

Beheerplan wegen 2021-2025

1. Inleiding

Voor u ligt het Effectgestuurd Beheerplan wegen van de gemeente Uithoorn. Hiervoor zijn alle wegen van de gemeente geanalyseerd en beoordeeld. Op basis van de uitkomsten is bepaald welke onderhoudsmaatregelen het meest passend zijn om bij te dragen aan de maatschappelijke effecten die zijn opgenomen in het Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte (IBOR). Het Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte (IBOR) beschrijft de doelstellingen voor het onderhoud, inrichting en gebruik van de gehele openbare ruimte. In het IBOR is bepaald dat deze kaders per asset worden uitgewerkt naar concrete doelen en beheermaatregelen.

Ook zijn in dit beheerplan de kosten die deze maatregelen met zich mee brengen beschreven. Hierdoor is er sprake van optimaal, geïntegreerd en transparant wegbeheer met een onderbouwing van het voorgestelde dagelijks en planmatig onderhoud en de voorgestelde specifieke maatregelen voor vervanging en/of herinrichting.

1.1 Bijdrage wegen aan de openbare ruimte

De openbare ruimte levert een belangrijke bijdrage aan de doelen van de gemeente. De gemeente heeft daarnaast de plicht om de openbare ruimte deugdelijk te onderhouden. Voor het beheer van de openbare ruimte gelden eisen (wet- en regelgeving) en richtlijnen van de CROW. Daarnaast heeft de gemeente zelf een strategie voor de openbare ruimte geformuleerd: het Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte (IBOR). In figuur 1 zijn maatschappelijke thema's weergegeven waaraan de openbare ruimte bijdraagt.



Figuur 1 Maatschappelijke thema's uit het IBOR waaraan de openbare ruimte bijdraagt

Om een vertaling van het IBOR naar dit beheerplan wegen te maken is effectgestuurd beheer ontwikkeld. Het voordeel van het opstellen van beheerplannen aan de hand van effectgestuurd beheer is dat naar allerlei maatschappelijke thema's gekeken wordt en niet alleen naar de technische staat van onderhoud.

In hoofdstuk 3 wordt beschreven hoe wegen bijdraagt aan de in figuur 1 genoemde maatschappelijke thema's.

1.2 Scope en afbakening

Dit beheerplan is een uitwerking van het IBOR en daarmee tactisch/operationeel van aard. Het IBOR is leidend voor de strategische visie op de openbare ruimte. Dit beheerplan werkt de strategie verder uit in maatregelen, werkzaamheden en een financiële onderbouwing.

Dit beheerplan geeft geen opsomming van alle werkzaamheden die in de buitenruimte plaatsvinden, maar werkt met maatregelpakketten (bij elkaar horende werkzaamheden die een bepaald doel dienen).

1.3 Doelstelling

De doelstelling van dit Effectgestuurd Beheerplan wegen is:

- Inzicht geven in de hoeveelheid wegen die de gemeente in beheer heeft;
- Inzicht geven in de kwaliteit van het areaal wegen;
- Aangeven welke mogelijkheden/kansen er zijn op het gebied van de maatschappelijke effecten;
- Het onderhouden van het wegen beheer voor dagelijks onderhoud, planmatig onderhoud en vervangingen voor 2021-2025;
- Het geven van inzicht in de meerjarige begroting voor wegenbeheer voor 2021-2025.

1.4 Besluitvorming

Dit beheerplan wordt vastgesteld door het college van B&W. De gemeenteraad wordt een exemplaar ter kennisgeving gestuurd.

In dit beheerplan worden ook de daadwerkelijke financiële consequenties inzichtelijk gemaakt. Indien extra financiële middelen noodzakelijk zijn om bijdragen aan het realiseren van de speerpunten en algemene effecten te realiseren wordt dit aan het bestuur voorgelegd ter afweging.

1.5 Leeswijzer

Allereerst worden in hoofdstuk 2 de wettelijke kaders kort beschreven en wordt stilgestaan bij de beleidsuitgangspunten. De normen en richtlijnen van de CROW worden opgesomd en de assetmanagementprincipes toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie kort beschreven en staan we stil bij de kwaliteit en effecten ervan. In hoofdstuk 4 staat beschreven hoe we de doelen bereiken met de wegen in Uithoorn, hierbij hoort ook de financiële uitwerking die in hoofdstuk 5 staat opgenomen. In hoofdstuk 6 gaan we in op de inspectiestrategie van de wegen. In hoofdstuk 7 komen de communicatie en participatie aan bod. Hoofdstuk 8 behandelt ten slotte de ontwikkelagenda voor de toekomst.

2 Kaders

2.1 Wettelijke kaders

Er bestaat geen specifieke wet die bepaalt hoe de openbare ruimte moet worden beheerd. Wel bestaat er een 'zorgplicht' per asset en heeft de gemeente met wet- en regelgeving te maken vanuit het rijk en de provincie. De 'zorgplicht' is vastgesteld in het Burgerlijk Wetboek en stelt eisen aan technische veiligheid. De wet regelt in algemene zin wanneer een rechtspersoon aansprakelijk gesteld kan worden voor schade. Voor de openbare ruimte betekent dit dat de gemeente moet kunnen aantonen regelmatig onderhoud te plegen en de technische staat van objecten te inspecteren, zodat de veiligheid in de openbare ruimte geborgd is. Als de gemeente dit niet of in onvoldoende mate doet, kan zij aansprakelijk gesteld worden voor nalatigheid. Uit wettelijke bepalingen worden geen eisen gesteld aan de beeldkwaliteit van een gebied. Beeldkwaliteit ontstaat als afgeleide in de uitvoering vanuit beleid van de gemeente.

Voor het beheer en onderhoud van wegen zijn de volgende wetten en regelingen van belang:

- Grondwet	- Code Milieu Verantwoord Wegbeheer
- Wegenverkeerswet (WVW)	- Wet Geluidshinder (Wgh)
- Wegenwet	- Europese Richtlijn Omgevingslawaaï
- Burgerlijk Wetboek (BW)	- Arbeidsomstandighedenwet (Wet Arbo)
- Wet Milieubeheer	- Gemeentewet

Besluit Begrotingen en Verantwoording (BBV)

Om het financieel toezicht op gemeenten doelmatig te kunnen uitvoeren, is een wet opgesteld om de gemeentelijke begrotingen uniform op te stellen: het Besluit Begrotingen en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Hierin zijn ook definities beschreven rond het begroten en onderverdelen van onderhoud aan kapitaalgoederen. Vanuit het BBV wordt de volgende indeling gemaakt:

- Onderhoud, zowel klein als groot onderhoud: lasten voor de instandhouding die in de jaarrekening (exploitatie-rekening) worden opgenomen;
- Investerings, waaronder ook integrale vervangingen: deze worden geactiveerd vanuit de reserve openbare ruimte en in de balans opgenomen.

