengen. Dit aan de hand van een globale visuele inspectie. De gemeente Gorinchem heeft in het najaar van 2023 en begin 2024 een globale visuele weginspectie uit laten voeren op het volledige areaal. De voorlaatste inspectie stamt uit 2020.

Door de onderlinge gegevens van inspecties te vergelijken kan normaal gesproken een beeld gevormd worden van de kwaliteitsontwikkeling die het areaal in de tussenliggende tijd ondergaan heeft. Omdat de inspectie van 2020 destijds niet is ingelezen in het beheersysteem (dit kan tot 2 jaar na de opleverdatum van de inspectie) en er in 2022 geen inspectie is uitgevoerd, is het helaas niet mogelijk om nu een cijfermatig kwaliteitsverloop in beeld te brengen.

Schadecijfers Asfalt											
2024	Schade [%]	G	L1	L2	L3	M1	M2	M3	E1	E2	E3
	Dwarsonvlakheid	97,0%	0,2%	0,1%	0,0%	2,1%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%
	Oneffenheid	97,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%
	Rafeling	63,0%	15,3%	1,5%	0,0%	11,8%	1,2%	0,0%	6,5%	0,3%	0,4%
	Randschade	60,0%	6,1%	2,2%	1,8%	9,2%	0,6%	0,0%	15,8%	3,6%	0,7%
	Scheurvorming	49,2%	12,6%	5,2%	2,9%	12,6%	2,8%	0,2%	12,6%	1,2%	0,5%

Bij de kwaliteitsweergave wordt opgemerkt dat de kwaliteit van de asfaltverhardingen een vertekend beeld geeft. Alle schades die tijdelijk verholpen zijn door gaten te vullen met 'koud asfalt', door scheurvulling en andere tijdelijke maatregelen, zijn door de weginspecteur beoordeeld als geen/ geringe schade. Conform de methodiek in principe correct, maar gezien het grote Gorinchemse aandeel aan tijdelijke reparaties, geeft het een vertekend beeld.

Schadecijfers Elementen

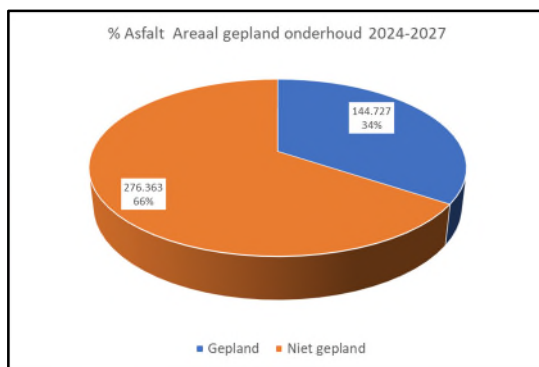
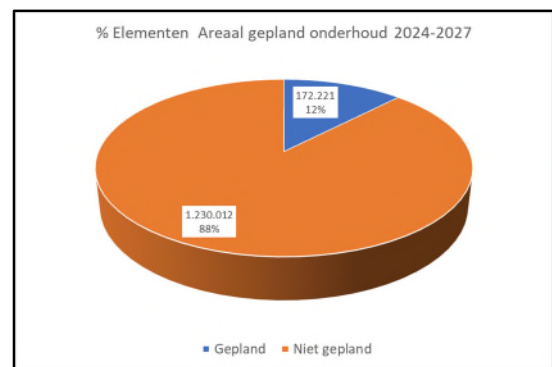
2024

Schade [%]	G	L1	L2	L3	M1	M2	M3	E1	E2	E3
Dwarsonvlakheid	86,9%	5,8%	2,6%	0,6%	1,8%	0,4%	0,1%	1,5%	0,3%	0,1%
Oneffenheid	78,6%	0,0%	0,0%	0,0%	16,6%	0,9%	0,1%	3,3%	0,3%	0,1%
Voegwijdte	93,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,4%	0,5%	0,1%	2,5%	0,4%	0,1%

Ook bij elementenverharding is een kanttekening noodzakelijk: het schadebeeld zetting en dwarsonvlakheid blijkt onvoldoende te zijn beoordeeld. Tijdens de maatregeltoets is vastgesteld dat deze schadebeelden meer en ernstiger aanwezig zijn dan bij de weginspectie vastgesteld is. Bij de volgende inspectie wordt nog meer aandacht geschonken aan de betrouwbaarheid van de inspectie.

Tijdens de inspectie is een aparte klein onderhoudsinspectie uitgevraagd die 1900 op de kaart “geprikt” punten opgeleverd heeft. Door deze werkwijze is het mogelijk dat een onvolledig beeld van de werkelijke staat van het areaal naar voren komt. Door klein onderhoud apart op te nemen worden bepaalde schades achterwege gelaten die direct effect hebben op de CROW-kwaliteit en hier nu niet gerapporteerd kunnen worden.

In de periode 2025-2027 is 34% van het asfalt areaal ingepland voor technisch noodzakelijk onderhoud/ vervanging, omdat het onder de vastgestelde technische normen scoort. Daarnaast is 12% van de elementenverhardingen opgenomen voor technisch onderhoud/ vervanging omdat het onder de gewenste beeldkwaliteit scoort. De planning en budgettering van onderhoud worden in hoofdstuk 6 en hoofdstuk 7 toegelicht.



3.4 Leerpunten en conclusies mee naar komende periode

Op basis van bovenstaande evaluatie en de uitgevoerde weginspectie ontstaat het volgende beeld van wegbeheer in de afgelopen periode:

- De wegbeheerder heeft de afgelopen jaren met minder budget dan toereikend voor de kwaliteitsdoelstellingen zijn best gedaan om met klein onderhoud het gestelde niveau te behouden. De rek is echter uit het areaal en met name asfalt vereist aandacht en grotere maatregelen dan tot nu toe genomen zijn. Om de ambities te kunnen bereiken dient de financiële dekking van wegbeheer hiermee in balans gebracht te worden. De financiële kaders zijn opgenomen in Hoofdstuk 7;
- In lijn met waardegestuurd beheer, de doelstellingen en de ambitieniveaus uit Buitengewoon Groen, dient meer planmatig gewerkt te worden. Hiervoor is een Maatregelplan opgesteld. Deze wordt in Hoofdstuk 6 nader toegelicht. De financiële consequenties zijn opgenomen in Hoofdstuk 7;
- Om goed en accuraat te kunnen plannen, rekenen en verantwoorden moet “Data op Orde” een belangrijke pijler worden, zijn én blijven in het proces van wegbeheer. Dit vraagt extra inzet van de beheerorganisatie. Een voorstel hiervoor is opgenomen in Hoofdstuk 7;
- Om goed en verantwoord te kunnen plannen en onderhouden dient er structureel geïnspecteerd te worden. Ook kan hiermee het kwaliteitsverloop van het areaal structureel in beeld gebracht en gerapporteerd worden. Daarnaast dient de inspectie als fundament voor het planmatig wegbeheerproces.

4. Wat zijn de kaders en ontwikkelingen?



Het wegbeheer is gebonden aan en vindt plaats binnen wettelijke en beleidsmatige kaders en richtlijnen. Deze kaders en richtlijnen en hoe dit invloed heeft op het wegbeheer van de gemeente Gorinchem, worden hier kort beschreven. In de tabel onder staat een overzicht van deze kaders en richtlijnen.

Wettelijke kaders en richtlijnen	Gemeentelijke kaders en richtlijnen
Wegenwet	Omgevingsvisie Gorinchem
Gemeentewet 2024	Collegeprogramma 2022-2026
Besluit Begroting en Verantwoording gemeenten en provincies (BBV) 2019	Klimaatadaptatiestrategie Gorinchem 2023-2027
Provincie Zuid-Holland	Beleidsplan Openbare Ruimte 2021-2025
Overige wetgeving	PvE openbare ruimte
	Gemeentelijke Rioleringsplan 2021-2025
	Mobiliteitsvisie Gorinchem 2040
	Veilig Fietsen in Gorinchem!

4.1 Wettelijke kaders en richtlijnen

De voor wegbeheer relevante strekkingen uit de wettelijke kaders zijn hieronder toegelicht. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per januari 2024 is veel wetgeving komen te vervallen of veranderd. Op wegbeheer heeft dit echter beperkt invloed gehad (in tegenstelling tot bv. verkeerskundige opgaven).

Wegenwet

De Wegenwet heeft meerdere doelen, uitsluitend met betrekking op de openbare weg. Allereerst wordt in de Wegenwet de openbaarheid van een weg vastgesteld (en daarmee voor ieder toegankelijk moet zijn) en hoe de weg al dan niet aan de openbaarheid onttrokken kan worden. De Wegenwet dient om veiligheid en doorstroming van de weg te verzekeren en gevaarlijke situaties te voorkomen, alsmede het voorkomen van schade of overlast door het verkeer.

De gemeente Gorinchem is conform deze wettelijke verplichting verantwoordelijk voor de toestand van onder andere de openbare wegen, trottoirs en fietspaden binnen de gemeentelijke grenzen. Uitgesloten van deze verantwoordelijkheid zijn de wegen in beheer van een andere partij (zoals het Rijk, de provincie of het waterschap) zoals vastgelegd in de vigerende gemeentelijke wegenlegger. De gemeente moet – als goed wegbeheerder- zorg dragen voor inspectie en onderhoud/vervanging van de openbare wegen. Indien niet wordt voldaan aan de eisen die men aan de openbare weg in gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert, kan de gemeente Gorinchem risicoaansprakelijk zijn voor de gevolgen hiervan conform het Burgerlijk Wetboek. In het geval dat de gemeente weet dat ergens een schade is, maar geen actie onderneemt en vervolgens lijdt iemand schade, dan kan dat leiden tot schuld aansprakelijkstelling door nalatig handelen.

Gemeentewet

De Gemeentewet verplicht gemeenten jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken op te stellen voor het gevoerde en te voeren beleid. Hierbij geldt dat de beschikbare financiële middelen structureel en reëel in evenwicht moeten zijn met de uit te voeren taken en activiteiten en de zorgplicht van de gemeente.

Daarnaast geeft de Gemeentewet een verplichting voor bescherming veiligheid en gezondheid. De wet gaat niet specifiek in op wat dit betekent voor de openbare ruimte dan wel wegen. Wel draagt de gehele openbare ruimte, waar wegen en belangrijk onderdeel in zijn, bij aan een sociaal en verkeersveilig klimaat. Om goed invulling te geven aan de eisen vanuit deze wet is afstemming met andere beleidsdomeinen en (beheer)plannen van belang.

Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) 2019

Het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) schrijft voor dat de Paragraaf Kapitaalgoederen een verplicht onderdeel is van de beleidsbegroting met uitgangspunten (beleid) voor instandhouding van kapitaalgoederen. Ter onderbouwing hieraan is het vaststellen van een actueel wegenbeheerplan verplicht (BBV art. 12 lid 2).

De BBV schijft hiernaast voor dat:

1. Investerings met een maatschappelijk nut dienen, evenals investeringen met een economisch nut, te worden geactiveerd en over de verwachte levensduur te worden afgeschreven. Dit geldt ook voor vervanging van wegen.
2. Groot onderhoud kan op 2 manieren worden verwerkt:
 - a. Kosten in jaar van uitvoering t.l.v. de exploitatie (jaarlijks ramen in de begroting);
 - b. Kosten in jaar van uitvoering t.l.v. de onderhoudsvoorziening. Hierbij is ter onderbouwing een actueel beheerplan (<5jaar) verplicht.

Provincie Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft een controlerende en toetsende rol omtrent het beheer van gemeentelijke wegen. De provincie spreekt zich niet uit over het te hanteren kwaliteitsniveau. De gemeente mag dit zelf bepalen. Wel is de provincie van mening dat wegen structureel moeten worden onderhouden om kapitaalsvernietiging te voorkomen. Ook moet achterstallig onderhoud worden vermeden. De verplichte paragraaf kapitaalgoederen in de begroting geeft hierin inzicht.

Overige wetgeving

De wegbeheerder heeft naast de 'algemene verkeersregelgeving' ook te maken andere wetgeving waar rekening mee gehouden moet worden. Denk hierbij aan de Wegenverkeerswet 1994 (Wvv), die de basis vormt voor alle verkeersregels (die in meer detail zijn uitgewerkt in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990). Het uitgangspunt daarbij is de vlotheid en de doorstroming van het verkeer en het verbod op het veroorzaken van hinder of gevaar op de weg. Deze regels zijn bijvoorbeeld van belang bij werkzaamheden. Ook is in de Wvv de wegclassificatie bepaald, deze is van belang bij de nieuwe Omgevingswet 2024. Deze gaat o.a. per classificering in op milieu, geluidshinder, geur en ruimtelijke uitstraling. Ook met de nieuwe regels omtrent stikstof moet rekening mee gehouden worden in het wegbeheer. Ten slotte is er nog de CROW Richtlijn Bebakening en Markeringen van Wegen 2015, waaraan gedacht moet worden met het aanbrengen van verkeersborden en belijningen.

4.2 Vigerend beleid Gorinchem

Behalve de voornoemde wettelijke kaders, heeft de gemeente Gorinchem ook verschillende beleidstukken die directe en indirecte invloed hebben op de invulling van wegbeheer. De voor wegbeheer relevante strekkingen uit deze beleidstukken zijn hieronder toegelicht.

