

Beheerplan wegen 2024 – 2028

Samenvatting

Met dit beheerplan wegen 2024-2028 geeft de gemeente invulling aan de verplichting haar wegen 'als een goed huisvader' te beheren. Dit beheerplan beschrijft:

- De werkwijze voor het beheer van wegen, paden, pleinen, openbare verlichting en verkeersregelinstallaties
- De omvang en huidige kwaliteit van het areaal wegen, paden, pleinen, openbare verlichting en verkeersregelinstallaties
- De uitvoering van preventief onderhoud op hoofdwegen, veelal bestaand uit investeringen voor levensduurverlengend onderhoud of vervanging
- De uitvoering van curatief onderhoud aan de woon- en industriestraten, veelal bestaand uit het herstraten van kleine gedeeltes. In enkele gevallen ook levensduurverlengend onderhoud of vervanging.

De basis voor dit beheerplan vormen:

- de weginspecties (om omvang en kwaliteit van het areaal te bepalen)
- de landelijke CROW-systematiek voor een actuele financiële analyse van beheer- en onderhoud
- Visie Openbare Ruimte
- besluitvorming uit het verleden voor de openbare ruimte bij gebiedsontwikkelingsprojecten
- het coalitie-akkoord
- landelijke regelgeving en richtlijnen.

Dit beheerplan verschilt met het vorige. Zo is dit 1 totaal beheerplan voor alle wegen, paden en pleinen, uitgebreid met openbare verlichtingen, verkeersregelinstallaties en straatmeubilair. Voor verlichting/verkeersregelinstallaties was er eerder een apart beheerplan, voor straatmeubilair was nog geen beheerplan. Verder hebben wij de onderhoudscyclus voor woonwijken van gemiddeld 60 jaar geïntroduceerd, terwijl 40 jaar landelijk gebruikelijk is. Deze langere levensduur is in Maassluis haalbaar omdat de ondergrond bijna overal zeer stabiel is. Ook zetten we met dit beheerplan de beweging in om bij het beheren van de openbare ruimte meer uit te gaan van "Beheren op waarde(n)". Bij beheren op waarde(n) staan niet de kosten centraal, maar wat een goede openbare ruimte de Maassluisers oplevert. Hierbij wordt niet alleen naar technische-fysieke waarden gekeken, maar ook naar sociale, economische en duurzaamheidsbaten voor alle gebruikers. Dit past ook bij de Visie Openbare ruimte, waar staat: *'De gemeente onderhoudt de openbare ruimte niet alleen om het schoon, heel en veilig te houden: de inrichting en het onderhoud van openbare ruimte moet zij zodanig uitvoeren dat deze daadwerkelijk bijdragen aan de hogere doelen van 'beleven, bewegen, ontmoeten, trots en duurzaamheid'*. Hiervoor willen we gebruik maken van nieuwe technieken zoals Assetmanagement (en met name de Prestatiegestuurde Risico Analyse "PRA").

Tot slot hebben we er in dit beheerplan gekozen voor wegen, riolering en groen elk een (exploitatie-) budget van jaarlijks €100.000 op te nemen om knelpunten op te lossen. We gaan daarmee verouderd groen, ongelijke verharding en hemelwaterproblemen lokaal aanpakken en omvormen naar plekken waar ruimte is voor spelen, ontmoeting, groenbeleving en klimaatadaptatie, kortweg een "Groene PUB". We vragen bewoners om actief te participeren bij aanleg en onderhoud van de "Groene pub's" en stimuleren de omwonenden om in de eigen tuin vergelijkbare stappen te nemen.

Jaarlijks stellen we op basis van dit beheerplan een uitvoeringsprogramma buitenruimte op waarin we de (grote) projecten vaststellen. Hierin wordt ook de integrale afstemming met de andere disciplines meegenomen. Vanuit wegbeheer zetten we in op de volgende locaties:

- Hoofdwegen: Lange Boonestraat, Kruising Westlandseweg-Lelylaan, Dr. Albert Schweitzerdreef, Rozenlaan, Industrieweg en de Laan 1940-1945
- Fietspaden: Mozartlaan, Rozenlaan, Industrieweg, Schweitzerdreef
- Woonstraten: Merellaan en gedeeltes van de Vertobuurt, Narcis&Tulpstraat
- Plusgebieden: vervangen klinkers op de Markt

De financiering van dit beheerplan 2024-2028 bestaat uit de reguliere exploitatie- en onderhoudsbudgetten, incidentele projectbudgetten (denk bijvoorbeeld aan de aanpassingen Westlandseweg rond de 2e aansluiting Wilgenrijk) en toekenning van extra budget in de kadernota. Dit extra budget zetten we vooral in voor intensivering van renovaties en levensduurverlengend onderhoud als ook voor intensivering van regulier onderhoud. Dit laatste is nodig omdat het verouderende wegennet steeds meer onderhoud behoeft. Niet voor alle onderdelen uit dit beheerplan zijn voldoende middelen voorhanden. In de risicoparagraaf geven we aan welke punten uit dit beheerplan nog niet uitgevoerd kunnen.

1. Inleiding

Maassluis heeft door de jaren heen ruim 135 miljoen geïnvesteerd in haar wegennetwerk. Als stad blijven we investeren in dit netwerk. Dit vraagt om rentmeesterschap; een visie hoe Maassluis en haar samenleving er over 50 jaar uitziet. Hoe dit geïnvesteerd vermogen tot maximale baten voor de inwoners kan leiden. Sociaal-maatschappelijke kosten en baten moeten we afwegen met een lange termijn horizon.

Dit beheerplan wegen 2024-2028 is een vervolg op het 'beheerplan wegen 2017-2021' en het 'beheerplan openbare verlichting 2018-2022'. Dit plan heeft betrekking op alle wegen, paden en pleinen die bij gemeente Maassluis in beheer zijn en is uitgebreid met openbare verlichtingen, verkeersregelininstallaties en straatmeubilair. Voorheen was straatmeubilair niet in een beheerplan opgenomen.

Met dit beheerplan maakt de gemeente Maassluis de belangrijke overstap van budget-gestuurd beheer naar kwaliteit-en-waarde-gestuurd beheer. Het doel hierbij is de beperkte middelen op een zodanige wijze inzetten dat zo veel mogelijk waarde gerealiseerd wordt (niet enkel financieel) voor de inwoners van de gemeente Maassluis en de andere gebruikers van de openbare ruimte in de gemeente'.

De Visie Openbare Ruimte 2030 is de belangrijkste pijler van dit beheerplan. Centraal in dit beheerplan staat de volgende tekst:

'De gemeente onderhoudt de openbare ruimte niet alleen om het schoon, heel en veilig te houden: de inrichting en het onderhoud van openbare ruimte moet zij zodanig uitvoeren dat deze daadwerkelijk bijdragen aan de hogere doelen van 'beleven, bewegen, ontmoeten, trots en duurzaamheid''

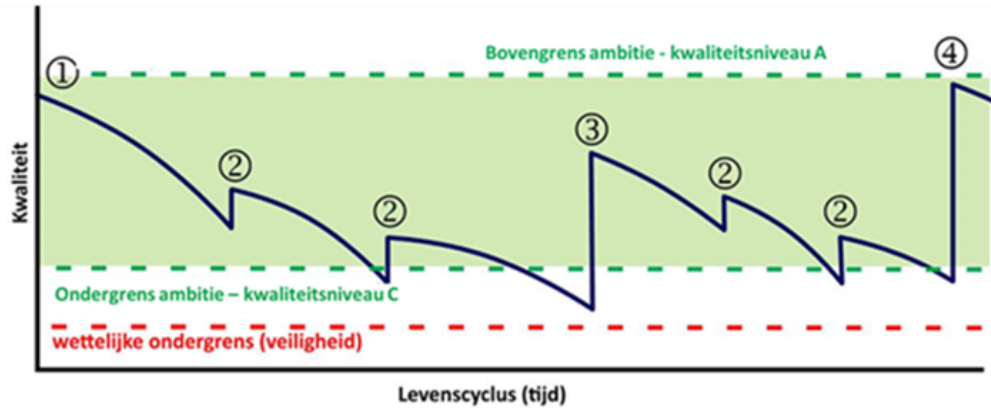
Geschiedenis van beheer openbare ruimte

De discrepantie tussen de ambities uit de Visie Openbare Ruimte en de werkelijke staat van de openbare ruimte is een gevolg van de bezuinigingen in de openbare ruimte vanaf de jaren '80 (na extreem toegenomen arbeidskosten in de jaren '60 en '70). De openbare ruimte werd vooral gezien als kostenpost. Het is dan logisch dat je die kosten zo ver mogelijk terug wil brengen. Sober en doelmatig is dan het devies. Het 'rationeel beheer' uit de jaren '80 en '90 werd eind jaren '90 aangevuld met beeldmeetlatten. Daarmee werd de kwaliteit van individuele onderdelen van de openbare ruimte met meer dan 250 beeldmeetlatten in beeld gebracht. Dit is met de Visie Openbare Ruimte ook in Maassluis geïntroduceerd. Vanwege de beschikbare financiële middelen is veel openbare ruimte echter ingericht op een minimalisatie van de beheerkosten, niet op haar bijdrage bij 'beleven, bewegen, ontmoeten, trots en duurzaamheid.' Bovendien is in de periode 1980-2020 een volledige generatie beheerders en ontwerpers opgegroeid met het motto "sober en doelmatig". Inmiddels constateren we dat de hogere doelen steeds meer en nadrukkelijker van belang zijn, in een meer integrale benadering van openbare ruimte (Rainproof-Duurzaam-Klimaatadaptatie-Biodiversiteit-Mobiliteit) en welzijn. De ombuiging naar meer integrale inrichting en beheer van de openbare ruimte en naar het realiseren van deze hogere doelen zal een proces zijn dat langer duurt dan de looptijd van één beheerplan, maar het is wel de stip op de horizon. Dit valt deels ook binnen de opdracht van het programma "Integrale Duurzame Stadsontwikkeling"

Geschiedenis van de financiering

Een groot deel van Maassluis is aangelegd in de periode tussen 1960 en 1990. Aanleg is in vrijwel alle gevallen direct gefinancierd en niet gekapitaliseerd. Dit was in die tijd gebruikelijk (ook nu wordt areaaluitbreiding meestal niet gekapitaliseerd, maar gefinancierd door ontwikkelaars). In de meeste oude straten heeft een reconstructie nog nooit plaatsgevonden. Het is dan ook logisch dat dergelijke lasten nog niet in de begroting zijn opgenomen. Een reconstructie na 60 jaar is echter wel noodzakelijk om deze straten veilig te houden en de komende 60 jaar te laten groeien naar de doelen van de Visie Openbare Ruimte.

De onderstaande grafiek Kwaliteit/Levenscyclus illustreert dit. Hierin is het verloop van de kwaliteit van een weg door de tijd aangegeven. Aanleg (maatregel 1) is extern gefinancierd. Maatregelen type 2 (regulier onderhoud) zitten redelijk verwerkt in de begroting. Veel openbare ruimte is echter toe aan maatregel type 3 (groot onderhoud) of 4 (reconstructie). Deze zijn tot 2023 maar beperkt in de begroting opgenomen. Uitvoeren van met name maatregelen type 4 gaat nieuwe kapitaallasten met zich meebrengen. Zonder deze grootschalige investeringen in de openbare ruimte zal de kwaliteit teruglopen en zal kapitaalvernietiging optreden. Dit zal het eerst zichtbaar worden bij de asfaltwegen, waarbij het te laat uitvoeren van een onderhoudsmaatregel niet alleen leidt tot een slechte kwaliteit, maar ook tot een duurdere maatregel om uiteindelijk de weg weer te herstellen.





Stip op de horizon voor een nieuw beheerproces

Om de door de budgetbeperkingen noodzakelijke afwegingen zorgvuldig te kunnen maken introduceren we 2 nieuwe technieken, Assetmanagement (en met name de Prestatiegestuurde Risico Analyse "PRA") en Beheren op waarde(n). De PRA is een techniek die door Rijkswaterstaat uitgewerkt is en die we op maat kunnen maken voor de Maassluisse situatie. Zoals de naam zegt maken we een risicoanalyse voor een aantal type wegen of deze de prestatie (doorstroming, veiligheid, beleven, bewegen, ontmoeten, trots en duurzaamheid) kunnen leveren. Beheren op waarde(n) analyseert de opbrengsten (de prestatie) van de openbare ruimte via de PPPP-methode (People, Profit, Planet, Physics). Omdat de kosten en opbrengsten niet alleen in appels en peren gemeten worden, maar in alle denkbare soorten fruit, zullen we vooral kwalitatieve analyses maken. Dit gaat ons helpen om de juiste keuzes te maken om de hogere doelen van/in de openbare ruimte stap voor stap te realiseren.

Wat zijn nu die baten voor de openbare ruimte?

- **Sociale baten** zoals 'beleven, bewegen, ontmoeten, trots en duurzaamheid' maar ook gezondheid, cultuur en welzijn
- **Economische baten** zoals vastgoedwaarde, maar ook transport en vestigingsplaatsen voor bedrijven
- **Duurzaamheids-baten** zoals vermindering van uitstoot van o.a. CO2 en stikstof, Rainproof, biodiversiteit en circulariteit
- **Fysieke baten** zoals schoon/heel/veilig, functionaliteit en gebruikspotentie.

<p>Prestatiegestuurde risicoanalyse voor techniek en kosten</p>	<p>Beheren op waarde voor de opbrengsten helpt in het prioriteren en afwegen</p>
	

In hoofdstuk 6 komen we hier uitgebreid op terug.

1.1 Leeswijzer

Dit beheerplan is in dit hoofdstuk begonnen met de "Wat" vraag. Vervolgens komen in de volgende hoofdstukken achtereenvolgens "Waarom" en "Hoe" en we sluiten af met de financiën.

- **Hoofdstuk 2** omschrijft de kaders waarbinnen binnen dit beheerplan wordt opgesteld. Dit heeft zowel betrekking op de gemeentelijke visies en beleid als op de wetgeving die bepalend/van invloed is voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte.
- **Hoofdstuk 3** geeft inzicht in de scope: omvang en samenstelling van het te beheren areaal en de objecten in dit beheerplan en de gemeentelijke ambities per object/onderdeel. Hierbij is ook aandacht voor vervangingswaarden van dit areaal en de objecten.
- **Hoofdstuk 4** geeft inzicht in de huidige kwaliteit.
- **Hoofdstuk 5** beschrijft de geplande ontwikkelingen in deze beheerplanperiode en in de perioden daarna.
- **Hoofdstuk 6** beschrijft de beheerstrategie.
- **Hoofdstuk 7** beschrijft de en de benodigde financiën.

