

Assetmanagement: hetzelfde als rationeel wegbeheer?



Assetmanagement, slim beheer, risicogestuurd onderhoud. Is dat niet hetzelfde als rationeel wegbeheer? Rotterdam denkt van niet! In deze paper leggen we uit waarom.

Het wegonderhoud voor de komende 10 jaar is voor het eerste geprogrammeerd via assetmanagement. In Rotterdam noemen we dat ook wel slim beheer. Maar wat is dan slimmer aan het beheer dan hoe we het vroeger deden?

In de paper gaan we dat verder uitwerken. Het komt er op neer dat we alles tegen elkaar afwegen. Door middel van de risicomatrix kunnen we deze afweging kwantificeren. In eerste instantie was de risicomatrix een speeltje van de assetmanagers. De risicomatrix is steeds meer een hulpmiddel geworden voor beheerders om objectief keuzes te kunnen maken en beslissingen uit te leggen naar verschillende partijen. Door middel van assetmanagement kunnen we

eindelijk op een objectieve manier de keuzes uitleggen die we voorheen op basis van gevoel maakten.

In de paper zal beschreven worden hoe Rotterdam het assetmanagement voor wegen heeft ingericht en hoe de integrale aanpak van het onderhoud aan wegen, groen, speelplekken, riolen, openbare verlichting en kunstwerken eruit ziet. Belangrijke onderdelen daarvan zijn de wegen-waterstrategie en het convenant “Samenwerken in de buitenruimte” met netwerkbeheerder Stedin en waterbedrijf Evides.

Aanleiding

In 2013 is Rotterdam gestart met assetmanagement. Vooral de wegbeheerders vonden dat er al aan risicogestuurd beheer werd gedaan, omdat al jaren beheerd werd volgens de systematiek van Rationeel Wegbeheer. Echter, gaandeweg werd duidelijk dat het programmeren van onderhoud meer inhoudt dan simpelweg de output van het wegbeheerprogramma.

Inleiding

De gemeente Rotterdam wil haar geld zo efficiënt mogelijk besteden voor het beste resultaat in de stad. Assetmanagement, ook wel risicogestuurd beheer genoemd, zorgt voor een optimale inzet van publieke middelen en zoekt daarbij naar de beste balans tussen risico's, prestaties en kosten.

De stadsdoelstellingen zijn bepalend voor de wijze waarop het technisch beheer is ingericht. Deze doelstellingen zijn de kernwaarden voor Rotterdam. Deze doelen zijn meestal functioneel of kwalitatief van aard. In onze aanpak is een vertaling gemaakt van deze stadsdoelstellingen in concrete en meetbare technische prestatie-eisen. Zoals figuur 1 laat zien, ligt de basis in de collegedoelelstellingen.



Figuur 1: van doelstellingen naar prestaties

De collegedoelelstellingen zijn vertaald in beleidsdocumenten, zoals: Stedelijk Verkeersplan Rotterdam, Nota Onderhoud Kapitaalgoederen, Stadsvisie Rotterdam, Verkeersveiligheidsplan, Actieplan Geluid, Gemeentelijk Rioleringsplan en Handboek Rotterdamse Stijl. Vanuit de beleidsdocumenten is een visie op beheer ontwikkeld voor Rotterdam: slim beheer. De gemeente werkt aan een aantrekkelijk Rotterdam. Dat doen we met slim beheer en onderhoud en het sturen op een goed gebruik van de buitenruimte. Met onze producten en diensten helpen wij Rotterdam vooruit. Altijd in nauw contact en afstemming met onze partners binnen en buiten de stad en steeds vanuit de erkenning dat de Rotterdammer centraal staat.



Slim beheer

Met slim beheer helpen wij Rotterdam de toekomst in. In de stad hebben we veel ambities. We willen schoon zijn, duurzaam, veilig en circulair. Bouwen aan een veerkrachtig Rotterdam, fysiek maar ook sociaal. We zijn er voor iedereen en willen doelen en dromen helpen waarmaken. Want als beheerders van de stad hebben wij een aantal belangrijke sleutels in handen voor de transformatie van Rotterdam. De materialen en infrastructuur die we nu neerleggen in de stad, hebben het eeuwige leven. We moeten ze goed beheren, om ze nu én in de toekomst tot onze beschikking te hebben en flexibel te kunnen hergebruiken. Zo bezien is beheren een essentieel aspect van ontwerpen.