Overkoepelend beleidskaders

Omgevingsvisie Gorinchem

De omgevingsvisie vormt de leidraad voor de gewenste ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in de gemeente Gorinchem tot 2050, met alles dat van invloed kan zijn op wonen, werken en recreëren. Het is een weerspiegeling van de gedeelde ambities en doelen op het gebied van leefbaarheid, duurzaamheid, economische groei en sociale samenhang. Het dient als kompas voor de besluitvorming en stippelt de koers uit naar een stad waarin iedereen zich thuis blijft voelen.

De opgaven van en voor de gemeente zijn binnen de omgevingsvisie gevat in 3 strategische ruimtelijke ambities. Deze zijn 1) Gezonde groei, 2) Gezonde inwoners, en 3) Groene stad. Voor het wegbeheer zitten hier belangrijke pijlers in. Zo is het de ambitie om groei van de stad te realiseren met oog voor efficiënt ruimtegebruik, waarbij de huidige stadsgrenzen zo veel mogelijk aangehouden worden. Een nieuwe vorm van stedelijkheid zal gaan ontstaan in Gorinchem, met meer gemixte woon-werk gebieden en hogere dichtheden. Hierbij is de fysieke leefomgeving in 2050 (nog steeds) een fijne plek zijn om te wonen, werken en recreëren, waarbij de openbare ruimte plek biedt voor ontmoeting, beweging en verbinding tussen inwoners en gebieden. De openbare ruimte, wegen inclusief, zal hierbij intensiever gebruikt gaan worden. Het is de ambitie om dit gebruik op een zo gezond en duurzaam mogelijke manier te doen plaatsvinden. Hiertoe wil Gorinchem in 2050 een wandel- en fietsstad

zijn, waarbij de gemeente ruim baan geeft voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit betekent dat de kwaliteit van de verhardingen in het algemeen, maar zeker van de wandel- en fietspaden, van voldoende kwaliteit moeten zijn. Daarnaast ambieert de gemeente de ontwikkeling van meer groen. Dit zal deels gaan plaatsvinden door versterking te vervangen voor groen. Hierdoor zal het areaal aan te beheren verhardingen in de komende decennia mogelijk wat gaan afnemen. Afstemming tussen verschillende domeinen (groen en wegen, maar bv. ook riolering en energietransitie), gaat essentieel zijn om de verschillende oplossingen voor de opgaves in de beperkte openbare ruimte op een effectieve manier te verwezenlijken.

Collegeprogramma 2022-2026

Het College van Bestuur en Wethouders heeft in haar Collegeprogramma 2022-2026 concreet invulling gegeven aan het Coalitieakkoord 2022.

Hierin staan uitgangspunten die belangrijk zijn voor de openbare ruimte en wegbeheer. Er wordt naar de toekomst gekeken en rekening gehouden met klimaatverandering, de kwaliteit moet op niveau gehouden worden, schoon, heel, veilig en toegankelijk zijn voor iedereen, er wordt wijkgericht gewerkt, slimmer met data omgegaan en duurzamer gewerkt. Dit alles om ervoor te zorgen dat bewoners en bezoekers trots kunnen zijn op de stad.

Ook zullen meer inbreidingsplannen verder worden ontwikkeld, met invloed op de gebruiksintensiteit en daarmee benodigd onderhoud van de verhardingen in de gemeente.

Voor wegbeheer zijn naast de bovenstaande punten ook belangrijke concrete opgaven geformuleerd in de uitvoeringsagenda: *er moet een inhaalslag*

gemaakt zijn op het onderhoud van de verhardingen, met extra aandacht voor de fiets en voetpaden. Er wordt onderzocht hoe slimmer met data om gaan kan leiden tot betere prestaties in de openbare ruimte.

Leefbaarheid en buitenruimte

Ook in de buitenruimte werken we vanuit de doelstellingen van duurzaamheid. We richten ons op de **toekomst** en daarbij een **aanpak** die bijdraagt aan ons **klimaat**. De **kwaliteit** van de **buitenruimte** houden we op niveau. Zodat onze stad schoon, heel en veilig is en toegankelijk is, ook voor mensen met een mobiliteitsbeperking. We willen de grootste irritaties van inwoners aanpakken. Hierbij zoeken we ook naar het **vernieuwen en verbeteren van de aanpak**; wijkgericht, slimmer (digitaal en datagedreven) en duurzamer. We laten de inwoners (weer) trots zijn op onze stad omdat het **prettig** is om hier te **wonen** en te **verblijven**.

Gezamenlijk schetst dit een beeld dat wegbeheer, net als de rest van Gorinchem, verder de toekomst in moet kijken en vooruit moet plannen om aan alle opgaven te voldoen.

Gorinchem Klimaatproof – Klimaatadaptatiestrategie Gorinchem 2023-2027

De klimaatadaptatiestrategie beschrijft de effecten van de verschillende klimatologische opgaves waar Gorinchem weerbaar tegen moet worden, met o.a. hittestress, wateroverlast, droogte en bodemdaling. Dit inclusief een actieagenda om per 2050 ook daadwerkelijk weerbaar te zijn. Al deze klimatologische effecten, maar m.n. de bodemdaling in de regio, hebben negatieve impact op de kwaliteit, structuur en constructieve fundering van verhardingen, waardoor de technische levensduur afneemt. In het beheer hier goed mee om gaan om deze negatieve impact te minimaliseren, is van groot belang. Voor wegbeheer zijn de voornaamste speerpunten het verminderen van verharding, het omvormen van verharding naar groen en de aanleg van infiltrerende verharding op bijvoorbeeld parkeerplaatsen. Daarnaast is er extra aandacht voor hoe en waar bomen geplant worden of zijn in relatie tot verharding in verband met wortelopdrukking van de verharding.

Beleid omtrent beheer openbare ruimte

Beleidsplan Openbare Ruimte – Buitengewoon groen 2021-2025

Het beleidsplan Openbare Ruimte 2021-2025 vormt de leidraad voor gestructureerd en planmatig beheer van de openbare ruimte. Dit plan biedt inzicht in de werkwijze waarop de openbare ruimte beheert en onderhouden wordt, zodat ontwikkelingen, projecten en activiteiten in (en vanuit) de buurt e.d. afgestemd kunnen worden.

Het beleidsplan stelt dat in de komende jaren grote vervangingsopgaves in de openbare ruimte plaats gaan vinden. Om dit een goed gevolg te geven, wordt afgestapt van de meer traditionele monodisciplinaire aanpak met separate uitvoeringsplannen (wegen, riolering, en groen) en worden deze samengevoegd tot één integrale en samenhangende planning. Hiertoe wordt ook sterk ingezet op asset management (waarbij langjarige uitdagingen voor verschillende assets in de openbare ruimte bewust in kaart gebracht, geprioriteerd en beheerst worden). Ook zal het maken van werk-met-werk steeds meer de norm zijn, waarbij verschillende onderhouds- en vervangingsopgaves in uitvoering, maar ook financieel, gekoppeld worden (bv. bij

rioolwerkzaamheden ook direct weg- en groenwerkzaamheden invoegen). Concreet worden alle groot-onderhoudsprojecten integraal opgepakt met betrokken disciplines in de organisatie.

Hiernaast verschuift de focus van beheer van de openbare ruimte van het in stand houden van de bestaande openbare ruimte, naar het middels goed beheer bijdragen aan andere maatschappelijke opgaves als bebouwingsdruk, klimaatsverandering en participatiewensen. Meer aandacht komt te liggen op *ontwikkelen* beheer, waarbij in het beheer van de openbare ruimte wordt ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen zoals toenemende wateroverlast en hittestress, of de gevolgen van vergrijzing van de bevolking. Bij dit laatste is de toegankelijkheid van de openbare ruimte, ook voor mensen met een functiebeperking, van essentieel belang. Daarnaast wordt ook in het beheer van de openbare ruimte met toenemende mate rekening gehouden met duurzaamheidsaspecten, bv. op gebied van materiaalkeuzes, circulariteit en productieprocessen.

Een ander doel opgenomen in het beleidsplan Openbare Ruimte is dat het onderhoud van de openbare ruimte op een kosteneffectieve manier dient plaats te vinden. Hierbij moet kapitaalvernietiging worden voorkomen, waarbij ook nadrukkelijk naar de langere termijn gekeken wordt. Besparingen op korte termijn mogen op langere termijn niet leiden tot hogere totaalkosten. Uitstel van benodigd onderhoud is hier een goed voorbeeld. Hierbij wordt voor de gehele gemeente CROW-kwaliteitsniveau B als basis onderhoudsniveau gehanteerd voor cyclisch beheer. Verschillende accenten, m.n. binnen de Vesting, krijgen hier een plus op.

PvE openbare ruimte

Het Programma van Eisen (PvE) openbare ruimte Gemeente Gorinchem is de standaard voor team Stadsbeheer van Gemeente Gorinchem en beschrijft de uitgangspunten voor (her)inrichting van de openbare ruimte die in aanvulling gelden op alle wettelijke eisen en richtlijnen. Hierbij zijn eisen en kaders opgesteld voor verschillende assets. Voor het wegbeheer zijn verschillende relevante elementen in het PvE opgenomen:

- In materiaalkeuze wordt waar mogelijk gekozen voor circulair (her)gebruik en/of duurzame materialen;
- Waar mogelijk moet de hoeveelheid verharding worden verminderd;
- Asfalt- en elementconstructies hebben een ontwerplevensduur van 40 jaar.

Overige kaders

Het *Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2021-2025* stelt dat voor klimaatvraagstukken integrale oplossingen gezocht dienen te worden, waarbij disciplines als ruimtelijke ordening, groen, wegen en riolering samenkomen. Daarnaast stelt het *GRP 2021-2025* dat bij rioleringswerkzaamheden waarbij de weg opgebroken moet worden, het herstel van deze weg gefinancierd wordt vanuit het GRP. Dit voor een stuk weg van 6 meter breed boven het rioolstelsel, wat bij smallere wegen in de praktijk neerkomt op van band tot band.

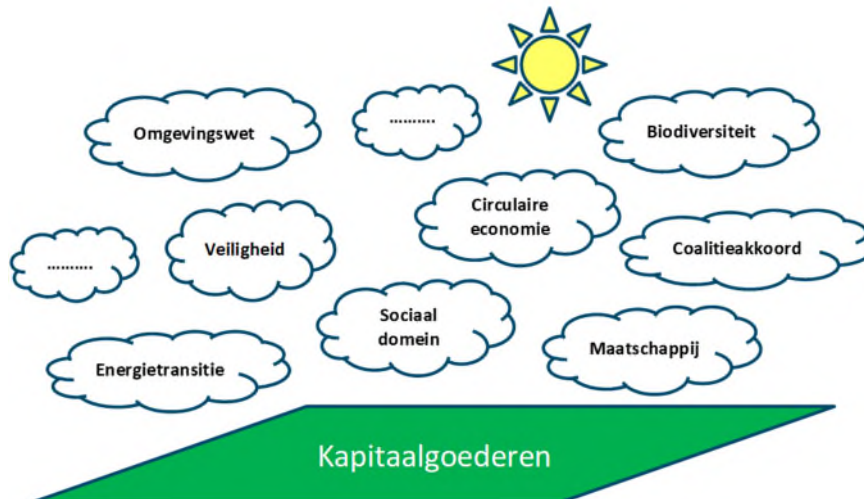
De *Mobiliteitsvisie Gorinchem 2040* inclusief de uitwerking van de maatregelen (vastgesteld 2020) en het stuk *Veilig Fietsen in Gorinchem! Aanpak top 10 fietsknelpunten* benadrukken het belang van verbeterde fiets- en wandelinfrastructuur met oog voor minder valide personen voor de verdere ontwikkeling van Gorinchem. Wegbeheer sluit aan op deze notities door fietsinfrastructuur op te nemen onder de scenarioberekeningen voor hoofdwegen. Daarmee worden de fietspaden budgettair gelijkgesteld aan de hoofdinfrastructuur. Het maatregelplan voor Wegbeheer sluit in de uitvoering aan op het mobiliteitsbeleid.

4.3 Landelijke ontwikkelingen wegbeheer

Het beheer en onderhoud is in vrijwel alle Nederlandse gemeenten lang gericht geweest op het technisch onderhouden van de bestaande openbare ruimte. De kerntaak van de beheerders is in deze benadering vooral gericht op het in *aanvaardbare conditie* houden van de *bestaande* openbare ruimte. De afgelopen jaren is hierin een verandering zichtbaar.

Effect gestuurd beheer

De context van beheer is continu in beweging. Waar vroeger voornamelijk werd gekeken naar het in stand houden van het areaal, komen daar nu steeds vaker andere uitdagingen bij. Zo wordt steeds meer gekeken naar de *effecten* van het beheer in plaats van *uitvoeren* op frequentie en beeldkwaliteit.



Hierbij is de invloed van maatschappelijke opgaven en thema's zoals klimaatadaptatie, circulaire economie, wensen vanuit de maatschappij en het sociale domein, steeds vaker terug te vinden. Het is de taak van de beheerder om in steeds grotere mate invulling te geven aan deze thema's.