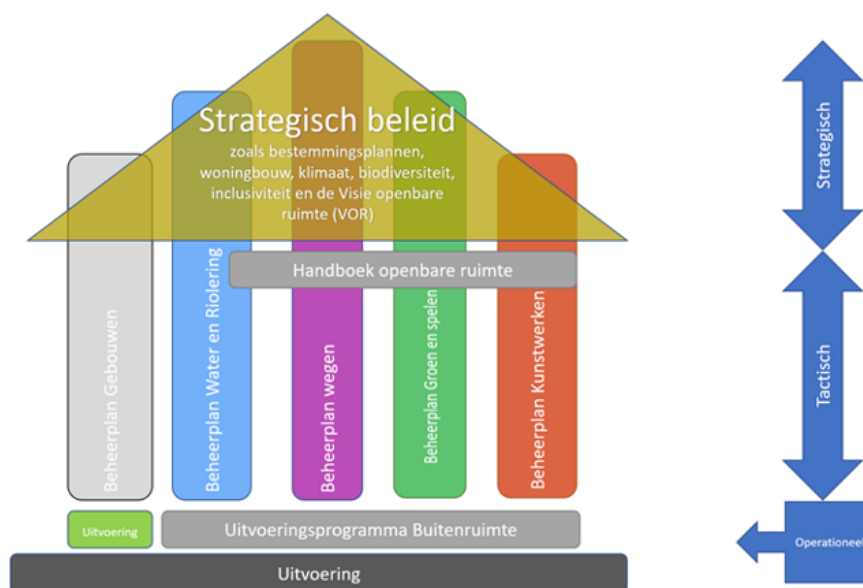
2. Kaders

2.1 Wettelijk kaders

Op de weg zijn diverse wettelijke bepalingen van toepassing. Dit zijn allereerst de bepalingen over aansprakelijkheid uit het Burgerlijk wetboek. De gemeente is aansprakelijk voor schade die ontstaat als de weg niet voldoet aan de eisen die daaraan gesteld mogen worden. Hiernaast is in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) vastgelegd hoe de gemeente financieel met het wegbeheer om moet gaan. De 2 belangrijkste zaken hierin zijn de verplichting om de gemeentelijke kapitaalgoederen duurzaam in stand te houden en de verplichting om investeringen te kapitaliseren. Dit wordt nader toegelicht in bijlage 1, wettelijk kaders.

2.2 Positie wegbeheer binnen het ruimtelijk beleid Stad

Dit beheerplan is een onderdeel binnen het proces Beheer Kapitaalgoederen Openbare Ruimte (zie onderstaande figuur). Deze figuur met de "tempel" van de openbare ruimte laat de positie van de beheerplannen duidelijk zien. Het fundament wordt gevormd door het uitvoeringsprogramma en de daadwerkelijke uitvoering. De beheerplannen vormen verticale zuilen waarop het strategisch beleids "dak" rust.



Wat betreft het beheerplan wegen: de grote werkzaamheden aan de wegen (groot onderhoud en reconstructies) worden integraal afgestemd binnen het uitvoeringsprogramma. Kleinere (onderhouds)projecten worden vaak in de loop van het jaar geïnitieerd door de beheerder op basis van inspecties en afgestemd op de andere lopende projecten.

2.3 Visie Openbare Ruimte

De 'Visie openbare ruimte' geeft verschillende ambities aan voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Hiervoor is de metafoer van glas-in-lood gebruikt. Het lood zijn de grote doorgaande lijnen in Maassluis, vaak de gebiedsontsluitingswegen. Het glas zijn de gebieden daar tussenin, waarbij voor enkele gebieden een hogere ambitie ligt dan voor andere. Zo geldt dat er voor het centrumgebied een hoog onderhoudsniveau wordt nagestreefd en voor de werk- en woongebied een basis onderhoudsniveau.

2.4 Coalitieakkoord

In het nieuwe coalitieakkoord 'Samen betrokken het verschil maken' (2022 – 2026) staat dat het gebruik van de fiets en de voeten wordt gestimuleerd en gefaciliteerd. De ambitie is daarom de kwaliteit van de wandel- en fietspaden naar een hoger niveau te tillen. Daarnaast is bepaald dat de gemeente in de (doorgaande) wegenstructuur gaat investeren om de ontsluiting van wijken te bevorderen. Voor dit laatste zullen separaat kredietaanvragen aan de raad voorgelegd worden.

2.5 Kadernota 2024

In de kadernota zijn gemeente breed alle ruimtevragers en ruimtescheppers afgewogen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen onontkoombaar, noodzakelijk en wenselijk. Als onontkoombaar is onder andere aangemerkt de structurele toename van wegconstructies (investeringen), inflatie en levensduur verlengende maatregelen in woonwijken (zie paragraaf 7.3). Als noodzakelijk de uitbreiding van formatie, zowel voor beheer als toezicht werken derden, en de kwaliteit van trottoirs en paden. Deze is incidenteel voor 2024 toegekend.

2.6 Actuele ontwikkelingen

Wij zien een 7 actuele ontwikkelingen. Dit beheerplan omschrijft hoe Maassluis hier mee omgaat.

1. **Kapitaliseren.** In het verleden werden nieuwe wegen direct gefinancierd, vaak uit eenmalige bronnen. Nu worden zowel nieuwe wegen als renovatie van oude wegen gekapitaliseerd. De kapitaallasten zijn nu nog relatief laag. Over 40 jaar zal, alleen al voor instandhoudingsbeheer, ca 40 miljoen middels kapitaallasten gefinancierd zijn.
2. **Autonome kostenontwikkelingen,** zoals inflatie, areaaluitbreiding en nieuw beleid leiden tot hogere beheerkosten.
3. **% kwaliteit onvoldoende.** Met het extra budget voor 'versnelling wegenonderhoud' is de Westlandseweg gereconstrueerd. Hoewel de kwaliteit hier weer vele jaren voldoende is, neemt op andere plekken de kwaliteit af. Het percentage wegen met onvoldoende kwaliteit blijft hierdoor hangen op 13%. Terugbrengen van dit percentage vergt extra investeringen.
4. **Einde levensduur niet in begroting.** Veel woonwijken zijn momenteel 40-60 jaar oud. Integraal reconstrueren van woonwijken is nog niet in de begroting opgenomen. In de komende 2 beheerplanperiodes gaan we dit geleidelijk aan wel opnemen. Daarnaast begroten we voor de korte termijn extra onderhoud. Een 'afgeschreven' woonwijk vergt immers meer onderhoud dan een nieuwe.
5. **Energiekosten.** De energiekosten van een aantal voorzieningen stijgen sterk (openbare verlichting, verkeerslichten, beweegbare bruggen etc)
6. **Groei van Maassluis.** Maassluis groeit in areaal. Op de openbare ruimte binnen ontwikkelprojecten hebben wij als gemeente beperkte, contractueel vastgelegde sturing. Het voorspellen van het toekomstige gebruik en de toekomstige ontwikkelingen is lastig. Denk daarbij aan de implementatie van omgekeerd inzamelen, het verLEDden van de openbare verlichting, elektrische auto's maar ook het sterk toegenomen thuisbezorgen. De verwachting is dat hierdoor regelmatig aanpassingen na de overdracht van nieuwe gebieden (op kosten van de gemeente) nodig zullen zijn.
7. **Centrumkwaliteit.** Gebieden waarvoor een hogere kwaliteit gewenst is (zoals het centrum), vragen intensiever onderhoud dan in het vorige beheerplan was aangenomen.
8. **Asfalteren fietspaden.** Het asfalteren van de doorgaande fietspaden (buiten de Metropolitane Fietsroute (MFR)). De MFR vormt de "backbone" van het Maassluisse fietsnetwerk. Met een investering van 1 miljoen door de gemeente, aangevuld met 1 miljoen subsidie kan in 2026 het restant van de fietspaden in het basisnetwerk geasfalteerd zijn. Hiermee lossen we niet alleen een onderhoudsprobleem op, maar dragen we ook bij aan de mobiliteitsvisie en aan meer bewegen.

2.7 Overige gemeentelijke kaders

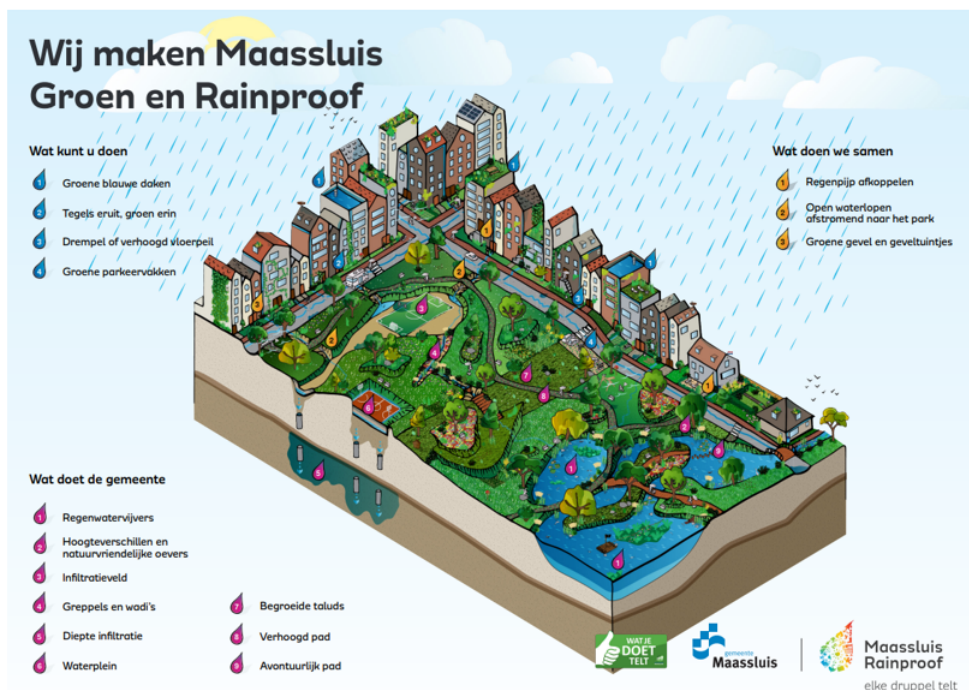
Dit beheerplan is een onderdeel binnen het proces Beheer Kapitaalgoederen Openbare Ruimte (zie ook paragraaf 6.5) en biedt een nadere uitwerking van de Ruimtelijke Structuurvisie, de mobiliteitsvisie en de Visie Openbare Ruimte. Binnen het ruimtelijk domein spelen nog veel meer zaken:

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen zijn:

- Stedelijke Vernieuwing (financiering buiten het beheerplan)
- Wegenstructuurvisie, mobiliteitsvisie en fietsbeleidsnota (financiering buiten het beheerplan)
- Programma Integrale duurzame stadsontwikkeling (financiering) buiten het beheerplan.

2.8 (Beheer)plannen van andere vakgebieden

Ook voor andere onderdelen in de openbare ruimte zijn plannen geschreven. Ieder plan vertaalt voor dat specifieke vakgebied wat onze gemeente belangrijk vindt. De plannen moeten elkaar aanvullen en op eenzelfde lijn te zitten wat betreft visie, beleid en uitvoering. Een van de belangrijkste is het GRP en Rainproof. Hier zijn beleidswijzigingen inclusief dekking opgenomen. In bijlage 3, Beheerplannen van andere vakgebieden is dit nader toegelicht.



3. Scope: areaalomschrijving en ambities

Dit beheerplan gaat over de wegen, paden en pleinen in Maassluis en objecten die daarmee samenhangen zoals de verhardingen, bebording, belijning, straatmeubilair, openbare verlichting en verkeersregelininstallaties. Tabel 1 geeft op hoofdlijnen inzicht in de omvang en samenstelling van het areaal. Hieronder gaan we nader in op de omvang en samenstelling per type object, samen met de ambities die de gemeente heeft met de te beheren objecten. De laatste paragraaf van dit hoofdstuk (§3.5) geeft inzicht in de vervangingswaarde van het areaal.

Tabel 1. Scope beheerplan wegen: Areaal en objecten, peildatum 01-03-2022)

Huidig areaal: te beheren onderdelen beheerplan		
Onderdeel	Eenheid	Omvang
Verhardingen		
Asfalt	m2	320.147
Elementenverharding	m2	1.069.916
Half verhard	m2	30.142
Overig/diversen	m2	51.490
Totaal omvang verharding	m2	1.471.553
Openbare verlichting		
Lichtmasten	Stuks	6.500
armaturen	Stuks	7.000
Verkeersregelininstallaties (VRI)		
Verkeersregelininstallaties	Stuks	5
Straatmeubilair		
Verkeersborden	Stuks	4.198
Straatnaamborden	Stuks	1.320
Wegwijzers	Stuks	201

Schamppaaltjes	Stuks	7.000
Bankjes	Stuks	264
Overig	Stuks	100
Totaal omvang straatmeubilair	Stuks	13.083

Belangrijkste ambities van dit beheerplan:

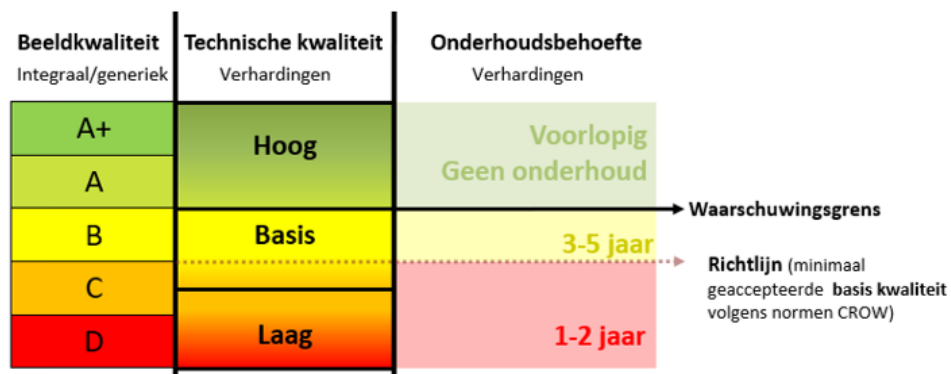
- Proces van inrichting en beheer
 - o Beheren volgens de CROW systematiek
 - o Invulling geven aan Prestatiegestuurde Risicoanalyse
 - o Invulling geven aan Beheren op waarde
- Financieel
 - o Overgang van budgetgestuurd naar resultaatgestuurd beheer
 - o Budget passend bij ambities (en andersom)
- Visie openbare ruimte (VOR)
 - o Op meer plekken realiseren van de hogere doelen van de openbare ruimte ‘beleven, bewegen, ontmoeten, trots en duurzaamheid’ bij reconstructies (dit is een “ongoing proces” dat niet stopt of klaar is in 2028)
- Coalitieakkoord
 - o Onderzoek 30 km/u op de meeste wegen binnen de bebouwde kom.
 - o Stimuleren fietsen; naast de MFR het asfalteren fietspaden Westlandseweg, Rozenlaan, Industrierweg, Schweitzerdreef, Mozartlaan.
 - o Verbetering bankjes en paden in parken
 - o Inclusiviteit in de openbare ruimte: voorzieningen voor slechtzienden, slecht ter been zijnde mensen en dementerenden.