De stad van de toekomst vraagt om beheerprincipes waardoor we ons laten leiden en inspireren. We spelen in op de grote ontwikkelingen die op ons afkomen en gaan wijkgericht veranderen. Altijd en overal is ons uitgangspunt maximale meerwaarde voor Rotterdam en de Rotterdammers. Materialen worden hergebruikt; we creëren waarde uit afval. We zetten in op het versterken van netwerken in de buurt door bewoners en partners samen te brengen. En bieden mensen uit de wijk een opstapje naar werk door hen uit te nodigen met ons mee te doen en actief te betrekken bij het schoon, heel en veilig houden van de wijk. Want slim beheer kan niet zonder de kennis en inzet van de Rotterdammers.

Kernwaarden

Alle assets dragen bij aan de stadsdoelstellingen van de gemeente Rotterdam. Deze stadsdoelstellingen vormen de ‘kernwaarden’ van de gemeente. De doelstelling van assetmanagement is om de assets gedurende hun levensduur zoveel mogelijk waarde toe te laten voegen aan de gemeente Rotterdam, rekening houdend met de risico’s en kosten die daarbij horen. Het gaat om de balans tussen prestaties,

risico’s en kosten. Met beheer en onderhoud worden

deze prestaties gemonitord en op peil gehouden.

Uiteraard dragen de diverse assetgroepen bij aan verschillende kernwaarden. In tabel 1 zijn de relevante kernwaarden voor het areaal wegen beschreven.

Daarnaast is ook de vertaling naar doelstellingen en prestaties opgenomen.