In deze paragraaf worden ontwikkelingen beschreven die in de nabije toekomst invloed hebben op wegbeheer.

Klimaatadaptatie

De gevolgen van klimaatverandering voor wegen zijn merkbaar. Door de toename van extreme neerslag is vaker sprake van plasvorming op de weg, slecht zicht, een verminderde conditie van infrastructuur en erosie van taluds. Het wegennetwerk is niet ingericht om overstromingen te weerstaan of te blijven functioneren na overstroming. Zo kan bijvoorbeeld door overstroming het grondlichaam van de weg verschuiven. Dit is eveneens een risico bij langdurige droogte. Extreme hitte zorgt ervoor dat asfalt vervormt en beschadigt. Wanneer materiaal uitzet, kan de verharding omhoogkomen waardoor er scheuren of richels in het asfalt ontstaan. Strengere vorst beschadigt het bindmiddel in asfalt waardoor het zijn flexibiliteit verliest en scheuren en gaten ontstaan.

Circulariteit en materiaalgebruik

Nederland wil in 2050 een circulaire economie zijn. Circulair zijn betekent werken zonder afval te produceren. (Her)gebruik van duurzame materialen is daarbij belangrijk. Voor wegbeheer is dit bijvoorbeeld recyclebaar asfalt. Om grondstoffen en energie te besparen, stuurt men op verlenging van de levensduur van materialen (bijvoorbeeld gebruik van verjongingsmiddelen voor asfalt). Dit remt het slijtageproces en verlengt de levensduur met minimaal twee jaar. Een ander voorbeeld is de aanleg van betonnen rotondes (tegengaan spoorvorming) en gebruik van gebakken materialen/natuursteen. Gebakken materiaal is in aanleg duurder, maar gaat langer mee en is goed recyclebaar.

Mobiliteit en toegankelijkheid

Het weggebruik verandert. Er zijn een steeds groter aantal elektrische fietsen en (zelfrijdende) auto's, maar ook de wens om de openbare ruimte toegankelijker te maken voor ouderen. Deze ontwikkelingen vragen aanpassingen van de openbare ruimte. Voor het beheer betekent dit enerzijds het voorkomen of wegnemen van obstakels en het toegankelijk houden van de openbare ruimte. Voorbeeld hiervan is het oplossen van boomwortelopdruk.

Daarnaast vragen tegenstrijdige belangen, zoals strenger wordende geluidsnormen of gewijzigde parkeernormen, om extra afstemming en aanpassing van de planning. Door een toenemende drukte in de stedelijke omgeving is het belangrijk om de openbare ruimte te allen tijde toegankelijk te houden en (verkeers)stremmingen door onderhoudswerkzaamheden zoveel mogelijk te voorkomen of te minimaliseren.

Energietransitie

De energietransitie vraagt om aanpassingen in ondergrondse infrastructuur. Het elektriciteitsnetwerk dient te worden verzaamd in Nederland en warmtenetten worden aangelegd. Veel van deze ondergrondse infra ligt

onder verharding in beheer van de gemeente. Het aanpassen van deze infrastructuur zal betekenen dat de verhardingen vaker open worden gebroken. De verharding in Gorinchem is hier niet altijd tegen bestand.

Implementatie Omgevingswet en Omgevingsvisie

De (vernoemde) ontwikkelingen en opgaven in de openbare ruimte, waar het wegbeheer een essentieel onderdeel van is, zijn groot. Alleen in gezamenlijkheid met andere beleidsdomeinen, bijvoorbeeld riolering en groen, kunnen echt stappen gezet worden om deze vorm te geven. Per 1 januari 2024 is hiertoe de Omgevingswet ingevoerd. Hiermee verschuift ook het wettelijk kader richting integraal werken aan de opgaven in de openbare ruimte. Middels het opstellen van de Omgevingsvisie Gorinchem 2050 in 2023 is er reeds richting gegeven aan hoe voldaan dient te worden aan de Omgevingswet en de integrale aanpak van de verschillende opgaven. In de komende jaren is het zaak de hierin opgenomen doelstellingen verder te implementeren.

5. Welke keuzes hebben we?



In het voorgaande hoofdstuk zijn de wetten en beleidskaders toegelicht waarin is vastgelegd wat de verplichtingen en ambities van de gemeente Gorinchem zijn. De gemeente heeft een zorgplicht voor de wegen in haar beheer en ambities onder andere qua kwaliteit, bereikbaarheid, duurzaamheid, circulariteit en asset management. Bovendien is in het beleidskader openbare ruimte vastgelegd een cyclische levensduur benadering te gaan hanteren. De gemeente kan zelf keuzes maken hoe deze zorgplicht in combinatie met de ambities exact ingevuld wordt welke mogelijkheden de gemeente hiervoor heeft. In dit hoofdstuk worden verschillende onderhoud scenario's uitgewerkt op basis van de gewenste beeldkwaliteit. Een aantal kosten maken geen onderdeel uit van de scenarioberekening en worden in Hoofdstuk 6 apart afgeprijsd. Het betreft onder andere onderhoud aan halfverhardingen en markeringen, onderzoeks- en inspectiekosten.

In Buitengewoon Groen is het gewenste kwaliteitsniveau voor de verhardingen vastgelegd op niveau Basis (B) met een Plus (H) binnen de Vesting. Dit is dan ook het basisscenario waar in onderstaande berekeningen rekening mee gehouden wordt. Het gaat hierbij alleen om de technische kwaliteit van de verhardingen op basis van de schademaatstaven van het CROW. Deze maatstaven richten zich op veiligheid en het voorkomen/minimaliseren van kapitaalvernietiging. Er wordt geen rekening gehouden met Comfort, Uitstraling of Aanzien, tenzij er gerekend wordt met een hoger niveau van onderhoud (zoals in de oude Vesting).

In de scenarioberekeningen in Hoofdstuk 5.2 wordt de vervanging van wegen en andere verhardingen niet meegenomen. De reden hiervoor is dat vervangingen met de BBV-regels een aparte financieringsstroom (geworden) zijn en niet langer uit de exploitatie worden gefinancierd. De scenario's schetsen de budgetbehoefte om wegen op het gestelde onderhoudsniveau te onderhouden. Echter, een object heeft altijd een maximale technische levensduur en dient aan het einde van die levensduur vervangen te worden, zoals in de zaagtand figuur onder H1.2 afgebeeld is.

5.1 Uitgangspunten voor de scenarioberekening groot onderhoud

Uitgangspunten scenarioberekening groot onderhoud

Uitgangspunten voor de omvang van het wegenareaal zijn als volgt:

- Areaalomvang conform wegbeheersysteem OBSURV November 2023;
- Alleen bij gemeente in beheer zijnde wegen, geen provinciale wegen, rijkswegen of particuliere wegen;
- Alleen verharde wegenarealen worden meegenomen, dus geen onverharde, half verharde wegen, geen verduurzaming of onderhoud van bermen.

Op basis van bovenstaande wordt circa 1,8 miljoen vierkante meter verharding meegenomen als areaal in deze berekeningen.

Voor het berekenen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Jaarlijks wordt een gelijkblijvend bedrag op basis van gemiddelde (groot) onderhoudskosten berekend;
- Opgebouwd met vaste onderhoudscyli per wegtype (bv. ledere vijftien jaar 30% herstraten, in jaar 30 50% herstraten) gestart op basis van jaar van aanleg van het wegvakonderdeel;
- Alleen in stand houden wat er al is, uitgaande van dezelfde materialen, dezelfde constructieopbouw, dezelfde wegbreedte, etc.;
- Kostenkengetallen (kosten maatregel, materiaal, materieel en arbeid) conform Kennisbank Wegen van Antea Group (prijspeil 2024);
- Voor de staartkosten (over de kale kosten uit de kennisbank) wordt 32% gehanteerd;
- De staartkosten zijn als volgt opgebouwd:
 - o Omgevingsmanagement, verkeersmaatregelen, nachtwerk (2%)
 - o Onderzoekskosten (2%)
 - o Meerkosten afvoer verontreinigde materialen (2%)
 - o Voorbereiding, advies en toezicht (VAT) (16%)
- Aan staartkosten voor de uitvoering wordt gerekend met:
 - o Eenmalige uitvoeringskosten (4%)
 - o Algemene kosten (4%)
 - o Winst en risico (2%)

- Alleen cyclische kosten voor groot onderhoud, geen kosten voor: vervanging, levensduurverlengend onderhoud, klein/calamiteiten onderhoud, verzorgend onderhoud (bv. straatvegen of onkruidbeheersing);
- Specifiek voor vervangingswaarde wordt aanvullend gerekend met 21 % opslag Groot Werk:
 - o Opstellen ontwerp (SO, VO, DO) (6%)
 - o Bijkomend werk/ aanhelen aangrenzende vlakken (5%)
 - o Nader te detailleren en kosten kansen/wensen inwonersparticipatie en belangenorganisaties (10%)
- Berekende kosten geven inzicht in het in stand houden van het areaal op het gewenste kwaliteitsniveau. Geen kosten voor inlopen van achterstanden.

5.2 Scenarioberekeningen

5.2.1 Overzicht van de keuzes en effecten

Bij de scenarioberekeningen worden beleidsmatige keuzes financieel uitgedrukt. Om inzicht te geven wat de consequenties zijn van de keuzes wordt in onderstaande afbeelding het effect per onderwerp bij het gegeven kwaliteitsniveau afgebeeld. De scenario's verwijzen naar de beeldkwaliteit die nagestreefd wordt voor de verhardingen, wanneer de technische kwaliteit van de verharding onder het beleidsmatig gewenste kwaliteitsniveau valt, wordt onderhoud ingepland.

Landelijk wordt geadviseerd om niveau Basis te hanteren. Dit niveau komt overeen met het CROW-basis niveau (B). Niveau Basis is er primair op ingericht om op het juiste moment het juiste onderhoud te plegen, met het oog op veiligheid van de verhardingen. Het voorkomt hinder voor inwoners zoals irritaties, struikelen, vallen en schaderijdingen. Bij asfalt is dit ook een duurzame aanpak omdat kapitaalsvernietiging wordt voorkomen. Er zullen wel schadebeelden aanwezig zijn, maar niet in bijzondere opvallende of hinderlijke mate. Het basisniveau vormt het uitgangspunt in de wegbeheersystematiek. Plannen en begroten wordt in de beheerssoftware gebaseerd op dit niveau.

Kapitaalsvernietiging betekent het te laat plegen van onderhoud, waardoor later een zwaardere en duurdere herstelmaatregel nodig is. Dit speelt met name bij asfaltverhardingen, door de samengestelde aard van asfalt. *Vergelijk met een houten kozijn: te laat schilderen maakt dat later plamuren of een extra verflaag noodzakelijk is.*

Kwaliteitsniveau		Hoog	Basis	Laag	Zeer Laag
A s f a l t / B e t o n	Aanzien / Uitstraling	Hoog	Standaard	Sober	Verloedering
	Kapitaalvernietiging	Matig	Nihil	Groot	Zeer groot
	Beheerbaarheid	Voldoende	Goed	Matig	Slecht
	Veiligheid / Aansprakelijkheid	Veilig	Grotendeels veilig	Beperkt veilig	Heel onveilig
	Hinder / Overlast	Nauwelijks	Incidenteel	Regelmatig	Constant
E l e m e n t e n	Aanzien / Uitstraling	Hoog	Standaard	Sober	Verloedering
	Kapitaalvernietiging	Beperkt	Nihil	Matig	Matig
	Beheerbaarheid	Voldoende	Goed	Matig	Slecht
	Veiligheid / Aansprakelijkheid	Veilig	Grotendeels veilig	Beperkt veilig	Heel onveilig
	Hinder / Overlast	Nauwelijks	Incidenteel	Regelmatig	Constant

5.2.2 Scenario 1: Buitengewoon Groen, Huidige ambitieniveau

Buitengewoon Groen beschrijft de ambities in de openbare ruimte voor de periode 2021-2025. Daarmee is dan ook het huidige ambitieniveau vastgesteld, als zijnde overall basis (B) met een plus in de Vesting (H). Blauwe vlakken betekent dat er van dat wegtype geen areaal geregistreerd is in het betreffende Structuurgebied.

Om de ambities van het huidige beleid waar te maken zou er jaarlijks €2.458.000 (afgerond naar boven) beschikbaar moeten zijn voor groot onderhoud.