Naast de bovengenoemde stippen op de horizon en ambities bevat dit beheerplan ook de praktische zaken die het beheer van de wegen de komende 5 jaar sturen: van de huidige en de gewenste kwaliteit, inspectie en beheerprocedures tot de samenwerking binnen de gemeente. Op basis van dit plan vindt realisatie plaats binnen het Uitvoeringsprogramma Buitenruimte. Dit betekent dat dit beheerplan planning en kosten op begrotings- en netwerkniveau vastlegt, zonder projecten en projectbudgetten vast te leggen.

3.1 Verhardingen

3.1.1 Omvang en samenstelling verhardingsareaal

Maassluis beheert 1,5 miljoen vierkante meter aan wegen paden en pleinen. Tabel 2 geeft inzicht in de omvang en samenstelling van het verhardingsareaal op basis van verhardingssoort en verhardingsfunctie.



Figuur 1. Verhouding Beeldkwaliteit en technische kwaliteit verhardingen, inclusief onderhoudsbehoefte.

Areaal 22-12-22	Asfalt	Gebakken klinkers	Beton klinkers	Tegels	Halfverharding	Overig	Totaal
Rijbaan	196.688	203.552	266.114	6.421	1.050		673.825
Fietspad	69.699	342	1.386	37.644	85		109.156
voetpad	30.674	23.918	17.219	312.246	17.955		402.012
parkeerplaats	1.639	39.541	134.459	8.310	94		184.043
overig	21.467	0		18.978	10.958	51.490	102.893
Totaal	320.167	267.353	419.178	383.599	30.142	51.490	1.471.929

Tabel 2. Omvang en samenstelling verhardingsareaal, peildatum 01-03-2022)

Met betrekking tot de verhardingssoort is het grootste deel opgebouwd uit elementenverharding; (ruim 1 miljoen m² aan klinkers en tegels) gevolgd door asfaltverharding (320.000 m²). Een klein deel bestaat uit halfverharding en overige soorten (beide circa 30.000 m²).

Wat betreft de verhardingsfuncties blijkt duidelijk dat Maassluis een echte autostad is. Meer dan de helft van alle verharding is ingericht voor auto's (rijbanen 660.000 m² en parkeerplaatsen 213.000 m²). Verharding speciaal voor fietsers is 7% van alle verharding, al maken zij daarnaast natuurlijk ook gebruik van een deel van de rijbanen.

3.1.2 Ambities kwaliteit verhardingen

Daar waar in de Visie gesproken wordt over een streefkwaliteit wordt in de praktijk gestreefd naar een range van kwaliteiten; 40% boven kwaliteit, 50% op kwaliteit en 10% onder kwaliteit. Van die laatste groep zal in de meeste gevallen een maatregel in voorbereiding zijn. In de tussentijd zetten we maximaal in op het veilig houden van deze locaties. Tot slot streven we op drukke voet- en fietspaden naar geen enkele locatie van onvoldoende kwaliteit. Dat betekent dat we hier ten eerste jaarlijks zelf controleren, maar ook naar aanleiding van meldingen zo snel mogelijk ingrijpen als de kwaliteit onvoldoende is. De ambitie voor fietspaden is overigens pas haalbaar na het asfalteren.

Nuances in beheer op microniveau

Voor verhardingen, maar ook voor alle andere zaken in de openbare ruimte is het belangrijk om, naast de grote lijn in de 'Visie' ook op microniveau te kijken naar de waarde van het stukje openbare ruimte, zowel voor de directe omgeving als voor alle Maassluisers. Zo vraagt bijvoorbeeld de Markt iets anders dan de Schoolslob, terwijl beide in het centrumgebied zijn gelegen waar de gemeente een hoog onderhoudsniveau nastreeft. Dat betekent dat het beheer nog meer situationeel gemaakt moet worden. Een dergelijke manier van beheren is moeilijk in een visie of beheerplan, die over het algemeen het hele netwerk/areaal beschouwen, te vatten. Vooralsnog is situationeel beheer vooral iets wat tussen de oren van de beheerders moet zitten. Beheren op waarde(n) gaat hier in de toekomst een afwegingskader voor vormen.

3.2 Openbare verlichting (OVL)

De openbare verlichting die bij de gemeente in beheer is omvat ca. 6.500 lichtmasten en 7.000 armaturen.

Ambities kwaliteit openbare verlichting

De openbare verlichting heeft drie kerntaken; Verkeerveiligheid, Sociale veiligheid en leefbaarheid. Het grootste belang is het feit of de verlichting brandt. Op jaarbasis heeft een lichtpunt ca 4.000 branduren, vermenigvuldigd met 7.000 armaturen geeft dit 28 miljoen branduren. Wij streven naar 99,8% branduren (maximaal 50.000 storingsuren). Voor de afhandeling van meldingen streven wij naar een afdoening van 75% van de meldingen binnen 3 dagen.

Het beleidskader voor het beheer van de openbare verlichting is vertaald in een visie met concrete uitgangspunten (zie figuur 3). De afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in het vervangen van armaturen, zodat LED-verlichting toegepast kan worden. Hierdoor is het areaal verlichting relatief nieuw. Met het huidige vervangingsbudget kan de kwaliteit de komende beheerplanperiode behouden blijven.



Figuur 2. Visie en uitgangspunten OVL

Energiekosten

Een belangrijk kostenaspect zijn de energieprijzen. Deze lijken na de piek van 2022 nu weer te dalen. Hoe de energiekosten zich gaan ontwikkelen is niet te voorspellen, we passen jaarlijks de begroting aan, aan de actuele ontwikkelingen. Hierin blijkt wel dat de investeringen die we de afgelopen jaren gedaan hebben in energiezuinige (LED) armaturen een goede keuze zijn geweest. Ondanks een stijgend aantal armaturen (areaaluitbreidingen) is het energieverbruik gedaald van 1,2 miljoen Kwh naar 0,9 miljoen Kwh per jaar. Voor de komende jaren wordt verwacht dat de stijging van het verbruik door areaaluitbreiding gecompenseerd zal worden door de verdere verLEDding. Het verbruik zal rond de 0,9 miljoen Kwh blijven. Momenteel zitten we op ca 70% LED.

Naast 'ontwerpkwaliteit' kennen we voor openbare verlichting ook "onderhoudskwaliteit". Maassluis hanteert hier CROW-beeldkwaliteitsniveau B (voor het centrumgebied) en C (voor de werk- en woongebieden). Zie ook figuur 2 voor de vertaling van beeldmeetlatten naar technische kwaliteit.

3.3 Verkeersregelininstallaties (VRI)

Gemeente Maassluis heeft momenteel 5 Verkeersregelininstallaties (VRI's) in beheer, waarvan er één (op de Albert Schweitzerdreef) I-VRI ready is. I-VRI betekent intelligente verkeersregelininstallatie: een VRI die in staat is om het aanwezige verkeer met camera's te detecteren en op basis daarvan het verkeer te regelen. Zo krijgen bijvoorbeeld hulpdiensten en lijnbussen voorrang. I-VRI ready betekent dat de betreffende VRI technisch voldoet om als I-VRI te functioneren. De VRI dient daarvoor nog geprogrammeerd en aangesloten te worden op het aansturingssysteem. Dergelijke aansturingssystemen zijn momenteel nog in ontwikkeling.

Ambities kwaliteit VRI

Het is de ambitie van gemeente Maassluis om overall I-VRI's te plaatsen. Dit betekent dat bij vervanging aan het einde van de levensduur van een VRI een I-VRI ready installatie wordt teruggeplaatst o. Voor het beheer van de huidige installaties gaat het om de basis: de technische installaties en lampen moeten functioneren en de verkeerslichten moeten zichtbaar zijn. Daarnaast wordt er net als bij de openbare verlichting ook gekeken naar of de mast recht staat en of de armaturen en mast vervuild zijn, conform de beeldkwaliteit systematiek. Alle VRI's liggen in gebieden waar de gemeente c-kwaliteit nastreeft.

3.4 Straatmeubilair

Straatmeubilair bestaat uit allerlei voorzieningen, van verkeers- en straatnaamborden en bewegwijzering tot schamppaaltjes, bankjes, bushaltes. Tabel 3 geeft inzicht in de omvang en samenstelling van het areaal aan Straatmeubilair.

Straatmeubilair	Aantal (stuks)
Verkeersborden	4.198
Straatnaamborden	1.320
Wegwijzers	201
Schamppaaltjes	7.000
Bankjes	264
Overig	100

TOTAAL:	13.083
----------------	---------------

Tabel 3. Omvang en samenstelling areaal straatmeubilair

3.4.1 Ambities kwaliteit straatmeubilair

Voor het onderdeel verkeersborden is de ambitie het niveau dat de wegenverkeerswet vereist. Voor het overige straatmeubilair volgen we de ambities uit de Visie openbare ruimte; b/c kwaliteit over het overgrote deel van het areaal, a/b kwaliteit in het centrum.

3.5 Vervangingswaarde

De vervangingswaarde geeft een indicatie voor de benodigde vervangingsinvesteringen voor het areaal en de bijbehorende objecten. Op termijn zal gemiddeld jaarlijks 1/45 deel van het areaal vervangen moeten worden. Dat komt neer op ca 3 miljoen per jaar. In het vorige beheerplan was het budget voor vervangingsinvesteringen 1,4 miljoen (1,2 wegen, 0,2 verlichting). In dit beheerplan wordt dit uitgebreid naar 2 miljoen, in een volgende beheerplanperiode dient dit, zoals gezegd, verder stijgen naar ca 3 miljoen.

Tabel 4 geeft inzicht in de vervangingswaarden van het areaal en alle objecten -

Onderdeel	Aantal eenheden	Vervangingswaarde per eenheid	Vervangingswaarde
Asfalt	320.147	120	€ 38.417.640
Elementen gebakken	267.224	90	€ 24.050.160
Elementen beton	419.093	75	€ 31.431.975
Tegels	383.599	55	€ 21.097.945
Halfverharding	30.000	35	€ 1.050.000
Overige verharding	51.490	60	€ 3.089.400
Lichtmasten	6.500	2.000	€ 13.000.000
Verkeersregelinstallaties	5	150.000	€ 750.000
Verkeers- en straatnaamborden	5.518	250	€ 1.379.500
Paaltjes	7.000	100	€ 700.000
Wegwijzers	201	500	€ 100.500
Bankjes	264	550	€ 145.200
Overig meubilair	200	500	€ 100.000
Totaal			€ 135.312.320

Tabel 4. Vervangingswaarden areaal/objecten binnen dit beheerplan

3.6 Algemene ambitie: Inclusie van kwetsbare gebruikers

Toegankelijkheid voor mindervaliden vraagt ook in Maassluis speciale aandacht. De twee belangrijkste groepen mindervaliden waar we in Maassluis rekening mee proberen te houden zijn mensen die slecht ter been zijn en mensen met een visuele beperking. Hiermee geven we invulling aan het VN-verdrag handicap. In deze beheerplanperiode concentreren we ons op 3 gebieden tussen de stations en de dichtstbijzijnde concentratie van doelgroepen. Verbeteren van de toegankelijkheid buiten deze kerngebieden zal in een volgende beheerplanperiode geagendeerd worden. Zie bijlage 8.

4. Huidige Kwaliteit

In 2023 is van alle verhardingen in Maassluis de kwaliteit opgenomen via een visuele inspectie. Vanuit deze inspectiecijfers is de huidige kwaliteit van onze verhardingen bepaald en in beeld gebracht. Dit alles conform de landelijke CROW-Wegbeheersystematiek (zie bijlage 4). De huidige kwaliteit is het startpunt van waaruit we het beheer en onderhoud de komende jaren wordt uitgevoerd. De kernpunten met betrekking tot de kwaliteit en kwaliteitsontwikkeling worden daarom in dit hoofdstuk samengevat.

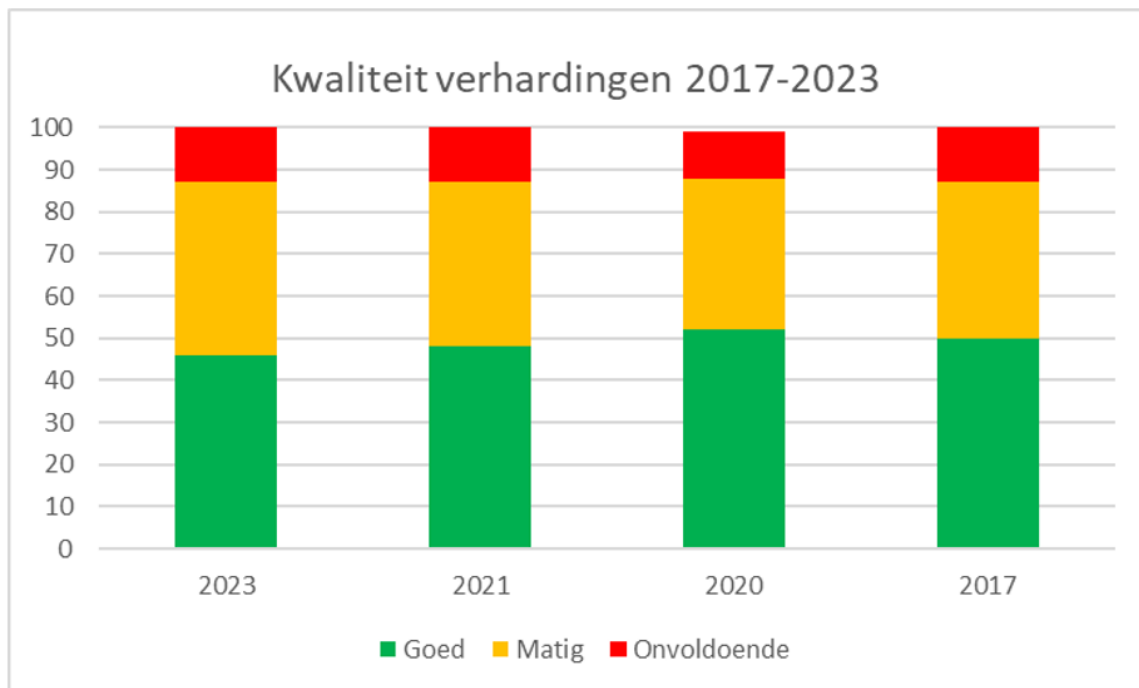
4.1 Huidige stand van zaken: budget versus kwaliteit

In de periode 2010-2018 liepen de kwaliteitsambities en de beschikbare middelen uit de pas. Dit betekende dat de kwaliteit van met name de verharding achteruitliep. In het collegeprogramma 2018-2022 is dit onderkend en is extra (investerings)budget vrijgemaakt voor reconstructies van de hoofdwegen. Vanaf 2020 heeft dit geresulteerd in een groeiende stroom reconstructies van met name hoofdwegen, waardoor het reguliere onderhoudsbudget ingezet kon worden voor regulier onderhoud. De daling van de kwaliteit van de verharding is hiermee een halt toegeroepen. Doordat de leeftijd van met name

woonwijken steeds hoger wordt is het in een aantal woonwijken noodzakelijk om het gehele maaiveld te herinrichten (reconstructie). Hiervoor is in dit beheerplan geen budget vrijgemaakt. Voorbeelden hiervan zijn (delen van) de wijken Vetobuurt, Sluispolder Oost en delen van Kapelpolder. Dit zijn ook wijken waar, naast een lage kwaliteit van de wegen, ook problemen zijn met Rainproof, verouderd groen en deels een verouderd woningenbestand.