KERNWAARDE	DOELSTELLINGEN	PRESTATIES
Beschikbaarheid Wegen en bijbehorend straatmeubilair zijn beschikbaar voor gebruikers. Er wordt zo integraal mogelijk gewerkt om verhardingen niet onnodig vaak open te breken. Daarnaast dienen woningen, winkels en bedrijven bereikbaar te blijven.	• Verstoringen worden zoveel mogelijk voorkomen • Woningen, winkels en bedrijven zijn bereikbaar, ook gedurende uitvoering van werkzaamheden. • Verhardingen worden niet onnodig vaak opengebroken door zo integraal mogelijk te werken in de uitvoering. • Straatmeubilair, zoals banken en fietsnietjes, is beschikbaar en sluit aan bij wensen voor gebruik.	• Meerjarenprogramma voor alle typen verhardingen en meubilair met een scope van minimaal 5 jaar. • Kwaliteitsinspecties verhardingen, markering, bebording en meubilair. • Zo integraal mogelijk uitvoeren van werkzaamheden. • Toepassen van omleidingsroutes en maatregelen voor bereikbaarheid.
Veiligheid Assets voldoen aan het vereiste veiligheids- en betrouwbaarheidsniveau. Rotterdammers, bezoekers en ondernemers maken onbezorgd gebruik van wegen. De kernwaarde veiligheid heeft vooral betrekking op het vrij zijn van onaanvaardbare risico's in termen van letselschade aan mensen en schade aan vervoersmiddelen.	• Verhardingen en straatmeubilair zijn veilig om te gebruiken. • Gevaarlijke situaties worden zo snel mogelijk veiliggesteld.	• Kwaliteitsinspecties verhardingen, markering, bebording en meubilair. • Uitvoeren veiligheidsinspectie buitenruimte. • Veilig stellen van onveilige situaties binnen 24 uur. • Ernstige klachten worden voor zover mogelijk binnen 24 uur afgehandeld.
Imago De buitenruimte is aantrekkelijk en van hoge kwaliteit. Verhardingen dragen bij aan een positieve beleving van de buitenruimte en passen bij de gebruikswensen in specifieke wijken en gebieden. Er is daarnaast aandacht voor behoeften van fietsers en voetgangers.	• Verhardingen dragen bij aan een positieve beleving van de buitenruimte. • Er is aandacht voor gebruikswensen in specifieke wijken en gebieden. • Er is aandacht voor behoeften van fietsers en voetgangers. • Rotterdam is koploper op het gebied van innovaties.	• Monitoren beleving bewoners. • Klachtenafhandeling binnen 3 dagen. • Reiniging straatmeubilair en beheer op beeldkwaliteit. • Onderzoek naar differentiatie ambitieniveaus
Weerbaarheid De assets zijn bestand tegen de veranderde klimaatinvloeden, zoals hitte en langdurige regenval en dragen bij aan de ontwikkeling van een duurzame en zelfvoorzienende stad. Het verwezenlijken van de weerbaarheidsambities heeft vooral betrekking op het voorkomen van wateroverlast op de wegen en het daarmee beschikbaar blijven van wegen ook in tijden van hevige regenval.	• Verhardingen zijn bestand tegen de klimaatinvloeden zoals extreme temperaturen en langdurige regenval. • Productie en verwerking van materialen belast het milieu zo min mogelijk . • Materialen worden zoveel mogelijk hoogwaardig hergebruikt.	• Onderzoek en beproeving klimaatbestendige materialen of technieken. • Dataverzameling over gebruik en toestand van de weg. • In contracten voorwaarden opnemen voor hergebruik van materialen en milieueisen. • Inzicht in de materiaalstromen en milieubelasting (bijv. Milieu Kosten Indicator). • Reinigen waterpasserende verharding
Kwaliteit leefomgeving De uitstraling van de assets draagt bij aan een positieve beleving van de buitenruimte. Door het toepassen van de Rotterdamse Stijl wordt gewerkt aan uniformiteit.	• Nastreven uniforme inrichting buitenruimte. • Vasthouden beeldkwaliteit verharding minimaal op niveau 3,5 van de Rotterdamse productnormering. • Kwaliteitsniveau assets is minimaal 85% voldoende en matig conform CROW. • Beheer en onderhoud is afgestemd op de gebruiksdruk van de buitenruimte.	• Bij onderhoud materialen toepassen conform Rotterdamse Stijl. • Uitvoeren tweejaarlijkse globale visuele inspectie verhardingen. • Monitoren CROW-beeldkwaliteit voor markering en banken. • Uitvoeren globale inspectie beeldkwaliteit Rotterdamse productnormering/CROW (2x per jaar). • Mogelijkheden onderzoeken voor participatie bij verhardingen en meubilair (differentiatie in gewenste kwaliteitsniveaus naar gebied en functie). • Wijkgerichte aanpak in beheer en onderhoud. • Monitoren van de beeldkwaliteit (2x per jaar voor heel). • Prioriteren onderhoud in programma's op basis van gebruiksdruk en kwaliteit.
Milieu en gezondheid De buitenruimte brengt minimale schade aan het milieu en gezondheid toe. Voor wegen geldt dat het aantal geluidgehinderden zo laag mogelijk is en de luchtkwaliteit voldoet aan de landelijke wet- en regelgeving.	• Reductie aantal geluidgehinderden. • Bijdragen bebording en markering aan betere luchtkwaliteit binnenstad. • Bijdrage programma “Kom op naar buiten”	• Aanleg stil asfalt actieplan geluid. • Monitoren geluidsprestatie stil asfalt en zo nodig uitvoeren van onderhouden standhouden bebording en markering voor milieuzonering. • Nieuwe aanleg en herinrichting op basis van programmering “Kom op naar buiten”.

Tabel 1: Kernwaarden

Ons areaal

De verharding binnen de gemeentegrens (exclusief havengebied) is onder te verdelen in onderstaande arealen (m² verharding en aantallen straatmeubilair).



AREAAL	OMVANG
Rijbaan (hoofdinfra)	1.800.000 m²
Rijbaan (wijkgebonden)	7.900.000 m²
Parkeerruimte	2.500.000 m²
Fietspad	1.700.000 m²
Voetpad	10.200.000 m²
Overig (o.a. verharde bermen, inritten en bushaltes)	1.000.000 m²
Totaal	25.100.000 m²

Tabel 2: areaalverdeling naar functie

AREAAL	MATERIAAL	AANTAL
Fietshekjes/-beugels	Staal	27.000 stuks
Informatieborden	Staal	128 stuks
Diverse palen beweegbaar/bijzonder	Staal	8.012 stuks
Banken	Hardhout	9.880 stuks
RVV Bebording (verkeer/straatnaam/informatie)	Aluminium	71.713 stuks
Kolken	Gietijzer/beton	173.070 stuks
Wildroosters	Staal	68 stuks
Hekwerk	Staal	134 km
Geleiderail	Staal	18 km
Lijngoot	Staal	19 km

Tabel 3: areaal straatmeubilair

Grootste risico's

Alle assets in de openbare buitenruimte staan bloot aan verschillende risico's en schadefactoren. Als onderdeel van assetmanagement is een risicoanalyse gemaakt voor het areaal wegen. De grootste risico's die van invloed zijn op de prestaties van de assets en de bijbehorende maatregel om het risico te beheersen zijn bepaald op basis van de

risicomatrix. Deze maatregelen zijn de basis van de langetermijnstrategie voor het beheer van de Rotterdamse verhardingen en het meubilair. In onderstaande tabel zijn de voornaamste risicofactoren en de bijbehorende beheersmaatregelen opgenomen.