Gewenste kwaliteit		Vesting	Hoofdwegen en Fietspaden	Woon- en verblijfsgebied	KOSTEN
A s f a l t	Rijbanen	H	B	B	€ 431.000
	Fietspaden	H	B		€ 73.000
	Voetpaden	H		B	€ 61.000
	Overige	H		B	€ 25.000
E l e m e n t e n	Rijbanen	H	B	B	€ 892.000
	Fietspaden	H	B		€ 48.000
	Voetpaden	H		B	€ 661.000
	Overige	H		B	€ 270.000
KOSTEN		€ 441.000	€ 676.000	€ 1.341.000	€ 2.458.000

23-4-2024

Pluspunten

- Voldoet aan de landelijke normen (CROW: heel en veilig); voor de Vesting wordt een hoog beeld nagestreefd;
- Lage risico's op aansprakelijkheid, er kan grotendeels veilig gebruik worden gemaakt van de wegen; voor de Vesting zijn er minder schades en daardoor minder risico's op aansprakelijkheidsstelling;
- Het kwaliteitsniveau geeft een redelijk tot goed onderhouden beeld van de openbare ruimte; voor de Vesting is het beeld goed en netjes;
- Er is weinig of beperkt sprake van kapitaalsvernietiging, de juiste maatregel wordt op het juiste moment uitgevoerd; in de Vesting wordt eerder ingegrepen;
- Overall zelfde kwaliteitsniveau, met een plus in de Vesting: eenduidig beeld en eenvoudig in uitvoering met extra inzet in de Vesting;
- Duurzaam omgaan met materialen. Getracht wordt de materialen zo duurzaam mogelijk in te zetten, verspilling wordt zoveel mogelijk voorkomen.

Minpunten

- De risico's die worden gelopen op aansprakelijkheid en kapitaalsvernietiging zijn op alle buiten de Vesting gelijk. Ook belangrijke wegen of wegen gelegen in belangrijke gebieden buiten de Vesting (bv. winkelgebieden) lopen dezelfde risico's;
- De wegen zijn zeker niet schadevrij, reparatievlakken zijn goed zichtbaar;

- Er is binnen het basiskwaliteitsniveau geen ruimte voor extra's of franje (bijvoorbeeld extra inzet op klimaatadaptatie of duurzaamheid);
- In de oude Vesting wordt eerder ingegrepen dan strikt noodzakelijk waardoor niet altijd optimaal efficiënt gewerkt kan worden. De materialen worden soms eerder vervangen dan technisch noodzakelijk, wat leidt tot een kleine mate van verspilling.

5.2.3 Scenario 2: Alles op Basis, geen plus meer voor de Vesting

Dit scenario is nagenoeg gelijk aan de variant Buitengewoon Groen. Alleen de plus voor de Oude Vesting vervalt. Het laten vervallen van de plus binnen de Vesting leidt jaarlijks tot € 146.000,- lagere budgetbehoefte voor groot onderhoud.

Gewenste kwaliteit		Vesting	Hoofdwegen en Fietspaden	Woon- en verblijfsgebied	KOSTEN
A s f a l t	Rijbanen	B	B	B	€ 427.000
	Fietspaden	B	B		€ 72.000
	Voetpaden	B		B	€ 57.000
	Overige	B		B	€ 24.000
E l e m e n t e n	Rijbanen	B	B	B	€ 817.000
	Fietspaden	B	B		€ 48.000
	Voetpaden	B		B	€ 615.000
	Overige	B		B	€ 255.000
KOSTEN		€ 295.000	€ 676.000	€ 1.341.000	€ 2.312.000

Pluspunten

- Voldoet aan de landelijke normen (CROW: heel en veilig);
- Lage risico's op aansprakelijkheid, er kan grotendeels veilig gebruik worden gemaakt van de wegen;
- Het kwaliteitsniveau geeft een redelijk tot goed onderhouden beeld van de openbare ruimte;
- Er is weinig of beperkt sprake van kapitaalsvernietiging, de juiste maatregel wordt op het juiste moment uitgevoerd;
- Overall zelfde kwaliteitsniveau: eenduidig beeld en eenvoudig in uitvoering;
- Duurzaam omgaan met materialen. Getracht wordt de materialen zo duurzaam mogelijk in te zetten, verspilling wordt zoveel mogelijk voorkomen.

Minpunten

- De risico's die worden gelopen op aansprakelijkheid en kapitaalvernietiging zijn op alle wegen gelijk. Ook belangrijke wegen of wegen gelegen in belangrijke gebieden (bv. winkelgebieden) lopen dezelfde risico's;
- De wegen zijn zeker niet schadevrij, reparatievlakken zijn goed zichtbaar;
- Er is binnen dit kwaliteitsniveau geen ruimte voor extra's of franje (bijvoorbeeld extra inzet op klimaatadaptatie of duurzaamheid);
- Er is geen ruimte om een extra kwaliteitsslag te maken voor de oude Vesting.

5.2.4 Scenario 3: Elementen Woon-en Verblijfsgebied op Laag

Dit scenario lijkt op papier sterk op het scenario van Basis. Echter zijn de onderhoudsniveaus voor de elementen in Woon- en verblijfsgebieden verlaagd. Dit is een significant aandeel van het totale areaal elementenverhardingen. De Vesting en Hoofdwegen en Fietspaden blijven op niveau B, net als het asfalt in de Woon- en Verblijfsgebieden. Hiermee wordt kapitaalvernietiging op asfalt zoveel mogelijk vermeden. Ten opzichte van Buitengewoon Groen zijn de kosten van dit scenario op jaarbasis € 345.000,- lager.

Gewenste kwaliteit		Vesting	Hoofdwegen en Fietspaden	Woon- en verblijfsgebied	KOSTEN
A s f a l t	Rijbanen	B	B	B	€ 427.000
	Fietspaden	B	B		€ 72.000
	Voetpaden	B		B	€ 57.000
	Overige	B		B	€ 24.000
E l e m e n t e n	Rijbanen	B	B	L	€ 730.000
	Fietspaden	B	B		€ 48.000
	Voetpaden	B		L	€ 541.000
	Overige	B		L	€ 217.000
KOSTEN		€ 295.000	€ 676.000	€ 1.142.000	€ 2.113.000

23-4-2024

Pluspunten

- Op korte termijn relatief lage onderhoudskosten, door het afwaarderen van de elementen in Woon en Verblijfsgebieden;
- De Hoofdwegen en Fietspaden blijven de basisinzet behouden, in lijn met de mobiliteitsvisie en doelstellingen;
- Kapitaalvernietiging op asfaltwegen wordt zo veel mogelijk vermeden;
- Aanzienlijk lagere jaarlijkse kosten op het onderhoud, ten opzichte van Buitengewoon Groen.

Minpunten

- Reëel risico op aansprakelijkheidstellingen in woongebieden;
- Geeft geen invulling aan andere doelstellingen (verduurzamen, veiligheid, klimaat, etc.);
- Kwaliteitsdaling ten opzichte van huidige streefkwaliteit in woongebieden, afbreuk aan comfort en uitstraling, met name bij elementen.
- Het areaal wat inwoners het meeste zien, namelijk elementen voor de deur, daalt in kwaliteit;
- Stijging van het aantal klachten en meldingen uit Woon- en Verblijfsgebieden;
- Daling van het ambitieniveau binnen de Vesting ten opzichte van Buitengewoon Groen.

5.2.5 Scenario 4: alles laag in Woon- en Verblijfsgebieden

Dit scenario is nagenoeg gelijk aan scenario 3, met de uitzondering dat ook asfalt in woongebieden op lager niveau onderhouden wordt. Ten opzichte van Scenario 3 zijn de jaarlijkse kosten slechts € 11.000 lager. Het verlaagde onderhoudsniveau leidt echter uiteindelijk tot kapitaalvernietiging, met name op de asfalt verhardingen. Deze kapitaalvernietiging zal in de toekomst leiden tot hogere onderhoudskosten. Ten opzichte van Buitengewoon Groen zijn de jaarlijkse groot onderhoudskosten € 356.000,- lager.

Gewenste kwaliteit		Vesting	Hoofdwegen en Fietspaden	Woon- en verblijfsgebied	KOSTEN
A s f a l t	Rijbanen	B	B	L	€ 424.000
	Fietspaden	B	B		€ 72.000
	Voetpaden	B		L	€ 52.000
	Overige	B		L	€ 21.000
E l e m e n t e n	Rijbanen	B	B	L	€ 730.000
	Fietspaden	B	B		€ 48.000
	Voetpaden	B		L	€ 541.000
	Overige	B		L	€ 217.000
KOSTEN		€ 295.000	€ 676.000	€ 1.131.000	€ 2.102.000

23-4-2024



Pluspunten

- Op korte termijn relatief lage onderhoudskosten, door het afwaarderen van de Woon en Verblijfsgebieden;
- De Hoofdwegen en Fietspaden blijven de basisinzet behouden, in lijn met de mobiliteitsvisie en doelstellingen;
- Aanzienlijke jaarlijkse besparing op het onderhoud, ten opzichte van Buitengewoon Groen.



Minpunten

- Reëel risico op aansprakelijkheidstellingen in woongebieden;
- Geeft geen invulling aan andere doelstellingen (verduurzamen, veiligheid, klimaat, etc.);
- Kwaliteitsdaling ten opzichte van huidige streefkwaliteit in woongebieden, afbreuk aan comfort en uitstraling, met name bij elementen;
- Het areaal wat inwoners het meeste zien, namelijk voor de deur, daalt in kwaliteit;
- Stijging van het aantal klachten en meldingen uit Woon- en Verblijfsgebieden;
- Daling van het ambitieniveau binnen de Vesting ten opzichte van Buitengewoon Groen;
- Kapitaalvernietiging op asfalt in Woon- Verblijfsgebied leidt op de langere termijn tot hogere kosten dan nu bespaard worden.

5.2.6 Scenario 5: Laag

In dit scenario worden Woon en Verblijfsgebieden en Hoofdwegen en Fietspaden uit elementen op Laag niveau onderhouden. Ten opzichte van scenario 2 zijn de jaarlijkse kosten voor groot onderhoud €110.000 lager, door de niveaus voor Woongebieden en Hoofdwegen te verlagen. Er treedt kapitaalvernietiging op het asfalt in woongebieden op, maar op de hoofdwegen en fietspaden wordt dit zo veel mogelijk vermeden. Ten opzichte van Buitengewoon Groen wordt jaarlijks €390.000 bespaard op Groot Onderhoud.

Gewenste kwaliteit		Vesting	Hoofdwegen en Fietspaden	Woon- en verblijfsgebied	KOSTEN
A s f a l t	Rijbanen	B	B	L	€ 424.000
	Fietspaden	B	B		€ 72.000
	Voetpaden	B		L	€ 52.000
	Overige	B		L	€ 21.000
E l e m e n t e n	Rijbanen	B	L	L	€ 703.000
	Fietspaden	B	L		€ 41.000
	Voetpaden	B		L	€ 541.000
	Overige	B		L	€ 217.000
KOSTEN		€ 295.000	€ 642.000	€ 1.131.000	€ 2.068.000

23-4-2024



Pluspunten

- Op korte termijn relatief lage onderhoudskosten, door het afwaarderen van de Woon en Verblijfsgebieden en de Elementen van Hoofdwegen en Fietspaden;
- De asfalt Hoofdwegen en Fietspaden blijven de basisinzet behouden, in gedachte met de mobiliteitsvisie en doelstellingen;
- Aanzienlijke jaarlijkse besparing op het onderhoud, ten opzichte van Buitengewoon Groen.



Minpunten

- Reëel risico op aansprakelijkheidstellingen in woongebieden;
- Geeft geen invulling aan andere doelstellingen (verduurzamen, veiligheid, klimaat, etc.);
- Kwaliteitsdaling ten opzichte van huidige streefkwaliteit in woongebieden, afbreuk aan comfort en uitstraling, met name bij elementen;
- Het areaal wat inwoners het meeste zien, namelijk voor de deur, daalt in kwaliteit;
- Stijging van het aantal klachten en meldingen;
- Daling van het ambitieniveau binnen de Vesting ten opzichte van Buitengewoon Groen;
- Kapitaalvernietiging op asfalt in woon- verblijfsgebied;
- Belangrijke routes in elementen krijgen een lager onderhoudsniveau wat leidt tot extra overlast en risico's door de hogere snelheden en intensiteiten op deze wegen, straten en fietspaden.

5.3 Theoretische vervangingswaarde van het areaal

De waarde van de kapitaalgoederen in de openbare ruimte is een verplichting voor gemeenten om te verantwoorden in de begroting. De vervangingswaarde van de wegen en verhardingen van de gemeente Gorinchem bedraagt afgerond €186.000.000 op basis van de geactualiseerde kostenkengetallen van Antea Group (2024). Dat betekent een gemiddelde investering van €102 per vierkante meter op van een levenscyclus van 60 jaar.

De daadwerkelijke levensduur van een weg is van vele factoren afhankelijk (bv. grondsoort/materiaal/belasting). Theoretisch wordt voor verschillende kwaliteitsniveaus uitgegaan van verschillende levensduren. Onderstaande tabel geeft inzicht in het kwaliteitsniveau, de theoretische levensduur en het benodigde jaarlijkse theoretisch budget voor vervanging. De maatregelcyclus en bijbehorende kengetallen voor de structuurgebieden leiden tot een kengetal per m² voor het gehele areaal. Hiermee wordt vervolgens het theoretisch benodigd bedrag voor vervangingsinvesteringen bepaald. Specifiek voor de oude Vesting zijn de jaarlijkse meerkosten voor vervangingen bij een hoog onderhoudsniveau €387.000,-. Deze meerkosten zijn niet opgenomen in onderstaande tabel bij niveau laag en basis.