4.2 Kwaliteit Verhardingen

87% van de wegen van Maassluis is in redelijke tot goede conditie, volgens de CROW-normen binnen de methode van rationeel wegbeheer. 13% is in onvoldoende conditie. Dit betekent echter niet dat we alleen werkzaamheden uitvoeren aan genoemde 13%. Drukke wegen, waar we preventief onderhoud uitvoeren, worden vaak al aangepakt als zij in matige conditie zijn. Dit doen we omdat de (maatschappelijke) kosten van een gebrek aan de weg hier veel hoger zijn dan van de overige wegen. Overigens geldt voor de hoofdwegen geen hoger kwaliteitsniveau.



Voor de huidige tegelfietspaden geldt dat, hoewel meer dan de helft bij de inspectie (in maart) matig tot goed scoort, we toch het ombouwen naar asfalt willen inplannen. Deze ambitie komt voort uit het feit dat deze paden bij een droge periode snel verslechteren en dan alleen met veel ad-hoc onderhoud weer in matig tot goede conditie kunnen worden gebracht.

4.3 Kwaliteit overige voorzieningen

Openbare verlichting

De openbare verlichting haalt de afgelopen jaren ruimschoots de norm van 99,8% branduren. Voor scheefstand en vervuiling is er geen kwaliteitsmeting. Het aantal meldingen over scheefstand en vervuiling zijn minimaal; vrijwel alle meldingen over OV gaan over het niet branden van de lamp.

Bebording

In 2021 is een inventarisatie van bebording gedaan. De uitkomst hiervan was dat ca 1/3 van de verkeersborden aan de norm voldeed, 1/3 niet aan de norm voldeed en 1/3 overbodig was. Een sanerings- en opknapronde wordt verdeeld over 2023 en 2024. Hierna is het merendeel van de bebording op orde.

Overig straatmeubilair

Van overig straatmeubilair zoals paaltjes, bankjes, wegwijzers, fietsnietjes en andere fietsvoorzieningen zijn geen kwaliteitsmetingen.

5. Realisatie

5.1 Terugblik beheerplan 2017-2021

Het vorige beheerplan kende een aantal speerpunten. Een deel is geheel gerealiseerd, een deel is gedeeltelijk gerealiseerd en een deel wordt meegenomen naar de volgende beheerplanperiode.

Speerpunt/Project beheerplan 2017	Huidige status (eind 2022)
Verbeteren voetpaden in asfalt	Niet gerealiseerd, meenemen naar nieuwe periode
Reconstructie verharding rond Koningshoek	Gerealiseerd
Integrale aanpak Taanschuurpolder	Gerealiseerd
Asfalteren tegelfietspaden	In 2020 een start gemaakt; hiervoor komt een apart plan.
Aanpak parkeerproblematiek	Plaatselijk aanpassingen gerealiseerd
Verbeteren Woon-School en Woon-Sportroutes	Deels gerealiseerd
Verbeteren toegankelijkheid mindervaliden en slechtzienenden	Wel een inventarisatie, maar nog beperkte uitvoering. Actie meenemen naar nieuwe periode met plan van aanpak
Uitwerken ontsluiting binnenstad en centrumroute	Niet gerealiseerd, geen actie via wegenbeheerplan.
Incidentele impuls kwaliteit trottoirs en tegelfietspaden	Hoewel de inspanning is gerealiseerd heeft dit niet tot een duidelijke kwaliteitsverbetering geleid
Vervangen VRI-s Rozenlaan en kruising Beethovenlaan/Westlandseweg	Gerealiseerd
Pollers op de markt vervangen door verkeersborden	Gerealiseerd
Integrale aanpak openbare ruimte Sluispolder aansluitend op vastgoedontwikkelingen	Gerealiseerd
Bij herinrichtingen rekening houden met klimaatverandering (Rainproof en Hittestress)	Vanaf 2020 een start meegemaakt

5.2 Vooruitblik uitvoeringsprogramma's 2024-2028

Jaarlijks zal een uitvoeringsprogramma buitenruimte opgesteld worden waarin de (grote) projecten vastgesteld worden. Hierin wordt ook de integrale afstemming met de andere disciplines meegenomen. Vanuit wegbeheer wordt gedacht aan de volgende locaties:

- Hoofdwegen: Lange Boonestraat, Kruising Westlandseweg-Lelylaan, delen van de Lelylaan, Albert Schweitzerdreef, Rozenlaan, Industrieweg en de Laan 1940-1945
- Fietspaden: Mozartlaan, Rozenlaan, Industrieweg, Schweitzerdreef
- Woonstraten: Merellaan en gedeelten van de Vertobuurt, Narcis&Tulpstraat
- Plusgebieden: vervangen klinkers op de Markt

Actiepunten	Omschrijving	Financiële component
Reconstructie of levensduurverlengend onderhoud hoofdwegen	Onder voorbehoud: Kruising Westlandseweg-Cornelis van de Lelylaan, dr Albert Schweitzerdreef, Lange Boonestraat, Industrierweg, Rozenlaan en Laan 1940-1945	Structureel extra investeringsbudget vastgesteld in de kadernota
Reconstructie of levensduurverlengend onderhoud woonstraten	Onder voorbehoud: Merellaan, gedeelten van de Vertobuurt, Narcisstraat en Tulpstraat, gedeelten Drevenduurt	Structureel extra investeringsbudget vastgesteld in de kadernota
Uitvoering groot onderhoud	Groot onderhoud via raamcontract of losse opdrachten	conform begroting
Kwaliteit centrum	Vervangen zachte klinkers Markt door een hardgebakken klinker	Structureel extra investeringsbudget vastgesteld in de kadernota
Impuls Straatmeubilair	Vervolg vervangen verkeersborden en saneren overbodige borden	structureel + 50.000 vanuit de kadernota
Groene PUB's (levensduurverlengend onderhoud woonstraten)	Onder andere Steendijkpolder-Zuid en de Dalenbuurt (Dijkpolder)	vanuit extra budget kadernota (exploitatie)
Toegankelijkheid openbare ruimte voor doelgroepen	Concentreren op de 3 kerngebieden, daarbuiten maar zeer beperkt inspanning	conform begroting, 25.000/jaar
Verbereren woon-school en woon-sportroutes	Op aanvraag	conform begroting, 25.000/jaar
Afhandeling meldingen en klein onderhoud	Stadsbedrijf, waar nodig aangevuld met aannemers	Conform begroting (Stadsbedrijf)
Asfalteren fietspaden	Asfalteren fietspade buiten de MFR-route	Geen extra budget in Kadernota, delen al in Uitvoeringsprogramma 2022 en 2023. Rest wacht op Kadernota 2025.
Opstellen uitvoeringsprogramma	Integrale afweging uitvoeringsprogramma met de technieken Assetmanagement en Beheren op waarde(n)	Geen extra formatie. Opstellen uitvoeringsprogramma op basis van expert judgement ipv genoemde technieken.

5.3 Ontmoetingsplekken (groene Pub's)

Het doel van groene pub's is enerzijds het creëren van ontmoetingsplekken, anderzijds het verbeteren van de kwaliteit van de woonwijken met relatief kleinschalige ingrepen, om zodoende het moment van reconstructie van de hele wijk uit te stellen. Maassluis kent veel woonwijken op leeftijd die in dezelfde periode zijn aangelegd en die onder de gewenste kwaliteit (dreigen te) zakken. Vanuit deze (kleinere) ingrepen moet de betreffende ruimte ook geschikt worden gemaakt voor de weersextremen die de klimaatsverandering met zich meebrengt (Rainproof). Wijken waar we hiermee aan de slag gaan zijn onder andere Steendijkpolder-Zuid en de Dalenbuurt (Dijkpolder).

De komende vijf jaar is het van belang om een proeftuin te starten om ervaring op te doen met groene Pub's, zowel op gebied van procedures, techniek, participatie als integraliteit. Integraliteit moet meer gaan betekenen dan het afstemmen van de investeringen van riolen en wegen. De invloed van de openbare ruimte op het sociaal domein (en andersom) willen we ook meenemen. De hogere doelen van de openbare ruimte gaan immers niet over techniek maar over 'beleven, bewegen, trots en ontmoeten'. We onderzoeken of we aanvullende SPUK subsidie kunnen aanvragen.

Groene Pub's zijn overigens niet zomaar een leuke proeftuin. Het is nodig omdat veel woonwijken de komende jaren op technisch vlak beneden de streefkwaliteit gaan komen. Er is hier veel meer aan de hand dan alleen onvlakke verharding. Met Groene Pub's kan door een relatief klein deel van de wijk aan te pakken, de gehele wijk een langere levensduur krijgen en klimaatadaptief worden gemaakt.

Desondanks zullen we op langere termijn ruimte in de begroting moeten maken om, rond de tijd dat de riolering aan vervanging toe is, de gehele woonomgeving op te pakken.

5.4 Vooruitblik langere termijn (>5 jaar)

Het overzicht met de te beheren objecten en hun vervangingswaarde van 135 miljoen (zie paragraaf 2.5, tabel 4) geeft een goede indicatie in welke richting de investeringsbehoefte zich zal begeven. Afhankelijk van de gewenste kwaliteit zal de gemiddelde termijn waarop voorzieningen gereconstrueerd of vervangen moeten worden rond de 45 jaar liggen. Dit betekent dat op termijn de gemiddelde investeringsbehoefte rond de drie miljoen per jaar zal liggen. Ook de wegbeheer-software (GBI) geeft een vergelijkbaar bedrag aan voor het lange termijn investeringsniveau.

Op basis van het GBI-model, gecombineerd met expert judgement, kunnen de volgen de trends aangegeven worden:

- De beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel, maar ook van gekwalificeerde aannemers zal steeds meer een knelpunt gaan vormen.
- De investeringsbehoefte zal, zonder nog rekening te houden met de inflatiecorrectie en areaaluitbreiding, stijgen tot drie miljoen/jaar doordat in de volgende beheerplannen het integraal onderhoud van woonwijken in grotere omvang meegenomen moet worden.
- De inrichting van de openbare ruimte wordt gecompliceerder omdat Maassluis door de grote woningopgave en de beperkte ruimte de grond meervoudig zal moeten gebruiken, bijvoorbeeld gebouwd parkeren, of parkeren onder speelplaatsen en/of groen. Zowel de investeringen als de beheerkosten zullen hierdoor toenemen.
- De groei van het aantal woningen zal het verkeer doen toenemen. Momenteel zijn de parkeernormen en andere wensen van de automobilist nog leidend. Uitgaande van de hogere doelen van de openbare ruimte zullen we de groei van de automobilititeit meer en meer om moeten buigen naar andere vormen van mobiliteit zodat we de openbare ruimte meer in kunnen richten op 'beleven, bewegen, ontmoeten, trots en duurzaamheid'.

6. Beheerstrategie

Maassluis volgt de strategie zoals deze door het CROW geadviseerd wordt, met inspecties en een softwarepakket met arealen, gedragsmodellen en landelijke eenheidsprijzen dat een basisplanning genereert. Om van deze basisplanning naar een uitvoeringsprogramma komen gaan we gebruik maken van 2 (voor Maassluis) nieuwe technieken: Assetmanagement en Beheren op waarde(n).

6.1 Assetmanagement en Prestatiegestuurde Risico Analyse (PRA)

Voor de invoering van Assetmanagement is het belangrijk om een toetsingskader te ontwikkelen. Welke doelen streeft de gemeente na in de openbare ruimte en welke risico's zijn acceptabel en welke niet? De thema's komen uit het coalitieprogramma.

	Wat wel in de openbare ruimte	Risico	Beheersmaatregel
Sociaal en menselijk	Beleven, bewegen, ontmoeten, trots en duurzaamheid	Inrichting alleen voor de auto, focus in onderhoud op autoverkeer.	STOP-principe, project for public space
Meedoen	Inclusie; toegankelijk voor alle inwoners	Niet toegankelijk voor mindervaliden, slechtzienden, dementerenden	Schouw in aandachtsgebieden
Veilig	Verkeersveilig, voldoende onderhoud, sociaal veilig	Ongevallen, sociale onveiligheid, aansprakelijkheden	Weginspecties, meldingssystemen, analyse ongevallen gebruiken bij planning onderhoud
Kwaliteit van de stad	Beleven, bewegen, ontmoeten, trots en duurzaamheid	Een groot deel van Maassluis voldoet niet	Beheren op waarde(n)
Een toekomst voor jongeren	Klimaatbestendig, veilig naar school of werk, Ruimte voor bewegen en ontmoeten	Een groot deel van Maassluis voldoet niet	Beheren op waarde(n)
Financiën op orde	Eerst de basis op orde, dan pas gebieden op hogere kwaliteit. Inkomsten verhogen om noodzakelijke uitgaven te dekken	Budgetgestuurd werken: Onderhoud en vervanging onvoldoende in de meerjarenbegroting opnemen	Beheren op waarde(n)

Samen	Participatie in het "glas" (de woonomgevingen) Zowel bij ontwerp als "groen moet je doen"	Bewoners voelen zich niet serieus genomen	Capaciteit voor participatie
-------	---	---	------------------------------

Risicomatrix

Een belangrijk onderdeel van Assetmanagement is risico gestuurd werken. Risico's worden beschreven per oorzaak en gedefinieerd als kans x gevolg. Voor wegen zijn er drie hoofdoorzaken, "Gebrek aan de weg", "gebrek aan comfort" en "gebrek aan doorstroming" met drie risico's: "ongeval", "ongeplande afsluiting" en "geplande afsluiting".

	Kans/frequentie van voorkomen					
	Zeer laag	Laag	Beperkt	Geregeld	Vaak	Zeer vaak
Omvang	>0,001/jaar	>0,01/jaar	>0,1/jaar	1/jaar	10/jaar	100/jaar
Catastrofaal	Matig	Hoog	Zeer Hoog	Onaanvaardbaar	Onaanvaardbaar	Onaanvaardbaar
Enstig	Licht	Matig	Hoog	Zeer Hoog	Onaanvaardbaar	Onaanvaardbaar
Groot	Verwaarloosbaar	Licht	Matig	Hoog	Zeer Hoog	Onaanvaardbaar
Middelmatig	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Licht	Matig	Hoog	Zeer Hoog
Klein	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Licht	Matig	Hoog
Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Licht	Matig

De risicomatrix is een hulpmiddel om te bepalen hoeveel energie (tijd en geld) we willen steken in preventie (in dit geval wegonderhoud).

- Groene risico's vragen geen extra preventie, sterker nog. Hier kunnen we kijken naar bezuinigingen
- Gele risico's vragen geen extra preventie. Bezuiniging vergroot het risico en is onwenselijk
- Oranje risico's vragen aandacht in de vorm van extra inspectie
- Rode risico's: maatregelen zo spoedig mogelijk inplannen om de risico's te verminderen
- Paarse risico's; directe maatregelen zoals inzet van verkeersregelaars tot een maatregel is uitgevoerd
- Zwarte risico's: directe maatregelen zoals weg afsluiten tot een maatregel is uitgevoerd.