ASSETGROEP	PRESTATIES	GROOTSTE RISICO'S	KERNWAARDEN	MAATREGEL
Verharding	Verharding is functioneel over gehele levensduur	- Zetting ondergrond - Toename veroudering areaal	- Economie - Beschikbaarheid - Kwaliteit leefomgeving	- Monitoring kwaliteit aanleg - Langetermijnstrategie - Onderhoudsprogramma
	CROW-kwaliteit is minimaal 85%	- Kapitaalvernietiging	- Imago - Kwaliteit leefomgeving	- Globale visuele inspectie - Langetermijnstrategie - Onderhoudsprogramma
	Verhardingen zijn veilig en beschikbaar	- Onveilige situatie - Verstoring hoofdroutes en fietsroutes	- Veiligheid - Beschikbaarheid	- Veiligheidsschouw - Snel herstel - Integraal werken - Afstemming nutsbedrijven - Onderhoudsprogramma
Verkeerstekens	Verkeersveiligheid	- Slijtage	- Veiligheid	- 2-jaarlijkse schouw - Onderhoudsprogramma
Meubilair	Schoon, heel en veilig	- Vuil - Vandalisme	- Imago - Kwaliteit leefomgeving	- Jaarlijkse schouw - Onderhoudsprogramma

Tabel 4: Grootste risico's



Beheerstrategie



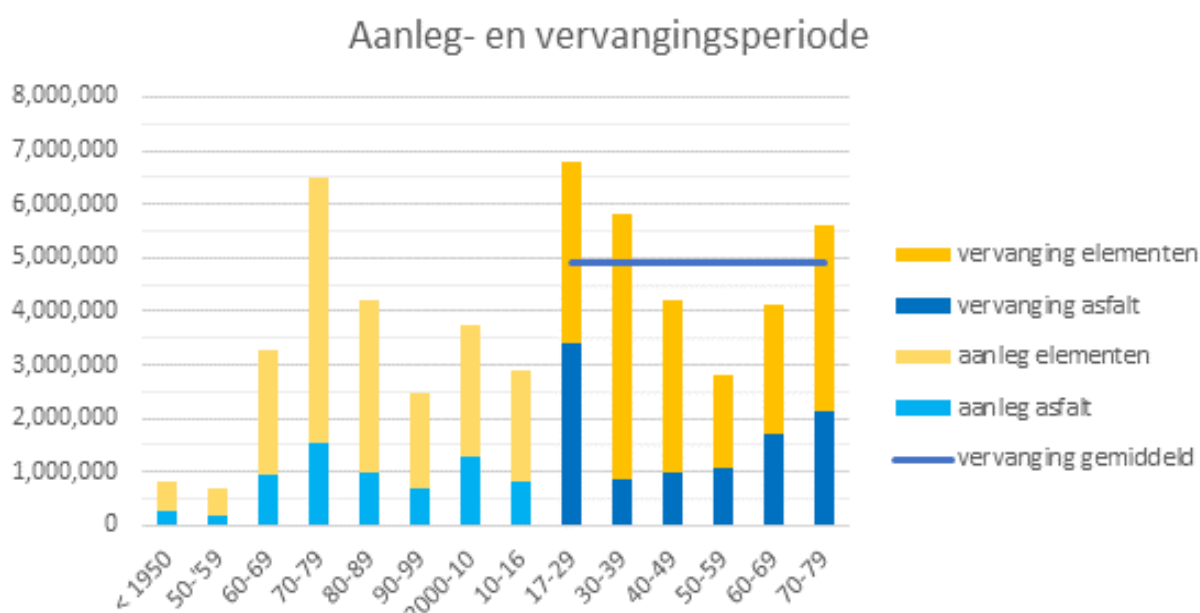
Figuur 2: visualisatie van de beheerstrategie

Strategie beheer wegen

De assets verharding en straatmeubilair dragen gedurende hun levenscyclus bij aan de stadsdoelstellingen van de gemeente Rotterdam. Om de optimale balans te vinden tussen prestaties, risico's en kosten worden beheermaatregelen opgesteld en wordt onderhoud uitgevoerd. Gemiddeld gezien stamt het areaal uit 1975, wat betekent dat de gemiddelde leeftijd 42 jaar is. Figuur 3 laat van het areaal verhardingen de leeftijdsverdeling in aanlegperiode in combinatie met de vervangingsperiode zien. Hieruit blijkt dat de vervangingsbehoefte sterk toeneemt.