In bijlage 1 is een tabel opgenomen met daarin een uitgebreidere beschrijving van de verschillende soorten van onderhoud die wij hanteren vanuit de BBV.

2.2 Kaders IBOR

In het IBOR wordt expliciet ingezet op de rol van de openbare ruimte voor maatschappelijke vraagstukken op de lange termijn. In het IBOR zijn negen thema's opgenomen die hoog op de landelijke en gemeentelijke agenda staan: gezondheid, veiligheid, biodiversiteit, energietransitie, circulaire economie, ver-

stedelijking, sociale cohesie, mobiliteit en toegankelijkheid en klimaatadaptatie. Gedegen beheer van de openbare ruimte draagt (integraal) bij aan het behalen van de doelstellingen van deze thema's.

In dit beheerplan worden de te nemen concrete maatregelen voor de korte en middellange termijn om aan de negen thema's uit het IBOR bij te dragen verder gespecificeerd en uitgewerkt. Hierin worden duidelijke richtlijnen geformuleerd voor de uitvoerende partijen in het beheer van de openbare ruimte. Een onderdeel van de richtlijnen zal beeldkwaliteit zijn voor bepaalde onderdelen van de openbare ruimte. Dit kan vervolgens in beeldbestekken op de markt gezet worden en getoetst door middel van schouwen. Een mogelijkheid is om bij het schouwen van de openbare ruimte bewoners te betrekken.

De algemene effecten vanuit het IBOR waaraan de openbare ruimte moet bijdragen zijn in willekeurige volgorde opgesomd in tabel 1.

Algemeen effect	Doelstelling
Gezondheid	De openbare ruimte draagt bij aan de fysieke en mentale gezondheid van de inwoners
Veiligheid	De openbare ruimte is fysiek en sociaal veilig en draagt bij aan een veilig gevoel van en veilig gebruik door de gebruikers
Biodiversiteit	De openbare ruimte draagt bij aan behoud en verhogen van diversiteit in flora en fauna
Energietransitie	De openbare ruimte wordt uiterlijk in 2050 volledig beheerd zonder energie uit fossiele bronnen en biedt ruimte voor opwekking en levering van energie
Circulaire economie	De openbare ruimte legt zo min mogelijk beslag op nieuwe grondstoffen en zet in op gebruik van bestaande grondstoffen
Verstedelijking	De openbare ruimte is bestand tegen een toenemende gebruiksdruk en de gebruikers voelen zich verbonden met de (woon)omgeving om in te verblijven en te wonen
Sociale cohesie	De openbare ruimte nodigt uit om samen te komen en activiteiten te ondernemen
Mobiliteit en toegankelijkheid	De openbare ruimte en voorzieningen zijn goed toegankelijk en bereikbaar voor iedereen, zijn aantrekkelijk en nodigen uit om gebruik van te maken
Klimaatadaptatie	De openbare ruimte is afdoende bestand tegen toekomstige extreme weersinvloeden en draagt bij aan reductie van wateroverlast, hittestress en droogtestress

Tabel 1 Algemene effecten openbare ruimte vanuit IBOR Uithoorn

2.3 Overige uitgangspunten

Naast wetten en regels heeft de gemeente zelf ook kaders gesteld en daarmee haar ambities in beleid vastgelegd. De relevante beleidsdocumenten met betrekking tot wegen zijn in IBOR benoemd.

De volgende uitgangspunten dienen meegenomen te worden bij projecten waar wegen een onderdeel in zijn:

- In Uithoorn zijn enkele zettingsgevoelige gebieden. Deze gebieden zakken sneller dan gemiddeld, waardoor de cyclus van planmatig onderhoud korter is dan in andere gebieden in Uithoorn. Het betreft de wijken Meerwijk-Oost en Meerwijk-West.
- De monitoring van de zettingsgevoelige gebieden is intensiever dan bij de niet-zettingsgevoelige gebieden. De indicator voor planmatig onderhoud van de wegen in de zettingsgevoelige gebieden om tot ophogen van de wegen over te gaan is de maatschappelijk aanvaardbare hoogte voor toegang tot de woningen. Hiermee wordt praktisch omgegaan aangezien het vaak specifieke situaties betreft.

Begraafplaats

De begraafplaats is een apart functiegebied met hogere eisen aan de conditie van de wegen en paden. Voor wegen geldt dat deze in de wegeninspectie wordt meegenomen. Het ingrijpmoment op de begraafplaats zelf ligt lager dan op andere paden die in de gemeente aangelegd zijn door de wijze van gebruik van de paden op de begraafplaats tijdens uitvaarten.

Sportverenigingen

Voor wegen geldt dat deze worden meegenomen in de wegeninspectie. De verenigingen voeren het dagelijks onderhoud aan de wegen en paden uit. De engineering en uitvoering van planmatig onderhoud is de verantwoordelijkheid van de gemeente.

2.4 Normen en richtlijnen

De belangrijkste normen en richtlijnen naast de wettelijke uitgangspunten waar de gemeente zich aan conformeert zijn opgenomen in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). Het gaat daarbij voornamelijk om CROW¹ richtlijnen en wegen specifieke richtlijnen, zoals de CROW richtlijn voor het omgaan met vrijgekomen asfalt, de CROW publicatie 146 waarin de technische inspectiemethodiek beschreven staat en de CROW publicatie 147 Wegbeheer waarin de methode beschreven staat om te komen tot een technische onderhoudsplanning en begroting. Deze resultaten zijn vervolgens gebruikt in het effectgestuurd wegenbeheer waarbij richtlijn 147 wordt gehanteerd als een eerste filter om de wegen met risico vast te stellen.

2.5 Assetmanagementprincipes

Uithoorn werkt binnen de cyclus van beheer met de methode assetmanagement. Hierbij hanteert Uithoorn het Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte (IBOR) en de risicomatrix.

Voor het bepalen of een weg aangepakt moet worden, wordt bepaald welke risico's voor de gebruikers van de openbare ruimte worden gezien met betrekking tot veiligheid, leefbaarheid, kosten zoals vervolg schade en imago.

Voor alle wegen is een analyse van risico's op prestaties van de openbare ruimte opgesteld met als resultaat een risicobeoordeling. Wegen met één of meerdere onacceptabele risico's hebben een hoge prioriteit en vragen grotere beheerinspanning om de geïdentificeerde risico's te verminderen. Risico's die als 'acceptabel' uit de analyse komen hebben vanuit beheer oogpunt een lage prioriteit en vragen slechts geringe beheerinspanning.