Voor de PRA volgen we de handreikingen van Rijkswaterstaat. Belangrijk is wel om het als handreiking te blijven zien en aan te passen aan de Maassluis omstandigheden. Het is immers een handreiking. Het invoeren van deze vorm van assetmanagement vraagt overigens extra inzet en training van betrokkenen.

6.2 Beheren op waarde(n)

Met beheren op waarde(n) beschrijven we de opbrengst van een onderdeel van de openbare ruimte. Hierbij bekijken we vier hoofdcategorieën opbrengsten:

- **Planeet:** waarden als biodiversiteit, terugbrengen uitstoot CO2 en N, circulair gebruik van grondstoffen. Opbrengsten kunnen zijn vermindering uitstoot door een I-vri die voorrang geeft aan vrachtverkeer, maar ook het gebruik van asfalt of betontegels met een hoog % hergebruik.
- **Sociaal:** waarden als ontmoeten, communicatie, maar ook sociale veiligheid
- **Economisch:** bereikbaarheid van de stad, werkgelegenheid, oa in Koningshoek
- **Fysiek:** schoon-heel-veilig, functioneel

Het doel van Beheren op waarden is niet het 'optellen' van alle waarden in euro's en dat vergelijken met de kosten, maar het geven van een kwalitatieve beschrijving van de opbrengsten die als argumen-

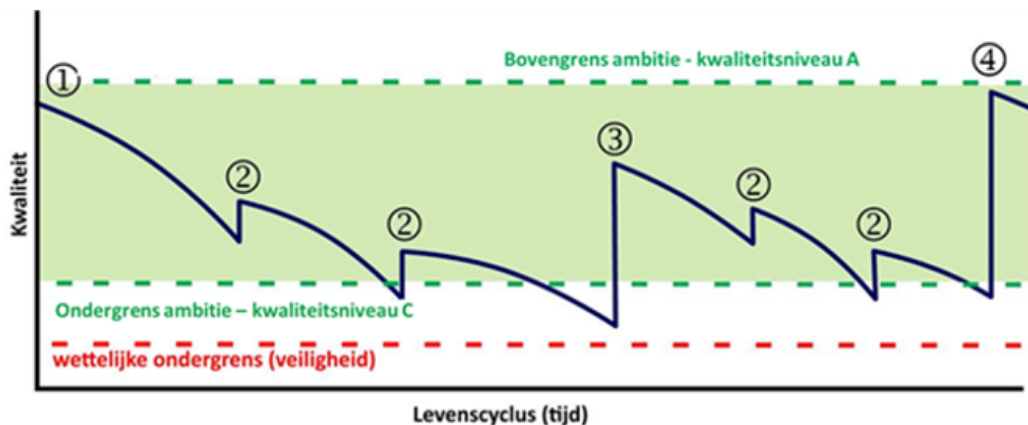
tatie meegenomen kan worden om de kosten of cofinanciering (o.a.subsidie) aan te vragen en te rechtvaardigen.



De bekende systematiek met beeldmeetlatten om de kwaliteit weer te geven kan een hulpmiddel zijn voor het beschrijven van de waarden van onder andere 'Schoon-Heel-Veilig'. Inmiddels zijn ook voor beheren op waarde beeldmeetlatten in ontwikkeling.

6.3 Verschillende vormen van onderhoud

Er bestaan verschillende typen van onderhoud, met elk hun eigen rol in de instandhouding. De grafiek laat de totale levensduur van een kapitaalgoed zoals een weg zien, beginnend bij de aanleg (1) tot reconstructie (4). Dit laatste wordt ook wel "vervanging einde levensduur" genoemd. Alle maatregelen tussen (1) en (4) in zijn bedoeld om de oorspronkelijke levensduur te behalen.



Maatregelen type 0

Deze maatregelen staan niet in bovenstaande figuur. Dit betreft onder andere maatregelen als het in de lucht houden van een meldingsysteem en het reageren op de meldingen.

Maatregelen type 1

Eerste aanleg. Vaak bekostigd uit een grondexploitatie of door een ontwikkelaar. Soms ook door de gemeente met een eenmalige financiering. Tegenwoordig gaat financiering door de gemeente altijd op basis van kapitalisering van de investeringskosten.

Maatregelen type 2

Regulier beheer & onderhoud. Is niet levensduur verlengend, dus wordt bekostigen vanuit de productbegroting. Dit betreft onder andere databeheer, inspectie, onderzoek, klein onderhoud en regulier onderhoud zoals (plaatselijk) herstraten van wegvakonderdelen, vervangen van asfaltdeklagen, reguliere vervangingen en reparaties. Dit onderhoud is gericht op het behalen van de ontwerplevensduur. Het niet of niet tijdig uitvoeren hiervan kan de levensduur verkorten.

Maatregelen type 3

Groot onderhoud. Is een term die in dit beheerplan gebruikt wordt voor niet-levensduurverlengend onderhoud van grote omvang. Dit dient uit de exploitatie bekostigd te worden.

Maatregelen type 4

Reconstructie. Bij het reconstrueren wordt een object zo ver vervangen dat een nieuwe levensduurcyclus wordt begonnen; na reconstructie is de voorziening als nieuw. De verwachte restlevensduur moet dan meer dan 25 jaar zijn. Gedeeltelijke of gehele vervanging, reconstructie en versterking zijn mogelijke maatregelen hierbij. Bij elementenverhardingen wordt alleen gekapitaliseerd als ook de elementenverharding wordt vervangen. Om de administratie beheersbaar te houden worden alleen werkzaamheden die meer dan €50.000 kosten gekapitaliseerd.

Maatregelen type 5 (niet in de figuur)

Ontwikkelingsbeheer. Heeft betrekking op de toe te voegen wegen of wijziging van functionele eisen van een bestaande weg. Dit kent in Maassluis twee aspecten:

1. Zo omvat ontwikkelingsbeheer de activiteiten die nodig zijn om nieuwe ambities ten aanzien van het areaal te bereiken. Ontwikkelingsbeheer vergt echter andere besluitvorming dan dit beheerplan. Hierom beperken wij ons in dit beheerplan tot het huidige areaal en tot instandhouding van die uitbreidingen waartoe al is besloten en waarvoor budget beschikbaar is.
2. Ook alle begeleiding/toetsing van wegen die door projectontwikkelaars zoals bij de Wilgenrijk gerealiseerd worden valt onder ontwikkelingsbeheer. Dit zien wij echter als 'going concern' en wordt grotendeels uitgevoerd met de bestaande formatie en bekostigd vanuit de exploitatie.

7. Financiën

Dit beheerplan kent drie financieringsstromen, te weten de reguliere onderhouds- en exploitatiebudgetten, eenmalige projectbudgetten en de met de kadernota 2024 extra beschikbaar gestelde middelen voor wegen. Waar dat niet toereikend is voor het realiseren van de kwaliteiten uit onder meer de visie openbare ruimte, beschrijven we dit in de risicoparagraaf, 7.4.

7.1 Verschillende financiering: onderscheid in exploitatie en kapitaliseren

Alle onderhoud dat nodig is om wegen of onderdelen van wegen na de eerste aanleg hun ontwerplevensduur (meestal 25 jaar) te laten behalen dient uit de jaarlijkse exploitatie gedekt te worden. Hieronder valt bijvoorbeeld het vervangen van een deklaag asfalt, onderhoud aan de belijning en het plaatselijk herstraten. Ook het vervangen van straatmeubilair valt onder regulier onderhoud, omdat de straatmeubilair maar een klein onderdeel van de weg is. Alleen als het vervangen van de bebording onderdeel is van een renovatie wordt deze niet uit de exploitatie bekostigd.

De openbare ruimte heeft geen verkoopwaarde maar heeft wel een nut en daarmee een waarde voor de inwoner van Maassluis. Om deze reden worden de kosten van nieuwe objecten in de openbare ruimte afgeschreven en wordt de investering doorbelast aan de inwoners die er gebruik van maken. Voor het bepalen of onderhoud wel/niet gekapitaliseerd wordt zijn een aantal zaken van belang:

- Kapitaliseren mag alleen bij nieuwe aanleg, reconstructie of levensduur-verlengend onderhoud. Onderhoud gericht op het behalen van de ontwerplevensduur dient uit de jaarexploitatie bekostigd te worden.
- Investerings met betrekking tot ontwikkelingsbeheer worden niet in dit beheerplan meegenomen maar volgen een separaat besluitvormingstraject.
- Om de administratie overzichtelijk te houden worden bedragen onder de €50.000 vanuit de exploitatie bekostigd.

7.2 Kadernota 2024

In de kadernota 2024 zijn de volgende extra middelen beschikbaar gesteld en ook een aantal posten geparkeerd vanwege onvoldoende budget:

Wegbeheerplan		2024	2025	2026	2027
A	Onontkoombare ruimtevragers	<i>Structureel verwerkt</i>			
	Extra kapitaallast (investering per jaar met 1M verhogen)	70.000	140.000	210.000	280.000
	Meerkosten hogere kwaliteit centrum/wilgenrijk	50.000	100.000	100.000	100.000
	Budget verkeersborden (formatie, materialen; zie UP wegen)	50.000	50.000	50.000	50.000
	PUB's: levensduurverlengend onderhoud openbare ruimte	50.000	70.000	100.000	100.000
	Inflatiecorrectie 2022	55.000	55.000	55.000	55.000
	Dekking coalitieakkoord	-400.000	-400.000	-400.000	-400.000
A1	Subtotaal structureel verwerkt	-125.000	15.000	115.000	185.000
B	Noodzakelijke ruimtevragers	<i>incidenteel verwerkt</i>			
	Kapitaallasten asfalteren fietspaden (eenmalig 1M; 1M subsidie MRDH))	-			
	Meerkosten formatie (0,5 fte wegbeheerder, ...)	125.000			
	Meerkosten kwaliteit trottoirs en paden (coa akkoord)	30.000			
	Onderhoudsreserve (onttrekking/storting)	-30.000			
B1	Subtotaal incidenteel verwerkt	125.000	-	-	-
		<i>geparkeerd</i>			
	Kapitaallasten asfalteren fietspaden (eenmalig 1M; 1M subsidie MRDH))	-	30.000	100.000	100.000
	Meerkosten formatie (0,5 fte wegbeheerder, ...)	-	125.000	125.000	125.000
	Meerkosten kwaliteit trottoirs en paden (coa akkoord)	-	30.000	60.000	90.000
	Onderhoudsreserve (onttrekking/storting)	-	-	-	65.000
B2	Subtotaal geparkeerd	-	185.000	285.000	380.000
	Totaal	-	200.000	400.000	565.000
					35000
	Gevraagd	0	200.000	400.000	600.000

7.3 Impact op de begroting

Hiermee ziet de begroting voor dit beheerplan er als volgt uit:

<i>Exploitatie</i>	2024	2025	2026	2027	2028
Huidige kosten derden	1.575.000	1.575.000	1.575.000	1.575.000	1.575.000
Huidige personeelskosten	1.155.000	1.155.000	1.155.000	1.155.000	1.155.000
Inflatiecorrectie 2022 en 2023	55.000	55.000	55.000	55.000	55.000
Meerkosten gebieden hogere kwaliteit	50.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Aanpassingen Nieuwbouwlocaties	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
PUB's; levensduur verlengend onderhoud woonwijken	50.000	70.000	100.000	100.000	100.000
SROI over 2Milj. in eigen beheer (2,5%)	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Verbeteren paden in parken en trottoirs	0	0	0	0	100.000
Op peil brengen budget verkeers- en andere borden	50.000	50.000	50.000	50.000	100.000
Formatie afdoen meldingen	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Suppletie uit wegbeheerreserve (- bedrag is uitname)	165.000	35.000	-7.500	22.500	-152.500
Totaal	3.240.000	3.180.000	3.167.500	3.197.500	3.172.500
<i>Investerings</i>	2024	2025	2026	2027	2028
Bestaande investeringen	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Nieuwe investeringen	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Asfalteren fietspaden		500.000			
Totaal	2.000.000	2.500.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
<i>Samenvatting</i>	2024	2025	2026	2027	2028
Exploitatie	3.240.000	3.180.000	3.167.500	3.197.500	3.172.500
bestaande kapitaallasten	770.000	830.000	890.000	950.000	990.000
Nieuwe kapitaallasten	0	75.000	187.500	262.500	337.500
Nieuwe formatie kosten	0	0	0	0	150.000
Totaal	4.010.000	4.085.000	4.245.000	4.410.000	4.650.000
Huidige dekking	-3.500.000	-3.560.000	-3.620.000	-3.680.000	-3.720.000
Dekking colaitieakkoord	-510.000	-510.000	-510.000	-510.000	-510.000
Nieuw gevraagde dekking	0	-15.000	-115.000	-220.000	-420.000
Saldo	0	0	0	0	0

7.4 Risicoparagraaf

Er is geen volledige financiering voor het gehele beheerplan. Een aantal zaken uit dit beheerplan kunnen we daarom (nog) niet oppakken. Hieronder hebben we deze punten op een rijtje gezet:

1. Nog niet alle fietspaden asfalteren

De aan te leggen Metropolitane Fietsroute gaat de "backbone" vormen van het Maassluisse fietsnet. De besluitvorming loopt hier nog voor. Bij een positief besluit is het asfalteren van fietspaden van een belangrijke fietsroute door onze stad verzekerd via de aanleg van de MFR. Indien de MFR niet doorgaat zullen we intensief onderhoud op deze route moeten uitvoeren vanuit het beschikbaar budget van dit wegenbeheerplan. Dit gaat ten koste van onderhoud van de fietspaden in de woonwijken. Het asfalteren van het overige fietsnet kunnen we dan slechts voor een deel oppakken. Gevolg is dat een deel van de tegelfietspaden met de huidige kwaliteitsproblemen blijven kampen en daarmee de kans op ongevallen op die fietspaden (waar de gemeente aansprakelijk is voor de gevolgen). Omdat goede fietspaden niet alleen belangrijk zijn vanuit veiligheid, maar ook om fietsen te stimuleren en het autoverkeer terug te dringen, willen we in het jaarlijkse uitvoeringsprogramma wegen daarom telkens onderzoeken in hoeverre we toch extra budget vrij kunnen spelen om asfaltering van gedeelten van de fietspaden uit te voeren.

2. Verbeteren paden en trottoirs

Binnen dit beheerplan kan onvoldoende geld vrij gemaakt worden om al het noodzakelijk groot onderhoud aan onze paden en trottoirs uit te voeren. Dit heeft invloed op de kwaliteit (plaatselijk ook onder de veiligheidsnorm). Het risico op ongevallen op trottoirs waar de gemeente aansprakelijk is voor de gevolgen neemt daarmee toe. Ook wordt daardoor een deel van de paden in parken en trottoirs slechter toegankelijk, in het bijzonder voor doelgroepen als mensen die slecht ter been zijn of slechtziend.