De wegenkwaliteit wordt beïnvloed door zetting, gebruik en weersinvloeden. Vervanging van materiaal is van grote invloed op het kwaliteitsniveau. Hierbij zijn werk met werk maken en combinatie met stadsvernieuwing de voornaamste uitgangspunten. Het beheer en

onderhoud van verhardingen gebeurt op basis van de landelijke CROW-systematiek* voor wegbeheer. Deze methodiek meet de technische kwaliteit op een uniforme wijze, waardoor de uitkomsten (landelijk) te vergelijken zijn. Deze systematiek gaat uit van een richtlijn, die betrekking heeft op veiligheid, duurzaamheid en imago. De kwaliteit van de verharding wordt getoetst op basis van een aantal schadebeelden en twee maatstaven, de onderhoudsrichtlijn en de waarschuwingsrichtlijn. Onderhoud van het grootste deel van het straatmeubilair wordt gepland op basis van de schouwresultaten. Deze schouw vindt plaats aan de hand van de beeldschaallat straatmeubilair van de CROW-publicatie 323.



Figuur 3: Leeftijdsverdeling van het areaal verhardingen

*Wegbeheersystematiek is publicatie 147. Inspectie volgens publicatie 146b (globale visuele inspectie)

Onderhoudsprogramma

Het onderhoud van het areaal wegen bestaat uit planmatig onderhoud en storingsonderhoud.

Planmatig onderhoud (preventief)

Het onderhoudsprogramma bevat de geplande en regelmatig terugkerende onderhoudsmaatregelen voor de duurzame instandhouding van het areaal. Onder planmatig onderhoud vallen de kleine en grote onderhoudsmaatregelen die worden uitgevoerd om de functionaliteit en beschikbaarheid niet beneden het gewenste kwaliteitsniveau te laten komen. Deze maatregelen zijn gebaseerd op het inspectieprogramma, waaronder bijvoorbeeld de veiligheidsschouw, gebiedsgerichte schouw, globale visuele inspectie en markeringsschouw. In onderstaande tabel is de korte beschrijving van de onderhoudsprogramma's opgenomen voor het planmatig onderhoud.

Storingsonderhoud (correctief)

De gemeente Rotterdam onderhoudt de wegen preventief om hiermee ongeplande situaties zoals onveilige verkeerssituaties of verstoring verkeersstromen te voorkomen. Toch kunnen ongeplande situaties ontstaan. Bijvoorbeeld schade door een verkeersongeluk of een gebroken huisaansluiting. Storingsonderhoud bestaat uit die maatregelen die nodig zijn om deze schades en afwijkingen te repareren en daarmee de functie van de assets te herstellen, maar ook om vervolgschade te voorkomen. Kenmerkend voor storingsonderhoud is dat de werkzaamheden meestal moeilijk te plannen zijn en niet uitgesteld kunnen worden in verband met veiligheidsaspecten. Het grootste deel van de storingen in de categorie wegen en straatmeubilair wordt met de serviceploegen opgelost. De meldingen waarbij de veiligheid in het geding is, worden direct opgelost. Dit is het "snel herstel".