Om de risico's op een uniforme, zo objectief mogelijke, manier te borgen is gebruik gemaakt van een risicomatrix, vastgesteld door het college van B&W in 2019, waarbij wordt uitgegaan van:

- *Groen (voldoende)*: acceptabel laag risico;
- *Oranje (matig)*: acceptabel laag risico, maar kritisch blijven kijken;
- *Rood (onvoldoende)*: onacceptabel hoog risico.

3 Beschrijving wegen in Uithoorn

3.1 Bijdrage aan maatschappelijke thema's

Thema	Bijdrage vanuit wegen (niet limitatief)
Gezondheid	Voetpaden en fietspaden zijn heel en aantrekkelijk om te bewegen en verblijven. Voetpaden en fietspaden worden onderhouden op beeldkwaliteitsniveau B. Bij het onderhoud wordt rekening gehouden met de geldende eisen volgens de ARBO, mechanisch straten en gebruik van CO2 neutrale materialen.
Veiligheid	De wegen dragen bij aan fysieke en sociale veiligheid in de vorm van inrichting en gebruikte materialen. In het onderhoud van wegen stuurt de gemeente bewust op veiligheid met jaarlijkse inspecties voor planmatig onderhoud en dagelijks onderhoud waarbij meldingen snel worden opgepakt.
Biodiversiteit	Niet van toepassing voor wegen.
Energietransitie	Er worden eisen gesteld aan het gebruik van energie tijdens het onderhoud, het te gebruiken materieel en de productie van materialen (bij de aanbesteding worden nader te bepalen energieprestatieladder eisen gesteld).
Circulaire economie	Bij het onderhoud van wegen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande grondstoffen. Bijvoorbeeld hergebruik van bestaand asfalt. Binnen projecten wordt herstraat met bestaand materiaal. Bij afvoer van materiaal worden eisen gesteld aan recycling of hergebruik. Materiaal wordt weer gebruikt in bijvoorbeeld de kalkindustrie en er worden onderlagen en fundatielagen van gemaakt. Thermisch reinigen van asfaltwegen zodat het teer uit de keten verdwijnt.
Verstedelijking	Niet van toepassing bij beheer van wegen

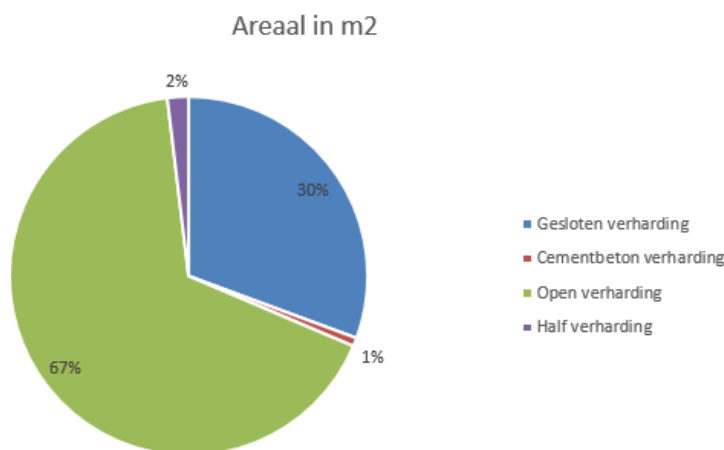
1) CROW is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. CROW houdt zich daarnaast bezig met aanbesteden en contracteren.

Sociale cohesie	Bij groot onderhoud aan wegen worden bewoners betrokken in een participatieproces. De mate en vorm van participatie wordt per project bepaald.
Mobiliteit en toegankelijkheid	Er wordt voldaan aan de wettelijke eisen op het gebied van toegankelijkheid en bereikbaarheid. Regelmatig onderhoud en toepassing van specifieke materialen (zoals een geleidestroom) zorgt voor bereikbaar en toegankelijkheid tot diverse voorzieningen.
Klimaatadaptatie	Voldoen aan de normen in het GRP. Het betreft afkoppeling en toepassen van waterdoorlatende verharding en tijdelijke opslagruimte voor piekneerslag.

Tabel 2 bijdrage wegen aan thema's IBOR

3.2 Arealen

Binnen de gemeentegrens is het totaal areaal circa 1,5 miljoen m² verharding in beheer bij de gemeente. In onderstaande grafiek is de verhouding van de verschillende soorten verharding weergegeven.



Figuur 2 areaal verharding in %

De grootste hoeveelheid verharding bestaat uit open verharding (66%, circa 1 miljoen m²). Open verharding is een verzamelnaam voor onder andere betonstraatstenen, klinkers en tegels. Gesloten verharding is een verzamelnaam voor diverse asfalt verhardingen. Halverharding is alle verharding die niet onder open of gesloten verharding valt, bijvoorbeeld grind, losse stenen en leem.

Vanuit het IBOR is een speerpunt gesteld dat er minder verharding in de gemeente aanwezig moet zijn. Binnen projecten wordt altijd ingezet op zo min mogelijk verharding. Dit is per project maatwerk.

3.3 Kwaliteit wegen

Om een goed zicht te hebben op de technische kwaliteit van de wegen wordt ieder jaar een globale visuele inspectie van de verharding uitgevoerd. Hierbij wordt op systematische wijze iedere schade genoteerd. Bij deze inspectie wordt onderscheid gemaakt tussen onderhoud in kleine en grote omvang. Op basis van deze inspectie krijgt de gemeente inzicht in de huidige kwaliteit. Door de resultaten van de afgelopen jaren wordt inzicht gegeven in het verloop van de kwaliteit.

3.4 Inspectiegegevens

Voor verharding wordt jaarlijks een globale visuele weginspectie uitgevoerd conform de richtlijnen van de CROW (146 en 147). Op basis van de resultaten kan het in enkele gevallen nodig zijn aanvullend onderzoek uit te voeren. Aanvullend onderzoek is bijvoorbeeld nodig om inzicht te krijgen in de kwaliteit van de fundering van de weg of aanwezigheid van teerhoudend asfalt. Nadat deze onderzoeken zijn uitgevoerd kan een specifieke keuze gemaakt worden in het type onderhoud.

Uit deze inspectie blijkt dat de wegen er op dit moment grotendeels goed bij liggen, conform de gestelde eisen. De wegen en gebieden die extra aandacht nodig hebben zijn:

- Wijk Thamerdal
- Maximalaan gedeelte tussen Watsonweg en Laan van Meerwijk
- Boterdijk

Deze wegen worden verder uitgewerkt in hoofdstuk 4.