3. Nog geen capaciteit op assetmanagement

Op basis van het beschikbaar budget in dit beheerplan zijn er geen mogelijkheden om (personele) capaciteit voor wegbeheer in te zetten op assetmanagement, waarmee dit nog niet verder kan worden

opgepakt in Maassluis (“geïstitutionaliseerd”). Hierdoor kunnen we bijvoorbeeld nog niet aan de slag met een overkoepelende risicomatrix, waar we wel de noodzaak zien om voor dit beheerplan voor diverse typen wegen een risicomatrix op te stellen. Zonder deze risicomatrix is het namelijk lastig om gefundeerde keuzes te maken, bijvoorbeeld rond bezuinigingsopgaves.

Tot slot: In 2028 en 2029 is een grote uitname uit de reserve onderhoud wegen gepland. Voor 2028 is dit €200.000, voor 2029 €170.000. Deze is alleen mogelijk als daar in eerdere jaren voldoende ingelegd wordt. De stand per 01-01-2023 is €270.000.

Bijlage 1: Wettelijke kaders

Naast de gemeentelijke kaders heeft de gemeente ook te maken met wettelijke kaders. De belangrijkste hierbij zijn het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) en de wegenwet.

Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)

In het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is wettelijk vastgelegd dat gemeenten, provincies en waterschappen jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken moeten opstellen. De commissie BBV heeft een richtinggevende notitie: Notitie Materiele Vaste Activa uitgebracht waarin richtlijnen zijn opgenomen over de wijze waarop vakspecialisten de begroting en bekostiging van (onderhoud aan) kapitaalgoederen (waaronder onze verhardingen en verkeerskundige objecten,) moeten verantwoorden. Dit Beheerplan moet aan de BBV-voorschriften voldoen en de financiën moeten volgens deze voorschriften duidelijk gemaakt te worden.

In hoofdlijnen moeten we met de volgende zaken rekening te houden:

- De kosten voor het in stand houden (klein en groot onderhoud) enerzijds en nieuwe investeringen(rehabilitaties/reconstructies) anderzijds dienen afzonderlijk te worden benaderd.
- Een (recent) beheerplan mag maximaal vijf jaar oud zijn.
- Tussentijdse bijstelling van het beheerplan (binnen vijf jaar) is verplicht, zodra een belangrijke afwijking is opgetreden in de staat van het onderhoud.
- Achterstallig onderhoud, waarbij sprake is van kapitaalvernietiging en/of onveilige situaties, moet direct worden weggewerkt (artikel 44 lid 1a BBV). Als een gemeente onvoldoende middelen heeft, moet achterstallig onderhoud binnen een termijn van maximaal vier jaar ingelopen worden.
- De raad stelt voor de verhardingen die de gemeente in eigendom heeft, het te handhaven kwaliteitsniveau vast. Ook stelt de raad jaarlijks budget beschikbaar om dit kwaliteitsniveau te (be)houden.
- De raad is zelfstandig/onafhankelijk om het gewenste kwaliteitsniveau vast te stellen. Maar: kapitaalvernietiging en/of onveilige situaties moeten worden voorkomen. De te maken beleidskeuzes kunnen per voorziening of gebied verschillen.
- We gaan het beleidskader verder uitwerken in beheerplannen van de te onderhouden verhardingen. Het BBV stelt beheerplannen niet persé verplicht. In het kader van risicobeheersing en inzicht in de financiële positie, is een beheerplan aan te raden. Bovendien, wanneer een gemeente een voorziening wil vormen om lasten van groot onderhoud gelijkmatig te verdelen (egaliseren) over meerdere begrotingsjaren, is een recent beheerplan vereist.

De wegenwet en de zorgplicht

Volgens de wegenwet is iedere gemeente verplicht om een wegenlegger bij te houden. In een wegenlegger staat welke wegen en paden buiten de bebouwde kom gemeentelijk eigendom zijn en elke partij verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud hiervan. Ook enkele wegen binnen de bebouwde kom dienen hierin vermeld worden. Maassluis heeft dit verwerkt in het wegenbeheersysteem GBI. Op de wegen die in eigendom en beheer zijn van de gemeente geldt de zorgplicht voor de gemeente zoals vastgelegd in de wegenwet (artikel 15 en 16). Dit betekent dat de gemeente verplicht is er alles aan te doen om de kwaliteit en veiligheid op en rond haar verhardingen te beschermen. Voor de andere openbare wegen, privaat of mede-eigendom (mandelig), spreekt de gemeente de beheerder/eigenaar aan op zijn plichten.

Bijlage 2: Gemeentelijke kaders

Begroting

De budgetten die geraamd staan in de begroting vormen het belangrijkste kader, deze komen boven de onderstaande kaders. Er zal op punten dus afgeweken worden van onderstaande kaders, waar dit niet past binnen het budget.

Structuurvisie 2012-2025

De Ruimtelijke Structuurvisie is een door de wetgeving verplicht instrument voor gemeenten om de eigen visie op de ruimtelijke ontwikkeling op haar grondgebied te verwoorden. De structuurvisie is op het hoogste abstractieniveau het kader waarbinnen toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen worden aangestuurd en beoordeeld, zo ook de inrichting en het beheer van de wegen en de omliggende openbare ruimte.

Mobiliteitsvisie 2020 – 2024

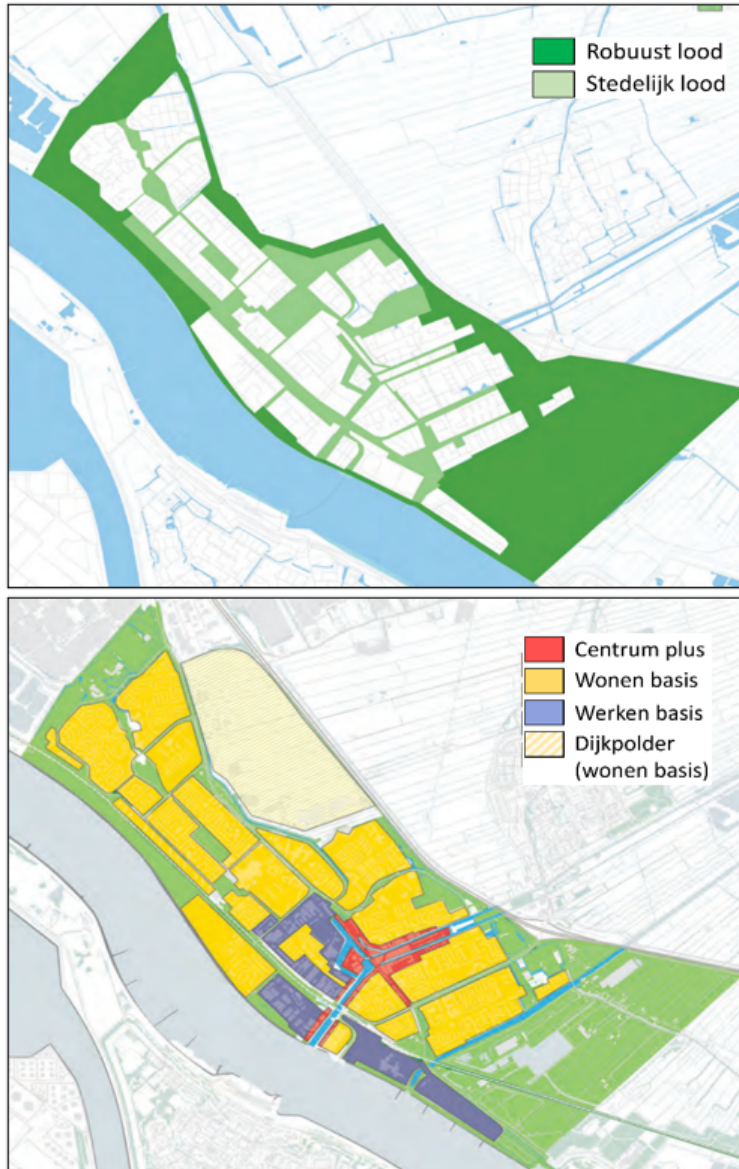
In het verlengde van de Structuurvisie is in december 2020 een mobiliteitsvisie opgesteld. Deze visie is de basis voor gericht mobiliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma's, tussen 2020 en 2040. De kern van de mobiliteitsvisie is dat de leefbaarheid (incl. verkeersveiligheid, milieu en bereikbaarheid) niet in het geding komt door de groei van de stad, de verstedelijking en de toename van verkeersbewegingen. De mens en het milieu staan hierbij centraal. De visie omschrijft onder meer dat de gemeente inzet op kwalitatieve hoge leefomgevingen waarbij de openbare ruimte efficiënt gebruikt wordt door verkeersstromen en het gebruik wordt geoptimaliseerd. Beheer en onderhoud spelen een belangrijke rol bij dit efficiënt benutten van de openbare ruimte en het optimaliseren van het gebruik. Het onderhouden van de bestaande netwerken wordt in de visie dan ook als basis benoemd. Hiermee is de mobiliteitsvisie een noemenswaardig kader voor dit beheerplan.

Visie op openbare ruimte en beheer 2030

De Visie Openbare Ruimte 2030 vormt de strategische uitwerking van de Ruimtelijke Structuurvisie (2012 - 2025) en legt de link tussen de bovengenoemde visies op het hoogste abstractieniveau richting de beheerplannen op tactisch niveau. De visie Openbare Ruimte geeft algemene richtlijnen waar de beheerplannen van de verschillende disciplines op aan dienen te haken, zo ook dit Beheerplan Wegen.

In de Visie Openbare Ruimte 2030 wordt vanuit het 'glas-in-lood' (zie figuur 2) principe op hoofdlijnen richting gegeven aan de te hanteren onderhoudsniveaus voor de verschillende (deel)gebieden binnen de gemeente. De gebruiksfunctie van de betreffende gebieden zijn hierbij leidend. Globaal is de volgende differentiatie in onderhoudsniveau geformuleerd:

- Centrumkwaliteit: hoger onderhoudsniveau
- Wonen (inclusief Dijkpolder): basis onderhoudsniveau
- Werken: basis onderhoudsniveau



Figuur 3. Glas-in-lood principe vanuit de mobiliteitsvisie

Bestuursopdracht Duurzame Stadsontwikkeling

Tot voor kort was werken via projecten voldoende om woningbouw en andere doelen in Maassluis tot stand te brengen. Sinds de woningnood hoog op de agenda staat en er geen 'eenvoudige' bouwlocaties meer zijn, sluit de projectmatige aanpak niet meer naadloos aan op de opgave. De woningopgave is in Maassluis geconcentreerd op zogenaamde binnenstedelijke locaties, hoofdzakelijk langs de Hoekse Lijn. Binnenstedelijk ontwikkelen maakt de integrale afweging van ruimtelijke en ook sociaal maatschappelijke belangen noodzakelijk (o.a. bijv. mobiliteit, duurzaamheid, vergroening, leefbaarheid, voorzieningen en vergrijzing). Inmiddels is dit als het programma Integrale Duurzame Stad opgepakt.

Social Return on Investment

De gemeente stimuleert de participatie van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in het arbeidsproces. Binnen dit kader is bepaald dat Social Return dient te worden toegepast op alle aanbestedingen voor werken vanaf €225.000,- en op alle aanbestedingen voor leveringen en diensten vanaf €70.000,- (Inkoop- en aanbestedingsbeleid Gemeente Maassluis 2015 e.v.). Daarbij is ook vastgesteld dat bij bouw- en infraprojecten wordt onderzocht of het project geschikt is om (vmbo en mbo) leerlingen in te zetten. Social Return on Investment (SROI) brengt meerkosten met zich mee. Globaal is dit 2-3%. In dit Beheerplan is SROI voor het eerst opgenomen en de gemeente kan hiermee na de vaststelling van dit beheerplan invulling geven aan dit SROI-beleid. Wel wordt voorgesteld om te onderzoeken of een alternatieve invulling aan SROI gegeven kan worden, waarbij de baten meer in Maassluis terecht komen. In de huidige opzet vallen de baten van SROI voornamelijk in de vestigingsplaats van de aannemer.

Naast de Structuurvisie, de Mobiliteitsvisie en de Visie Openbare Ruimte zijn er een aantal (nieuwe) kaders die ook richtinggevend en sturend zijn met betrekking tot dit beheerplan. Deze zijn onderstaand nader uitgewerkt. Niet alle kaders zijn 1 op 1 met elkaar te verenigen. Vaak moet een compromis gezocht worden, zowel op ruimtelijk als op financieel vlak. Vooral de kwaliteitsambities en de beschikbare budgetten leven op gespannen voet. Maar ook verschillende kwaliteitsafspraken met projectontwikkelaars en de afspraken in het beheerplan matchen niet altijd. Per project wordt, zo nodig samen met college en raad, een afweging gemaakt.

Maassluis rainproof/klimaatadaptief beheer

In het kader van klimaatadaptatie werkt de gemeente aan het 'rainproof' maken van de openbare ruimte en het tegengaan van hittestress. Bij de (her)inrichting van de buitenruimte kan hieraan worden bijgedragen door bijvoorbeeld het gebruik van grastegels op parkeerplaatsen of waterdoorlatende bestrating. Daarnaast zal er meer groen (i.p.v. verharding) in de stad worden aangebracht en wordt schoon hemelwater meer afgevoerd via greppels, wadi's, straten, singels, vlieten en haven en minder via het riool. Zo infiltreert hemelwater op natuurlijke wijze in de bodem wat de kwaliteit en vochtbalans van de bodem ten goede komt.

In de Visie wordt hierover het volgende gezegd:

De komende jaren gaat de gemeente Maassluis haar openbare ruimte versterkt klimaatadaptief inrichten, zodat dat de negatieve effecten van de klimaatverandering worden tegengegaan en haar inwoners kunnen profiteren van de positieve effecten van de klimaatverandering. Dit vertaalt zich onder meer in meer ruimte voor waterberging, een aanpassing aan het watersysteem en een inrichting van de openbare ruimte die ook is gericht op het bieden van verkoeling.

Specifieke afspraken met gebiedsontwikkelaars en afwijkende kwaliteit

Bij de aanleg van een aantal nieuwe wijken is met de betreffende gebiedsontwikkelaars afgesproken dat er een luxer inrichtingsniveau wordt toegepast. In Wilgenrijk wordt een *hoger* onderhoudsniveau gehanteerd om ervoor te zorgen dat de luxere uitstraling behouden blijft. Het budget hiervoor is 10% hoger dan voor de rest van Maassluis. De wijken Het Balkon en De Kade zijn voorbeelden van wijken met een hoger inrichtingsniveau maar een gelijk budgetniveau.

Bijlage 3: Beheerplannen van andere vakgebieden

Ook voor andere onderdelen in de openbare ruimte zijn plannen geschreven. Ieder plan vertaalt voor dat specifieke vakgebied wat onze gemeente belangrijk vindt. De plannen moeten elkaar aanvullen en op eenzelfde lijn te zitten wat betreft visie, beleid en uitvoering.