PROGRAMMA	KERNWAARDE	PRESTATIE/DOELSTELLING	PRIORITERING OP BASIS VAN ...
Asfalt	Beschikbaarheid/ Veiligheid/duurzaamheid	Asfaltreparaties (klein) op basis van een schouw na de winter. Projecten op basis van visuele inspectie (mjp)	Schadebeeld scheuren, oneffenheden, rafeling
Markering	Veiligheid	Het schouwen en vervangen van gesleten markering	Schadebeeld slijtage
Elementenverharding en meubilair	Beschikbaarheid/ veiligheid	Storing en periodiek onderhoud aan straatmeubilair Kleinschalig onderhoud voetpaden en paden in parken	Gewenst kwaliteitsniveau beeldkwaliteit Oneffenheden
Bijzondere verharding	Beschikbaarheid/ veiligheid	Periodiek onderhoud aan bijzondere verharding, zoals natuursteen en waterpasserende verharding	Oneffenheden, voegvulling
Kolken	Beschikbaarheid/ Veiligheid	Uitvoering van correctief onderhoud aan kolken, lijngoten en aansluitleidingen	Water op straat
Gebiedsgerichte aanpak	Beschikbaarheid/ veiligheid	Storingsonderhoud aan elementenverharding, meubilair en RVV-bebording	Veiligstellen <24 uur Afhandelen 80% meldingen < 3 dagen
Handgeld	Imago	Uitvoeren van kleine aanpassing in de buitenruimte	Urgentie
Verkeersmaatregelen	Veiligheid	Uitvoering van kleine verkeersmaatregelen die voortkomen uit de verkeersoverleggen*	Urgentie

Tabel 5: Onderhoudsprogramma's planmatig onderhoud

*Verkeersoverleg = het besluitvormend en adviserend platform voor verkeersvraagstukken.

Integrale aanpak

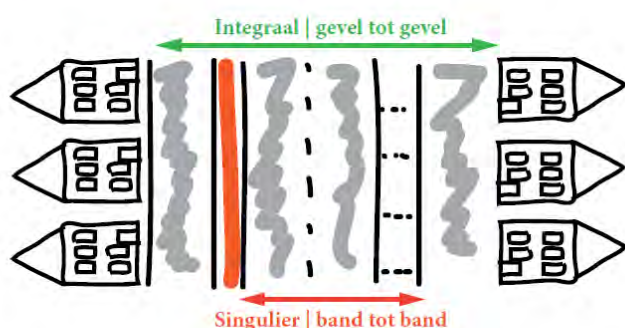
Wegen-waterstrategie

Gemeente Rotterdam heeft als stadsdoelstelling een veilige, leefbare en gezonde stad zijn. Voor water (riolering) is deze stadsdoelstelling vertaald naar “droge voeten, gezonde stad” met een bijbehorende target van 40 kilometer rioolvervanging per jaar. Voor wegen is de target dat 85% van de verhardingen voldoende of matig moet zijn. Het gemeentelijk rioleringsplan gaat uit van een financiering op basis van de rioolheffing waarbij uitgangspunten over integrale werkzaamheden zijn aangenomen. De huidige rioolheffing gaat uit van 40% integraal werken en 60% niet-integraal werken om de target te halen.

Gemeente Rotterdam heeft daarnaast de ambitie om de overlast voor burgers zo veel mogelijk te beperken, een bereikbare stad te zijn en eenduidige straatprofielen en materialen te verwezenlijken. Dit pleit ervoor om zoveel mogelijk werkzaamheden integraal uit te voeren, met als optimum 100% van de werkzaamheden, indien de combinatie tussen water en wegen mogelijk is.

Deze targets zijn de prestaties op de bedrijfswaarden die de burger in Rotterdam verwacht. De stadsdoelstelling van de strategie is de drie prestaties (85%, 40 kilometer, zoveel mogelijk integraal) zo optimaal mogelijk te behalen met de beschikbare budgetten. Als er financiële beperkingen of bepaalde risico's zijn, zullen de prestaties niet gehaald worden.