3.5 MOR meldingen

Er komen gedurende het jaar verschillende MOR meldingen binnen bij de gemeente. Van de totaal 6952 MOR meldingen in 2020 gingen er 594 (8,5%) over wegen. Het betrof voornamelijk meldingen over schade aan verharding. Het merendeel van deze meldingen is door het team Dagelijks Onderhoud opgelost en afgehandeld.

4 Realisatie doelen wegen

De algemene effecten en speerpunten die in het IBOR zijn beschreven vormen hét uitgangspunt voor dit beheerplan. Voor de wegen wordt gesteld dat deze moeten bijdragen aan voornamelijk veiligheid en mobiliteit en toegankelijkheid. Gebruikers moeten op een duidelijke, overzichtelijke en prettige manier gebruik kunnen maken van de openbare ruimte met zo min mogelijk conflictsituaties met andere gebruikers van de openbare ruimte. Om dit doel te behalen zijn de volgende activiteiten nodig die beschreven worden in dit hoofdstuk.

4.1 Activiteiten

Per asset wordt een beheerplan opgesteld met daarin een lijst van maatregelen. Hieronder is een korte opsomming gegeven van de categorieën maatregelen binnen het wegenbeheer die de gemeente uitvoert. Het betreft een korte opsomming, geen uitputtende lijst.

Inspecteren	In de dagelijkse rondes van de buitendienst worden wegen meegenomen.
Monitoren	Meldingen die binnenkomen van gebruikers van de openbare ruimte worden gemonitord.
Inventariseren	Voor dit beheerplan zijn alle wegen geïnventariseerd en beoordeeld. Bij het actualiseren van dit beheerplan worden de wegen opnieuw geïnventariseerd. Ook is er iedere twee jaar een inspectie van de wegen binnen Uithoorn.
Onderhouden	Het onderhoud betreft onder andere opnieuw overlagen van asfaltwegen, het herstraten van open verharding, het aanvullen van halfverharding, het belijnen van wegen.
Vervangen	Indien een weg, fietspad of voetpad stuk of onveilig is wordt deze vervangen. Dit vindt meestal plaats in een integraal project.
(Her)inrichten	Het inrichten van nieuwe wegen, fietspaden of voetpaden.
Handhaven	Bij overtreding van de regels op wegen gaat het meestal om verkeersregels. Deze worden door de politie gehandhaafd.
Informereren	Er wordt gecommuniceerd met individuele bewoners wanneer zij vragen hebben over de wegen. Binnen projecten wordt altijd gecommuniceerd met omwonenden en belanghebbenden.

Binnen dit beheerplan wordt gebruik gemaakt van de definities zoals gebruikt in de Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Bij de gemeente worden twee soorten onderhoud onderscheiden: dagelijks en planmatig onderhoud. Deze typen onderhoud vallen weer uit een in twee soorten onderhoud.

4.2 Onderhoud

4.2.1 Dagelijks Onderhoud (DO)

Het dagelijks onderhoud bestaat uit het correctief- en preventief onderhoud en wordt onder regie van het team van Dagelijks Onderhoud uitgevoerd.

Correctief onderhoud	Dit is onderhoud dat niet planbaar, urgent en kortdurend uitgevoerd moet worden zoals het vullen van gevaarlijke gaten, lassen en het repareren van (dwars)scheuren. Dit onderhoud wordt uitgevoerd door eigen personeel in team Dagelijks Onderhoud.
Preventief onderhoud	Bij preventief onderhoud gaat het om reparaties die noodzakelijk zijn om het object in goed werkende en veilige staat te houden. Dit is onderhoud dat te plannen is en in contracten is weggezet. Onder dit onderhoud wordt verstaan het herstellen van kleine schades in elementen of asfalt. Hieronder moet worden gedacht aan boomwortelschade, een ernstige oneffenheid in de weg, omhoogstaande tegels, gaten of scheuren in het asfalt, vorstschade, belijning opnieuw aanbrengen ed.

Deze schades worden onder regie team van Dagelijks Onderhoud hersteld door een externe partij.

Dagelijks onderhoud gaat uit van de basis "schoon, heel en veilig". Deze drie pijlers zijn de belangrijkste punten waarop wordt besloten om wel of geen onderhoud uit te voeren. In onderstaande tabel is te zien welke beeldkwaliteit niveaus er zijn en wat deze inhouden qua aantrekkelijkheid en gebruik.

Beeld	Staat van onderhoud	Aantrekkelijkheid	Gebruik
A+	Zeer goed	Prachtig; nagenoeg ongeschonden; zeer schoon	(Zo goed als) nieuw; perfect onderhouden
A	Goed	Mooi en comfortabel; erg schoon	Technisch dik in orde; goed onderhouden
B	Voldoende	Sober; functioneel; schoon	Heel en veilig; functioneel; regelmatig onderhouden
C	Matig	Schraal; onrustig beeld; vies	Discomfort; enige hinder; veiligheid kan in het geding komen; matig onderhoud
D	Te slecht	Verloedering; uitlokking van vernieling; sociale onveiligheid; erg vies	Kapitaalvernietiging; functieverlies; aansprakelijkstelling; slecht onderhoud

4.2.2 Planmatig Onderhoud (PO)

Het planmatig onderhoud is verdeeld in groot onderhoud en totaal vervangingen (investeringen) en wordt onder regie van het team Inrichting en Beheer uitgevoerd. De omvang van dergelijke projecten omvat meerdere dagen of zelfs maanden. Het betreft vaak een complete weg, vaak van erfgrans tot erfgrans en wordt soms ook integraal met andere disciplines opgepakt. En kan zelfs ook een (deel) van een wijk betreffen waarbij werk met werk gemaakt wordt en de openbare ruimte integraal opgepakt wordt inclusief onderhoud aan riolering groen en verlichting. Bovendien gaat het vaak gepaard met een afsluiting/omleiding en is er communicatie naar externen zoals aanwonenden of gebruikers. Activiteiten die hierbij horen zijn het schrijven van een bestek, een aanbesteding doen etc. Een dergelijk project vraagt organisatie brede aandacht en participatie. Kaders hiervoor staan beschreven in de Leidraad Inrichting Openbare Ruime waarin ook wordt meegenomen hoe klimaat adaptief wordt ingericht en voorbereiding voor de energietransitie mogelijk is.