Kwaliteitsniveau	Levensduur (Jaar)	Vervangingsbudget
Hoog	50	€ 4.380.125
Basis	60	€ 3.102.798
Laag	70	€ 2.839.451

Deze theoretische bedragen geven een globaal inzicht in de benodigde vervangingsbudgetten per jaar. In de praktijk wordt gekeken naar de daadwerkelijke kwaliteit van de weg en de best passende maatregel of aansluiting op bijvoorbeeld het mobiliteitsprogramma. Sommige wegen kunnen er ondanks de theoretisch bereikte levensduur nog prima bijliggen. Andere vertonen in een eerder stadium al grote schade of zijn door andere factoren al aan vervanging toe.

De technische levensduur moet niet verward worden met de economische afschrijvingstermijn, de boekhoudkundige termijn waarover een investering afgeschreven wordt. De gemeente Gorinchem hanteert een economische afschrijvingstermijn van 40 jaar voor alle materiële vaste activa in de openbare ruimte die met reconstructie of herinrichting van wegen te maken hebben. Dit is vastgelegd in de financiële verordening, een uitsnede waarvan te zien is in Bijlage 2. Wanneer de (daadwerkelijke) technische levensduur bereikt is, is de wegfundering dusdanig verouderd dan wel verslechterd, dat steeds frequenter en steeds ingrijpender onderhoud nodig is en vervanging/rehabilitatie verantwoord is.

Landelijk wordt voor wegen een gemiddelde technische levensduur aangehouden van ca. 60 jaar. De gemeente Gorinchem hanteert eveneens een technische levensduur van 60 jaar. Echter, uit kostenoverwegingen is er eerder bij aanleg van asfaltwegen een ontwerplevensduur aangehouden van 20 jaar en/of zijn wegen intensiever belast dan waarmee oorspronkelijk gerekend is. Dit heeft tot gevolg dat de fundering en het asfalt ruim eerder dan de economische afschrijvingstermijn vervangen moeten worden.

6. Wat is de opgave?



De verschillende scenario's uit hoofdstuk 5 geven inzicht in de keuzes en *theoretische* kosten voor groot onderhoud en vervanging van wegen op basis van de kenmerken van het Gorinchemse wegenareaal. Naast de theoretische keuze is er voor de periode 2025 – 2027 een maatregelplan opgesteld op basis van de wegininspectie en de uitgevoerde maatregeltoets. De uitkomsten van het maatregelplan worden in dit hoofdstuk financieel uitgedrukt, waarbij uitgegaan is van onderhoudsniveau basis. Het is belangrijk om hierbij te onthouden dat het gaat om de technische noodzaak op basis van het optimale technische onderhoudsmoment. Het is goed mogelijk dat er uiteindelijk door organisatorische omstandigheden andere financiële keuzes gemaakt moeten worden. De uitwerking van de budgetten, inclusief egalisering vindt plaats in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 7 is de budgetbehoefte gebaseerd op het maatregelplan, maar werkbaar gemaakt voor de organisatie door egalisering. Het is uiteindelijk aan de wegbeheerder om de balans te vinden tussen het beschikbare budget, budgetbehoefte en het technische onderhoudsmoment.

6.1 Uitvoering klein onderhoud

Bij klein onderhoud gaat het om dagelijkse reparaties die noodzakelijk zijn om de weg in een goed werkende en veilige staat te houden. Het onderhoud wordt uitgevoerd op een klein gedeelte van de weg. Klein onderhoud wordt uitgevoerd naar aanleiding van verschillende signalen:

- Op basis van klein onderhoudsmeldingen vanuit de wegininspectie (1 x in de twee jaar);
- Op basis van meldingen vanuit de inwoner/gebruikers;
- Op basis van meldingen naar aanleiding van ongevallen/calamiteiten;
- Op basis van meldingen van eigen medewerkers.

Daarnaast worden er jaarlijks scheuren in asfaltverhardingen gevuld en wordt een ronde uitgevoerd op het frezen en afwerken van verhardingsopdruk door boomwortels. Deze werkzaamheden maken onderdeel uit van het klein onderhoud.

Het nadeel van klein onderhoud is dat de werkzaamheden ad-hoc worden uitgevoerd en kleinschalig zijn. De kosten per vierkante meter zijn daarom relatief hoog. Voor de kosten van klein onderhoud wordt conform de CROW-methodiek uitgegaan van een percentage van de groot onderhoudskosten (10-15% bij asfaltverharding en 15-20% bij elementen). Dit betekent een jaarlijkse behoefte van €380.000,-.

6.2 Uitvoering groot onderhoud wegen

Om inzicht te krijgen in het daadwerkelijk uit te voeren groot onderhoud in de periode 2025 – 2029 zijn de schadebeelden vanuit de wegininspectie 2024 gebruikt om een CROW-basisplanning op te stellen. Met deze methodiek wordt een voorstel gegenereerd voor maatregelen, het planjaar en de kosten op basis van ervaringscijfers en schademodelen. Voor de planjaren 2025 t/m 2027 zijn de voorgestelde maatregelen buiten getoetst, gecontroleerd, bijgesteld, geprioriteerd en op jaarbasis uitgewerkt (de maatregeltoets) door de strategisch wegbeheerder van de gemeente Gorinchem en adviseurs wegbeheer van Antea Group. Het resultaat hiervan wordt per jaarschijf weergegeven in onderstaande tabel.

Het is belangrijk om hierbij te noemen dat de bedragen een technische noodzaak in onderhoud aanduiden, maar nog niet een budget vertegenwoordigen. De vertaling van technische noodzaak naar budgetten wordt gemaakt in hoofdstuk 7.

Planjaar	Maatregelplan
2025	€ 3.513.920
2026	€ 2.893.716
2027	€ 1.858.901
2028	€ 2.312.000
2029	€ 2.312.000
Eindtotaal	€ 12.890.538

De CROW-methodiek geeft van nature alleen inzicht in de korte termijn. Dit onderschrijft de noodzaak van inspecteren met reguliere intervallen des te meer. Daarom worden de jaarschijven '28 en '29 gevuld met de cyclische behoefte uit Scenario 2 (hoofdstuk 5.2.3). De daadwerkelijke beheerbehoefte voor deze jaren wordt ingevuld op basis van de nieuwe inspectie van 2026.

6.3 Vervanging/Rehabilitatie wegen

Bepaalde wegen zijn dermate versleten dat ze geheel dienen te worden teruggebracht tot nieuwstaat. Het uitvoeren van (groot) onderhoud is niet langer rendabel. Tijdens de maatregeltoets zijn verschillende straten en wegen in Gorinchem hiervoor aangemerkt.

De benodigde investering voor het uitvoeren van vervangingen is in 2025 en 2026 is € 4,15 miljoen. De investeringsbehoefte voor de volledige periode (2025-2029) bedraagt €10,1 miljoen, gemiddeld €2 miljoen per jaar. De theoretische cyclische vervangingsbehoefte bedraagt jaarlijks €3,1 miljoen. De lagere behoefte ten opzichte van de theorie komt voornamelijk voort uit de leeftijdsopbouw van het areaal zoals afgebeeld in hoofdstuk 2.2. De prognose is dat de vervangingsopgave vanaf 2029 oploopt richting de theoretische vervangingsopgave. Vooralsnog wordt uitgegaan van een opgave van €2.500.000 per jaar vanaf 2029.

Hieronder zijn de noodzakelijke vervangingen uit het maatregelplan gepresenteerd. In 2024 is geen investering voorgesteld omdat dit niet in de P&C cyclus past.

Planjaar	Vervangingsbehoefte 2024-2029
2025	€ 2.429.109
2026	€ 1.720.814
2027	€ 1.720.814
2028	€ 1.720.814
2029	€ 2.500.000
Eindtotaal	€ 10.091.551

6.4 Overig onderhoud wegen

Onderhoud Wegmarkeringen

Op een groot deel van de wegen is markering aanwezig. De markering zorgt voor geleiding van het verkeer en werkt attentie verhogend. Omwille van de veiligheid voor de weggebruiker is het van belang dat de markering goed zichtbaar is en blijft. Markering en belijning zijn onderhevig aan slijtage. Elk jaar voert de gemeente onderhoud uit aan de belijning en markering. Belijningen en markeringen worden gecontroleerd en waar nodig opnieuw aangebracht of hersteld. De komende periode wordt deze werkwijze verder geprofessionaliseerd en besloten of het areaal digitaal ingewonnen gaat worden.

Jaarlijks kost het onderhoud van de markeringen circa € 20.000

Onderhoud halfverharde paden en stranden

Het reguliere klein en groot onderhoud is gericht op de verharde wegen en paden binnen de gemeente Gorinchem. Binnen de gemeente ligt ook nog een areaal van half verharde wegen en paden. Met halfverharding wordt bedoeld bijvoorbeeld grind, grauwwacke, zand of schelpen. Jaarlijks dienen deze wegen te worden aangevuld en uitgevlakt. Waar mogelijk wordt ingezet op een duurzame oplossing of kans, waarmee de onderhoudskosten kunnen worden verlaagd. Gemeente Gorinchem heeft ca. 9000m² halfverhardingen opgenomen in het beheersysteem. Het onderhoud van het strand is in het budget opgenomen maar niet in het beheersysteem. De gegevens voor halfverhardingen worden de komende beheerplanperiode verder verbeterd.

De kosten voor uitvoeren van onderhoud aan half verharde wegen en stranden is jaarlijks circa € 20.000

Wegbermen

De eerste 0,5m langs de weg vormt de wegberm en wordt in dat opzicht beheerd door de wegbeheerder. De bermen maken integraal onderdeel uit van de weg, een goede berm zorgt voor minder schade aan de wegverharding (met name randschade). Bermen worden geregeld overreden waardoor ze aangevuld moeten worden om gevaarlijke situaties te verhelpen. Daarnaast moeten bermen van gras regelmatig verlaagd (geroofd) worden, omdat zij op natuurlijke wijzen aanzanden door wegvuul en wortelgroei.

De kosten voor het bijhouden van de bermen bedragen jaarlijks €20.000,-

Talud trappen en betonelementen

De gemeente onderhoud naast verhardingen ook de trappen op taluds en betonelementen van niet constructieve aard in de openbare ruimte. De taludtrappen moeten aan verscheidene richtlijnen voldoen, en vragen extra onderhoud ten opzichte van reguliere 'vlakke' verhardingen omdat het struikel en valgevaar groter is.

De kosten voor het beheren van de trappen op taluds en betonelementen bedraagt jaarlijks €10.000,-

Onderhoud rondom sportvelden en speelplaatsen

De verharding langs sportvelden en speelplaatsen wordt door wegbeheer meegenomen in planmatig klein onderhoud. De sport- en valondergronden zijn hiervan uitgesloten. Deze zijn niet in beheer van de wegbeheerder en worden apart onderhouden. Voor het onderhoud en vervangen van de sport- en valondergronden is een 10-jarige cyclus afgesproken. Daarbij is vastgelegd dat wegbeheer in dezelfde cyclus de verhardingen rondom de sportvelden onderhoud na afronding van de werkzaamheden, om schade van de te herstellen. Omdat dit onderhoudsconcept afwijkt van het reguliere onderhoud van verhardingen, wordt dit apart begroot.

De jaarlijkse kosten voor het onderhoud van de verhardingen rondom sport- en speelplaatsen bedraagt jaarlijks €50.000

Onderhoud Begraafplaatsen

De verhardingen op begraafplaatsen worden door wegbeheer onderhouden. Omdat er op begraafplaatsen met respect gewerkt moet worden en omdat er vaak afwijkende verhardingen liggen zijn er extra kosten verbonden aan het onderhoud hiervan.

De paden op begraafplaatsen worden daarom apart meegenomen door wegbeheer. De kosten hiervoor zijn jaarlijks €10.000,-.

Samenvattend zien de kosten voor 'klein en overig onderhoud' er als volgt uit:

Kostenpost/ onderhoudstype	Per jaar
Calamiteiten en klein planmatig onderhoud	€380.000
Wegmarkering	€20.000
Half verharde paden en stranden	€20.000
Wegbermen	€20.000
Taludtrappen en betonelementen	€10.000
Sportaccommodaties en speeltuinen	€50.000
Begraafplaatsen	€10.000
Totaal:	€510.000

6.5 Integraal werken, ambities waarmaken

Integraal werken, hittestress, vergroening en klimaatadaptatie

Voor maatregelen in het kader van hittestress, waaronder bijvoorbeeld het vervangen van verharding voor groen of het toepassen van nieuwe materialen (bijvoorbeeld groentegels in parkeervakken) in plaats van herstraten, zijn standaard geen kosten opgenomen in de scenarioberekeningen. De komende jaren zal gekeken worden welke maatregelen hiervoor daadwerkelijk worden uitgevoerd in lijn met het duurzaamheidsbeleid. Waar mogelijk worden quick-wins meegenomen in de uitvoering van Groot Onderhoud. Er is echter geen budget beschikbaar om specifiek in te grijpen op deze onderwerpen.

Daarnaast wordt er in 'Buitengewoon Groen' vastgelegd dat er meer integraal gewerkt gaat worden. Om snel te kunnen acteren op kleine opgaven is het noodzakelijk daar de nodige structurele middelen beschikbaar voor te hebben.

Voorgesteld wordt om een stelpost van €150.000 op te nemen voor klimaatadaptatie en integrale opgaven.