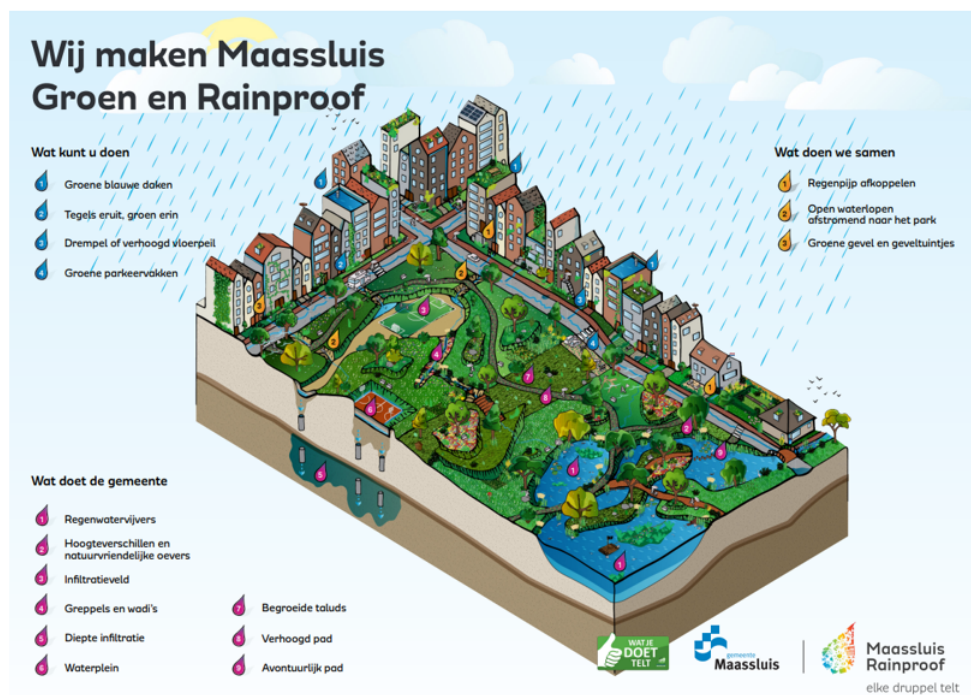
Beheerplan civiele kunstwerken 2021 – 2025

In 2021 is het beheer civiele kunstwerken opgesteld voor de periode 2021 – 2025. Veel civiele kunstwerken zijn onderdeel van onze infrastructuur. Denk hierbij aan de bruggen, viaducten en tunnels waar de wegen en paden overheen of onderdoor gaan. De werkzaamheden aan deze civiele kunstwerken zijn direct van invloed op het wegennet. Er moet daarom afstemming zijn tussen:

- a) het onderhoud, renovatie en vervangen van kunstwerken en
- b) het onderhoud, renovatie en vervanging van het verhardingsareaal en eventuele verkeerskundig objecten die op of onder kunstwerken zijn gesitueerd.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2020 – 2024

In het Gemeentelijk RioleringsPlan (GRP) is omschreven hoe de gemeente omgaat met de aanleg en het beheer van de riolering. De Wet milieubeheer verplicht iedere gemeente om een GRP op te stellen. Aanvullend hierop is in de Waterwet bepaald dat er in het GRP naast afvalwater ook aandacht moet zijn voor grond- en regenwater. Concreet is hierin de visie omschreven wat betreft: beheer en onderhoud van het riool, de te verwachten werkzaamheden, planning en kosten, en de financiële middelen waarmee we deze kosten dekken. Er zit veel raakvlak tussen de verhardingen en het riool. Zo kan een overstroomd riool schade veroorzaken aan de verhardingen en moeten voor rioolwerkzaamheden verhardingen opengemaakt worden. Afstemming tussen het GRP en het Wegenbeheerplan is daarom nodig.



Beheerplan Groen en spelen

Momenteel is er geen beheerplan voor groen. Er wordt gewerkt aan een combinatie van een groenbeleid- en beheerplan. We verwachten dit tegelijkertijd met dit beheerplan aan te bieden in 2023.

Bijlage 4: Landelijke beheersystematiek CROW en lokale uitwerking

Inspectiesystematiek (CROW-publicatie 146)



Om actueel inzicht te krijgen in de algehele kwaliteit van het verhardingsareaal is in 2021 en 2023 een globale visuele wegininspectie uitgevoerd op alle verhardingen van de gemeente. Bij een globale visuele wegininspectie worden schades die aan het oppervlak direct zichtbaar zijn vastgelegd. Het vastleggen van deze schades gebeurt volgens de landelijk gangbare CROW-systematiek voor wegininspecties, zoals deze is vastgelegd in het Handboek Visuele inspectie 2011 (CROW-publicatie 146). Zo kan relatief snel inzicht verkregen worden in de kwaliteit van het hele verhardings-areaal. Op basis van deze systematiek zijn in Maassluis de volgende zaken vastgelegd:

- De **Soort schades die aanwezig zijn**: scheuren, (dwars)onvlakheid, rafeling, oneffenheden rand-schade en voegwijdte.
- De **Ernst van de betreffende schade**: licht, matig of ernstig.
- De **Omvang van de betreffende schade**: 1 (klein), 2 (middel) of 3 (groot).

Planningsystematiek (CROW publicatie 147)



De schades die tijdens de visuele inspectie zijn vastgelegd (in soort, ernst en omvang) zijn input voor het bepalen van de kwaliteit en de onderhoudsbehoefte die daarmee samenhangt.

De vertaling van de inspectiecijfers naar een uiteindelijke onderhoudsplanning en -begroting is nauwkeurig vastgelegd in CROW-publicatie 147 (Wegbeheer 2011). Via gedetailleerde gedragsmodellen die in deze publicatie zijn vastgelegd en op basis van de ingewonnen inspectiecijfers genereert het beheersysteem (GBI) een CROW-basisplanning. Hierbij wordt voor alle verhardingen bepaald:

- Wat de huidige technische kwaliteit is: (zeer) goed, voldoende matig of onvoldoende.
- De vertaling van technische- naar beeldkwaliteit: A+, A, B, C of D.
- De onderhoudsbehoefte in de komende vijf jaar: direct (<1 jaar), op korte termijn (<2jaar), op middellange termijn (3-5 jaar) of voorlopig nog geen onderhoud.
- De specifieke maatregel die op dat moment voor die betreffende verharding nodig is om aan de CROW-richtlijn te voldoen.
- Binnen de systematiek wordt de betreffende maatregel en het moment waarop het systeem deze plant, (naast de schades) beïnvloed door: het type verharding, het wegtype en de leeftijd.

Vertaalslag vanuit de systematiek naar de praktijk

De CROW--systematiek geeft vanuit een theoretisch kader inzicht in de kwaliteit en het benodigde onderhoud en budget maar dient door de wegbeheerders zijn vertaalslag te krijgen naar het daadwerkelijk

uit te voeren onderhoud in praktijk. Zo is bijvoorbeeld de grens tussen voldoende/matige kwaliteit en onvoldoende kwaliteit mede afhankelijk van de locatie en het bijbehorende risicoprofiel. Locatie-specifieke variabelen zoals het gebruik, aanwezigheid van kwetsbare gebruikers, verkeersintensiteit/-snelheid en werkzaamheden vanuit andere disciplines, zijn medebepalend bij de beoordeling of en welk onderhoud in praktijk nodig is. Daarbij wordt de maatregel '30% herstarten' vaak door de systematiek voorgesteld maar is in praktijk niet (kosten)effectief in de uitvoer. Onderhoud wordt in praktijk meestal pas uitgevoerd zodra de hele straat of een groot deel van de straat aan groot onderhoud toe is. Afstemmen op ontwikkelbeheer, maar ook op maatregelen van andere disciplines in de openbare ruimte (BV riolering) is iets wat de software niet kan. Hiervoor is de praktische beoordeling van de beheerders nodig.

In 2019 is beheersystematiek voor wegen geactualiseerd. Voor de kostenberekeningen in dit beheerplan wordt nog de oude systematiek uit 2011 toegepast en dient de komende jaren de overstap naar de geactualiseerde systematiek te worden gemaakt. In de geactualiseerde systematiek wordt aan de beheerders extra rugdekking gegeven in het voorkomen van zaken die vaak aan de aandacht ontsnappen zijn er meer mogelijkheden voor het integraal afstemmen van het onderhoud met andere disciplines. De hoofdoorzaak hiervoor is een gebrek aan personele capaciteit. Dit speelt ook in Maassluis. De belangrijkste zaken hierbij zijn:

- **Het actueel houden van de vaste gegevens:** Uitbreidingen, aanpassingen en reconstructies moeten jaarlijks verwerkt worden. Hiervoor wordt een databeheerder geworven die voor alle disciplines in de openbare ruimte de data bijhoudt. Maassluis heeft op gebied van wegen een geringe achterstand.
- **Het actualiseren van de maatregelprijzen:** In 2021 zijn de materiaalprijzen van veel materialen zeer sterk gestegen. Het is nog niet te voorspellen hoe deze zich verder zullen ontwikkelen en wat de invloed op de projectprijzen zal zijn. In het beheerplan wordt hier een aanneme voor gedaan.
- **Analyse, integrale afweging en programmeren:** Ondanks dat Maassluis een medewerker heeft die specifiek verantwoordelijk is voor de integrale programmering, is de integrale afweging en planning een dilemma. Het integraal uitvoeren van onderhoud en de afstemming hiervan op het ontwikkelingsbeheer geeft niet alleen winst, maar ook verliezen, doordat de maatregelen van bepaalde onderdelen niet op het optimale moment worden uitgevoerd. Een ander knelpunt is dat voor ontwikkelingsbeheer een ander, tijdrovender beslissingstraject gevolgd moet worden.

De Wegbeheersystematiek 2011 (publicatie 147) is geactualiseerd tot de Wegbeheersystematiek 2019. Hierbij zijn optimalisatieslagen uitgevoerd. Veel van de kennis en informatie uit de oude wegbeheersystematiek is ook opgenomen in de nieuwe systematiek. Het grote verschil is dat de nieuwe beheersystematiek meer mogelijkheden geeft aan o.a. prioritering en het integraal afwegen sterk is uitgebreid.

De Wegbeheersystematiek 2011 blijft toepasbaar en is ook voor het bepalen van de kwaliteit, planning en kosten in dit beheerplan toegepast. Bij een volgende actualisatie van het beheerplan wegen zal naar verwachting de vernieuwde systematiek volledig toegepast worden.

Bijlage 5: Overzicht verschillende vormen van maatregelen en hun financiering

Het onderhoud aan de verhardingen bestaat waar dit beheerplan betrekking op heeft omvat hoofdlijnen uit vijf onderdelen:

0. Storingsonderhoud
1. Regulier onderhoud
2. Groot onderhoud
3. Reconstructies
4. Ontwikkelbeheer (Grotendeels buiten scope van dit beheerplan)

Storingsonderhoud

Storingsonderhoud wordt ook wel klein onderhoud genoemd. Dit zijn vaak ernstige schades van kleine omvang, zoals gaten of losliggende tegels die direct gevaar kunnen veroorzaken en dus opgelost dienen te worden. Deze komen binnen via meldingen, via politie of hulpdiensten of eigen waarnemingen. De gemeente beschikt over een 24/7 storingsdienst.

Regulier onderhoud

Naast groot onderhoud, dient altijd geld beschikbaar te zijn voor onvoorziene (niet voorspelbare) schades. Ook zogenaamd postzegelwerk op asfalt (geplande reparaties op kleine oppervlaktes) en het vervangen van asfaltdeklagen, kan onder de noemer regulier onderhoud worden weggezet. Twee keer per jaar wordt er specifiek geïnspecteerd op klein onderhoud, een keer samen met de overall inspectie voor groot onderhoud en een keer in het voorjaar om eventuele vorstschades aan het asfalt tijdig te signaleren en te verhelpen.

Groot onderhoud

De schadenbeelden die tijdens de globale visuele inspectie zijn verzameld worden via het beheersysteem (GBI) doormiddel van een planning vertaald naar de actuele kwaliteit en de benodigde onderhoudsmaatregelen en -kosten die daarmee samenhangen, conform de CROW-wegbeheersystematiek. Hierin worden door het systeem een planning met onderhoudsmaatregelen en kosten voorgesteld die volgens de theorie van de systematiek uitgevoerd zouden moeten worden.

De voorgestelde planning uit het systeem wordt door de wegbeheerder getoetst en nader aangescherpt en vastgesteld op de praktijksituatie ter plaatse. Afhankelijk van uiteenlopende omgevingsfactoren zoals het gebruik, kwetsbare gebruikers, verkeersintensiteit en -snelheid en werkzaamheden vanuit andere disciplines, wordt bepaald welke voorgestelde maatregelen wel of niet worden uitgevoerd en wanneer het juiste moment voor het betreffende groot onderhoud. Waar nodig wordt technisch aanvullend onderzoek gedaan om de restlevensduur te bepalen en nauwkeuriger vast te stellen welke maatregelen wanneer nodig zijn.

Reconstructies

Via de Globale visuele inspectie wordt ook op hoofdlijnen inzichtelijk welke verhardingen erop korte of middellange termijn aan vervanging toe zijn. Daarnaast kan op basis van de verwachte levensduur een inschatting worden gemaakt van wanneer een verhardingen aan reconstructie toe is. Door de wegbeheerder wordt in afstemmingen met andere disciplines en de financiële afdeling jaarlijks het Onderhoudsprogramma buitenruimte aan het college aangeboden.

Ontwikkelbeheer

Door de groei van Maassluis en de veranderende eisen die Maassluis stelt aan de wegen zijn er naast instandhouding ook nieuwe ontwikkelingen nodig. Deze ontwikkelingen vormen geen deel van de besluitvorming van dit beheerplan, hiervoor zal de raad separaat besluiten nemen. Een aantal ontwikkelingen worden hier aangestipt omdat hier bij het regulier onderhoud op ingespeeld zal moeten worden.

- **Wilgenrijk** – De volledige woonwijk wordt door Wilgenrijk gefinancierd en aangelegd. Daarnaast zijn er met Wilgenrijk afspraken gemaakt over bijdragen aan bovenwijkse voorzieningen. Dit betreft hoofdzakelijk de Westlandseweg. Nieuwe verkeersprognoses geven echter aan dat de capaciteit van de Westlandseweg de komende jaren tekortschiet, met name bij de 2e aansluiting van Wilgenrijk. Vanwege de eerdere afspraken met Wilgenrijk komen de kosten hiervan grotendeels bij de gemeente.
- **Balkon en De Kade** – De woonwijken zijn door de projectontwikkelaars gefinancierd en aangelegd. Bovenwijken zijn echter aanpassingen nodig die hier niet door gedekt worden, o.a. de kruising met de Vlaardingse Dijk, de Prinses Julianalaan, de laan 1940-1945 en de mogelijke verplaatsing van de spoorwegovergang bij station Centrum.
- **Ontwikkelingen Veilingroute** – Gemeente Midden-Delfland ontmoedigt het verkeer via de Veilingroute en de Rozenlaan. Dit heeft zijn weerslag op het gehele hoofdwegennet van Maassluis.
- **Havenplein, Koepaardbrug en Industrieweg** – De Koepaardbrug is toe aan een renovatie, tegelijkertijd zijn er wensen om de verkeersveiligheid, met name voor fietsers hier te verbeteren.