Groot onderhoud	Dit is de uitvoering van correctieve maatregelen, als gevolg van slijtage na een langere periode van gebruik, om een object in goede staat (op een vooraf bepaald kwaliteitsniveau) te houden of te brengen. Groot onderhoud dient zich in de regel aan, is daarom vaak gepland, is veelal ingrijpend van aard en betreft een groot of belangrijk deel van het object. Het betreft dus grootschalige herstraat werkzaamheden of asfaltwerkzaamheden waarbij het materiaal niet vervangen wordt en de inrichting gelijk blijft. Dit onderhoud is geen vervanging van het object omdat er geen werkzaamheden aan de fundering van de weg plaatsvinden, het aanwezige materiaal hergebruikt wordt en ook de functie van het object blijft onveranderd. Het betreft onderhoud om ervoor te zorgen dat het object einde levensduur kan halen (zie hiervoor ook de maatregelcycli wegen van het CROW, daaronder valt ook bijvoorbeeld het 100% herstraten als een maatregel om einde levensduur te halen).
Vervanging/ Reconstructie / Herinrichting	Dit betreft groot onderhoud waarbij een weg geheel vervangen wordt en als nieuw neergelegd wordt omdat deze zoveel gesleten is dat groot onderhoud economisch niet meer toereikend is en de weg einde levensduur is. Hierbij wordt de fundering vervangen en ook nieuwe gerecyclede materialen zoals asfalt verwerkt omdat deze materialen door langdurig gebruik versleten. Dit onderhoud is vaak in combinatie met een herinrichting van de straat maar dat hoeft niet. Vaak zijn in de loop der jaren toch functiewijzigingen gewenst. Een functiewijziging gebeurt vanwege een andere gewenste inrichting met betrekking tot de discipline verkeer, toename van de parkeerdruk, door participatie of klimaatadaptatie. Hiervoor moet een investering worden gedaan omdat het object nieuw wordt aangebracht en aan het begin van zijn levensduur staat. De afschrijving van een weg is dertig jaar.

Een voorbeeld van groot onderhoud is het vervangen van een deklaag van asfalt. Een nieuwe deklaag aanbrengen is te vergelijken met het opnieuw schilderen van een bestaand kozijn. Het kozijn kan gezien worden als de weg (fundering, tussenlaag, deklaag) en de verf kan gezien worden als de deklaag van de weg. Net zoals verf op een kozijn is het nodig om de deklaag zo nu en dan te vernieuwen om de onderliggende lagen te beschermen tegen veroudering. Wanneer een weg einde levensduur bereikt, dient reconstructie plaats te vinden (vervanging).

Vanuit de risico analyse komen drie wegen met verhoogde attentiewaarde naar voren. Deze wegen worden hieronder uitgebreider beschreven.

Wijk Thamerdal

In de wijk Thamerdal en de Koninginnebuurt komen veel voetpaden en (asfalt)wegen naar voren vanuit de risico analyse. Deze voetpaden en (asfalt)wegen voldoen niet meer aan de eisen. De gebreken kunnen niet met dagelijks of planmatig onderhoud worden verholpen waardoor vervanging noodzakelijk is. De werkzaamheden zullen bestaan uit ophogen, reconstrueren en opnieuw inrichten met nieuw bestratingmateriaal. Uitgangspunt is hierbij dat het asfalt vervangen moet worden door klinkermateriaal, omdat asfalt tegenwoordig niet meer wordt toegepast binnen woonwijken met veel 30 kilometer wegen.

Maximalaan gedeelte tussen Watsonweg en Laan van Meerwijk

Op de Maximalaan is in 2020 een spoedreparatie uitgevoerd. Hierbij is ernstige scheurvorming in de onder en tussenlagen geconstateerd. Een onderzoek naar de oorzaak en omvang van deze scheurvorming is noodzakelijk om de veiligheid van de weg te kunnen bepalen. Daarna kan bepaald worden wanneer en hoe de weg vervangen moet worden.

Boterdijk

De Boterdijk is constructief in zeer slechte staat. De fundering zal vervangen moeten worden om de constructie weer in goede staat te krijgen. Op deze locatie dient onderzoek naar het draagvlak uitgevoerd te worden en is een verhardingsadvies nodig. Daarna kan bepaald worden wanneer en hoe de weg vervangen moet worden.

4.2.3 Bijkomende kosten

De bijkomende kosten naast de daadwerkelijke onderhoudsmaatregelen bestaan uit de volgende activiteiten:

- De kosten voor weginspectie en gegevensbeheer bedragen structureel € 13.000,- op de begroting.
- VAT-kosten zijn 15%, dit zijn kosten voor de Voorbereiding, Advies en Toezicht binnen een vastgesteld project (bijvoorbeeld grondonderzoeken of advies dat ingehuurd moet worden).
- Asfalt kan teerhoudend zijn. Het afvoeren en reinigen van dit asfalt zorgt er voor dat de schadelijke stoffen onttrokken worden aan de leefomgeving. De kosten hiervan zijn gemiddeld 30% hoger dan de afvoer van niet teerhoudend asfalt. De methode voor het afvoeren en reinigen van teerhoudend asfalt is het thermisch reinigen van Teerhoudend Asfalt Granulaat (TAG). Dit is de meest duurzame mogelijkheid op dit moment.
- Klimaat adaptieve maatregelen zorgen in sommige gevallen voor hogere projectkosten. Dit is per project verschillend, aangezien n iet ieder project kansen biedt voor klimaat adaptieve maatregelen. Per project dient afgewogen te worden of hier extra maatregelen gewenst zijn en of er voor extra maatregelen budget vrij gemaakt wordt door het bestuur.
- Onderzoekskosten, dit zijn kosten ter voorbereiding op de bepaling van de scope van een project. Het project is dan nog niet vastgesteld in omvang en maatregelen. Hiervoor is jaarlijks een bedrag van €25.000,- benodigd.

5 Financieel resultaat

5.1 Risicoprofielen

Voor het bepalen of een weg onderhoud nodig heeft moet worden bepaald welke risico's voor de betreffende weg worden gezien met betrekking tot bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, kosten zoals vervolgschade en imago. Voor alle wegen die over de richtlijn zijn is een analyse van risico's op prestaties opgesteld met als resultaat een risicobeoordeling. Van de overige verharding is per gebied een analyse van de risico's gemaakt, zodat een totaal beeld is gevormd. Wegen met een of meerdere onacceptabele risico's hebben een hoge prioriteit en vragen grotere beheerinspanning om de geïdentificeerde risico's te verminderen. Risico's die als 'acceptabel' uit de analyse komen hebben vanuit beheeroogpunt een lage prioriteit en vragen slechts geringe beheerinspanning. Om de risico's op een uniforme, zo objectief mogelijke, manier te borgen is gebruik gemaakt van een risicomatrix.

De risicoanalyse laat zien dat verschillende wegen verschillende risicoprofielen hebben. Onderstaand wordt toegelicht hoe hiermee wordt omgegaan vanuit beheeroogpunt.