Samenvattend zien de kosten voor klimaat en integraal werken er als volgt uit:

Kostenpost	Per jaar
Klimaatadaptatie en integraal werken	€ 150.000, -

6.6 Planmatig wegbeheer

De overgang naar planmatig beheer betekend ook dat daarvoor bepaalde structurele kosten opgenomen moeten worden. Deze kosten werden voorheen niet of niet structureel gemaakt omdat er volstaan werd met ad hoc en meldingen gestuurd wegbeheer. Bij planmatig wegbeheer is het noodzakelijk om in een vaste cyclus bepaalde producten op te stellen of diensten uit te vragen. Dit draagt bij aan inzicht en stelt de organisatie in staat betrouwbaarder te rapporteren. De kosten hiervoor kunnen per jaar fluctueren.

Onder planmatig wegbeheer worden de volgende kosten opgenomen:

Externe kosten databeheer- en analyse

Hiermee wordt het beheersysteem en de bijkomende kosten betaald en worden externe adviezen ingewonnen op het vlak van datakwaliteit, -verwerking en -verrijking. Dit draagt bij aan accurater plannen en begroten en betrouwbaarder rapporteren.

Weginspectiekosten

De weginspectie is de onderlegger voor planmatig wegbeheer. Op basis van de uitkomsten van de inspectie worden de planning en begroting en uiteindelijk de input voor het integrale maatregelplan opgesteld. Bovendien is het een van de belangrijkste middelen om over de staat van de gemeentelijke

kapitaalgoederen te rapporteren. De wegininspectie wordt volgens de minimale CROW norm 1x per 2 jaar uitgevoerd.

Ondersteuning/advisering maatregeltoets en maatregelplan

Het opstellen van de maatregelplannen en investeringsplannen vraagt veel tijd en technische kennis. Hierin is geregeld extra ondersteuning nodig. Het opstellen hiervan volgt hetzelfde ritme als de wegininspecties, 1x per 2 jaar.

Ondersteuning Beleids- en beheerplan

Het beleids- en beheerplan is altijd een moment opname. Het is noodzakelijk dit met enige regelmaat te actualiseren. Het huidige beheerplan heeft een looptijd van 2025- 2029. Het loopt daarmee voor op de gemeentelijke verkiezingscyclus. Met het belang van het coalitieakkoord, het collegeprogramma en de omgevingsvisie kan het aan te raden zijn de beheerplancyclus de komende zo in te richten dat deze korter na de verkiezingen plaatsvindt. Dan kan er beter ingespeeld worden op de bestuurlijke ambities.

Onderzoekskosten netwerkniveau

Bij het voorbereiden van werkzaamheden komen onderzoeken kijken. Om dit in goede banen te leiden is het nodig hier budget voor te reserveren.

Samenvattend zien de kosten voor planmatig wegbeheer er als volgt uit:

Kostenpost	Kosten	Cyclus	Over 5 jaar	Per jaar
Externe kosten databeheer en analyse	€10.000,-	Per jaar	€ 50.000, -	€ 10.000, -
Wegininspectie	€35.000,-	Per twee jaar	€ 87.500, -	€ 17.500, -
Ondersteuning/ advisering maatregeltoets en maatregelplan	€15.000,-	Per twee jaar	€ 37.500, -	€ 7.500, -
Onderzoekskosten netwerkniveau	€10.000,-	Per jaar	€ 50.000, -	€ 10.000, -
Beleids- en Beheerplan	€30.000,-	Per vijf jaar	€ 30.000, -	€ 6.000, -
Totaal:	€100.000		€255.000	€ 51.000

7. Wat zijn de financiële kaders en gevolgen?



In hoofdstuk 5 is de theoretische budgetbehoefte op basis van onderhoud scenario's uitgewerkt en in hoofdstuk 6 is de technische onderhoudsnoodzaak financieel uitgedrukt en uitgewerkt. In dit hoofdstuk worden de financiële middelen die nodig zijn voor het onderhoud werkbaar gemaakt, door egaliseren en uitwerking. Er zijn verschillende manieren om deze kosten te financieren. Hierbij wordt aangesloten bij de landelijke richtlijnen en stellige uitspraken vanuit de BBV (Besluit Begroting en Verantwoording). De verschillende financieringsvormen worden voor de gemeente Gorinchem toegelicht.

7.1 Exploitatiebudget

Voorgesteld wordt de jaarlijkse onderhoudskosten, zoals beschreven in hoofdstuk 6.1 en 6.4, direct ten laste van de exploitatie te brengen:

Kostenpost/ onderhoudstype	Budgetbehoefte
Calamiteiten en klein planmatig onderhoud	€380.000
Wegmarkering	€20.000
Half verharde paden en stranden	€20.000
Wegbermen	€20.000
Taludtrappen en betonelementen	€10.000
Sportaccommodaties en speeltuinen	€50.000
Begraafplaatsen	€10.000
Totaal:	€510.000

7.2 Voorziening groot onderhoud wegen

Om de opgave financieel en organisatorisch in de eerste jaren behapbaar te maken is het advies om de groot onderhoudsbehoefte zoals weergegeven in hoofdstuk 6.2 over de gehele behaarplanperiode van 5 jaar uit te spreiden en te prioriteren op:

- 1) Veiligheid hoofdwegen en fietspaden
- 2) Voorkomen kapitaalvernietiging asfaltwegen

Daarnaast wordt voorgesteld om de kosten voor klimaatadaptatie en integraal werken, zoals beschreven in hoofdstuk 6.5, toe te voegen aan de voorziening. Als laatste wordt voorgesteld om de kosten voor planmatig wegbeheer op te nemen in de voorziening, wegens hun meerjarig karakter. Samengevat geeft dit het volgende beeld

Het effect van het uitspreiden van de groot onderhoudsopgave is weergegeven in de kolom Groot Onderhoud van de onderstaande tabel.

Jaarschijf	Groot Onderhoud	Klimaatadaptatie en integraal werken	Planmatig wegbeheer	Totale behoefte
2025	€ 2.285.744	€ 150.000, -	€ 51.000, -	€ 2.355.744
2026	€ 2.651.198	€ 150.000, -	€ 51.000, -	€ 2.852.198
2027	€ 2.651.198	€ 150.000, -	€ 51.000, -	€ 2.852.198
2028	€ 2.651.198	€ 150.000, -	€ 51.000, -	€ 2.852.198
2029	€ 2.651.198	€ 150.000, -	€ 51.000, -	€ 2.852.198
2030 e.v.	€ 2.312.000	€150.000	€ 51.000	€ 2.513.000

Om de lasten van groot onderhoud gelijkmatig te verdelen over meerdere begrotingsjaren kan de gemeente kiezen voor het instellen van een egalisatievoorziening groot onderhoud wegen. De voorziening wegen dient

door de gemeenteraad te worden gevormd conform artikel 44 lid 1c van de BBV. De belangrijkste voorwaarden voor de voorziening zijn dat:

- De onderhoudswerkzaamheden zijn van een structureel karakter;
- Er een recent Beheerplan wegen (maximaal vijf jaar oud) is;
- De stand van de voorziening de komende periode (bij voorkeur tien jaar) niet negatief is;
- Bij belangrijke afwijkingen in onderhoud het beheerplan wordt bijgesteld;
- Jaarlijks de stand wordt gemonitord, bij vaststelling van de begroting en jaarstukken.

Voordelen van het werken met een voorziening zijn onder andere:

- Middelen blijven binnen de voorziening en voor/nadelen kunnen worden uitgevlakt;
- Werkzaamheden die het kalenderjaar overstijgen ondervinden geen problemen bij de jaarafsluiting.

De financiële dekking voor achterstallig onderhoud kunnen niet uit de egalisatievoorziening worden gedekt (geen structureel karakter).

Voorgesteld wordt om voor de gemeente Gorinchem vanaf 2026 een onderhoudsvoorziening in te richten. De jaarlijkse dotatie in de voorziening dient in evenwicht te zijn met de gemiddelde jaarlijkse kosten. Voor 2025 en de inhaalslag van achterstallig onderhoud (die over de periode 2026-2029 wordt uitgespreid), wordt nog gewerkt met een exploitatiebudget. Onderstaand zijn de tabellen opgenomen voor het exploitatiebudget groot onderhoud en voor het verloop van de voorziening over de periode 2026-2045.

Exploitatiebudget Groot Onderhoud	
Jaarschijf	Exploitatiebudget GO
2025	€ 2.355.744
2026	€ 339.199
2027	€ 339.199
2028	€ 339.199
2029	€ 339.199

Onderhoudsvoorziening Groot Onderhoud				
Jaarschijf	Onttrekking	Dotatie	Verloop	Stand op 1-1
2026	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2027	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2028	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2029	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2030	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2031	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2032	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2033	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2034	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2035	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2036	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2037	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2038	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2039	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2040	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2041	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2042	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000

2043	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2044	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000
2045	€ 2.513.000	€ 2.513.000	€ -	€ 2.513.000

7.3 Rehabilitatie- en vervangingsinvesteringen

Vanaf 2017 is het conform de BBV verplicht investeringen met een maatschappelijk nut in de openbare ruimte te activeren op de begroting. Dit betekent voor wegbeheer dat nieuwe aanleg, vervanging en levensduurverlengend onderhoud gekapitaliseerd dienen te worden.

De investeringen uit het maatregelplan (hoofdstuk 6.3) worden gekapitaliseerd. De daarmee gemoeide kapitaallasten komen ten laste van de exploitatie. De investeringsbehoefte en de kapitaallasten en afschrijvingen zijn inzichtelijk in Bijlage 3.

7.4 Risicoparagraaf

In bovenstaande is geen rekening gehouden met de volgende risico's:

- Er is geen rekening gehouden met uitbreiding van het areaal. Advies is bij het actualiseren van het beheerplan uit te gaan van het actueel beschikbare areaal. Eventueel kan in de bestuursrapportage aanspraak worden gemaakt op extra middelen door areaaluitbreiding.
- De wegen zijn onderhevig aan het klimaat. De afgelopen jaren zijn de schades door winters weer beperkt. De schades door droogte in de zomer nemen echter toe (scheurvorming). De berekende kosten gaan uit van reguliere omstandigheden. Eventuele schades door extreme omstandigheden worden indien nodig apart in beeld gebracht en gebudgetteerd.

Daarnaast spelen de volgende risico's voor het wegbeheer in Gorinchem:

- Gorinchem is een gemeente met een slappe grondslag van rivierklei en veen. Dit leidt tot inklinking van de bodem en daarmee tot bodemdaling. In de afgelopen inspectie is het CROW schadebeeld zetting onvoldoende belicht door de inspecteur. In de volgende beheerplanperiode kan dit ertoe leiden dat er meerdere straten aangemerkt worden voor ophoging van het straatprofiel.
- Ongedekte meerkosten: Er zijn 'aandachtswegen' in de gemeente die op termijn maatregelen nodig hebben die financieel niet afgedekt zijn in de aangevraagde dekking voor het wegbeheer. Het gaat hier bijvoorbeeld om het treffen van bijzondere voorzieningen in funderingen van wegen op een dijklichaam en wegen die zwaarder belast worden dan de wegconstructie kan verdragen of het ophogen van de openbare ruimte vanwege zetting van de ondergrond die in enkele wijken speelt.
- Personele paragraaf: Het planmatig wegbeheer vergt meer van de organisatie. Het voorbereiden en realiseren van de opgave vergt een uitbreiding van de personele capaciteit. Als die uitbreiding om welke reden dan ook niet tot stand komt, dan leidt dit tot vertraging en uitstel van de te realiseren opgave en/of de situatie dat er onvoldoende grip is op rechtmatigheid, doelmatigheid en kwaliteit rond de wijze van het opdragen en begeleiden van het werk aan de aannemerij. De benodigde personele bezetting wordt uitgewerkt in hoofdstuk 8.2.

8. Hoe pakken we dit aan?



Met het vaststellen van de ambitie kan daadwerkelijk uitvoering worden gegeven. In dit hoofdstuk wordt kort beschreven hoe dit wordt aangepakt. Oftewel: hoe wordt het beleid vertaald naar een werkproces en hoe wordt planmatig wegbeheer ingericht? Daarna wordt ingegaan op de benodigde formatie en wordt ingegaan op de invulling van actuele thema's binnen wegbeheer.

8.1 Werkproces/beheercyclus wegbeheer



Het figuur geeft inzicht in de verschillende stappen binnen het wegbeheer werkproces. Op basis van deze cyclus wordt invulling gegeven aan de ambitie en worden de budgetten daadwerkelijk ingevuld. Een korte toelichting per werkstap voor Gorinchem.

Inspecteren

Het proces begint met de wegininspectie. Geadviseerd wordt alle wegen binnen het beheerareaal één keer per twee jaar globaal visueel te inspecteren conform de CROW-publicatie 146. De wegininspectie wordt ingelezen in het beheersysteem.

Vaststellen kengetallen, opstellen beheerstrategie en opstellen basisplanning

Met behulp van het beheersysteem kan een kwalitatieve en cyclische planning wegen worden opgesteld. Hiervoor is het noodzakelijk dat de kengetallen en beheerstrategie aansluiten bij de gemeente. Advies is deze getallen jaarlijks te indexeren voor de realisatie opgave en tweejaarlijks te herijken bij het proces van plannen en begroten. De basisplanning geeft inzicht in de maatregelen die op basis van het (theoretische) gedragsmodel moeten worden uitgevoerd.