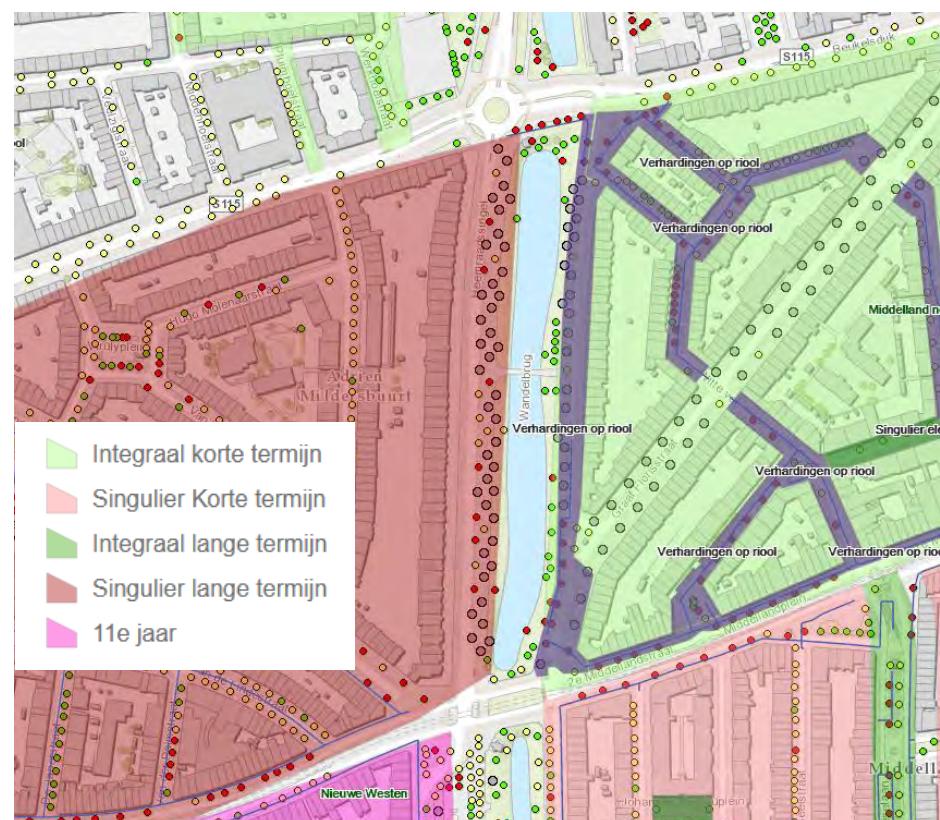
Belangrijke onderhouds- en vervangingsprogramma's aan de wegen en het rioolstelsel zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Daar waar mogelijk wordt rioolvervanging integraal gecombineerd met wegonderhoud. De onderhoudsbehoefte van riolering is hierin leidend en wegonderhoud volgt waar mogelijk. De scope van integraal onderhoud is van gevel tot gevel met nieuwe materialen en ophoging naar uitgiftepeil. Bij singuliere rioolvervanging vindt onderhoud plaats van band tot band. Trottoirs en parkeervakken worden niet meegenomen. Er wordt beperkt opgehoogd en bestaande materialen worden zoveel als mogelijk hergebruikt.



Figuur 4: Integrale en singuliere aanpak

De onderhoudsbehoefte in een straat bestaat echter uit veel meer dan rioleringen en verhardingen. Zowel boven als onder de grond bevinden zich verschillende assets waarvan een deel in beheer is bij de gemeente Rotterdam en een ander deel door marktpartijen beheerd wordt. Daarnaast heeft de buitenruimte een functionele onderhoudsbehoefte die de functioneel beheerder, Stadsontwikkeling, bepaalt.

Groen, bomen, speeltoestellen en verlichting bepalen mede het straatbeeld. De onderhoudsbehoefte van deze assets volgt net als die van de wegen de onderhoudsbehoefte van de riolering. De onderhoudsbehoefte van civiele kunstwerken, gemalen en watergangen hebben een beperkt raakvlak met de integrale strategie. Tijdens de uitvoering van het onderhoud speelt de bereikbaarheid van Rotterdam wel een grote rol. Er zijn drie scenario's opgesteld. De scenario's verschillen in het behalen van de targets en de benodigde budgetten.



Figuur 5: Onderhoudsbehoeftekaart verschillende assets

Om de scheiding tussen integrale en singuliere buitenruimtebuurten te kunnen bepalen is gebruik gemaakt van de aspecten zetting (>30 cm, altijd integraal) en leeftijd van de verharding/buitenruimte (>45 jaar). Waarbij maatwerk wordt uitgevoerd in buurten waar panden direct aan de buitenruimte grenzen of voortuinen aanwezig zijn.



Convenant Samenwerken in de buitenruimte

Netbeheerder Stedin, waterbedrijf Evides en gemeente Rotterdam zijn eind 2015 het convenant 'Samenwerken in de buitenruimte' aangegaan. Hierin staan vergaande afspraken om intensief met elkaar samen te werken bij de aanleg en vervanging van riolering, kabels en leidingen in de ondergrond. Tot 2030 gaat de vervangingsopgave over zo'n 500 km gasleidingen, 600 km riolering en vele kilometers waterleiding en elektriciteitskabels.



Het convenant bestaat uit twee delen: in een vroeg stadium afstemming bij de voorbereiding van werkzaamheden én gezamenlijke uitvoering. Om in een vroeg stadium werkzaamheden af te stemmen is als hulpmiddel in ArcGis een gezamenlijk platform opgezet en recent in gebruik genomen. De projecten en onderhoudsbehoeften worden zichtbaar gemaakt op de kaart voor de komende tien jaar. Ook de onderhoudsbehoefte vanuit asset wegen wordt in deze kaart meegenomen. Hierdoor wordt inzichtelijk waar kansen voor integrale projecten ontstaan en waar onderhoud alleen singulier kan plaatsvinden.

Naast de nutsbedrijven is afstemming met alle andere partners in de buitenruimte, zowel intern gemeentelijk (o.a. verkeerslichten, blackspots, bruggen en tunnels) als extern zoals traminfra (RET), woningbouwcorporaties.

Pilot looproutes voor ouderen Overschie

Een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen en investeren waar dat het meeste nodig is. Dat zijn de uitgangspunten in het risicogestuurd beheer van voetpaden. Samen met collega's uit het gebied Overschie en clusters Maatschappelijke Ontwikkeling en Stadsontwikkeling brachten beheerders de verblijfsplekken en belangrijke looproutes van ouderen in de wijk Overschie in kaart. Het resultaat is een overzicht van 'plusroutes' dat helpt om prioriteiten te stellen in beheer en onderhoud. Want zeker ook de oudere generatie moet zich veilig en gemakkelijk door de stad kunnen bewegen.

De theorie moet nu getoetst worden aan de praktijk. Met hulp van professionals in de wijk zoals ouderencoaches en wijkregisseurs wordt allereerst gekeken of de aannames over de looproutes kloppen. Ook wordt onderzocht of er vanuit het beheer van de stad nog meer maatschappelijke meerwaarde kan worden gerealiseerd door nog beter aan te haken bij andere gemeentelijke programma's of behoeften in de gebieden. Of het zinvol is om nog andere doelgroepen of locaties toe te voegen aan de analyse (denk aan gehandicaptenparkeerplaatsen) wordt ook nader bekeken.

Concreet betekent deze aanpak dat op de looproutes een strengere richtlijn en waarschuwingsgrens zal gelden voor oneffenheden.



Figuur 6: Uitsnede uit kaart met plusroutes



Team wegbeheer na uitreiking beste paper award (Papendal, 27 juni 2018)

kennisplatform
CROW

**Winnaar beste paper
CROW Infradagen 2018**

Conclusie

Het programmeren van het wegonderhoud voor de komende 10 jaar is door het toepassen van de wegen-water strategie (die volledig op assetmanagement is gebaseerd) goed mogelijk gebleken.

Assetmanagement geeft toegevoegde waarde aan wegbeheer en maakt keuzes inzichtelijk, transparant en onderbouwd:

“Van hap snap naar gestructureerd”.

Assetmanagement geeft handvatten om integrale afweging te maken tussen de verschillende assets in de buitenruimte (bijv. civiele kunstwerken, riolering en bomen). Hierdoor kunnen transparante afwegingen tussen de verschillende assets worden gemaakt en komen de verschillende belangen beter tot hun recht.

Door assetmanagement kunnen ook de belangen van externe partijen mee worden gewogen. Hierdoor is het mogelijk om een convenant met nutsbedrijven af te spreken.

Contact

Niña Visser (*adviseur*) – dj.visser@rotterdam.nl

Arjen Oostra (*wegbeheerder*) – a.oostra@rotterdam.nl

Steven Bouman (*wegbeheerder*) – sr.bouman@rotterdam.nl

Danny van Dijk (*wegbeheerder*) – d.vandijk@rotterdam.nl

Leonard van der Velde (*assetmanager*) – lc.vandervelde@rotterdam.nl

Matthijs Laan (*wegbeheerder*) – mpc.laan@rotterdam.nl

Gerard Lindeman (*wegbeheerder*) – gtm.lindeman@rotterdam.nl

Henny Amatsari (*wegbeheerder*) – hm.amatsari@rotterdam.nl

Altijd op de hoogte met onze #AssetAlert!

Rotterdams assetmanagementnieuws en praktijkvoorbeelden automatisch in je mailbox?

Meld je dan aan voor onze nieuwsbrief via assetmanagement@rotterdam.nl.

www.rotterdam.nl/assetmanagement