Risicoprofiel	Beheeraanpak
Groen	Het risicoprofiel van deze wegen is acceptabel laag. Er is dus geen noodzaak tot specifieke beheermaatregelen. Wel zal de conditie van deze wegen worden gemonitord middels reguliere inspecties, om eventuele achteruitgang tijdig in beeld te hebben. Ook zal dagelijks onderhoud worden uitgevoerd als inspectieresultaten, klachten en/of meldingen daartoe aanleiding geven.
Oranje	Het risicoprofiel van deze wegen is nog wel acceptabel laag, maar ligt tegen ontoelaatbaar hoog aan. Verwacht wordt dat voor deze wegen op niet al te lange termijn specifieke (grootschaliger) beheermaatregelen nodig zijn. Deze wegen worden dus onderdeel van het meerjaren onderhoudsplan. Ook de conditie van deze wegen wordt gemonitord middels reguliere inspecties, om eventuele verdere achteruitgang tijdig in beeld te hebben. Waar nodig worden specifieke (middelgrote) beheermaatregelen uitgevoerd om te voorkomen dat het risicoprofiel onacceptabel hoog wordt. Als alternatief kan ook worden besloten tot tijdelijke maatregelen: snelheidsbeperking, aslastbeperking, afsluiten en omleiden van bepaalde gebruikersgroepen of plaatsen van waarschuwingsborden. Als daartoe aanleiding is, wordt waar nodig dagelijks onderhoud uitgevoerd.
Rood	Het risicoprofiel van deze wegen is onacceptabel hoog. Er is dus noodzaak deze wegen met grootschaliger beheermaatregelen aan te pakken. Hierbij kan het gaan om groot onderhoud van een deel van de weg tot en met volledige vernieuwing van de hele weg. Deze wegen worden opgenomen in de begroting van 2019 en 2020 en het meerjarenperspectief. In afwachting van bestuurlijke toestemming/budgettaire dekking en het specifieke moment van uitvoering is het toepassen van tijdelijke maatregelen sterk wenselijk.

Tabel 5 Risicoprofielen van de wegen met bijbehorende beheermaatregelen

In het algemeen geldt dat naast het risicoprofiel ook pragmatische overwegingen zijn meegenomen bij het vaststellen van passende maatregelen en het moment om deze uit te voeren. Zo kan bijvoorbeeld het waterschap voornemens zijn dijken op te hogen, waardoor de bovenliggende verharding 'automatisch' mee wordt genomen. In dat geval is het vanzelfsprekend niet zinvol deze weg eerder aan te pakken.

De beheermaatregelen die voor oranje en rode wegen zijn bepaald, zijn, waar dat kon, ook van mogelijke alternatieve maatregelen voorzien, bijvoorbeeld uitstellen van groot onderhoud of een renovatie door intensiever dagelijks of reparatie onderhoud voor de komende jaren. Dit is gedaan op basis van de huidige praktijk en inzichten. De gekozen oplossing is in principe degene die, gegeven voldoende risicobeheersing, structureel gezien als het meest optimaal (qua financiën, overlast voor inwoners) wordt ingeschat.

5.2 Maatregelkosten

De eerste vier jaar is goed inzichtelijk te maken met ramingen wat de verwachte kosten zijn. Daarna is dat niet mogelijk omdat de meerjarenplanning jaarlijks wordt bijgesteld aan de hand van de inspecties en de risicomatrix. Zo zijn de meest actuele en accurate cijfers beschikbaar. Om toch een doorkijk te geven naar de kosten voor wegen na 2024 is gebruik gemaakt van kengetallen op basis van het areaal, type wegen en de ondergrond. Vanaf 2025 is jaarlijks gemiddeld € 1.185.684,- nodig voor het planmatig onderhoud van de wegen. Het werkelijke bedrag per jaar kan variëren en is altijd afhankelijk van inspecties en risico afweging. Meer dan de helft zal nodig zijn voor vervanging van de wegen, het andere deel is nodig voor groot onderhoud dus om de verwachte levensduur van de weg te behouden.

5.2.1 Dagelijks onderhoud

De kosten voor dagelijks onderhoud fluctueren iets per jaar, dat heeft te maken met de planning voor planmatig onderhoud en vervanging: hoe ouder een weg hoe meer dagelijks onderhoud nodig is tot deze weg wordt vervangen, dan zullen de dagelijks onderhoudskosten dalen. Het benodigd budget voor dagelijks onderhoud aan de wegen is op basis van kengetallen € 1.354.871,- euro per jaar. Dit bedrag is gebaseerd op het areaal en landelijke kengetallen. De ervaring leert dat in Uithoorn de daadwerkelijk benodigde bedragen lager liggen.

De beschikbare budgetten voor dagelijks onderhoud blijven gelijk. Het budget voor dagelijks onderhoud aan de wegen is € 937.574,- per jaar. Dit bedrag bestaat uit:

- Onderhoudskosten algemeen (open verharding): € 394.443,-
- Aanschaf materialen (open verharding): € 49.239,-
- Opleidingen en cursussen: € 2.000,-
- Onderhoudskosten algemeen (gesloten verharding): € 378.298,-

Het huidige budget voor dagelijks onderhoud van de wegen is exclusief eigen dienst.

5.2.2 Planmatig onderhoud

De kosten voor het planmatig onderhoud van wegen voor de komende tien jaar stijgen. Dit ligt aan het feit dat er meer planmatig onderhoud uitgevoerd moet worden de komende jaren volgens de inspectie.

Het planmatig onderhoud bestaat uit:

- Uitvoeren van weginspectie: € 10.000,-
- Groot onderhoud aan wegen: variabel bedrag per jaar, over de periode 2021-2030 gemiddeld € 2.126.604,-

5.3 Totale meerjarenkosten

Type onderhoud	2021	2022	2023	2024	2025 ev
Dagelijks onderhoud	€ 823.980	€ 823.980	€ 823.980	€ 823.980	€ 823.980
Planmatig onderhoud	€ 1.271.269	€ 913.765	€ 505.985	€ 1.460.915	€ 1.185.684
Totaal	€ 2.095.249	€ 1.737.745	€ 1.329.965	€ 2.284.895	€ 2.009.664

Tabel 3 Kosten per jaar

6 Monitoringstrategie

6.1 Bewonerstevredenheid

In het onderzoek naar algemene bewonerstevredenheid (waar staat je gemeente) wordt op dit moment geen specifieke aandacht besteed aan de verharding binnen de gemeente. Er zijn verschillende ontwikkelingen binnen het meten van bewonerstevredenheid. De ontwikkelingen worden gevolgd en voorgesteld op het moment dat deze toepasbaar zijn voor Uithoorn.