Maatregelen toetsen

De maatregelen van de kwalitatieve planning dienen (bij voorkeur buiten) te worden getoetst. Tijdens de toets wordt gecontroleerd op de maatregel (is dit de juiste, is een lichtere of zwaardere maatregel mogelijk c.q. noodzakelijk), het uitvoeringjaar, de kosten en de prioriteit. Na uitvoering van de maatregeltoets worden de (wegen)maatregelen in het beheersysteem geborgd. De resultante maatregellijst/kaart (sectorale planning) vormt de basis voor de rest van het proces.

Integraal afstemmen disciplines en opstellen integrale plankaart

De sectorale planning wegen is in concept gereed. Advies is deze af te stemmen met andere disciplinaire planningen (bijvoorbeeld riolering, groen, openbare verlichting) en andere projecten (nieuwbouw, inbreiding, ruimtelijke projecten, etc.). Door deze op kaart te presenteren ontstaat een goed inzicht van alle projecten in de openbare ruimte van Gorinchem. In een gezamenlijke werksessie wordt onderzocht waar opgaven vanuit verschillende disciplines elkaar raken of samenvallen, of waar door werk met werk te maken kansen gerealiseerd kunnen worden voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid en klimaat robuust inrichten. De zogenoemde multidisciplinaire opgaven. Deze worden vastgelegd in een Integraal meerjarenonderhouds- en vervangingsplan voor de gemeente Gorinchem.

Opstellen uitvoeringsplan

De uiteindelijk buiten uit te voeren maatregelen worden opgenomen in een uitvoeringsplan (of operationeel plan). Advies is dit plan jaarlijks op te stellen/te actualiseren. Vanuit dit plan worden de werkzaamheden uitgevoerd (sectoraal of integraal).



Na het uitvoeringsplan komen de maatregelen daadwerkelijk in uitvoering. Na uitvoering dienen de uitgevoerde werkzaamheden te worden verwerkt in de areaalgegevens (in het beheersysteem én de BGT), daarmee is de beheercyclus rond en kan deze opnieuw worden opgestart.

8.2 Formatie en personele inzet wegbeheer

Het voorbereiden en realiseren van de opgave vergt een uitbreiding van de personele capaciteit. Als die uitbreiding om welke reden dan ook niet tot stand komt, dan leidt dit tot vertraging en uitstel van de te realiseren opgave en/of de situatie dat er onvoldoende grip is op rechtmatigheid, doelmatigheid en kwaliteit rond de wijze van het opdragen en begeleiden van het werk aan de aannemerij.

Ten behoeve van uitvoering van wegbeheer wordt uitgegaan van een vaste formatie binnen de gemeente Gorinchem. Dit betreft een basisformatie die noodzakelijk is om het reguliere werk, zowel klein als groot onderhoud en de vervangingsopgaven te realiseren. Hierin wordt zowel het beheer en de (voorbereiding van) uitvoering van de werkzaamheden opgedeeld. Een nieuwe functie in de gemeente Gorinchem is de functie van strategisch beheerder, of te noemen ‘beheerregisseur wegen’. Deze functionaris is de regisseur over het werkproces zoals beschreven in paragraaf 8.1 en vormt onder verantwoordelijkheid van de teammanager, de intern ambtelijk opdrachtgever voor de te realiseren opgaven. Onderstaand overzicht geeft inzicht in de verschillende taken en de noodzakelijke formatie. De benodigde formatie voor het vervaardigen van ontwerpen (SO, VO, DO), bestekken en bestekstekeningen is in onderstaand overzicht niet benoemd. Deze activiteiten kunnen zowel intern als extern verricht worden. Benoemde formatie is exclusief aanvullend benodigde formatie voor het realiseren van de inhaalslag over de periode 2025-2029. Fte zijn op basis van een 36-urige werkweek.

De functie van beheerregisseur, operationeel beheerder en databeheerder maken deel uit van de interne beheerformatie. De formatie op het vlak van werkvoorbereiding, projectleiding en directievoering maakt onderdeel uit van de VAT-kosten (Vorbereiding, advies en toezicht, 16%) en het opstellen van ontwerpen komt ten laste van de ontwerpkosten (6% inbegrepen bij grootschalige opgaven).

Functie	Taken	Arbeidsbehoefte en werkniveau
Beheerregisseur wegen	<ul style="list-style-type: none"> Is verantwoordelijk voor de doelmatige en efficiënte uitvoering van het beheer van de wegen; Draagt bij aan beleidsvorming en vertaalt de strategische doelen naar tactische doelen onder meer op het vlak van klimaatbestendig- en toegankelijke inrichting van de openbare ruimte; Verzorgt het jaar- en meerjarenplan voor (integraal) te realiseren onderhouds- en vervangingsmaatregelen en maakt hiervoor effect- en risicoafwegingen; Verzorgt de onderhoudsplannen voor assets die vallen onder het wegbeheer zoals de wegbermen en wegmarkering; Verzorgt de projectleiding en advisering voor het 5-jaarlijks op te stellen beleids- en beheerplan; Is verantwoordelijk voor het te voeren databeheer; Is verantwoordelijk voor de uit te voeren inspecties en onderzoeken; Coördineert/ begeleidt de activiteiten van de operationeel beheerder, databeheerder en werkvoorbereider wegen; Is de ambtelijk opdrachtgever voor de interne opdrachten op basis van het onderhouds- en vervangingsplan; Stelt kadernotities en programma's van eisen op voor de wegbeheeropgave en opgaven van andere disciplines; Beheert de budgetten en verzorgt de managementrapportages en bestuurlijke advisering; Is participant en toetser bij in- en externe opgaven die betrekking hebben op de inrichting en het beheer van de assets. <p>Gecombineerd met de advisering voor opgaven van andere in- en externe disciplines en het beheer van de verkeerslichtinstallaties wordt de benodigde formatie geschat op 1 fte.</p>	1 fte HBO
Operationeel beheerder openbare ruimte	<ul style="list-style-type: none"> Behandelt de meldingen en bepaalt de prioritering en de herstelmaatregel; Beoordeelt de klein-onderhoudsinspectie en verzorgt de overdracht naar de werkvoorbereider wegen; 	1 fte MBO+

- Ondersteunt de beheerregisseur in het opstellen van onderhoudsplannen en voert hiervoor inspecties en inventarisaties uit;
- Verzorgt het onderhoud aan enkele assets die vallen onder het wegbeheer, waaronder de stranden, begraafplaatsen en halfverharde paden en de taludtrappen.
- Neemt initiatieven/ draagt bij aan de omvormingsopgaven van verharding naar groen;
- Behandelt wensen/verzoeken op het vlak van kleinschalige aanpassingen van de assets;
- Vertegenwoordigt het beheer in wijkteams, intake team openbare ruimte, overleg met de woningbouwvereniging en belangenorganisaties en is voor het beheer het aanspreekpunt voor bewoners en ondernemers*;
- Levert input voor/ toetst vergunningsaanvragen op het vlak van evenementen, gebruik openbare ruimte, bijzondere transporten, bouwactiviteiten en nutsbedrijven. En verzorgt hiervoor voor- en na-opnames*.
- Verzorgt de uitvoeringsplannen voor de gladheidbestrijding;
- Levert input aan andere disciplines voor onkruidbestrijding en het straatvegen.

* Deze activiteiten kunnen integraal uitgevoerd worden voor als vertegenwoordiger van andere beheerdisciplines.

Gecombineerd met het onderhoud van bebording, bebakening en wegmeubilair en het onderhoud van speeltuinen, wordt de benodigde formatie geschat op 1 fte.

Databeheerder wegen	<ul style="list-style-type: none"> • Voert het databeheer voor de assets; • Haalt revisiegegevens op bij collega's in de organisatie; • Verzorgt data-analyses voor de beheerders; • Verzorgt de aanlevering van dataexports voor uit te voeren inspecties; • Verzorgt het importeren van data naar aanleiding van uitgevoerde inspecties; • Ondersteunt in het verzorgen van benodigd kaartmateriaal voor de werkvoorbereiding; • Verzorgt het op orde houden van de inrichting van het (weg)beheersysteem. 	0,3 fte MBO
Werkvoorbereider wegen	<ul style="list-style-type: none"> • Bewaakt vanuit 'de ogen in het veld' samen met de beheerder de kwaliteit van het wegennetwerk; • Adviseert vanuit technische en praktische kennis over uit te voeren onderhoudsmaatregelen; • Verzorgt de inventarisaties, uitzetwerkzaamheden in het veld, interne afstemming en de werkvoorbereiding voor het uit te voeren onderhoud binnen raamovereenkomsten en adviseert de projectleider/directie UAV over- en tijdens de uitvoering van de werkzaamheden; • Vervaardigd hoeveelheidentekeningen en eenvoudige bestekstekeningen; • Maakt plannen voor tijdelijke verkeersmaatregelen; • Stelt werkomschrijvingen en calculaties op en vraagt offertes aan voor het onderhoud aan wegbermen, wegmarkering en ander kleinschalig onderhoud/ aanpassingen aan wegverhardingen en begeleidt de uitvoering hiervan. <p>Deze werkvoorbereider Wegen werkt voor wat betreft het 'WAT' voor de beheerregisseur en voor het "HOE" voor de projectleider.</p>	2,0 fte MBO+
Projectleider en directie UAV wegen	<ul style="list-style-type: none"> • Is verantwoordelijk voor de fasen van ontwerp, voorbereiding- en realisatie van de onderhouds- en vervangingsopgave op basis van interne opdrachtverlening; • Geeft leiding aan het projectproces, stelt plannen op en coördineert de werkvoorbereiding (bij interne voorbereiding de werkvoorbereider wegen voor wat betreft het 'hoe' en de civieltechnisch werkvoorbereiders voor de algehele werkvoorbereiding) en toezichhouders; • Verzorgt de integrale afstemming binnen het ontwerp-, voorbereidings- en realisatieproces; • Verzorgt de onderzoeken en vergunningaanvragen voor de projecten; • Verzorgt de communicatie- en participatie over de werkzaamheden; • Verzorgt het aanbestedingsproces voor de contracten; 	2,0 fte HBO

	<ul style="list-style-type: none"> • Stelt toezichtplannen op; • Voert directie UAV over de bestekken en de raamovereenkomsten; • Verzorgt het budgetbeheer voor de projecten. 	
Toezichthouder wegen	<ul style="list-style-type: none"> • Voert toezicht over de uitvoering van de onderhouds- en vervangingsopgaven; • Ondersteunt de projectleider en werkvoorbereider en geeft uitvoeringsgerichte adviezen; • Ondersteunt de operationeel beheerder bij de behandeling van meldingen en het calamiteiten- onderhoud; • Controleert de kwaliteit en voortgang van het werk en ziet toe op de juiste uitvoering conform contract en regelgeving; • Controleert de veiligheid op en rond het werk en het functioneren van de tijdelijke verkeersmaatregelen; • Bepaalt de hoeveelheden, stelt dag- en weekrapporten op en voert de besteksadministratie. 	2 fte MBO

8.3 Thema's en aandachtspunten 2025-2029

Beheerbewust ontwerpen

Bij het ontwerpen worden de juiste keuzes gemaakt voor de gehele levenscyclus.

In Buitengewoon Groen is opgenomen dat, om beter aan te sluiten op stedelijke ontwikkelingen er een handboek openbare ruimte opgesteld wordt. Vanuit de Maatregeltoets en de kenmerkende schadebeelden is het advies om ten minste de volgende maatregelen, materialen of inrichtingsvormen daarin op te nemen als Gorinchems standaard:

- Standaard verhardingen naast steile taluds (<1:3) opsluiten met een keerwand. De verhoogde keercapaciteit en opsluiting voorkomen verzakking en gevaarlijke situaties. Combineren met I-profielen;
- Standaard uitvoeren van elementen verhardingen naast steile taluds (<1:3) in I-profiel. Het sterke verband tussen I-profielen voorkomt verzakking en gevaarlijke situaties. Combineren met keerwand;
- Standaard kantopsluitingen verbeteren. Standaardiseer steviger opsluitingen van grotere breedte die verdrukking voorkomen. Waar nodig de opsluitingen in beton zetten. Langs taluds werken met keerwanden en I-profielen;
- Standaard de wegen in het buitengebied voorzien van 50cm breed bermbeton bermverharding. Uit te voeren bij rehabilitatie van de weg;
- Standaard bermverlaging voor wegen in het buitengebied opnemen in het onderhoudsregime.
- Standaard een fundering opnemen onder de rijbanen in de woongebieden;
- Standaard uitvoeringsvormen of referentieontwerpen voor de hoofdstructuren opstellen. Tenminste op basis van een ontwerplevensduur van 60 jaar van de fundering;
- Voorkomen van het niet versprend rijden.

Daarnaast dienen de standaard asfalt voorschriften kritisch herbeschouwd te worden. Er dient gebruik gemaakt te worden van de juiste rekenparameters en de voor het toepassingsgebied geschikte asfaltmengsels.