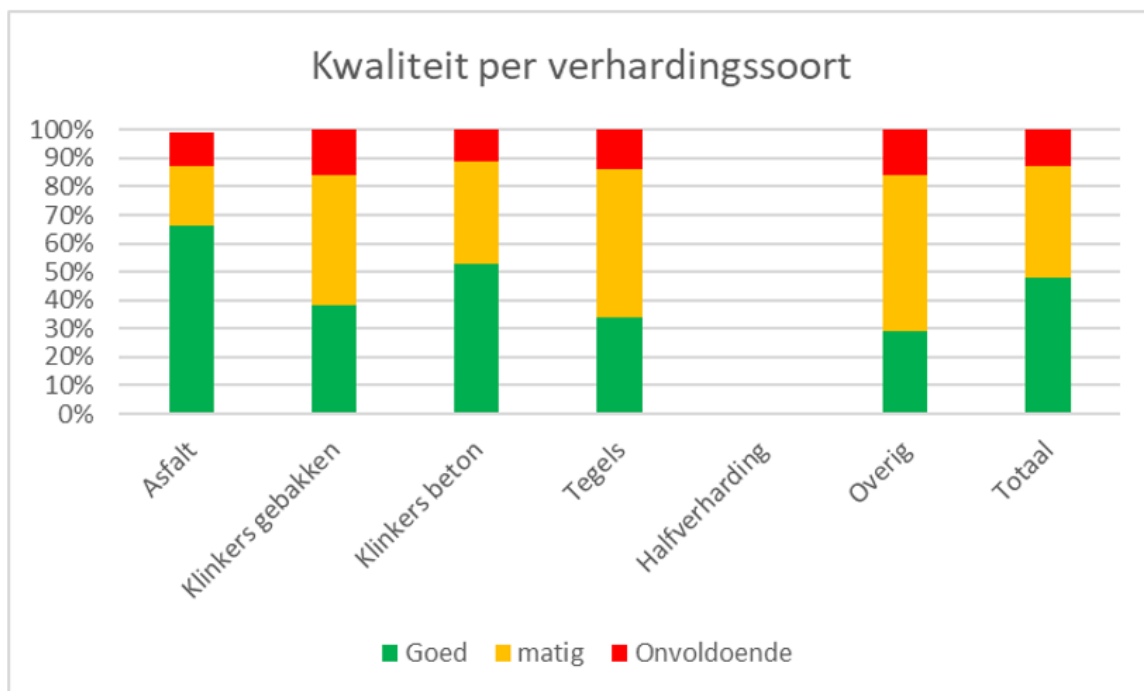
- **Laan 1940-1945** – De (pre-corona) verkeersmodellen geven aan dat door de combinatie van de toegenomen automobiliteit, de aanleg van Balkon en Kade en de mogelijke afwaardering van de veilingroute op de laan 1940-1945 met name in de spits vertragingen zullen gaan ontstaan. Vergroting van de capaciteit van de kruisingen bij de Prinses Julianalaan en de PCHoofllaan kunnen dit verminderen.
- **Fietsmobiliteit** – nog aanvullen plan asfalteren fietspaden en MFR. Fietsen naar OV-knooppunten, fietsen naar binnenstad en Koningshof.
- **Rainproof** – om de ontwikkelingen met betrekking tot klimaat en heftige regenval het hoofd te bieden wordt in samenwerking met rioolbeheer en groenbeheer gewerkt aan het bergen, oppervlakkig afvoeren en infiltreren van regenwater. Dit vergt een andere manier van inrichten van de openbare ruimte. Een aantal proefprojecten zoals de rainproof drempel in de Heldringstraat, de rainproof inrichting (met speelplaats) in de Willem Marislaan, zijn zeer succesvol. De ervaringen met waterdoorlatende klinkerverharding daarentegen zijn niet positief. In een deel van de Burgemeester Schwartzlaan zijn alsnog kolken aangebracht die het regenwater naar het infiltratiepakket onder de rijbaan brengen. Gelijktijdig zijn extra parkeervakken aangebracht.
- **Toegankelijkheid trottoirs** – Ter bevordering van de toegankelijkheid voor ouderen en mindervalide gebruikers, zijn er waar nodig speciale voorzieningen aangebracht. Het betreft doorgaans het verlagen van de trottoirband (en aanliggend trottoir), vaak bij kruisingen. Er zal een actieplan worden opgesteld om de deze toegankelijkheid te bevorderen. Hierbij wordt uitgegaan van verplaatsing over het trottoir op loopsnelheid en niet op de snelheid van snel rijdende scootmobielen. Rond de (door scootmobielen) drukbezochte locaties worden de voetpaden en trottoir vlakker aangelegd en zal de kwaliteit van de betreffende trottoir kritischer worden beoordeeld, dan wel een hoger onderhoudsniveau worden gehanteerd om de functionaliteit en veiligheid te waarborgen.

Type onderhoud	Type inspectie	Doel inspectie	Frequentie	Dekking onderhoudsmaatregel
0 Strings-onderhoud (Stadsbedrijf)	Meldingen en eigen waarnemingen	Herstel kleine gebreken	Dagelijks	Exploitatie
1 Regulier onderhoud	Klein onderhouds-inspectie	Alle verharding inspecteren op (kleine) slechte plekken	Eens per jaar. (Gelijktijdig met Globale visuele inspectie)	Exploitatie
	Voorjaarsinspectie Asphalt	Bepalen noodzaak klein onderhoud n.a.v. vorstschades	Ieder voorjaar, na de vorst.	Exploitatie
	Meldingen openbare ruimte.	Zo snel mogelijke oplossen onvoorziene schades en mogelijke gevaarstelling	permanent	Exploitatie
2 Groot onderhoud	Globale visuele weginspectie, conform systematiek CROW	1) Globaal inzicht in kwaliteit, 2) Planningstool maatregelen, 3) Budgetraming	Eens per jaar, (gelijktijdig met inspectie klein onderhoud)	Exploitatie
	Maatregelinspectie	(Lokaal) bepalen onderhoudsmaatregel	Kort voor uitvoering groot onderhoud	Exploitatie
3 Reconstructie	Maatregelinspectie	Mede bepalen onderhoudsmaatregel	Kort voor uitvoering groot onderhoud	Kapitaliseren
4 Ontwikkelbeheer	Globale visuele weginspectie, conform systematiek CROW	Fundament kredietaanvraag en bepalen noodzakelijk onderhoud tot start project.	Indien nodig	Inspectie uit exploitatie, overige kosten via separaat krediet

Bijlage 6: Detailgegevens kwaliteiten

Kwaliteit per verhardingssoort

Tabel 5. kwaliteitsverdeling verhardingssoorten



Kwaliteit halfverharde paden

De halfverhardingspaden liggen vrijwel allemaal in parkachtige omgevingen. In het verleden waren deze opgenomen in het beheerplan groen. Omdat de aard van de paden en de wijze van beheer meer aansluit bij wegen zijn deze paden overgeheveld. Om de paden in goede conditie te houden is het nodig deze eens per 10-12 jaar te herprofilen en op te hogen. Maassluis heeft ca 30.000 m2 halfverharding, jaarlijks ca 3000 m2 opknappen is voldoende. De CROW-systematiek heeft enkel betrekking op verharding (asfalt, elementen en cementbeton). Voor de halfverharde paden kan daarom vanuit de systematiek geen inzicht worden gegeven in de kwaliteit en de onderhoudsbehoefte. Overigens zullen halfverharde paden in extreem natte perioden altijd natte plekken hebben, dit is inherent aan de keuze van halfverharding.

Kwaliteit fietspaden

De afgelopen 20 jaar is de gemiddelde Nederlandse fietser steeds kritischer geworden op de kwaliteit van de fietspaden. De vlucht van het aantal e-bikes, waardoor meer en harder gereden wordt, versterkt deze trend. Wegbeheerders en het CROW hebben hierop gereageerd met het verscherpen van de inspectienorm voor voet- en fietspaden. Desondanks blijft de inspectie een momentopname. De problemen met de losliggende tegels komen niet terug in de kwaliteitscijfers omdat deze maar een korte periode van het jaar speelden en snel weer gerepareerd zijn. Om de kwaliteit van de fietspaden duurzaam te verbeteren is asfalteren de enige oplossing. Samen met MRDH (subsidieverlener) en het college wordt een voorstel voorbereid.

Kwaliteit voetpaden

Voor voetpaden geldt een vergelijkbaar verhaal als de fietspaden. De gebruikers worden kritischer. In navolging hiervan heeft het CROW de inspectienormen verscherpt. Door het enorme areaal van voetpaden en de soms snelle achteruitgang van de kwaliteit door het rijden met voertuigen op de voetpaden of de aanwezigheid van boomwortels is 0% slechte kwaliteit niet te realiseren. Afhankelijk van de locatie wordt tot 10% slecht als acceptabel gezien.

Kwaliteitsverloop in de afgelopen jaren

De kwaliteit van de verhardingen vertoonde in de periode 2010 - 2018 een dalende trend. Dit is veroorzaakt door een gebrek aan budget en door een gebrek aan personele capaciteit. In het coalitieakkoord 2018 is extra investeringsbudget beschikbaar gesteld. Tevens is vanaf 2020 een aparte functie voor beheer wegen en kunstwerken ingevuld. Door deze 2 zaken is het groot onderhoud gedurende de jaren 2020-2023 versneld uitgevoerd, Zo zijn onder meer grote delen van de Westlandseweg gereconstrueerd.

Bovenstaande grafiek geeft het verloop van de kwaliteit in de afgelopen jaren weer. De toename van het areaal dat sinds begin 2020 gerenoveerd is of groot onderhoud heeft gehad laat zich nog niet zien in de kwaliteitcijfers. Dit heeft enkele oorzaken:

- De inspectie is in het vroege voorjaar van 2023 uitgevoerd, waardoor alle reconstructies van 2023 nog niet meegenomen zijn;
- Door het samenvallen van een aantal levensduurscycli zijn relatief veel wegen van matig naar slecht verschoven.

Kwaliteit Openbare verlichting

Om de openbare verlichting duurzaam en veilig in stand te houden vinden er inspecties, toezicht, regulier onderhoud en groot onderhoud c.q. vervangingen plaats.

De openbare verlichting heeft drie kerntaken; Verkeerveiligheid, Sociale veiligheid en leefbaarheid. Het grootste belang ligt in of de verlichting brand.

Op jaarbasis heeft een lichtpunt ca 4.000 branduren, vermenigvuldigd met 7.000 armaturen geeft dit 28 miljoen branduren. Wij streven naar 99,8% branduren (maximaal 50.000 storingsuren). Voor de afhandeling van meldingen streven wij naar een afdoening van 75% van de meldingen binnen 3 dagen.

Naast 'brand de lamp' kennen we voor openbare verlichting ook een "onderhoudskwaliteit". Maassluis hanteert hier CROW-beeldkwaliteitsniveau B en C. Hierbij zijn de volgende zaken van belang:

- Staat de mast recht
- Is de mast en of de armatuur vervuild
- Hoeveel elektriciteit gebruikt de verlichting

De kwaliteit van de verlichting wordt daarnaast ook afgemeten vanuit het elektriciteitsgebruik. De afgelopen periode is, naast de reguliere vervanging op basis van leeftijd en functioneren, verlichting vroegtijdig vervangen voor LED-verlichting. Hierdoor is het elektriciteitsverbruik gedaald, ondanks een toename van de hoeveelheid lichtmasten.

Voor het beheer van de openbare verlichting gebruikt Maassluis het programma Moons. Hierin worden zowel storingen vastgelegd als regulier onderhoud gepland. In 2022 is een nieuw meerjarenonderhoudscontract gesloten voor de periode 2022-2024.

Kwaliteit Straatmeubilair

Het straatmeubilair is de afgelopen jaren beheerd op basis van meldingen en eigen waarnemingen. Voor de belijningen zijn jaarlijks inspecties gedaan en onderhoudsprogramma's uitgevoerd. Voor verkeers- en straatnaamborden is zomer 2022 een inspectie en inventarisatie uitgevoerd. Hieruit bleek dat grofweg 1/3 van alle verkeersborden gesaneerd (verwijderd) kan worden, 1/3 van alle borden is beschadigd en dient vervangen te worden en 1/3 is goed. Najaar 2022 is gestart met een inhaalslag, o.a. de burgemeesterswijk is aangepakt. Vooruitlopend op dit beheerplan wordt besluitvorming voorgelegd om de rest van Maassluis in 2023 op te pakken. Een van de oorzaken van de achterstand is dat de functie van verkeersmedewerker bij het Stadsbedrijf in een bezuinigingsronde vervallen is. In de persoonlijke paragraaf van dit beheerplan wordt deze functie weer teruggebracht.

Bijlage 7: Toegankelijkheid voor mensen met een beperking

Toegankelijkheid voor mensen met een beperking vraagt ook in Maassluis speciale aandacht. De 2 belangrijkste groepen mensen met een beperking waar we in Maassluis rekening mee proberen te houden zijn mensen die slecht ter been zijn en mensen met een visuele beperking.

Mensen die slecht ter been zijn

Voor deze groep is het belangrijk dat er geen verticale hoogteverschillen zijn, en dat de overige hellingen minder dan 7% zijn. Bij de meeste kruisingen zijn er opritjes voor mensen met een beperking. Niet alle hoogteverschillen zijn te voorkomen; met name die bij de dijken die dwars door Maassluis lopen. Hier zijn nog een aantal wegen met steile hellingen of voetpaden met trappen, zoals bij de Monstersche Sluis. Dit zijn historisch gegroeide situaties. De gemeente heeft niet de ambitie om dit te veranderen.

Mensen met een visuele beperking

Mensen met een visuele beperking maken zo veel mogelijk gebruik van natuurlijke gidslijnen. Als de natuurlijke gidslijnen ontbreken kunnen op veelgebruikte routes geleidelijnen aangelegd worden. Ook bij kruisingen van drukke wegen kunnen geleidelijnen een verbetering brengen. Voorjaar 2022 heeft Maassluis een inventarisatie gedaan van de geleidelijnen. Samen met belangenbehartigingsorganisaties en visueel beperkten zal een actielijst opgesteld worden om de toegankelijkheid te verbeteren. Inschatting is dat met een budget van jaarlijks €25.000 alle actiepunten aan het einde van deze beheerplanperiode opgelost zijn.

Ambitie tot 2028

In de komende beheerplanperiode geven we prioriteit aan het verbeteren van de toegankelijkheid in de hier onder aangegeven zones. Op basis van gezamenlijk schouwen met de doelgroep zullen knelpunten bepaald worden en oplossingen worden gezocht. Deze gebieden zijn:

- Station Steendijkpolder-Winkelcentrum Westeinde-DrieMaasHave
- Station West-Koningshof/Koningshoek/Stadhuis-De Vloot
- Station Centrum-Centrum