6.2 Kwaliteit Prestatie Indicatoren (KPI's)

De KPI's zijn de indicatoren die binnen de P&C cyclus worden gebruikt om te monitoren. Voor de verhardingen zijn de indicatoren als volgt:

- De inspecteur vervaardigd ieder jaar een prikaart. Op deze kaart staan de kleinere herstelzaken die door de eigen dienst van de gemeente worden opgelost.
 - o Indicator: ieder jaar dient het aantal meldingen op de prikaart niet hoger te zijn dan de bandbreedte van 300-350 meldingen.
 - o Er zijn fluctuaties in het aantal herstelzaken waar je geen invloed op hebt, zoals het weer, waardoor gekozen is voor een bandbreedte.
- De risico's van de wegen moeten te allen tijde goed inzichtelijk zijn.
 - o Indicator: iedere twee 2 jaar worden de paspoorten van de wegen beoordeeld en geactualiseerd
- Ieder jaar wordt de wegeninspectie uitgevoerd. Gemeente Uithoorn wil ten alle tijde aan haar zorgplicht voldoen.
 - o Indicator: het aantal terecht toegewezen aansprakelijkheidstellingen neemt jaarlijks af.

6.3 Inspecties wegen

De gemeente laat jaarlijks een visuele inspectie op alle wegen van de gemeente uitvoeren door een hiervoor gecertificeerd inspectiebureau. De resultaten geven inzicht in de ernst en omvang van de technische kwaliteit. Daarnaast worden diverse kleine schades die invloed op de veiligheid hebben geïnventariseerd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan boomwortelopdruk, losliggende tegels, of gaten in het wegdek.

De inspecties worden uitgevoerd om de areaalgegevens op orde te houden en de risico's van de wegen inzichtelijk te hebben. Dit laatste is van belang voor het afhandelen van aansprakelijkheidstellingen. De inspecties voor wegen hebben een juridische waarde.

7 Communicatie en participatie

7.1 Meldingen

Gebruikers van de openbare ruimte kunnen een melding openbare ruimte doen bij de gemeente wanneer zij iets zien wat stuk, onveilig of niet schoon is. Een melding openbare ruimte wordt opgepakt door het team Dagelijks Onderhoud van de afdeling Buurt (Duo+).

De standaard verwerkingstijd van een MOR is:

- Voor onveilige situaties:
 - o Melding wordt in behandeling genomen binnen 1 dag
 - o Onveilige situatie wordt opgelost binnen 1 dag
- Voor overige meldingen (schoon en heel):
 - o Melding wordt in behandeling genomen binnen 3 dagen
 - o Melding wordt afgehandeld binnen 7 dagen
- Voor meldingen die een informatieverzoek bevatten:
 - o Deze meldingen worden doorgestuurd aan de betreffende vakafdeling (afhankelijk van het onderwerp kan dit een vakafdeling binnen Duo+ of de gemeente betreffen).
 - o De standaard afhandelingstermijn voor een informatieverzoek betreft 6 weken.

7.2 Projecten

Binnen projecten in de openbare ruimte hanteren wij een standaard werkwijze:

- Voornemen project
- Start project
- Uitvoering project
- Oplevering project
- In beheer nemen

7.3 Participatie binnen projecten

Bij het bepalen van de mate van participatie wordt de Participatienota gevolgd als leidraad. Hierin is een participatieladder opgenomen waarop de verschillende treden van participatie uitgewerkt (informereren, raadplegen, meedenken, meebeslissen, zelfbeheer). Per project weegt de projectleider af welk niveau van participatie wenselijk is. Dit wordt vooraf vastgelegd in de startdocumenten van het project.

8 Ontwikkelagenda

Door het combineren van de CROW systematiek met assetmanagement is een goede stap gezet in het optimaliseren van het wegbeheer. De komende jaren zal hiermee verdere ervaring worden opgedaan. Dit betekent dat beter zicht wordt verkregen op voor risicoanalyses relevante informatie. Trends uit inspectieresultaten kunnen bijvoorbeeld uitwijzen dat een bepaald schadebeeld tot meer onveiligheid leidt dan nu is ingeschat of dat bepaalde beheermaatregelen effectiever zijn dan nu ingeschat. Op deze manier ontstaat een steeds beter inzicht in het wegennet en het beheer ervan.

Het is dus belangrijk om de komende jaren de inspectieresultaten en beheerinspanning goed vast te blijven leggen, zodat daarvan kan worden geleerd. Ook voor zaken als weggerelateerde klachten, calamiteiten, enzovoort dient te worden bepaald of deze beheergerelateerd zijn en dus moeten worden meegenomen in toekomstige beheerafwegingen. Uitgewerkt moet nog worden hoe om te gaan met teerhoudend asfalt en zettingsgevoelige gebieden.

Daarnaast kunnen ook wijzigingen optreden met impact op de functie van een weg, waardoor het beheer van de betreffende weg moet worden aangepast. Te denken valt aan bijvoorbeeld de uitbreiding van een wijk, waardoor de verkeersintensiteit op een bepaalde weg toeneemt of afneemt of de verbetering van de inrichting van een weg, waardoor andere wegen worden ontlast of juist toeneemt. Een en ander kan impact hebben op de risicoprofielen van deze wegen en dus op de beheerinspanning. Dit is bijvoorbeeld aan de orde in de wijk Thamerdal, hiervoor wordt een wijkvisie opgesteld in 2021.

Voorgaande zaken maken dat het zinvol is de risicoanalyse en de jaarlijkse wegininspectie (inclusief gegevensbeheer) eens per twee jaar tegen het licht te houden, om te zien of er reden is deze bij te stellen.

Ten slotte is het relevant om de integraliteit met andere assets te borgen. Dit doet Uithoorn aan de hand van het IBOR (Integraal Beleidsplan Openbare Ruimte). Dit plan geeft invulling aan de manier waarop de gemeente haar organisatiedoelen realiseert voor alle assets. Dit maakt inzichtelijk welke financieringsbehoeften er zijn op de lange termijn, maar ook de beslissingen op de korte termijn om de behoeften op de lange termijn te realiseren. Dit proces kan de effectiviteit en efficiëntie van de gemeente verbeteren.

Bijlage 1 Onderhoud volgens BBV

Investering	Nieuwe aanleg	Dit betreft nieuw in beheer te nemen (vaak grote) gebieden. Dit betreft bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk waar eerder een andere type gebied was (bijvoorbeeld een agrarisch gebied). Het gaat bij nieuwe aanleg in de meeste gevallen om een investering.
Dagelijks onderhoud	Correctief onderhoud	Dit is onderhoud dat niet planbaar, urgent en kortdurend uitgevoerd moet worden zoals het vullen van gevaarlijke gaten en het repareren van dwarsscheuren.
	Preventief onderhoud	Bij preventief onderhoud gaat het om reparaties die noodzakelijk zijn om het object in goed werkende en veilige staat te houden tegen een van tevoren vastgesteld kwaliteitsniveau. Dit is onderhoud dat te plannen is en in contracten is weggezet. Hierbij moet worden gedacht aan herstel van omhoogstaande tegels, gaten of scheuren in het asfalt of het maaien van het gras en dergelijke.
Planmatig onderhoud	Groot onderhoud	Dit is de uitvoering van correctieve maatregelen, als gevolg van slijtage na een langere periode van gebruik, om een object in goede staat (op een vooraf bepaald kwaliteitsniveau) te houden of te brengen. Groot onderhoud dient zich in de regel ver van tevoren aan, is daarom vaak gepland, is veelal ingrijpend van aard en betreft onderhoud aan een groot of belangrijk deel van het object. Het betreft dus grootschalige werkzaamheden waarbij het materiaal soms vervangen wordt en de inrichting gelijk blijft. Dit onderhoud is geen vervanging van het object omdat er geen werkzaamheden aan bijvoorbeeld de fundering van de weg plaatsvinden, het aanwezige materiaal hergebruikt wordt en ook de functie van het object blijft onveranderd. Het betreft onderhoud om ervoor te zorgen dat het object einde technische levensduur kan halen.
(Vervangings) investering	Vervanging/reconstructie/inrichting	Dit betreft vervanging van een object waarbij bijvoorbeeld een weg geheel vervangen wordt en als nieuw neergelegd wordt omdat deze zoveel gesleten is dat groot onderhoud economisch niet meer toereikend is en de weg aan het einde van de levensduur is. Hierin worden nieuwe materialen verwerkt omdat de oude materialen door langdurig gebruik versleten zijn. De maatregel is daarmee levensduur verlengend. Dit onderhoud is vaak in combinatie met een herinrichting van de openbare ruimte en een kwaliteitsverbetering. Vaak zijn in de loop der jaren toch functiewijzigingen gewenst wat ook een reden tot vervanging kan zijn. Een functiewijziging gebeurt vanwege een andere gewenste inrichting met betrekking tot de discipline verkeer, toename van de parkeerdruk, door participatie of klimaatadaptatie. Hiervoor moet een (vervangings)investering worden gedaan omdat het object nieuw wordt aangebracht en aan het begin van zijn levensduur staat.
	Achterstallig onderhoud	Onderhoud dat niet op tijd is uitgevoerd, waardoor een onderhoudsrichtlijn is overschreden en niet meer wordt voldaan aan het vastgestelde kwaliteitsniveau. Achterstallig onderhoud kan leiden tot schade en/of onveilige situaties, hetgeen vaak leidt tot hogere herstelkosten.

Bijlage 2 Risicomatrix

Effect/Gevolg		Organisatiewaarden				Kans van voorkomen			
		Veiligheid	Leefbaarheid	Gevolgschade	Imago	A Slecht voorstelbaar (<1x/10jaar)	B Mogelijk (1x/5-10j)	C Aannemelijk (1x/1-5 j)	D Zeer waarschijnlijk (>1x/j)
1	Geen/Licht	Geen tot licht effect op veiligheid	Nauwelijks tot geen verstoring leefbaarheid	Geen tot kleine schade (< 25k euro)	Geen tot lichte imago schade				
2	Matig	Matig effect veiligheid	Matige verstoring leefbaarheid	Matige schade (tussen 25k en 100k euro)	Matige imago schade				
3	Ernstig	Ernstig effect veiligheid	Ernstige verstoring leefbaarheid	Grote schade (tussen 100k en 500k euro)	Ernstige imago schade				
4	Zeer ernstig	Zeer ernstig effect veiligheid	Zeer ernstige verstoring leefbaarheid	Zeer grote schade (> 500k euro)	Zeer ernstige imago schade				

Bijlage 3 Prioriteitenlijst

Wegen die oranje of rood scoren tijdens de risico sessie van 2020.

Score	Straat/gebied	Toelichting
oranje	Constantijn Huygenslaan	Traject: Joost van de Vondellaan - Jacob Catslaan
oranje	Cyclamenlaan	Traject: Anjerlaan - Anjerlaan
oranje	De Savornin Lohmanlaan	Traject: Prinses Christinalaan - Karel Doormanlaan
oranje	Herman Gorterhof	Traject: van Eedenlaan - (kort stukje naar van Eedenlaan)
oranje	Plesmanlaan	Traject: Admiraal van Ghentlaan - Admiraal Tromplan
oranje	Wiegerbruinlaan	Traject Amsterdamseweg - Zijdelweg (deel Amsterdamseweg - Achterberglaan wordt in deze sheet beschouwd). Overig traject is voorzien van nieuw asfalt; onderhoudsstaat daarvan is goed
oranje	Drechtdijk	Traject: Boterdijk - Noordzuidroute
oranje	Zijdelweg	Traject: Randweg Oost - Koningin Maximalaan
oranje	Kalslagerweg	Traject: Ringvaart - Jaagpad
oranje	In het Midden	Traject: Zonnedauw - Muur
oranje	Anjerlaan	Traject: Voetpaden van Ringdijk- Evenementenlaan
oranje	Risico 29 Gebied Glastuin	Gebied rondom Hoofdweg
oranje	Risico 33 Gebied De Kwakel	Gebied rondom Iepenlaan
oranje	Risico 43 gebied Meerwijk	Gebied rondom staartmees
oranje	Risico 56 gebied Tamerdal	Gebied rondom Dreeslaan
oranje	Risico 57 gebied Tamerdal	Gebied rondom Kuijperlaan
oranje	Risico 58 gebied Tamerdal	Gebied rondom Kuijperlaan
oranje	Risico 59 gebied Tamerdal	Gebied rondom Centrum / Koningin Julianalaan
rood	Koningin Maximalaan (Uithoorn)	Traject: Noorddammerweg-Laan van Meerwijk.
rood	Nolenslaan	Traject: Dreeslaan - Johan van Oldenbarneveldtlaan
rood	Vuurlijn	Traject Noorddammerweg - Ringdijk
rood	Boterdijk	Traject: Drechtdijk - Watsonweg
rood	Arthur van Schendellaan	Traject: Zijdelweg - Achterberglaan
rood	Arthur van Schendellaan	Traject: Achterberglaan - Europarei (tussen 102 en 124)