Beheerbewust contracteren

Tijdens de onderhoudswerkzaamheden van andere sectorale disciplines ontstaat geregeld schade aan de openbare verhardingen. Dit is veelvuldig te voorkomen door het aanpassen van het gebruikte materiaal en materieel of handelingen. De wegbeheerder stemt af met andere beheerders, beheerorganisaties en contractpartijen over het gebruikte materieel en materiaal, toegangspunten en handelingen. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld het stukrijden van verharding door werkzaamheden aan watergangen met zwaar materiaal, het stuk rijden en verzakken van trottoirs door maaierwerkzaamheden en het ver-/nazakken van verhardingen na graafwerkzaamheden voor kabels en leidingen.

Door in overleg met de andere beheerders te treden en op werkwijzen op elkaar af te stemmen en waar nodig contracten met marktpartijen aan te passen kunnen veel van deze schades verminderd of zelfs voorkomen worden. Waar nodig en mogelijk wordt de inrichting van de verhardingen hier (in de toekomst) op aangepast.

9. Aanbevelingen en acties

9.1 Conclusies en aanbevelingen

- Data op orde
Het is van belang dat de gemeente Gorinchem haar data verder op orde brengt. In hoofdstuk 2 is uitgelegd wat het belang van goede data is. Er is duidelijke behoefte om de huidige kwaliteit van de wegbeheerdata verder te verhogen en structureel op niveau te houden. Met het gebruik van het dataregistratiedocument is een goede eerste stap gezet, maar meer actie is nodig. Om het databeheer structureel op orde te brengen dient een databeheerder aangesteld te worden.
- Structureel budget verhogen
Het is van groot belang voor het wegbeheer in de gemeente Gorinchem om de onderhoudsbudgetten structureel op orde te brengen. Zoals in dit stuk uiteengezet is, is er de laatste jaren zo veel en zo goed als het ging invulling gegeven aan de ambities met beperkte middelen. Dit resulteerde in ad hoc en meldingen gestuurd onderhoud, wat niet altijd de bron van een probleem verholpen heeft. Door verouderend areaal, zetting, droogte en structurele onderbesteding is de rek nu uit het areaal. Als de gemeente Gorinchem zich wil conformeren aan haar ambities zoals vastgelegd in 'Buitengewoon Groen' zijn structurele budgetten en investeringen noodzakelijk.
- Leg een integrale vervangingsstrategie vast
Net als veel gemeenten in Nederland staat Gorinchem aan de vooravond van een verouderend areaal waar structurele vervangingen in plaats moeten gaan vinden. Het is daarom van belang dat er integraal vastgelegd wordt hoe er omgegaan wordt met vervangingen in de openbare ruimte. Dit hangt nauw samen met het integrale samenwerkingskader uit 'Buitengewoon Groen'. De cycli van de grootste kostendragers (wegen en Riolering) moeten op elkaar afgestemd worden, waarbij onder andere rekening gehouden wordt met de klimaatadaptatiestrategie, warmtevisie en externe infrastructuurbeheerders
- Implementeer langere ontwerplevensduren voor asfaltverhardingen.
De ontwerplevensduren van asfalt trekken een sterke wissel op de structurele budgetten van wegbeheer. Door op voorhand meer te investeren kunnen de kosten gedurende de levenscyclus van de weg uiteindelijk dalen.
- Implementeer een kernteam Wegen
In hoofdstuk 8.2 is de benodigde bezetting uiteengezet. Het is van belang voor de kwaliteit van de verhardingen in Gorinchem om doeltreffend onderhoud uit te kunnen voeren. Hiervoor is het noodzakelijk de juiste mensen op de juiste posities te plaatsen. Een goede eerste stap is gezet met de aanstelling van de strategisch wegbeheerder. Het is sterk aan te raden om het wegbeheerteam uit te breiden met een (gedeelde) databeheerder en met een vast (sub)team dat de uitvoering van de wegbeheeropgave verzorgt.

9.2 Actielijst wegbeheer

Actiepunt	Doelstelling
Databeheer op orde	De komende beheerplan periode wordt databeheer op orde gebracht. Hieronder wordt verstaan: <ul style="list-style-type: none">- In het beheersysteem zijn de velden voor het opstellen van kwalitatieve planningen gevuld- In het beheersysteem zijn de velden aanlegjaar betrouwbaar gevuld.- Er worden structurelementen afgesproken tussen de disciplines en deze worden voor wegen vastgelegd in het beheersysteem.- Het dataregistratie document wordt uitgewerkt tot standaard opleverprotocol. Er wordt een standaard databehoeft afgesproken om na uitvoering van werk de data op orde te krijgen.- De onderhoudsgeschiedenis wordt vastgelegd in het beheersysteem.- De stranden en afwijkende verhardingen worden opgenomen in het beheersysteem- De bermverhardingen worden ingewonnen en vastgelegd in het beheersysteem.
Wegmarkeringen	Er wordt een besluit genomen over het al dan niet digitaal inwinnen van het areaal markeringen. <ul style="list-style-type: none">- Als er besloten wordt het areaal in te winnen wordt het digitaal beheer er van onderdeel van de opgave van de wegbeheerder en databeheerder.
Regulier inspecteren en rapporteren	Er wordt op reguliere intervallen (1x per 2 jaar) een globale visuele inspectie gehouden van het volledige wegbeheerareaal. De volgende inspectie is gepland voor najaar 2026.

	<ul style="list-style-type: none">- Er wordt gerapporteerd over de staat van het areaal in de inspectiecyclus. De eerstvolgende rapportage is gepland in de voorjaarsnota van 2027- Er wordt kwaliteitsverloop opgesteld aan de hand van de inspectiegeschiedenis.
Het maatregelplan wordt planmatig gevuld	Met het uitvoeren van de inspectie wordt het maatregelplan op reguliere intervallen bijgesteld en aangevuld. De volgende update voor het maatregelplan is gepland voor najaar 2026/voorjaar 2027. Hiermee worden de jaarschijven >’28 aangevuld in het maatregelplan.

Bijlagen en verdiepende documenten

Bijlage 1 Kwaliteitsniveaus

Antea Group Kwaliteitscatalogus	CROW Kwaliteitscatalogus (publicatie 288)	CROW Beheerkosten (publicatie 145)	CROW Wegbeheer (publicatie 147)	Kwaliteitsontwikkeling Rapportcijfers
<i>Antea Group standaard, integraal voor alle disciplines</i>	<i>Beeldkwaliteit, communicatie burger en politiek</i>	<i>Beheerkosten lange termijn (wordt ook A+, A, B en C)</i>	<i>Technische richtlijnen wegbeheer (obv. inspectie)</i>	<i>Combinatie technische richtlijn en ervaring</i>
Zeer Hoog	A+ (zeer goed)	R++ (uitstekend)	Er is geen schade	≥ 9,5
Hoog	A (goed)	R+ (goed)	Er is enige schade	7,5 - 9,4
Basis	B (voldoende)	R (basis)	De waarschuwingsgrens is overschreden	5,5 - 7,4
Laag	C (matig)	R - (sober)	De richtlijn is overschreden	3,5 - 5,4
Zeer Laag	D (te slecht)		Achterstallig onderhoud (richtlijn met meer dan 1 overschreden)	< 3,5

Bijlage 2 Afschrijvingstermijnen Gemeente Gorinchem

Bron: [Financiële verordening gemeente Gorinchem 2024](#)

Onderstaande omvat een uittreksel van de financiële verordening van de gemeente Gorinchem. Er wordt voor de meest actuele gegevens altijd verwezen naar het vigerende document.

Paragraaf 4. Financieel beleid

Artikel 14. Afschrijvingsbeleid

1. De technische levensduur wordt als basis voor de afschrijvingstermijn gehanteerd.
2. Bij nieuwe investeringen wordt de lineaire afschrijvingsmethode gehanteerd.
3. Activa worden afgeschreven volgens de methodiek en de termijnen zoals vermeld in de bijlage afschrijvingstermijnen bij deze verordening.
4. Er wordt geen rekening gehouden met restwaarden bij de bepaling van de afschrijving van activa.
5. Kosten voor het afsluiten van geldleningen worden direct ten laste van de exploitatie gebracht.
6. Geactiveerde kosten voor onderzoek en ontwikkeling voor een bepaald actief worden lineair in maximaal 5 jaar afgeschreven.
7. Een saldo voor agio of disagio wordt variabel, afhankelijk van de looptijd, afgeschreven.
8. Duurzame goederen met een aanschafwaarde kleiner dan € 30.000 worden niet geactiveerd.
9. Het college heeft de bevoegdheid om binnen de gestelde intervallen zoals vermeld in de bijlage afschrijvingstermijnen de exacte afschrijvingstermijn te bepalen waarbij consistentie het uitgangspunt is.
10. De afschrijving van geactiveerde investeringen vindt voor het eerst plaats in het jaar volgend op het jaar waarin de investering gereed is.

Artikel 24. Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen

1. Bij de begroting en de jaarstukken neemt het college in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen naast de verplichte onderdelen op grond van artikel 12 van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten in ieder geval op:
 - a. de voortgang van het geplande onderhoud;
 - b. de omvang van het achterstallig onderhoud;
 - c. het kwaliteitsniveau en de onderhoudslasten.
2. De raad stelt een beleidsplan openbare ruimte vast.
3. De raad stelt het kwaliteitsniveau van de gemeentelijke kapitaalgoederen vast.
4. De raad stelt een gemeentelijk rioleringsplan vast.
5. De raad stelt een nota vastgoedbeleid vast.
6. Het college stelt uiterlijk eens per vier jaar de meerjaren onderhoudsplannen vast.

Soort activum	Afschrijvingstermijn in jaren
Materiële vaste activa: economisch nut	
Erfpachtsgronden	n.v.t.
<u>Gronden en terreinen:</u>	
- waarde vast (geen slijtage)	n.v.t.
- niet waarde vast (wel slijtage) (uitsterfconstructie)	50
Woonruimten (exclusief grond)	25
<u>Bedrijfsgebouwen (exclusief grond):</u>	
- nieuwbouw	40
- renovatie gebouw (levensduurverlengend onderhoud)	20
- inventaris	15
- parkeergarage	50
- zwembad	30
<u>Schoolgebouwen etcetera:</u>	
- bouw en uitbreiding schoolgebouw	50
- uitbreiding schoollokalen door middel van noodlokalen	20
- gymnastieklokalen	50
- renovatie gebouw (levensduurverlengend onderhoud)	20
<u>Grond-, weg- en waterbouwkundige werken</u>	
- overig	10-30
<u>Vervoermiddelen:</u>	
- veerboten	50
- wagens en overig rijdend materieel	10
<u>Machines, apparaten en installaties:</u>	
- machines, apparaten en installaties	5 - 15
- verkeersregelinstallaties	10
- parkeerautomaten	10
- klimaatinstallaties	20
- zonnepanelen	15
<u>Overige materiële vaste activa:</u>	
- automatisering (hardware)	4
- automatisering (software)	4
- sportparken	25
- milieuparken	20
- containers	10
- ondergrondse containers	20
- overig	4 - 10
<u>Heffingen riolering</u>	
- riolering en bergbezinkkelders (uitsterfconstructie in verband met vervangingsvoorziening)	60
- installaties en gemalen	20
- kosten van onderzoek en ontwikkeling	5
<u>Overige heffingen</u>	
- nieuwbouw bedrijfsgebouwen (bijvoorbeeld aula, columbarium)	40
- begraafplaatsen	30
- kades, steigers	30
- machines, apparaten en installaties	5-15

Materiële vaste activa: maatschappelijk nut

Materiële vaste activa in de openbare ruimte:

- reconstructie/herinrichting wegen inclusief groen, aanpassing rotondes	40
- stadswallen (onder andere dijkversterking, wandelpaden)	25
- kademuren	25
- steigers	30
- kanjerproject	40
- openbare verlichting	20
- speeltoestellen	10
- speelruimten	17
- overig	5 - 25

Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa:

- kosten van onderzoek en ontwikkeling	5
- disagio	variabel; afhankelijk van looptijd

Financiële vaste activa

Financiële vaste activa:

- bijdrage activa in eigendom van derden	variabel
--	----------

Bijlage 3 Kapitaallasten Vervangingen

Jaar		2026			2027			2028			2029			2030		
		Investering	Rente	Afsch.	Tot.	Rente	Afsch.	Tot.	Rente	Afsch.	Tot.	Rente	Afsch.	Tot.	Rente	Afsch.
2025	2.429.109	82.590	60.728	143.318	77.717	60.728	138.445	72.844	60.728	133.572	67.971	60.728	128.699	63.098	60.728	123.826
2026	1.720.814				58.508	43.020	101.528	57.045	43.020	100.065	55.582	43.020	98.602	54.119	43.020	97.139
2027	1.720.814							58.508	43.020	101.528	68.045	43.020	100.065	55.582	43.020	98.602
2028	1.720.814										58.508	43.020	101.528	57.045	43.020	100.065
2029	2.500.000													85.000	62.500	147.500
Totaal	10.091.551	82.590	60.728	143.318	136.225	103.748	239.973	188.397	146.768	335.165	239.106	189.788	428.894	314.884	252.288	567.132

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1700 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlelen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl