

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-IBL

Onderwerp

MJOP-MIND 2019-2022 Definitief vaststellen

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2018-002254	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	12-03-2019
Datum	15-02-2019	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
03 Leefomgeving		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Rorink		- Burgemeester	- Weth. Kolkman
		- Weth. Grijsen	- Weth. Rorink
		- Weth. Verhaar	- Weth. Walder

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input type="checkbox"/> Openbaar	12-03-2019
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Regiemanager	21-02-2019	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
PM Leefomgeving	19-02-2019	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	21-02-2019
wethouder	21-02-2019	BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2019-03-13

Bijlagen

MJOP-MIND 2019-2022

B & W d.d.: 12-03-2019

Besloten wordt:

- 1 het MJOP-MIND 2019-2022 vast te stellen;
- 2 de jaarschijven 2019 en 2020 van het MJOP-MIND 2019-2022 taakstellend vast te stellen;
- 3 voor de bestrijding van rattenoverlast €50.000 in te zetten vanuit het MJOP
- 4 in te stemmen met bijgevoegde reactienota;
- 5 de raadsmededeling vast te stellen;
- 6 de stukken aan te bieden aan de raad;
- 7 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

Uw college heeft op 23 oktober 2018 besloten om het concept MJOP-MIND 2019-2022 vast te stellen en vrij te geven voor ter visielegging. De ter visielegging heeft plaats gevonden van 8 november tot en met 5 december 2018. Bij de tervisielegging zijn 8 zienswijzen binnengekomen. In bijgevoegde 'Reactienota op zienswijzen' wordt voorgesteld hoe om te gaan met de binnengekomen zienswijzen. Op basis van de zienswijzen zijn de volgende veranderingen aangebracht in de jaarschijven:

- De Braam is vast geprogrammeerd voor 2021 voor een bedrag van € 960.000. Bij wijze van uitzondering zal deze als harde programmering mee worden genomen naar het volgend MJOP-MIND 2021-2024.
- Voor de Dorpsstraat is in 2020 een bedrag van 118.500 geprogrammeerd om de inrichting naar een 30 km/uur inrichting te brengen. Er zijn geen middelen beschikbaar voor een totale herinrichting.
- Voor de inrichting rondom Wezenlanden, KEI 13, zijn wat extra middelen gereserveerd. Het wordt niet verantwoord geacht dit enkele jaren geleden geheel opnieuw ingerichte deel weer helemaal op de schop te nemen. De grieven van de insprekers worden echter wel herkend. Om hier toch wat in te kunnen doen is een bedrag van € 50.000 geprogrammeerd. Dit wordt gedekt uit vrijgevallen kapitaallasten binnen taakveld 2.1 Infrastructuur.

Daarnaast zijn op basis van voortschrijdend inzicht nog enkele zaken aangepast ten opzichte van het concept mjop-mind:

- Er is een extra investering van € 250.000 voor de realisatie van de 2e fase van de Hanzeweg opgenomen in de programmering. De reeds gereserveerde middelen bleken bij uitwerking van het ontwerp niet afdoende. Dit wordt gedekt uit vrijgevallen kapitaallasten binnen taakveld 2.1 Infrastructuur.
- Er zijn enkele kleine omissies uit het concept gecorrigeerd.
- Op basis van de behandeling van de begroting is toegezegd om een bedrag van € 50.000 in te zetten voor het bestrijden van ratten in 2019 en dit te dekken binnen het MJOP. Hiervan wordt afgeweken door vanuit programma Leefomgeving € 25.000 ten laste van het budget MJOP-MIND te laten komen. Voor het resterende bedrag wordt een oplossing gezocht binnen de andere programma's. Dit wordt bij de eerste kwartaalrapportage ter besluitvorming voorgelegd.
- Het rapport is tekstueel onder handen genomen waarmee de leesbaarheid is vergroot.

Bijgevoegd treft u het aangepaste MJOP-MIND rapport aan. Geadviseerd wordt om het definitieve MJOP-MIND 2019-2022 met bijgevoegde raadsmededeling ter kennisgeving aan de raad aan te bieden

Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat van het MJOP-MIND is de technische kwaliteit van de openbare ruimte leefomgeving duurzaam op het afgesproken niveau te brengen en te houden.

De programmering sluit zoveel mogelijk aan op ruimtelijke ontwikkelingen en de energietransitie, om zo maximaal rendement op de fysieke infrastructuur te bewerkstelligen.

Naast deze resultaten beogen we met MJOP-MIND aanpak een substantiële bijdrage te leveren aan de leefbaarheid van de leefomgeving en alle positieve neveneffecten.

Daarnaast beogen we via de uitvoering de betrokkenheid van inwoners bij de leefomgeving te vergroten.

Kader

Het kader voor het MJOP-MIND:

- Begroting 2019-2022;
- Visie Leefomgeving, vastgesteld d.d. februari 2014;
- Uitvoeringsprogramma visie Leefomgeving, vastgesteld d.d. september 2016;
- Deventer binnen bereik (bereikbaarheidsconclaaf);
- Verkeersveiligheidsbeleidsplan;
- MJOP-MIND 2017-2020.

Argumenten voor en tegen

De invulling van het MJOP-MIND 2019-2022 is mede bepalend voor het behalen van de beleidsdoelstelling van de Gemeente ten aanzien van de kwaliteit van de openbare ruimte en ten aanzien van de versterking van de infrastructuur. De groot onderhoudsmaatregelen die zijn opgenomen, voorkomen dat de kwaliteit van de openbare ruimte achteruit gaat en zijn daarnaast gericht op een kwalitatieve impuls van de leefomgeving.

In het rapport wordt ook specifiek aandacht besteed aan de projecten die betrekking hebben op vervangingen in de openbare ruimte. Het MJOP-MIND vormt hiermee een integraal overzicht van de grote uitvoeringsprojecten in de openbare ruimte. De financiering van projecten is gekoppeld aan de beschikbare budgetten. De programmering sluit daarbij aan op de begroting van de verschillende producten. Op deze manier wordt een duidelijke relatie gelegd tussen de ter beschikking gestelde middelen, programmering en het beoogde resultaat. Daarnaast heeft de programmering ook een tactische component. Enkele projecten groeperen we tot een programmatische aanpak om aan te sluiten op gemeentebrede en provinciale ambities, zoals:

- Binnenstad / stad aan de IJssel;
- Knoop Oldenielstraat;
- Duurzame mobiliteit / fietsinfrastructuur;
- Klimaatadaptatie;
- Beleving.

In het kader van duurzame mobiliteit is in dit MJOP-MIND expliciet aandacht besteed aan de positie van fietsers. In de projecten zullen we waar mogelijk de verkeersveiligheid en het comfort verbeteren. Specifiek noemen we:

- Keizer Karellaan, inclusief rotonde Karel de Grotelaan
- Havezathelaan, inclusief rotonde Laan van Borgele
- Fietsroute langs de Lebuinuslaan, inclusief rotonde Laan van Borgele
- Munsterstraat / Keulenstraat
- Holterweg, tussen Oostriklaan en Salomonzegel
- Betonfietspaden buitengebied (Oerdijk)

Het huidige MJOP-MIND is op geografische manier tot stand gekomen. Dit maakt een programmering en afstemming gemeentebreed en gemeenteoverstijgend makkelijker. Daarnaast kan er ook beter worden gecommuniceerd omtrent het MJOP-MIND, zowel binnen als buiten de gemeentelijke organisatie.

Extern draagvlak (partners)

De adviesraad Natuur en milieu is betrokken bij de programmering en heeft op specifieke onderdelen een aanvullende toelichting gekregen. In het kader van de energietransitie heeft een uitgebreide afstemming plaats gevonden met de Deventer woningbouwcorporaties. De prioritering en programmering is afgestemd op de benodigde energietransitie en het geplande groot onderhoud van de corporaties.

Het MJOP-MIND is voorgelegd aan inwoners en het bedrijfsleven van Deventer door middel van de tervisielegging. Met collegae van WIJ Deventer en de Fietsersbond is gesproken over het vrijgeven van het MJOP-MIND. Op basis van de tervisielegging zijn 8 zienswijzen binnengekomen. In bijgevoegde 'Reactienota op zienswijzen' wordt voorgesteld hoe om te gaan met de binnengekomen zienswijzen.

In voorbereiding van de individuele projecten van het MJOP-MIND 2019-2022 wordt op projectniveau

inspraak/participatie georganiseerd. Daarbij volgen we nu de communicatiekaders uit het uitvoeringsprogramma. Verder maken we gebruik van de brede communicatie over de werkzaamheden zoals opgezet onder de noemer "Deventer wordt nog knapper".

Financiële consequenties

Het MJOP-MIND is opgesteld binnen de door de raad vastgestelde kaders van de meerjarenbegroting 2019. In totaal is in 2019 voor € 10 miljoen aan projecten geprogrammeerd.

Binnen het MJOP is een deel vrijvallende kapitaallasten dat voor 2019 eenmalig ingezet wordt voor oplossen knelpunt indexering reiniging. We zoeken ambtelijk naar de mogelijkheden waarbij dit één van de opties is. Daarnaast wordt gezocht naar een structurele oplossing. Dit wordt in een apart voorstel ter besluitvorming voorgelegd aan het College.

Aanpak/uitvoering

Na de definitieve vaststelling wordt het rapport aangevuld met de reactienota. De realisering van de jaarschijven 2019 en 2020 wordt opgepakt conform de programmering en conform de werkwijze zoals deze in het MJOP-MIND 2019-2022 is omschreven.

Indien bij de uitwerking van de structurele oplossing van het knelpunt (indexering) straatreiniging blijkt dat binnen andere budgetten van programma 3 onvoldoende ruimte is, wordt gekeken naar andere opties binnen het programma. Het inboeten op groot onderhoud (MJOP) is één van de mogelijkheden maar evengoed kan de oplossing liggen in het schrappen van output in het klein of cyclisch onderhoud.

De raad wordt geïnformeerd door middel van bijgevoegde raadsmededeling.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	MJOP-MIND 2019-2022 Definitief vaststellen		
Mededelingennr	2018-002254	Portef.houder	Weth. Rorink
Team	DEV-IBL	BenW-besluit d.d.:	12 maart 2019

1. Inleiding: waarom deze mededeling

In het rapport MeerJaren Onderhoudsprogrammering - Meerjarenplanning INfrastructuur Deventer is het groot onderhoud in Deventer voor de komende jaren beschreven. Dit betreft een majeur uitvoeringsdocument. Het is van belang dat de gemeenteraad hier kennis van kan nemen.

2. Kader

- Kaders voor het MJOP-MIND worden onder meer gevormd door de Visie Leefomgeving, het Uitvoeringsprogramma visie Leefomgeving, Deventer binnen bereik (bereikbaarheidsconclaaf) en het Verkeersveiligheidsbeleidsplan.
- De toezegging aan de raad voor een budget voor bestrijding rattenoverlast in wijken, amendement 3.1 van raadsvergadering d.d. 7 november 2018.
- De toezegging aan de raad om meer ruimte te geven voor de fiets in plaats van de auto bij herinrichting van wegen, raadsvergadering d.d. 14 juni 2017
- In het kader van de meerjarenbegroting 2019-2022 is prioritering en fasering van grote infrastructurele projecten vastgesteld (gemeentebrede investeringen). De dekking van deze werken vindt voornamelijk plaats buiten het MIND om, zoals bijvoorbeeld via de RGI (reserve gemeentebrede investeringen).

3. Kern van de boodschap

Het college heeft het programma voor groot onderhoud voor de komende jaren vastgesteld. De budgetten van de jaarschijven passen binnen de door de raad vastgestelde kaders. Zoals gebruikelijk informeren we uw raad over dit programma.

4. Nadere toelichting

In 2019 is voor 10 miljoen aan projecten geprogrammeerd. De adviesraad Natuur en milieu is betrokken bij de programmering en heeft op specifieke onderdelen een aanvullende toelichting gekregen. In het kader van de energietransitie heeft een uitgebreide afstemming plaats gevonden met de Deventer woningbouwcorporaties. De prioritering en programmering is afgestemd op de benodigde energietransitie en het geplande groot onderhoud van de corporaties.

In het kader van duurzame mobiliteit is in dit MJOP-MIND veel aandacht gegeven aan de positie van de fietsers. In diverse projecten besteden we aandacht aan verkeersveiligheid en het verbeteren van het comfort. Specifiek noemen we:

- Keizer Karellaan, inclusief rotonde Karel de Grotelaan
- Havezathelaan, inclusief rotonde Laan van Borgele
- Fietsroute langs de Lebuinuslaan, inclusief rotonde Laan van Borgele
- Munsterstraat / Keulenstraat
- Holterweg, tussen Oostriklaan en Salomonzegel
- Betonfietspaden buitengebied (Oerdijk)

Op 23 oktober 2018 is het MJOP-MIND 2019-2022 door ons college vastgesteld en vrijgegeven voor tervisielegging. Deze tervisielegging heeft plaats gevonden van 8 november tot en met 5 december 2018. Bij de tervisielegging zijn 8 zienswijzen binnengekomen.

Op basis van de zienswijzen zijn drie veranderingen aangebracht in de jaarschijven:

- De Braam is vast geprogrammeerd voor 2021 voor een bedrag van € 960.000. Deze zal als harde programmering mee worden genomen naar het volgend MJOP-MIND 2021-2024.
- Voor de Dorpsstraat is in 2020 een bedrag van 118.500 geprogrammeerd om de inrichting naar een 30 km/uur inrichting te brengen. Er zijn geen middelen beschikbaar voor een totale herinrichting.
- Voor de inrichting rondom Wezenlanden, KEI 13, zijn wat extra middelen gereserveerd. Het wordt niet verantwoord geacht dit enkele jaren geleden geheel opnieuw ingerichte deel weer helemaal op de schop te nemen. De grieven van de insprekers worden echter wel herkend. Om hier toch wat in te kunnen doen is een bedrag van € 50.000 geprogrammeerd. Dit wordt gedekt uit vrijgevallen kapitaallasten binnen taakveld 2.1 Infrastructuur.

Met de Fietsersbond is gesproken over het vrijgeven van het MJOP-MIND. Enkele zaken die buiten het kader van deze zienswijze vallen worden separaat besproken. De 'Reactienota op zienswijzen' is opgenomen als bijlage in het rapport MJOP-MIND 2019-2022.

Voor de bestrijding van rattenoverlast wordt € 50.000 ingezet vanuit het MJOP.

In voorbereiding van de individuele projecten van het MJOP-MIND 2019-2022 wordt op projectniveau inspraak/participatie georganiseerd. Daarbij volgen we nu de communicatiekaders uit het uitvoeringsprogramma. Verder maken we gebruik van de brede communicatie over de werkzaamheden zoals opgezet onder de noemer "Deventer wordt nog knapper".

MJOP-MIND 2019-2022

Meerjarenonderhoudsprogramma openbare ruimte en
Meerjarenprogramma infrastructuur Deventer

Oktober 2018

Inhoud

1.1	Inleiding.....	4
1.2	Visie leefomgeving.....	4
1.3	MJOP-MIND 2019-2022.....	4
1.3.1	Financiële ruimte.....	5
1.4	Uitgelichte projecten.....	6
1.4.1	Investerings in duurzame mobiliteit.....	6
1.4.2	Reconstructies.....	6
1.4.3	Buurtgerichte aanpak.....	7
1.4.4	Samenloop energietransitie.....	7
1.4.5	Netwerk 'Stad aan de IJssel'.....	7
1.4.6	Godebaldpark en Radboudlaan.....	8
1.4.7	Fysieke Projecten buiten het MJOP.....	8
2	Schoon, heel en veilig.....	9
2.1	Inleiding.....	9
2.2	Vormen van onderhoud.....	9
2.3	Totstandkoming van het programma.....	10
2.3.1	Programmeren vanuit deeltaken.....	10
2.3.2	Integrale programmering.....	11
3	Bewuste inrichting, maximaal rendement.....	12
3.1	Inleiding.....	12
3.2	Buurtgerichte projecten.....	12
3.3	Buurtaanpak projecten.....	14
3.4	Datagestuurd werken.....	14
3.5	Duurzame mobiliteit.....	14
3.6	Klimaatbestendige inrichting.....	15
3.7	Bewuste inrichting.....	16
3.8	Maximaal Rendement.....	16
3.9	Belevingssturing.....	16
4	Ruimte voor initiatief.....	18
5	Communicatie.....	19
6	Financiën.....	21
6.1	Opbouw budget.....	21
6.2	MJOP-MIND-Budget.....	21

6.2.1	Reguliere begroting.....	21
6.2.2	Groei van de openbare ruimte	21
6.2.3	Vrijval kapitaallasten en inzet vrijgevallen kapitaallasten	21
6.2.4	Overige mutaties per (deel)taakveld	22
6.3	Budget 2019.....	23
6.4	Vervangen wegen	24
6.4.1	Inleiding.....	24
6.4.2	Dekking	24
7	Programma 2019-2022	25
7.1	Onderhoudsprogramma	25
7.2	Programma vervangen wegen	25
7.3	Combinatieprojecten	26
	Bijlage A: Projectomschrijvingen	27
	Bijlage B: Reactienota	28
	Bijlage C: Tekening MJOP-MIND 2019-2022.....	29

1 Inleiding en samenvatting

1.1 Inleiding

Als gemeente hebben we twee belangrijke stukken over de openbare ruimte: de Visie leefomgeving met het bijbehorende uitvoeringsprogramma en het MJOP/MIND. In de Visie staat ons beleid voor de inrichting, het beheer en het onderhoud van de openbare ruimte. We geven daarin onze lange termijn doelen aan, onze aanpak om die te bereiken en hoe we dat organiseren. In beleidstermen: ons strategisch, tactisch en operationeel handelen. Het MJOP/MIND gaat over het uitvoeren van dat beleid: welke projecten willen we wanneer aanpakken en hoe betalen we dat?

1.2 Visie leefomgeving

In de Visie beschrijven we onze manier van werken als de ‘Deventer mix’. Deze gaat uit van vier pijlers:

1. In het dagelijkse beheer, bij het onderhoud en in geval van (her)inrichting hanteren we een ondergrens (de ‘basis’). Daarmee voldoen we minimaal aan wettelijke veiligheidseisen en voorkomen we dat investeringen hun waarde verliezen. In de uitvoeringsagenda van de Visie geven we een toelichting op de beheerqualiteitsniveaus;
2. Bij (her)inrichting besteden we bewust aandacht aan een goede leefbaarheid, duurzaamheid, ecologie en onderhoudsvriendelijkheid van de openbare ruimte;
3. Bij het dagelijks beheer en bij (her)inrichting krijgt beleving een zwaar accent: hoe ervaren gebruikers een aanpassing? Tegelijk proberen we economische en sociale verbindingen te maken: een aantrekkelijk groengebied stimuleert bijvoorbeeld dat mensen elkaar ontmoeten;
4. Er is ruimte voor initiatief van bewoners. Ze kunnen bijvoorbeeld het beheer overnemen en zo de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren: ze zetten een ‘plus’ op de ‘basis’ die wij verzorgen. Daarnaast kunnen bewoners een rol spelen bij de (her)inrichting van de openbare ruimte.

1.3 MJOP-MIND 2019-2022

Het MJOP-MIND gaat over groot onderhoud en herinrichting van de openbare ruimte. Er is een nauwe relatie met de pijlers uit de Visie. Dat geldt in ieder geval voor de pijlers 1 (heel) en 2 (bewuste inrichting). Daarnaast werken in het algemeen ook volgens de pijlers 3 en 4. We maken deze nuancering omdat bijvoorbeeld bij het ‘slechts’ vernieuwen van een asfaltlaag deze pijlers minder een rol spelen.

Pijler 1 is bepalend of we een project uitvoeren: is de openbare ruimte heel of veilig? En aan welke eisen moet bij de (her)inrichting minimaal worden voldaan vanuit wettelijke of technische eisen, functionaliteit, enzovoorts. Met het MJOP-MIND 2019-2022 brengen we samenhang aan in de besteding van het budget voor groot onderhoud van de openbare ruimte en voor verbetering en vervanging van de infrastructuur. Inwoners en bedrijven krijgen inzicht in de projecten die we de komende jaren gaan uitvoeren.

Het MJOP-MIND is een voortschrijdend meerjarenplan dat we om het jaar bijstellen. Projecten die we voor de periode 2019-2020 opnemen, gaan we daadwerkelijk uitvoeren. De projecten voor de jaren 2021 en 2022 zijn indicatief: In het MJOP-MIND 2021-2024 bepalen we de prioriteit van de uitvoering van deze projecten opnieuw. Vanzelfsprekend zitten er grenzen aan het beschikbare budget en moeten we kiezen wat we uitvoeren. Hoe we dat tactisch aanpakken, staat in het uitvoeringsprogramma van de Visie leefomgeving.

We hebben daarvoor de volgende uitgangspunten vastgelegd:

- We voorkomen onveilige situaties;
- We voorkomen vernietiging van kapitaal;
- We houden rekening met leefbaarheidsaspecten;
- We leggen het accent op de functionaliteit van de openbare ruimte;
- We werken buurtgericht;
- We stimuleren duurzame mobiliteit;
- We streven naar een klimaatbestendige inrichting van de openbare ruimte.

Een ander belangrijk uitgangspunt is dat we het verbeteren van de openbare ruimte zo veel mogelijk combineren met het uitvoeren van ruimtelijke plannen en/of onderhoud. Een voorbeeld is de combinatie van de aanpak van de openbare ruimte en de herstructurering in de Rivierenwijk. We programmeren zo, dat de kans op subsidie of meebetalen door anderen stijgt.

We stemmen werkzaamheden op elkaar af, zodat de stad zo goed mogelijk bereikbaar blijft. We informeren de stad over de werkzaamheden onder het motto 'Deventer wordt nog knapper'. Daarbij zetten we onder andere Facebook, Twitter en onze website in.



1.3.1 Financiële ruimte

In hoofdstuk 7 berekenen we hoeveel geld we voor grootonderhoud en infrastructurele projecten beschikbaar hebben. Onderstaande tabel geeft het budget per (deel)taakveld.

Taakveld	(Deel) taakveldnaam	MJOP-budget 2019
2.1	Straten, wegen en pleinen	2.860.000
2.1	Straatreiniging	0
2.1	Openbare Verlichting	411.000
2.2	Parkeren	0
2.4	Havens en waterwegen	0
2.1	Verkeer en vervoer (MIND)	198.000
5.7	Openbaar Groen	529.000
5.7	Openbare Speelgelegenheden	262.000
7.2	Riolen en Waterhuishouding	921.000
7.5	Begraafplaatsen	0
2.1	Verkeerslogistiek – VRI's	172.000
2.1	Verkeerstechnische voorzieningen	97.000
2.1	Civiltechnische kunstwerken (CTKW)	475.000
	Totaal	5.925.000

We stemmen het werkprogramma af op de financiële ruimte. De volgende paragrafen geven daar een toelichting op, aan de hand van de vier pijlers uit de Visie leefomgeving.

1.4 Uitgelichte projecten

In **hoofdstuk 7** staat welke projecten we in 2019 en 2020 uitvoeren of opstarten. Ze worden in **bijlage A** toegelicht. Op een aantal projecten zoomen we hieronder in. Voor een aantal daarvan denken we subsidie te kunnen krijgen van de provincie Overijssel.

1.4.1 Investerings in duurzame mobiliteit

De komende jaren investeren we extra in het verbeteren van fietspaden. Zo vervangen we asfalt door beton op het fietspad langs de Oerdijk tussen Lettele en Schalkhaar. Op de hoofdfietsroute Margijnenenk/Lebuïnuslaan/Overstichtlaan maken klinkers op de parallelwegen plaats voor asfalt: dat rijdt een stuk comfortabeler.

Bij de (her)inrichting en reconstructie van de openbare ruimte geven we de komende jaren extra prioriteit bij duurzame mobiliteit en gezondheid. In veel gevallen krijgen fietsers meer ruimte en comfort.

1.4.2 Reconstructies

Voor de Keizer Karellaan en de Havezathelaan hebben we in 2019 en 2020 een volledige reconstructie gepland. Ook hier krijgt het comfort van de fietser een belangrijke plaats.



Van Oldenielstraat en omgeving

Het project Van Oldenielstraat en omgeving stond ook al in het MJOP-MIND 2017-2020. In deze omgeving kunnen we veel zaken combineren om een optimaal resultaat te bereiken:

- Nieuwe asfaltverharding van de Van Oldenielstraat en de Henri Dunantlaan;
- Verdubbeling van de breedte van de Oldenielstraat en betere kruisingen met de Brinkgreverweg en de Hoge Hondstraat. Na een studie uit 2017 is in 2018/2019 de Brinkgreverweg tussen de Veenweg en de Henri Dunantlaan gereconstrueerd. De kosten voor het aanpakken van de andere wegen zijn nog niet gedekt. We ramen ze tussen de € 8 en € 13 miljoen. We hebben voor de puur technische reconstructie van de rijbanen ca. € 3 miljoen beschikbaar. Mogelijk kan de rest van de kosten vanuit subsidies worden betaald. We gaan hierover spreken met subsidieverstrekkers. De aanpak van dit gebied staat vooralsnog gepland voor 2022. Tot dat moment zorgen we door onderhoud dat de weg veilig blijft.

1.4.3 Buurtgerichte aanpak

Rivierenwijk

Er is de afgelopen jaren al veel geïnvesteerd in de Rivierenwijk en dat is ook de komende jaren nodig. Het uitvoeringsprogramma loopt door t/m 2024. Tot die tijd steken we bijna € 1,4 miljoen in het verbeteren van de openbare ruimte.

Draaiomsbuurt (Diepenveen)

We werken in dit project samen met woningcorporatie de Marken. Daardoor worden zowel de openbare ruimte als de woningen verbeterd. We hopen zo meer effect te bereiken. We stemmen onze werkzaamheden af met die van wooncorporaties en energieleveranciers om een maximaal rendement te bereiken.

1.4.4 Samenloop energietransitie

De energietransitie die vorm moet krijgen, zal waarschijnlijk een versnelling geven. De corporaties nemen hier momenteel zelf het voortouw in. Deze organisaties stemmen hun plannings af met ons (dit MJOP-MIND) en de netwerkbeheerders (Enexis, EnNatuurlijk). We zien kansen voor een nog nauwere samenwerking: in de komende planperiode in het Ludgeruskwartier en rond een aantal wegen in Zandweerd Noord.

1.4.5 Netwerk 'Stad aan de IJssel'

Een aantal onderhoudsprojecten in de binnenstad is gebundeld onder de noemer 'Stad aan de IJssel'. We willen in deze projecten meer doen dan alleen goed onderhouden. Er zijn ook andere doelstellingen, zoals economische vitaliteit en aantrekkelijkheid van de binnenstad. De gemeenteraad heeft de binnenstad opgenomen op de Strategische RaadsAgenda.

De Keizerstraat is de belangrijkste toegangspoort naar de binnenstad. De huidige inrichting is niet op deze belangrijke economische en mobiliteitsfunctie afgestemd. In verband daarmee hebben we in 2018 geen technisch onderhoud uitgevoerd, maar meer tijd genomen voor een plan dat beter aan de wensen voldoet. We willen in 2019 met de uitvoering beginnen. Hetzelfde geldt voor de Stromarkt. De aanpak van deze omgeving kan een belangrijke impuls geven aan de economische en culturele aspecten (nieuwbouw bibliotheek) van het gebied. We hebben daarom de onderhoudsmiddelen overgeheveld naar 2019. We zoeken nog extra budget.

Ook de Nieuwe Markt willen we volledig herinrichten. In dit MJOP-MIND maken we budget vrij voor de naastliggende straten Hofstraat en Graven. Aan de Nieuwe Markt is om technische redenen nog geen onderhoud nodig, maar die wens ontstaat wel als de omliggende straten zijn aangepakt. De inrichting van deze gebieden moet aansluiten bij die van het Grote Kerkhof.

1.4.6 Godebaldpark en Radboudlaan

Het Godebaldpark in Keizerslanden is slecht toegankelijk. De paden zijn van slechte kwaliteit. Zeker omdat verzorgingshuis Humanitas naast het park ligt en vanwege het in het park aanwezige oefencircuit voor scootmobielen is verbetering nodig. We voeren het project deze planperiode uit in samenhang met de aanpak van de Radboudlaan.



Aanpak Godebaldpark en Radboudlaan

1.4.7 Fysieke Projecten buiten het MJOP

Een aantal projecten in de stad heeft geen directe relatie met beheer en onderhoud en staat dus niet in het MJOP-MIND. In de planning van werkzaamheden hebben ze wel raakvlakken. Voor de volledigheid noemen we ze hier:

- Afronding aanleg tunnel Oostriklaan (vanwege een raadsbesluit worden eventuele tekorten binnen het MJOP-MIND opgelost);
- Verbreding A1;
- Aanleg parallelle fietsinfrastructuur A1;
- Plan van aanpak slim en schoon Deventer (m.b.t. infrastructuur).

2 Schoon, heel en veilig

2.1 Inleiding

De Visie leefomgeving heeft effect op de manier waarop de gemeente en andere partijen in de openbare ruimte werken. Ook in het MJOP-MIND werkt de visie door. We leggen in de komende hoofdstukken een verband tussen de vier pijlers van de visie en het MJOP-MIND.

Pijler 1 is 'Schoon, heel en veilig'. Deze omschrijft de basiskwaliteit van de openbare ruimte. Bij een lagere kwaliteit is onderhoud of vervanging nodig. Op basis van pijler 1 bepalen we welke projecten we om technische en/of veiligheidsredenen moeten uitvoeren (de programmering) en welke basiseisen we moeten stellen.

Uitgangspunt: De leefomgeving in de hele gemeente is schoon, heel en veilig: We 'bewaken' het basis-onderhoudsniveau (de ondergrens) bij het beheer en onderhoud van de openbare ruimte.

2.2 Vormen van onderhoud

Bij het technische en veiligheidsonderhoud onderscheiden we vier vormen:

- Onderhoud na calamiteiten;
- Klein (en cyclisch) onderhoud of dagelijks onderhoud;
- Groot onderhoud;
- Vervangingsonderhoud.

De uitvoering van het calamiteiten- en klein onderhoud nemen we niet op in het MJOP-MIND. We hebben de vereiste kwaliteit van de uitvoering vastgelegd in contracten met Het Groenbedrijf en Circulus-Berkel (bedrijven waar we aandeelhouder van zijn) en onze civiele 'huisaannemer'.



Bij de foto: voorbeelden van cyclisch onderhoud. Dit type onderhoud staat niet in het MJOP-MIND

Het groot- en vervangingsonderhoud is gebundeld in dit MJOP-MIND. In het uitvoeringsprogramma van de Visie leefomgeving hebben we aangegeven dat ons budget krappere is geworden. Daarom richten we ons vooral op het behoud van kapitaal en het voorkomen van onveiligheid. Bij het bepalen van de programmering van groot onderhoud gaan we uit van de principes van assetmanagement¹. Deze methode is het verst doorgevoerd bij het groot- en vervangingsonderhoud aan de riolering.

¹ Een set van procedures en tools voor het optimaliseren van de prestaties van fysieke middelen gedurende de gehele levenscyclus (ontwerp, bouw, gebruik, onderhoud en afdanking).

2.3 Totstandkoming van het programma

In deze paragraaf lichten we toe hoe we tot het programma 2019-2022 zijn gekomen. We geven inzicht in de manier waarop de input vanuit taakvelden zoals groen, wegen en riolering is geïntegreerd, welke afwegingen we maken en welke programma hieruit is voortgekomen.

Inwoners en bedrijven van Deventer zijn indirect bij de totstandkoming van het MJOP betrokken. In het voorstadium hebben ze onder andere via WijDeventer en ons college invloed kunnen uitoefenen. Daarnaast kon iedereen reageren nadat we dit MJOP-MIND vrijgaven voor inspraak. Tegelijk hebben we het MJOP-MIND voorgelegd aan de adviesraad Natuur en Milieu, de Fietsersbond en nogmaals aan WijDeventer. In bijlage B staat hoe in deze periode is gereageerd en in hoeverre dat heeft geleid tot aanpassing in het programma. Ook hebben we de planning afgestemd met corporaties en netbeheerders. De feitelijke ruimte voor aanpassingen is beperkt, omdat een groot deel van de programmering vast ligt door al genomen raadsbesluiten, bestuurlijke toezeggingen, subsidies en de technische/veiligheidsnoodzaak om zaken aan te pakken.

2.3.1 Programmeren vanuit deeltaken

Vooraf werkzaamheden vanuit groen, wegen en riolering bepalen het MJOP-programma. We stellen prioriteiten aan de hand van technische inspecties en waarnemingen door specialisten. De nadruk ligt op:

- Veiligheid garanderen;
- Kapitaalvernietiging voorkomen;
- Functionaliteit;
- Risico-gestuurd werken (assetmanagement).

Doordat we het MJOP met het MIND combineren, kunnen we de budgetten voor onderhoud en investeringen deels samenvoegen. Dat geldt voor projecten met kosten van € 50.000,- tot enkele tonnen. Bij grootschaliger projecten maken we een aparte afweging binnen het totale budget van de gemeente. De gemeenteraad neemt over dat soort projecten een apart besluit, bijvoorbeeld bij de verdubbeling van de Hanzeweg. We hebben voor onze plannen op het gebied van verkeer en vervoer een verkeersagenda opgesteld. Daarvoor gebruiken we de uitvoeringsprogramma's van vastgestelde beleidsnota's, namelijk:

- Deventer binnen bereik (bereikbaarheidsconclaf);
- (Herijking) nota Hoofdwegenstructuur;
- Brief Verkeersveiligheidsbeleid;
- Fietsbeleidsplan Deventer Fietst 2010-2015.

De verkeersagenda bestaat uit een groslijst van infrastructurele projecten. De agenda is dynamisch: we kunnen aanpassingen doen op basis van nieuwe inzichten. Binnen de agenda kunnen projecten op verschillende thema's scoren, zoals verkeersveiligheid, fietsstimulering, openbaar vervoerdoorstroming, autobereikbaarheid, leefbaarheid en stimulering van fietsrecreatie.

Het aantal projecten in de verkeersagenda is fors en vergt in totaal een investering van tientallen miljoenen. Daarvoor ontbreekt binnen het MIND het budget. Daarom zoeken we combinaties met onderhoudsprogramma's en subsidies van Rijk en provincies, zoals Beter Benutten en Decentralisatie Uitkering Verkeer (DUVV). In alle gevallen kan het MIND-budget ons aandeel (co-financiering) in de totale projectkosten zijn. In het MJOP-MIND hebben we diverse projecten op deze manier uitgewerkt. Daarnaast verwachten we dat initiatieven vanuit de markt een steeds grotere rol gaan spelen in het agenderen van verkeersprojecten.

In hoofdstuk 7 staat het programma op basis van het beschikbare budget. In bijlage A staan de projectomschrijvingen.

2.3.2 Integrale programmering

Met het MJOP-MIND stemmen we de planning van projecten op elkaar af. We integreren ze zo veel mogelijk tot multidisciplinaire groot onderhoudsprojecten. Op die manier beperken we de kosten en de overlast voor de omgeving. De lijst met gewenste en technisch noodzakelijke projecten is groter dan het beschikbare budget. Veel plannen komen daarom niet in het programma. We geven voorrang aan het tegengaan van kapitaalvernietiging en het voorkomen van onveiligheid. Bij gecombineerde projecten spelen meerdere disciplines een rol. De projecten zijn complex en vergen een zorgvuldige aanpak. Daar hoort doorgaans een uitvoerig communicatietraject bij.

We proberen werkzaamheden vanuit het MJOP te combineren met projecten uit andere programma's of wensen vanuit andere disciplines. Meestal neemt één (deel)taakveld het initiatief voor een project, waarna andere disciplines aanhaken. We kijken bij het programmeren of we ook verbeteringen op het gebied van klimaat, ecologie of beleving kunnen bereiken (in de visie pijler 2: bewuste inrichting en pijler 3: maximaal rendement).



Uitvoering klimaatmaatregelen (Hanzeweg)

Integrale projecten maken soms kans op subsidie of bijdragen vanuit andere programma's. We houden daar rekening mee bij het opstellen van het programma en we omschrijven projecten zorgvuldig. Projecten komen in het programma vanwege technische noodzaak en de extra's zijn mogelijk door een subsidie of vanuit andere programma's. In hoofdstuk 7.3 staat een overzicht van projecten waarbij combinaties mogelijk zijn.

3 Bewuste inrichting, maximaal rendement

3.1 Inleiding

Vier pijlers uit de Visie leefomgeving zijn bepalend voor het programma dat we uitvoeren. Het handhaven van de basiskwaliteit (pijler 1) bespraken we in het vorige hoofdstuk. Nu gaat het om de pijlers 2 en 3:

- Pijler 2: Bij het (her)inrichten van de openbare ruimte richten we ons op goede leefbaarheid, duurzaamheid, ecologie en klimaatbestendigheid;
- Pijler 3: Bij het dagelijks beheer en bij (her)inrichting krijgt beleving een zwaar accent: hoe ervaren gebruikers een aanpassing? Ook proberen we met de aanpassingen economische en sociale verbindingen te maken

Voor een optimale uitvoering, stemmen we af met diverse betrokkenen:

- Met kabels- en leidingenbedrijven vanwege de planning van hun werkzaamheden;
- De stadsecoloog en de Adviesraad Natuur & Milieu;
- WijDeventer/sociale teams;
- De planning van de corporaties en de energietransitie.

3.2 Buurtgerichte projecten

Groot onderhoud voeren we graag per buurt uit. Daarmee vergroten we de kans op een goede inrichting en een maximaal rendement. Een buurt is vaak een eenheid als het gaat om ontwerp, de gebruikte materialen en de leeftijd van de openbare ruimte. De bewoners uit zo'n buurt beleven dit vaak ook zo en zien dit ook als 'hun' buurt.

Evolutie van de buurtaanpak

De afgelopen jaren is in Borgele, Platvoet en het Oostrik met een buurtgerichte aanpak gewerkt. Daarbij werden wegonderhoud, groenonderhoud, rioolonderhoud, openbare verlichting en diverse andere aspecten op elkaar afgestemd. Dit leidde tot een nieuw integraal ontwerp voor de openbare ruimte, die vervolgens weer jaren vooruit kon.

Bij projecten in de herstructureringsgebieden Rivierenwijk en Keizerslanden hebben we in de aanpak en communicatie aangesloten bij de daar actieve projectorganisatie. We legden in de projecten verbinding met de sociale doelstellingen in deze buurten.

Vooraf in Groot Douwel (2015-2017) hebben we bij aanpassing van de openbare ruimte veel interactie met de (beleving van) bewoners gezocht en gevonden. In de evaluatie van dit project hebben de bewoners aangegeven dat ze deze aanpak zeer hebben gewaardeerd.

In het Oranjekwartier en in het Landsherenkwartier (2017 gestart) zetten we een verdere stap. Daarbij zijn we geïnspireerd door Voorstad-Oost, waar bij de gebiedsontwikkeling een vruchtbare samenwerking was met bewoners en organisaties. In het Oranjekwartier en het Landsherenkwartier, lopen pilots om te zien of we deze successen ook bij MJOP-projecten kunnen behalen. Al in de voorbereiding hebben we aan de voordeur en bij keukentafels contact met bewoners. Zo krijgen we veel informatie over de buurt en bouwen we een band op. Daardoor kunnen bewoners in de loop van het proces beter hun wensen (en dromen) kenbaar maken. De oplossingen voor de inrichting van de openbare ruimte sluiten daardoor beter aan bij hun wensen. Een mooi extra effect is dat de bewoners met elkaar contact leggen of het contact versterken. Dit is ook van waarde op andere terreinen dan de openbare ruimte. In deze aanpak trekken we samen op met WijDeventer. De sociale teams sluiten gaandeweg aan.

Deze pilots lopen door tot 2020. Er zijn successen, maar deze zijn moeilijk meetbaar te maken. Hoe waardeer je de toename van de sociale samenhang in een buurt of een inrichting die beter aansluit bij de wensen van de bewoners? Hoe beoordeel je dat bewoners zich meer eigenaar gaan voelen van de openbare ruimte? We leren en ontdekken gaandeweg hoe sociale en fysieke belangen elkaar nog beter kunnen versterken. Daarom willen we beter laten zien waar de meerwaarde van deze verbinding tot uiting komt. Zeker is dat een hogere mate van betrokkenheid van bewoners bij hun leefomgeving voor minder beheer en onderhoudskosten zorgt en dat mensen zich meer onderdeel gaan voelen van hun omgeving.

In het Oranjekwartier proberen we optimaal aan te sluiten op de planning van het Woonbedrijf Ieder1 en de Stichting Eigen Bouw. De gesprekken lopen nog en leiden al tot synergie in de aanpak. Dat is vooral te danken aan afstemming in een vroeg stadium.

Zie 1.4.4

Projecten verder verbinden

Bij het op de schaal van een buurt uitvoeren van projecten, zijn er vaker mogelijkheden voor een integrale aanpak. Daarbij verbinden we diverse opgaven, namelijk:

Fysiek

- Wensen en dromen van de bewoners over hun leefomgeving (bewoners, gemeente);
- Verbeteren ecologie (gemeente en eventueel particulieren en organisaties);
- Verbeteren integrale toegankelijkheid, bijvoorbeeld door dementievriendelijke openbare ruimtes;
- Klimaatadaptatie (gemeente, corporaties, particulieren);
- Smart City (slimme afvalbakken, slimme verlichting);
- Energietransitie (gemeente, netbeheerders, corporaties, particulieren);
- Woningverbetering (corporaties, particulieren).

Sociaal

- Eventuele sociale problematiek achter en voor de voordeur (gemeente en sociale teams);
- Betere beleving van leefomgeving en buurt (gemeente, bewoners, corporaties);
- Veiligheid (gemeente, corporaties, politie/toezicht).

De kans op verbinding stijgt als aan een aantal voorwaarden is voldaan. 'Tijd' is belangrijk: planningen (binnen en buiten de gemeente) moeten op elkaar worden afgestemd. Vooral tijdens het opstellen van het MJOP-MIND vraagt dit overleg met corporaties en netbeheerders. De afgelopen jaren is hier dan ook veel tijd ingestoken. Hierdoor ontstaan nieuwe mogelijkheden voor bijvoorbeeld energietransitie.

We willen buurten ecologisch verbeteren en daarmee ook hittestress te lijf gaan. We gaan daarom bomen planten. Corporaties en particulieren willen graag zonnepanelen aanbrengen. We willen deze wensen in samenhang ontwerpen, zodat ze beide mogelijk zijn.

In de fase van uitwerking en ontwerp betekent dit dat er een stedenbouwkundig plan voor de buurt gemaakt wordt, waarin de sociale en fysieke opgaven in samenhang een plek krijgen. Dat is een forse opgave die niet vanuit dit MJOP alleen getrokken kan worden. Andere programma's binnen de gemeente en partijen moeten bijdragen om dit tot volle wasdom te laten komen.

3.3 Buurtaanpak projecten

Er zijn projectorganisaties in de Rivierenwijk en het Oranjekwartier. De medewerkers hebben intensieve contacten/netwerken in de buurt opgebouwd en er is aandacht voor het groot onderhoud. De projecten lopen al en die zetten we voort.

Na overleg met de corporaties is de Draaiomsbuurt in Diepenveen in beeld gekomen voor een buurtgerichte aanpak. Hier geeft de combinatie van de teruglopende kwaliteit van de openbare ruimte en het geplande groot onderhoud van woningcorporatie de Marken de mogelijkheid de buurt optimaal aan te pakken. De start is in 2019. De buurt Tjoenermarke in Diepenveen vraagt ook om een buurtgerichte aanpak. Hier spelen met name zaken in de openbare ruimte.



Buurtaanpak de Tjoenermarke

In het Ludgeruskwartier hebben gemeente, corporaties en netbeheerders elkaar gevonden. We willen naar een totaalaanpak, waarbij we de mogelijkheden voor energietransitie uitwerken.

3.4 Datagestuurd werken

Over de buurten zijn veel gegevens beschikbaar. Bijvoorbeeld over de leeftijdsopbouw in de buurt, de veiligheid en de waardering van de leefomgeving. Deze data kunnen een rol spelen in de aanpak van de buurten. In drie buurtgerichte projecten onderzoeken we in hoeverre data een rol kan spelen in de nadere uitwerking van de plannen en in de communicatie met de buurt.

3.5 Duurzame mobiliteit

Om duurzame mobiliteit te stimuleren, besteden we meer aandacht aan de fietser. We investeren extra op de hoofdfietsverbindingen door tegels te vervangen door asfalt.

- *Wezenland-Keizer Karellaan-Havezathelaan (ca. 2 miljoen)*
- *H. Dunantlaan- Van Oldenielstraat (ca. 1 miljoen).*
- *Margijnenenk-Lebuinuslaan-Overstichtlaan (ca. 2,3 miljoen)*
- *Buiten de kom: Betonfietspad op de Oerdijk van de Croddendijk tot Lettele (ca. 0,6 miljoen)*

In de voorjaarsnota 2017 staat dat we via het MJOP extra inzetten op het verbeteren van fietsvoorzieningen. We zorgen voor meer fietsverbindingen op de bedrijventerreinen en verbeteren bestaande fietspaden en -stroken. Buiten het MJOP wordt bovendien gewerkt aan de aanleg van een fietsverbinding parallel aan de A1.

Bij groot onderhoud aan asfaltwegen op de bedrijventerreinen kijken we of de aanleg van fietsstroken nuttig is. In het fietsbeleidsplan (2010-2015) staat dat we bestaande fietspaden en fietsstroken verbeteren. Dat doen we door de verharding van fietspaden in het buitengebied te veranderen van

asfalt in beton. Dat geeft meer comfort en vergt op de langere termijn minder onderhoud, doordat boomwortels en mollen geen invloed meer hebben op de kwaliteit van de verharding. Binnen de bebouwde kom vervangen we tegels door asfalt. Voor die veranderingen is in totaal ruim 12 miljoen euro nodig. Er is budget om in de jaren 2019 t/m 2021 het fietspad langs de Oerdijk tussen de Schalkhaar en Lettele af te ronden en te starten met de werkzaamheden bij de Margijnenenk, de Lebuïnuslaan en de Overstichtlaan. Hoofdstuk 7 gaat uitgebreid in op de financiën.

3.6 Klimaatbestendige inrichting

Het veranderende klimaat zorgt voor hetere zomerdagen en zwaardere stortbuien. Dat zorgt voor gezondheidsproblemen zoals hittestress, maar ook voor overlast door ondergelopen wegen en woningen. We moeten de inrichting van de openbare ruimte aanpassen aan de veranderende omstandigheden. Meer bomen en begroeiing zorgen voor koelte op hete zomerdagen. En minder verharding tempert de temperatuur en laat water makkelijker in de bodem zakken.

In nieuwe woonwijken wordt regenwater niet meer afgevoerd via het riool, maar geabsorbeerd door de bodem. Ook in oudere wijken moet het regenwater worden afgekoppeld van het riool. We maken een klimaatadaptatieplan, dat uiterlijk in 2020 gereed is. In het plan staat wat nodig is op het gebied van droogte, hitte en wateroverlast.

De bestrijding van wateroverlast is opgenomen in het in 2018 af te ronden verbrede basisrioleringsplan. In het plan komen we met korte- en langetermijnmaatregelen om de kans op wateroverlast te verminderen. Dit kunnen ook maatregelen zijn die in combinatie met onderhoud, mobiliteitsverbetering of energietransitie worden genomen. Particuliere eigenaren krijgen de vraag om regenwater in de eigen tuin op te vangen.

Binnen het vorige MJOP-MIND is een aantal knelpunten op het gebied van wateroverlast aangepakt. Zo is bij de Hanzeweg de capaciteit van de riolering vergroot en hebben we maatregelen genomen om de wateroverlast in de tunnels aan de Stationsstraat en de Brinkgreverweg te voorkomen. De tunnel aan de Veenweg staat op het programma voor 2019.

We richten ons op een klimaatbestendige inrichting van de openbare ruimte. Soms is dat op kleine schaal door bijvoorbeeld de groene berm te verlagen of infiltratievoorzieningen aan te leggen. Dit gaan we onder andere doen in het Oranjekwartier, het Ludgeruskwartier, de Radboudlaan en de Maasstraat.

Een aansprekend project is de proeftuin Prins Bernhardstraat, waar we in combinatie met een herinrichting experimenteren met de klimaatbestendige straat. Het regenwater wordt daar opgevangen in de fundatie van de straat. Dit project voeren we in samenwerking met het waterschap uit. Aansluitend wordt de werking van de klimaatbestendige straat gemonitord met medewerking van Tauw en Saxion, mede gefinancierd door de provincie. Afhankelijk van de uitkomsten gaan we meer klimaatbestendige straten realiseren.

Binnen het MJOP-MIND zoeken we ook samenhang met energietransitie. In de komende jaren worden in diverse straten warmtenetten aangelegd. Dit is een mooie kans om deze straten bij de herinrichting klimaatbestendig te maken.

3.7 Leefbaar en duurzaam

Als groot- en vervangingsonderhoud nodig is, kunnen we dat benutten voor verbetering op andere terreinen, zoals functionaliteit, leefbaarheid, duurzaamheid, onderhoudsvriendelijkheid en ecologie. Het gaat om de totale leefomgeving. Dat betekent voor dit MJOP-MIND concreet:

- Materiaal fietspaden;
- Duurzaam materiaalgebruik;
- Aanpassingen aan de klimaatverandering;
- Ecologische maatregelen;
- Toegankelijkheid voor iedereen.

De mogelijkheden om bewust in te richten, hangen sterk af van het beschikbare budget.

Makkelijk: Binnen projectbudget

Toevoegen van functionaliteit kan soms binnen het beschikbare budget voor groot onderhoud. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het goed toegankelijk maken van de openbare ruimte. Maatregelen zijn dan onder andere het toevoegen van looplijnen, opritten voor rolstoelen en kinderwagens. Dat zijn zeer wezenlijke toevoegingen zonder meerkosten, omdat de straat toch opnieuw wordt ingericht. Bij de aanpak van woonstraten streven we altijd naar het toevoegen van dergelijke functionaliteit. Het budget is te klein om deze aanpassingen los van groot onderhoud te doen.

Makkelijk: Eigen budget

Het toevoegen van functionaliteit gebeurt soms vanuit extra budgetten. Voor het klimaatbestendig maken van wegen is bijvoorbeeld geld beschikbaar binnen het (deel)taakveld riolering.

Moeilijk: Geen budget

Er is niet altijd geld om functionaliteit toe te voegen. Het onderhoud aan asfaltwegen in het buitengebied is een voorbeeld. Door intensiever gebruik van deze wegen en de grotere en snellere landbouwvoertuigen, is het vaak wenselijk om in de bermen grasbetonstenen aan te brengen. Deze extra kosten zijn niet voorzien in de onderhoudsbudgetten. We kunnen dit daarom alleen realiseren, door ander noodzakelijk onderhoud te schrappen. We zoeken hiervoor een oplossing binnen de 'planning en control-cyclus'. In 2019 brengen we grasbetonstenen aan tijdens het onderhoud van de Looweg tussen Bathmen en Loo.

3.8 Economisch en sociaal

Als we groot- en vervangingsonderhoud uitvoeren, verbeteren we niet de technische kwaliteit, maar proberen we ook ruimtelijke kwaliteit, beleving, social return en economische vitaliteit een impuls te geven. Zo vergroten we het rendement van de maatregelen. Binnen alle projecten, maar zeker bij de multidisciplinaire/integrale projecten en de buurtgerichte aanpak, laten we diverse economische en sociale aspecten meewegen bij het plannen van maatregelen en de uitvoering. Bij het uitvoeren van onderhoud geven we werkzoekenden de mogelijkheid om werkervaring op te doen en proberen we mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

3.9 Belevingssturing

Bij de uitvoering van het onderhoud proberen we ook de beleving: het samenspel van waarnemingen, gevoelens, gedachten en gedrag van een persoon. Anders gezegd, dat wat de gebruiker ervaart (Van Dijk, 2017). Veel mensen houden zich beroepshalve bezig met de leefomgeving: architecten, stedenbouwkundigen, landschaps- en tuinarchitecten, beheerders, bestuurders en opdrachtgevers van projecten. Al deze professionals maken keuzes en nemen beslissingen die de beleving van de leefomgeving kunnen beïnvloeden. De gevolgen van hun beslissingen voor de leefomgeving liggen niet in hun vakgebied, maar in dat van de psychologie. Het sturen op beleving is een benadering die nog in de kinderschoenen staat. Hoe kunnen wij hier rekening mee houden binnen het groot onderhoud dat wij uitvoeren?

Op verzoek van de raad hebben we ervaringen opgedaan om meer inzicht te krijgen in het gedrag en in innovaties in de openbare ruimte die een positieve beleving versterken. Zo zetten we de binnenstadsverlichting steeds meer in om bij te dragen aan een prettigere beleving van de stad. Ook zijn we met een vernieuwde aanpak bezig om o.a. de beleving van de Beestenmarkt te verbeteren.

Hier ligt de nadruk op het inzetten van gedragskennis, We hebben geleerd dat:

- Vooral een buurt-/straat gerichte aanpak geschikt is om meer met beleving te doen;
- Communicatie en dienstverlening erg belangrijk zijn bij het sturen op beleving;
- Het van belang is eerst een niet-technische analyse te doen: hoe gebruiken bewoners de omgeving en hoe ervaren ze bepaalde gebieden? Deze kennis nemen we mee in onder andere ontwerp en inrichting. Vervolgens doen we een nameting om te bepalen of de beleving positiever is geworden.

4 Ruimte voor initiatief

De Visie leefomgeving noemt in pijler 4 de ambitie om bewoners meer te betrekken en meer ruimte voor initiatief te bieden.

Bewoners en ondernemers kunnen zich op verschillende manieren inzetten. We onderscheiden bewonersinitiatieven en zelfbeheer. De ruimte voor initiatief vertalen we als 'Wij de basis, u de plus'. (Visie leefomgeving, 2014, pag. 19, 20)

Als we MJOP-projecten uitvoeren kunnen andere betrokkenen dan de gemeente met initiatieven komen. Zo kunnen bewoners(groepen) meedenken/meebeslissen over de inrichting van buurten en pleinen. Bestaande of nieuwe bewonersinitiatieven of zelfbeheer kunnen hier een plek in krijgen. We geven de organisatie die projecten uitvoert een specifieke opdracht om zo veel mogelijk ruimte voor initiatief te bieden en dit te faciliteren. We werken dit uit in het volgende hoofdstuk.



Hulp bij het beheer van de leefomgeving

5 Communicatie

Voorgaande MJOP's hadden een eigen communicatiestrategie. Nu volgen we de communicatiekaders uit het uitvoeringsprogramma van de Visie leefomgeving. Deze onderscheidt verschillende manieren waarop medewerkers van de gemeente zich kunnen opstellen.

OPENBARE RUIMTE

INFO ZENDEN DE INFORMERENDE AMBTENAAR

TAAL = GEBIEDENDE WIJS

- duidelijk
- professioneel
- consistent
- deskundig

WIE DOET ER WAT?

INITIATIEF	VOORBEREIDING
0% BEWONER OVERHOED 100%	0% BEWONER OVERHOED 100%
UITVOERING	
0% BEWONER OVERHOED 100%	

ONZE BELOFTE AAN DE BEWONERS:

Wij komen onze afspraken met u na en voeren het werk tijdig en met zo een mogelijk overtuiging voor u uit.

DO'S

- behalve de uitsluiting in de communicatie
- organiseer de informatievoorziening aan en met
- waar concreet en praktisch, vertel de inwoner wat er van hem/haar verwacht wordt en wat hij van de gemeente kan verwachten

DON'TS

- discussies met bewoners over het uiteindelijke resultaat
- onduidelijkheden vooraf
- manage de verwachtingen

bewoners, bedrijven en gebruikers het zoeken naar de beste oplossing. wenselijk wordt ook de stap gezet ambtenaar.

De uitnodigende ambtenaar betreft bedenken van een mogelijke vraagstuk in de openbare ruimte. Dit gemeente zijn, maar ook de meldingen. We zijn ervan overtuigd betere en meer gedragen oplossing mee te laten denken, kennis in te standpunten (interactief) kenbaar te

De Informerende ambtenaar wordt ingezet bij werkzaamheden waarbij het belangrijk is dat de omgeving kennis heeft van het uitvoeren van deze projecten, maar daar verder geen invloed op kan uitoefenen. Dat zijn bijvoorbeeld asfalteringswerkzaamheden waarbij alleen het asfalt wordt opgeknapt en er geen ingrepen in de inrichting zijn.

De informerende ambtenaar communiceert met bewoners en ondernemers over voor hen relevante zaken in de openbare ruimte. Dit kunnen structurele werkzaamheden (grasmaaien) of projectmatige werkzaamheden zijn, maar ook de afhandeling van calamiteiten zoals een woningbrand. Als gemeente informeren wij de bewoners zo goed mogelijk en voeren we het traject binnen de beloofde tijd uit. De bewoner merkt dat we dit doordacht en met de grootst mogelijke zorg doen, waarbij duidelijk is wat er van de inwoner wordt verwacht en wat wij wanneer gaan doen.

OPENBARE RUIMTE

BURGERPARTICIPATIE DE UITNODIGENDE AMBTENAAR

TAAL = INTERACTIEF

- dienstbaar
- aanpakken
- begeleiden

WIE DOET ER WAT?

INITIATIEF	INITIATIEF
0% BEWONER OVERHOED 100%	100% BEWONER OVERHOED 0%
VOORBEREIDING	UITVOERING
50% BEWONER OVERHOED 50%	0% BEWONER OVERHOED 100%

ONZE BELOFTE AAN DE BEWONERS:

Wij gebruiken graag uw ervaring en kennis bij het bedenken van de oplossing.

DO'S

- gaaf van voorover en niet meegepraat kan worden
- zorg voor draagvlak bij alle betrokkenen over het te volgen besluitproces
- communiceer over het proces en het definitieve plan
- gaaf iedereen de ruimte om mee te denken
- houd de regio, uiteindelijk voert de gemeente het werk uit

DON'TS

- actief bij betrekken van bewoners (iedereen moet mee kunnen praten)
- diffusie besluitproces
- technische en vooroordelen (geen andere opties, ruimte voor bewoners besluiten)
- zelf de oplossing al hebben bedacht (een eigen agenda hebben)

De uitnodigende ambtenaar betreft in de planvorming en in Waar mogelijk en naar de verbindende

de bewoner bij het oplossing voor een kunnen projecten van de opvolging van dat er een kwalitatief komt door bewoners laten brengen en maken.



De verbindende ambtenaar stimuleert initiatief bij bewoners, bedrijven en gebruikers. Hij verleidt ze om mee te doen. Bijvoorbeeld door in de eigen tuin regenwater op te vangen, een stukje openbaar groen te gaan beheren, of werkzaamheden uit te voeren. De verbindende ambtenaar zal vrijwel altijd worden ingezet bij de buurtgerichte aanpak.

De verbindende ambtenaar ziet en stimuleert initiatief bij bewoners. Hij denkt mee in de voorbereiding en laat de uitvoering aan bewoners. Dit kunnen kleine initiatieven van bewoners zijn, maar ook het overnemen van reguliere gemeentelijke taken (denk aan het onderhoud van speeltoestellen of het adopteren van een afvalbak). Als gemeente willen we bewoners de ruimte geven om medeverantwoordelijk te zijn voor de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte en daarmee het gevoel van veiligheid en de sociale cohesie in de buurt te verbeteren.

Het is maatwerk hoe de projectorganisatie deze communicatiekaders invult. Daarbij worden diverse middelen

ingezet, zoals huis-aan-huis berichten, wandelingen met bewoners om samen problemen te verkennen, reguliere inspraak- of inloopbijeenkomsten en ontwerp- en uitvoeringssessies. Een voorbeeld daarvan is de aanpak van de Bierstraat in 2015, waar bewoners geld verdienen door bij een herinrichtingsproject stoepstenen te verwijderen. Dat budget konden ze inzetten voor extra's in hun buurt.

Een goede fasering van de uitvoering van projecten is van groot belang om de bereikbaarheid van Deventer niet te veel te belemmeren. Zo nodig werken we 's nachts. In de gemeentelijke communicatie besteden we veel aandacht aan de gevolgen van werkzaamheden onder de noemer 'Deventer wordt nog knapper'. Informatie over de bereikbaarheid wordt steeds vaker gedeeld via Facebook en Twitter en er is een speciale website in ontwikkeling.

6 Financiën

6.1 Opbouw budget

Dit hoofdstuk gaat over de opbouw van het beschikbare budget voor het MJOP-MIND. In onze beheerbegroting maken we voor de verschillende taken in de openbare ruimte onderscheid in kosten van beheer, dagelijks of regulier onderhoud en geprogrammeerd grootonderhoud. Daarnaast doen we uitgaven voor het vervangen van onderdelen van de openbare ruimte.

- Beheerkosten zijn alle kosten die niet rechtstreeks met de uitvoering te maken hebben, zoals het vastleggen van beheergegevens, correspondentie, kosten vergunningen, uren wijkenbeheerder en kapitaallasten;
- Dagelijks onderhoud bestaat uit de gestructureerde uitvoering van regelmatig terugkerende activiteiten zoals grasmaaien en incidenteel onderhoud op basis van meldingen, zoals losliggende tegels of kapot wegmeubilair;
- Onder geprogrammeerd grootonderhoud vallen grootschalige en ingrijpende onderhoudsmaatregelen, meestal op basis van systematische inspecties of een meerjarenonderhoudsplanning. De projecten in deze categorie worden opgenomen in het MJOP. We zien het vervangen van openbare verlichting en verkeersregelinstallaties als grootonderhoud, omdat het vervangen van een lantaarnpaal of een ander element relatief klein is ten opzichte van de hele beheerbegroting;
- Onder vervangingsuitgaven vallen grote projecten. De kosten zijn veelal groter dan de onderhoudsuitgaven. We financieren de uitvoering met eenmalige middelen en/of investeringskredieten. De financiële ruimte voor het MJOP-MIND ligt vast in de begroting 2018 van het programma Leefomgeving. Daarnaast is er een aanvullende dekking voor onderhoud door verschuivingen binnen de beheerbegroting, kredieten, subsidies en budget van buiten het programma.

6.2 MJOP-MIND-Budget

De ruimte in het MJOP-MIND-budget hangt af van een aantal factoren:

- Beschikbare kredieten;
- Financiële ruimte door afgeschreven investeringen (vrijval van kapitaallasten);
- Veranderingen binnen en tussen taken;

We bespreken deze effecten per paragraaf.

6.2.1 Reguliere begroting

In de begroting is per (deel)taakveld opgenomen hoeveel geld beschikbaar is voor groot onderhoud. Deze budgetten zijn de basis voor het uit te voeren programma.

6.2.2 Groei van de openbare ruimte

Als de openbare ruimte groeit, is een groter budget voor onderhoud nodig. Dit bedrag (de accresmiddelen) wordt toegevoegd aan het programma Leefomgeving. Het gaat zowel om klein onderhoud (grasmaaien), als om groot onderhoud (nieuw asfalt). Een groot deel van het toegenomen budget is in 2017 en 2018 bestemd voor klein onderhoud. Een bedrag van € 100.000 is toegevoegd aan het budget groot onderhoud groen.

6.2.3 Vrijval kapitaallasten en inzet vrijgevallen kapitaallasten

Als een weg wordt aangelegd of een andere investering in de openbare ruimte wordt gedaan, moet die uitgave worden gefinancierd. Daardoor ontstaan kapitaallasten, namelijk rente en afschrijving. Na een

aantal jaren is de investering afgeschreven en hoeven er geen kosten meer te worden gemaakt. Daardoor ontstaat ruimte voor nieuwe investeringen of groot onderhoud.

In het uitvoeringsprogramma van de Visie leefomgeving staat welke onderdelen van de openbare ruimte we moeten vervangen. Bij onderhoud aan wegen en openbare verlichting is er weinig verschil tussen grootonderhoud en vervanging. Het heeft voordelen om het beschikbare budget onder te brengen bij de post grootonderhoud.

In de volgende tabel staat welke financiële ruimte er vanaf 2019 komt doordat investeringen zijn afgeschreven.

Jaar	€
Restant vrijval voor 2019	91.000
2019	355.000
2020	9.000
2021	81.000
2022	237.000
Totaal	773.000

Voor het vervangen en reconstrueren van wegen vragen we de raad om een investeringskrediet dat kan worden gedekt uit dit budget. In hoofdstuk 7 staat welke projecten we willen uitvoeren.

6.2.4 Overige mutaties per (deel)taakveld

Openbare verlichting

Het budget voor openbare verlichting blijft gelijk.

Openbaar Groen

De oppervlakte van openbaar groen in de gemeente is gegroeid. Daarom is het budget voor grootonderhoud in 2018 met 100.000 verhoogd.

Spelen

Het budget voor het groot onderhoud/vervangingsonderhoud van speelplekken is in 2017 toegenomen, doordat investeringen uit het verleden waren afgeschreven. Tegelijk moeten we flink investeren in vervanging van in het verleden gerealiseerde speelplekken (project Buurtspeelplannen) en schoolspeelpleinen. Ook hebben we besloten om een deel van de speelplaatsen die de stichting Tevreden beheerde te veranderen in plekken met vooral speelaanleidingen en natuurlijk spelen.

Riolering en waterhuishouding

Deeltaakveld Riolerings neemt een bijzondere plaats in in het budget: door inwoners en bedrijven betaalde rioolheffing mag alleen voor de riolering worden gebruikt. Sinds 2015 zijn de investeringen in groot- en vervangingsonderhoud aan de riolen in de begroting opgenomen onder de post investeringen.

In het GRP 2015-2020 staan de benodigde bedragen, namelijk:

Investeringsparagraaf GRP 2015-2020	2019
Klimaatadaptatie	€ 150.000
Vervanging verouderde aardewerk (gres) aansluitingen	€ 150.000
Nader te programmeren 2017-2020 (oa rioolvervanging Graven)	€ 130.000
Totaal	€ 430.000

Verder is er € 495.000 beschikbaar voor onvoorziene grote reparaties aan de riolering. Voor voorziene reparaties reserveren we € 300.000. Het onderhoud aan rioolgemaal is opgenomen in de exploitatiebegroting. Daarbij kiezen we voor een ideaalcomplex: nieuwe investeringen worden gedekt als oude investeringen zijn afgeschreven. Er is € 52.000 beschikbaar. Verder is er € 100.000 budget voor onderhoud aan beschoeiingen. Daarmee komt het totaal op € 921.000.

Klimaatadaptatie

Bij de behandeling van de begroting 2019 heeft de gemeenteraad besloten om structureel € 100.000 extra beschikbaar te stellen om de openbare ruimte aan te passen vanwege de klimaatverandering. De besteding is niet in dit MJOP-MIND opgenomen, maar volgt later in een apart voorstel.

Civieltechnische kunstwerken

Het MJOP-budget civieltechnische kunstwerken is afgelopen jaar op basis van de tweede kwartaal-rapportage over de begroting aangepast. Het meerjarig onderhoudsbudget is € 263.000. Dit bedrag is aangevuld met € 88.000 vanwege afgeschreven investeringen. In 2019 is om deze reden € 124.000 beschikbaar. Daarmee komt de totale ruimte op € 475.000. We werken nog aan een verdeling van dit budget over klein- en grootonderhoud.

6.3 Budget 2019

Op basis van de hiervoor genoemde ontwikkelingen kunnen we het MJOP-budget 2019 berekenen. Hieronder staat het budget voor grootonderhoud uit de beheerbegroting. De *investeringen* voor straten, wegen, pleinen en riolering zijn hierin niet opgenomen.

Taakveld	(Deel)taakveldnaam	MJOP-budget	Aanvulling	MJOP-budget 2019
2.1	Straten, wegen en pleinen	2.700.000	160.000	2.860.000
2.1	Straatreiniging	0	0	0
2.1	Openbare Verlichting	411.000	0	411.000
2.2	Parkeren	0	0	0
2.4	Havens en waterwegen	0	0	0
2.1	Verkeer en vervoer (MIND)	198.000	0	198.000
5.7	Openbaar Groen	429.000	100.000	529.000
5.7	Openbare Speelgelegenheden	262.000	0	262.000
7.2	Riolen en Waterhuishouding	921.000	0	921.000
7.5	Begraafplaatsen	0	0	0
2.1	Verkeerslogistiek – verkeerslichten	172.000	0	172.000
2.1	Verkeerstechnische voorzieningen	97.000	0	97.000

2.1	Civieltechnische kunstwerken (CTKW)	263.000	88.000+124.000	475.000
	Totaal	5.453.000	472.000	5.925.000

6.4 Vervangen wegen

6.4.1 Inleiding

Door klein en groot onderhoud houden we wegen zo lang mogelijk in stand. Maar ooit bereiken ze het einde van hun (functionele) leven. Dan is vervanging of reconstructie nodig. Uit het uitvoeringsprogramma van de Visie leefomgeving bleek dat de vervanging op de middellange en lange termijn financieel niet is gedekt. We hebben dit in de zomerrapportage van de begroting 2017 deels ondervangen: geld dat niet nodig is voor onderhoud door de groei van de openbare ruimte reserveren we voor vervangingen. In dit MJOP staat welke vervangingen op korte termijn nodig zijn. Voor een deel van die investeringen is budget beschikbaar in de begroting.

6.4.2 Dekking

De investeringen voor het vervangen of reconstrueren van wegen moeten we volgens het Besluit begroting en verantwoording (BBV) activeren, met andere woorden: op de balans zetten en rente en aflossing over betalen. Op enig moment zijn de projecten 'afbetaald' en komen er kapitaallasten vrij. Zo ontstaat er ruimte voor nieuwe investeringen. In de volgende tabel staat om welke bedragen het gaat.

Jaar	Vrijval	Totale vrijval
2018	€ 41.046	€ 106.116
2019	€ 355.583	€ 461.699
2020	€ 8.559	€ 470.258
2021	€ 81.284	€ 551.542
2022	€ 237.250	€ 788.792
2023	€ 76.501	€ 865.293
2024	€ 322.009	€ 1.187.302
2025	€ 9.401	€ 1.196.703
2026	€ 32.865	€ 1.229.568
2027	€ 3.075	€ 1.232.643
2028	€ 31.814	€ 1.264.457

Met name de ruimte in 2019 komt als geroepen om een fors deel van de gewenste investeringen op te kunnen vangen. Ook in 2022 en in 2024 vallen grote bedragen vrij.

7 Programma 2019-2022

7.1 Onderhoudsprogramma

<bijlage D>

7.2 Programma vervangen wegen

Investerings zorgen pas een jaar later voor kapitaallasten. We kunnen dus al een jaar eerder investeren. Dat resulteert in onderstaand investeringsprogramma.

Jaar	Weg	Investing	Kapitaalslast
2019	Keizer Karellaan	€ 1.591.110	€ 119.333
2019	Omvormen Butersdijk	€ 180.000	€ 13.500
2019	Omvormen fietspad Margijnenenk/Lebuinuslaan	€ 265.250	€ 19.894
2019	Omvormen fietspad Oerdijk	€ 427.200	€ 32.040
2020	Omvormen fietspad Margijnenenk/Lebuinuslaan	€ 400.000	€ 30.000
2020	Havezathelaan voorbereiding	€ 35.000	€ 2.625
2021	Havezathelaan uitvoering	€ 900.000	€ 67.500
2020	Rotonde Havezathelaan/Laan van Borgele	€ 303.713	€ 22.778
2021	Omvormen fietspad Margijnenenk/Lebuinuslaan	€ 400.000	€ 30.000
2021	Vliegend Hert omvormen naar fietspad	€ 53.700	€ 4.028
2022	Omvormen fietspad Margijnenenk/Lebuinuslaan	€ 400.000	€ 30.000
2022	Van Oldenielstraat, kruispunten met Brinkgreverweg en Hoge Hondstraat	€ 555.000	€ 41.625
2022	Van Oldenielstraat, wegvak exclusief kruispunten	€ 1.020.000	€ 76.500
2022	Henri Dunantlaan	€ 1.300.000	€ 97.500
2022	Brederodelaan	€ 190.400	€ 14.280

We berekenen de kapitaallast op basis van een annuïtaire afschrijving in 20 jaar met een rente van 2,5%. Voor de totale vrijval heeft dit het volgende resultaat.

Jaar	Vrijval	Totale vrijval	Investing per jaar	Kapitaallast per jaar	Restant vrijval na investering
2018	€ 41.046	€ 106.116	€ 3.277.700	€ 245.828	€ 91.491
2019	€ 355.583	€ 461.699	€ 2.463.560	€ 184.767	€ 201.247
2020	€ 8.559	€ 470.258	€ 738.713	€ 55.403	€ 25.039
2021	€ 81.284	€ 551.542	€ 1.353.700	€ 101.528	€ 50.919
2022	€ 237.250	€ 788.792	€ 3.465.400	€ 259.905	€ 186.642

De restant vrijval blijft een positieve waarde. Daaruit blijkt dat de geprogrammeerde investeringen dus binnen de budgetten van de bestaande begroting kunnen worden gedekt.

Klein onderhoud

Een belangrijk gevolg van de strategische programmering is dat voor een aantal wegen de reconstructie pas een paar jaar na het aanbevolen planjaar plaats kan vinden. Dit betekent dat er in de tussenliggende periode onderhoud nodig is om veiligheid en verkeersfunctie te blijven garanderen.

7.3 Combinatieprojecten

MJOP - MIND 2019 - 2022 Alle jaarschijven

Projectnr	Projectomschrijving	Jaar	Straat	Omschrijving werkzaamheden	Dekking	Product 20	Product 20	Product 22	Product 28	Product 30	Product 32		Product 34	
						SWP Expl	SWP Inv	Ovl	Groen	Spelen	Riolering Expl	Riolering Inv	Product 38 CTKW	Verkeer-Subsidie
100	Buurtaanpak Rivierenwijk	2019	Maasstraat midden	Reconstructie (Eemstraat - Zwartewaterstraat) na nieuwbouw Rentree, aanleg infiltratierool, aanpassen verlichting, groen in 2021	238.500	156.000		30.000				52.500		
		2019	Wielingenstraat	Nieuwe verharding in rijbaan en voetpad, vervangen aansluitingen en kolken, aanpassen verlichting	122.625	100.625		8.500				13.500		
		2020	Zandkreekstraat	Nieuwe verharding in rijbaan en voetpad, vervangen aansluitingen en kolken, aanpassen verlichting	56.800	43.000		7.800				6.000		
		2020	Zwinstraat	Nieuwe verharding in rijbaan en voetpad, vervangen aansluitingen en kolken, aanpassen verlichting	109.041	95.766		9.900				3.375		
		2021	Grevelingenstraat	Nieuwe verharding in rijbaan en voetpad, vervangen aansluitingen en kolken, aanpassen verlichting	65.700	56.700						9.000		
		2021	Haringvlietstraat	Nieuwe verharding in rijbaan en voetpad, vervangen aansluitingen en kolken, aanpassen verlichting	185.300	116.550		50.000				18.750		
		2022	Douwelerwetering West	Nieuwe verharding in rijbaan en voetpad, vervangen aansluitingen en kolken, aanpassen verlichting	144.300	126.300						18.000		
Totaal Buurtaanpak Rivierenwijk					922.266	694.941		106.200			121.125			
101	Buurtaanpak Ludgeruskwartier	2019	Ludgeruskwartier	Voorbereiding & afstemming met woonbedrijf leder1	10.000	10.000								
		2020	Ludgeruskwartier	Herstraten, afstemmen met woonbedrijf leder1	100.000	100.000								
		2021	Ludgeruskwartier	Herstraten, gresaansluitingen vervangen, afstemmen met woonbedrijf leder1	100.000	100.000					27.000			
		2022	Ludgeruskwartier	Herstraten, afstemmen met woonbedrijf leder1	100.000	100.000								
Totaal Buurtaanpak Ludgeruskwartier					310.000	310.000					27.000			
102	Buurtaanpak Draaiomsbuurt	2019	Draaiomsbuurt	Voorbereiding tbv buurtaanpak	25.000	25.000								
		2019	Draaiomsweg	Asfalt vervangen door klinkers, groot onderhoud Draaiomsbuurt, groen overdragen, samen met WIJ Deventer.	116.111	110.211						5.900		
		2020	Draaiomsbuurt	Snippergroen af te stoten en/of omvormen naar gazon	15.927			15.927						
		2020	Esdoornsingel, Langs de Wetering	Asfalt vervangen door klinkers, nieuwe lichtmasten (LED), groot onderhoud De Marken, groen overdragen, samen met WIJ Deventer.	120.739	95.639		20.000				5.100		
		2021	Draaiomsbuurt	Nieuwe verharding in rijbaan en voetpad, vervangen aansluitingen en kolken, aanpassen verlichting	100.000	100.000								
		2022	Draaiomsbuurt	Nieuwe verharding in rijbaan en voetpad, vervangen aansluitingen en kolken, aanpassen verlichting	100.000	100.000								
Totaal Buurtaanpak Draaiomsbuurt					477.777	430.850		35.927			11.000			
103	Buurtaanpak Tjoenermarke	2019	De Marken	Bestaande elementenverharding omvormen naar gras (klimaataanpassing) en aanplant bomen	82.111	72.111		10.000						
		2019	De Marken	Voorbereiding tbv buurtaanpak	25.000	25.000								
		2020	De Marken	Bestaande elementenverharding omvormen naar gras (klimaataanpassing) en aanplant bomen	100.000	100.000								
		2021	De Marken	Bestaande elementenverharding omvormen naar gras (klimaataanpassing) en aanplant bomen	100.000	100.000								
		2022	De Marken	Bestaande elementenverharding omvormen naar gras (klimaataanpassing) en aanplant bomen	100.000	100.000								
Totaal Buurtaanpak Tjoenermarke					407.111	397.111		10.000						
104	Buurtaanpak Oranjekwartier	2019	Prinses Marijkestraat	Klimaatadaptatie, aanleg waterbergende straat bestrating, huis- en kolkaansluitingen en straatonderhoud	164.050	130.300						33.750		
		2020	Oranjekwartier	Groenaanpak divers - oplossen restpunten	54.000			54.000						
		2020	Prinses Margrietstraat	Klimaatadaptatie, aanleg waterpasseerbare bestrating, huis- en kolkaansluitingen, straatonderhoud en vervangen speelplek	173.400	151.900			5.000			16.500		
		2021	Prins Hendrikstraat	Klimaatadaptatie, aanleg waterbergende straat, rioolvervangning en straatonderhoud	325.125	272.625		5.000				47.500		
		2022	Koningin Julianastraat	A: Klimaatadaptatie, aanleg waterbergende straat, huis- en kolkaansluitingen en straatonderhoud	544.000	430.000		33.000				81.000		
Totaal Buurtaanpak Oranjekwartier					1.260.575	984.825		38.000	54.000	5.000	178.750			
105	Landsherenkwartier	2019	F. van Blankenheimstraat	Vervanging van tegelpaden	145.400	120.400		15.000			10.000			
		2022	Egidius de Montestraat	Klimaatadaptatie, aanleg infiltratierool en straatonderhoud	85.100	56.300					28.800			
		2022	F. van Blankenheimstraat	Klimaatadaptatie, rioolvervangning en aanleg infiltratierool en straatonderhoud, nieuwe lichtmasten (LED)	190.560	120.060		15.000			21.000	34.500		
Totaal Landsherenkwartier					421.060	296.760		30.000			59.800	34.500		
106	De Ganzeboom	2019	De Ganzeboom	Herinrichting, inclusief bestaande bomen vervangen	75.800	40.800		35.000						
Totaal De Ganzeboom					75.800	40.800		35.000						
1901	Asfalt 2019	2019	Alphons Diepenbrocklaan	Deklaag vervangen	14.122	14.122								
		2019	Bontekoelaan	15% bakfrezen, asfalt deklaag en gootlaag vervangen	49.800	49.800								
		2019	Croddendijk	10% bakfrezen. Asfalt overlaging. 60 km/uur drempels.	120.400	114.000							6.400	
		2019	Hanninksdijk	Asfalt tussen- en deklaag als overlaging aanbrengen	40.700	40.700	0							
		2019	Kolkmanweg	Asfalt vervangen door straatbakstenen- vanaf nr. 8 tot N. Bolkesteijnlan	62.620	62.620								
		2019	Kranssteeg	Asfalt vervangen door straatbakstenen	15.277	15.277								
		2019	Looweg	5% bakfrezen. Asfalt overlaging aanbrengen.	230.800	214.700							16.100	
		2019	Molenveldsweg	Profielertussenlaag en deklaag aanbrengen	20.606	20.606								
		2019	Oostriklaan - Batenburg - Kannenburg	5% bakfrezen. Asfalt deklaag vervangen	65.500	57.300							8.200	
		2019	Siemelinksweg	Deklaag vervangen	27.720	27.720								
Totaal Asfalt 2019					647.545	616.845	0					30.700		
1902	Holterweg en kruispunten	2019	Grote Ratelaar	Aanpassing kruispunt met Holterweg, topklaag vervangen	323.484	226.734							96.750	
		2019	Holterweg	Deklaag en opstelvakken vervangen	172.500	172.500								
		2019	Salomonszegel	Aanpassing kruispunt met Holterweg, topklaag vervangen	173.091	158.091							15.000	
Totaal Holterweg en kruispunten					669.075	557.325						111.750		
1903	Reconstructie Wezenland, K. Karellaan	2019	Keizer Karellaan	Reconstructie rijbaan en fietspaden, nieuwe LED verlichting (incl. rotonde met Karel de Grotelaan)	1.836.000		1.770.000	66.000					0	
		2019	Wezenland	Verbetering verkeersveiligheid tpv KE113	50.000		50.000							
Totaal Reconstructie Wezenland, K. Karellaan					1.886.000		1.820.000	66.000					0	
1904	Omvormen fietspaden en kruisingen	2019	Margijnenek - Overstichtlaan	Onderzoek en ontwerpogave Verkeer en inrichting tbv fietsroute (Noord en Zuid)	85.000	20.000	65.000							
		2019	Overstichtlaan-Laan van Borgele	Herinrichting rotonde Laan van Borgele - Overstichtlaan	335.000	30.000							232.000	73.000
		2019	Margijnenek - Lebuinuslaan	Noordzijde van H. Boerhavelaan tot Laan van Borgele. Tegelvharding vervangen en fietspad uitvoeren in rood asfalt, onderzoek 2 richtingen voor fietsers; rioolaanp	665.000		200.000			50.000	150.000	265.000		
		2020	Margijnenek, Lebuinuslaan, Overstichtlaan	Tegelvharding vervangen en fietspad uitvoeren in rood asfalt, onderzoek 2 richtingen voor fietsers; rioolaanpassing en klimaatopgave	400.000		400.000					0		
		2021	Margijnenek, Lebuinuslaan, Overstichtlaan	Tegelvhardingvervangen door asfalt	400.000		400.000							
		2022	Margijnenek, Lebuinuslaan, Overstichtlaan	Tegelvhardingvervangen door asfalt	400.000		400.000							
Totaal Omvormen fietspaden en kruisingen					2.285.000	50.000	1.465.000			50.000	150.000	497.000	73.000	
1905	Godebaltpark / Radboudlaan	2019	Godebaltpark	Toegankelijkheid Godebaltpark verbeteren	60.000	60.000								
		2019	Godebaltstraat en park	Bestaande straatbomen en heesters vervangen, park aanpassen	75.000			75.000						
		2019	Godebaltpark -Radboudlaan	Onderzoek varianten / ontwerpogave - voorbereiding tbv verbetering park, dementievriendelijke openbare ruimte, overleg stakeholders	20.000	20.000								
		2020	Radboudlaan	Klimaatadaptatie en straatonderhoud -afstemmen met Godebaltpark	268.700	252.200						16.500	0	
Totaal Godebaltpark / Radboudlaan					423.700	332.200		75.000			16.500	0		

MJOP - MIND 2019 - 2022 Alle jaarschijven

Projectnr	Projectomschrijving	Jaar	Straat	Omschrijving werkzaamheden	Dekking	Product 20 Product 20 Product 22 Product 28 Product 30 Product 32 Product 32 Product 34 Product 34																
						SWP Expl	SWP Inv	Ovl	Groen	Spelen	Riolering Expl	Riolering Inv	Product 38 CTKW	Verkeer-Subsidie	Product 24 MIND							
P2803	Ecologie projecten	2019	Diversen	Ecologische projecten	20.000				20.000													
		2020	Diversen	Ecologische projecten	20.000				20.000													
		2021	Diversen	Ecologische projecten	20.000				20.000													
		2022	Diversen	Ecologische projecten	20.000				20.000													
	Totaal Ecologie projecten					80.000				80.000												
P2804	Parken	2019	Diversen	Groot onderhoud parken	15.000				15.000													
		2020	Diversen	Groot onderhoud parken	15.000				15.000													
		2021	Diversen	Groot onderhoud parken	20.000				20.000													
		2022	Diversen	Groot onderhoud parken	25.000				25.000													
	Totaal Parken					75.000				75.000												
P3001	Spelen	2019	Diversen	Groot onderhoud spelen	263.000					263.000												
		2020	Diversen	Groot onderhoud spelen	263.000					263.000												
		2021	Diversen	Groot onderhoud spelen	263.000					263.000												
		2022	Diversen	Groot onderhoud spelen	243.000					243.000												
	Totaal Spelen					1.032.000					1.032.000											
P3201	Beschoeiingen	2019	Diversen	Onderhoud beschoeiing en oevers	100.000						100.000											
		2020	Diversen	Onderhoud beschoeiing en oevers	100.000						100.000											
		2021	Diversen	Onderhoud beschoeiing en oevers	100.000						100.000											
		2022	Diversen	Onderhoud beschoeiing en oevers	100.000						100.000											
	Totaal Beschoeiingen					400.000					400.000											
P3202	Aanvullend rioolonderhoud	2019	Diversen	Nader te programmeren onderhoud en klimaatadaptatie	69.000						29.000	40.000										
		2020	Diversen	Nader te programmeren onderhoud en klimaatadaptatie	435.000						135.000	300.000										
		2021	Diversen	Nader te programmeren onderhoud en klimaatadaptatie	548.000						243.000	305.000										
	Totaal Aanvullend rioolonderhoud					1.052.000					407.000	645.000										
	Gemalen	2019	Diversen	Groot onderhoud gemalen	521.000						521.000											
		2020	Diversen	Groot onderhoud gemalen	521.000						521.000											
		2021	Diversen	Groot onderhoud gemalen	521.000						521.000											
Totaal Gemalen					1.563.000					1.563.000												
P3401	Verkeersmaatregelen	2019	Diversen	Kleine verkeerskundige maatregelen	47.000																47.000	
		2019	Diversen	Kleine verkeerskundige maatregelen tbv A1	50.000																50.000	
		2020	Diversen	Kleine verkeerskundige maatregelen	47.000																47.000	
		2020	Diversen	Kleine verkeerskundige maatregelen tbv A1	50.000																50.000	
		2021	Diversen	Kleine verkeerskundige maatregelen	47.000																47.000	
		2021	Diversen	Kleine verkeerskundige maatregelen tbv A1	50.000																50.000	
		Totaal Verkeersmaatregelen					291.000															291.000
P3801	Civiele kunstwerken	2019	Diversen	Herstel civiele kunstwerken	475.000																475.000	
		2020	Diversen	Herstel civiele kunstwerken	475.000																475.000	
		2021	Diversen	Herstel civiele kunstwerken	475.000																475.000	
	Totaal Civiele kunstwerken					1.425.000															1.425.000	
Eindtotaal					33.064.749	11.523.479	7.867.800	1.648.700	2.133.069	1.057.000	2.914.300	1.420.975	1.425.000	1.571.425	1.530.000							

Bijlage A: Projectomschrijvingen

Projectomschrijving

Objectnummer	B19									
Projectnaam	Buurtaanpak Rivierenwijk Deltabuurt – Maasstraat-Midden									
Hoofdproduct(en)	SWP, RIOLERING, OVL									
Overige producten										
Planjaar	2019									
Budget	<table> <tr> <td>SWP</td> <td>€</td> <td>156.000,-</td> </tr> <tr> <td>RIOOL</td> <td>€</td> <td>52.500,-</td> </tr> <tr> <td>OVL</td> <td>€</td> <td>30.000,-</td> </tr> </table>	SWP	€	156.000,-	RIOOL	€	52.500,-	OVL	€	30.000,-
SWP	€	156.000,-								
RIOOL	€	52.500,-								
OVL	€	30.000,-								

Aanleiding

De aanleiding voor dit project is in de eerste plaats de huidige matige kwaliteit van de wegverharding. Daarnaast is er sprake van een te klein waterbergingscapaciteit met als risico water op straat. De openbare verlichting is verouderd en moet vervangen worden.



Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat is een reconstructie van de Maasstraat tussen Eemstraat (of preciezer: oostelijke begrenzing van het plan 'De Venen') en Zwartewaterstraat. Behalve het vervangen van de verharding dient er een infiltratieriool te worden aangebracht en wordt de openbare verlichting aangepast. Niet in te passen en slechte bomen worden vervangen.

Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Vervangen tegels in rijbaan door straatstenen;
- Vervangen wegfundering en –verharding;
- Toegankelijkheid garanderen door de aanleg van invalidenopritjes en het verwijderen van obstakels.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

De verharding waar mogelijk op 1 oor leggen richting de berm om lokaal af te voeren naar berm of IT-riool benutten. Daarnaast putranden en deksels vervangen en indien nodig kolken.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL
- Onderzoek de mogelijk van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag.
- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit.
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten.
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm.
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3,55% SR)

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Aanwijzen toekomstbomen in groen en verharding. Baseren op Boommonitor online Handboek bomen 2018, conditie & vitaliteit bomen en beleving van de buurtbewoners. Deze toekomstbomen handhaven. Slechte bomen vervangen;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- 8
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Dit project kent (ruimtelijke) relaties met de overige projecten in de Rivierenbuurt. De aansluiting hierop is een belangrijk aandachtspunt. Onderzoeken of gebruik gemaakt kan worden van reguliere raamcontracten.

Projectomschrijving

Objectnummer	B28
Projectnaam	Buurtaanpak Rivierenwijk Deltabuurt - Wielingenstraat
Hoofdproduct(en)	SWP, RIOLERING, OVL
Overige producten	
Planjaar	2019
Budget	SWP € 100.625,- RIOOL € 13.500,- OVL € 8.500,-

Aanleiding

De aanleiding voor dit project is in de eerste plaats de actuele kwaliteit van de wegverharding. Daarnaast zijn de waterafvoer (kolken en kolkaansluitingen) verouderd en voldoet ook de openbare verlichting niet meer aan de eisen van deze tijd.



Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat is een toekomstbestendige straat met een gereconstrueerde wegverharding, een verbeterde waterafvoer en openbare verlichting die voldoet aan de eisen van deze tijd ten aanzien van lichtopbrengst en energieverbruik.

Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich vooral op vervanging van de verhardingen en een verbeterde waterafvoer. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO2-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO2-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;

Toegankelijkheid waar nodig verbeteren door middel van de aanleg van opritjes en het verwijderen of verplaatsen van obstakels

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

Bij herstraten verharding waar mogelijk op 1 oor leggen richting de berm om lokaal af te voeren naar berm. Daarnaast putranden en deksels vervangen en indien nodig kolken;

Het groen ten zuiden van de Wielingenstraat wordt verdiept aangelegd om waterbergingsopgave te kunnen realiseren

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL
- Besteed EMVI aan en zet in op CO₂-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3,55% SR).

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;

In 2018 stond onderstaande opgave geprogrammeerd voor het project MJOP Wielingenstraat, deze werkzaamheden zijn/worden ten tijde van het project uitgevoerd:

- Oorzaak boomsterfte van Boomhazelaars Wielingenstraat achterhalen door uitvoeren van bodem- en bomenonderzoek;
- Vervangen Boomhazelaars door andere eetbare notenbomen zoals Walnoot en Tamme Kastanje;
- Nieuwe bomen minimaal 3 meter uit kant verharding aanplanten;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte;
- Het groen ten zuiden van de Wielingenstraat mag niet gebruikt worden voor de opslag van materiaal of materieel i.v.m. de uitvoering van eerder genoemde project.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Dit project kent (ruimtelijke) relaties met de overige projecten in de Rivierenbuurt. De aansluiting hierop is een belangrijk aandachtspunt.

Projectomschrijving

Objectnummer	B9, B24
Projectnaam	Buurtaanpak Rivierenwijk Deltabuurt – Zandkreekstraat, Zwinstraat
Hoofdproduct(en)	SWP, RIOLERING, OVL
Overige producten	
Planjaar	2020
Budget	SWP € 138.766,- RIOOL € 9.375,- OVL € 17.700,-

Aanleiding

De aanleiding voor dit project is in de eerste plaats de actuele kwaliteit van de wegverharding. Daarnaast zijn de waterafvoer (kolken en kolkaansluitingen) verouderd en voldoet ook de openbare verlichting niet meer aan de eisen van deze tijd.



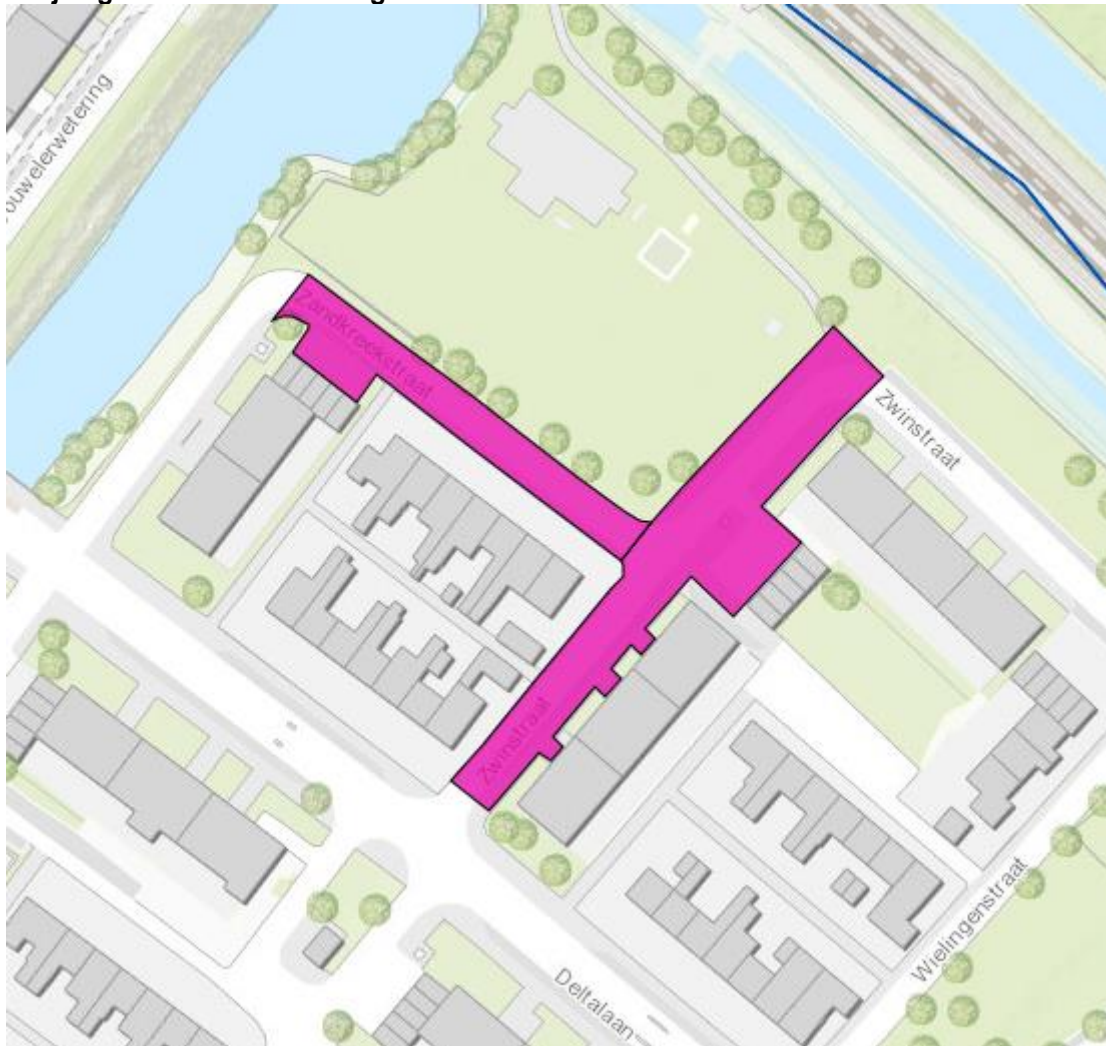
Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat is een toekomstbestendige straat met een gereconstrueerde wegverharding, een verbeterde waterafvoer en openbare verlichting die voldoet aan de eisen van deze tijd ten aanzien van lichtopbrengst en energieverbruik.

Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart 2020

De werkzaamheden richten zich vooral op vervanging van de verhardingen en een verbeterde waterafvoer. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;

Toegankelijkheid waar nodig verbeteren door middel van de aanleg van opritjes en het verwijderen of verplaatsen van obstakels

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

Bij herstraten verharding waar mogelijk op 1 oor leggen richting de berm om lokaal af te voeren naar berm. Daarnaast putranden en deksels vervangen en indien nodig kolken;

Het groen ten zuiden van de Wielingenstraat wordt verdiept aangelegd om waterbergingsopgave te kunnen realiseren

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3,55% SR).

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte;

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Dit project kent (ruimtelijke) relaties met de overige projecten in de Rivierenbuurt. De aansluiting hierop is een belangrijk aandachtspunt.

Projectomschrijving

Objectnummer	B41, B42, B43, B44
Projectnaam	Buurtaanpak Ludgeruskwartier
Hoofdproduct(en)	SWP
Overige producten	Riool, Groen, Spelen, OVL
Planjaar	2019 – 2022
Budget	2019: SWP € 10.000,- (voorbereiding en afstemming) 2020: SWP € 100.000,- 2021: SWP € 100.000,- Riool € 27.000,- 2022: SWP € 100.000,-

Aanleiding

De buurt 'Ludgeruskwartier' te Deventer bestaat voor het merendeel uit panden die in bezit zijn van woonbedrijf Ieder1. Het gaat hier zowel om appartementen als eengezinswoningen. Het woonbedrijf heeft voor de komende jaren een grootschalige renovatie gepland van haar woningen. Hierbij worden de woningen ook afgekoppeld van het gas. De gemeente wil hierop aansluiten met het uitvoeren van groot onderhoud, in afstemming met de corporatie.



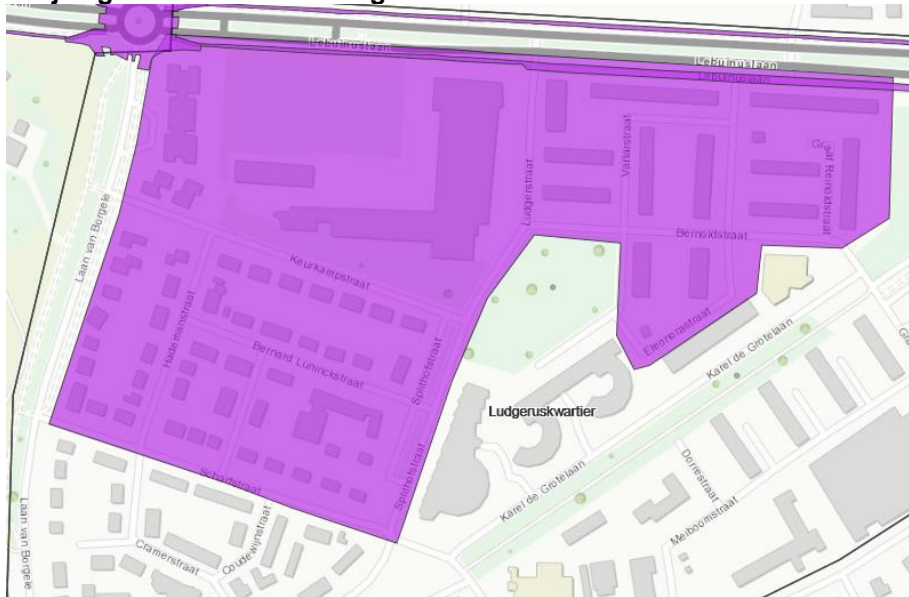
Gewenste resultaat

Rijbanen en trottoirs zijn volledig opnieuw gestraat en vrij van gaten en oneffenheden.
Verbetering van de hoofdfietsroute die over de parallelweg van de Lebuinuslaan loopt.
Vermindering van het aantal aansluitingen op de Lebuinuslaan.

Doel

Een beheerbare, toegankelijke ingerichte openbare ruimte.
Duurzame, klimaatvriendelijke inrichting van de leefomgeving die is afgestemd is op het gebruik.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Elementenverhardingen herstraten;
- Betontegels in rijbanen vervangen door gebakken klinkers;
- Herstellen van bandenlijn waar nodig.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden
- Samen met woonbedrijf leder1 scenario's voor duurzame en gezonde inrichting van de leefomgeving uitwerken
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met adviseurs ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper en verkeersdeskundige betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

Bij herstraten verharding waar mogelijk op 1 oor leggen richting de berm om lokaal af te voeren naar berm. Daarnaast putranden en deksels vervangen en indien nodig kolken.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL
- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3,55% SR)

Gezondheid

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden en vlakke stoepen.

Groen

- Niet van toepassing

Ecologie

- Niet van toepassing

Relatie met andere projecten

Dit project is volgend op de renovatie van woningen door woonbedrijf Ieder1.

Projectomschrijving

Objectnummer	B10, B11, G47, B13, B14
Projectnaam	Buurtaanpak Draaiomsbuurt Diepenveen Dorp Prioriteit: Draaiomsweg, Esdoornsingel, Langs de Wetering
Hoofdproduct(en)	SWP, Riolering, Groen
Overige producten	Spelen
Planjaar	2019 - 2022
Budget	2019: SWP € 25.000,- (voorbereiding en afstemming) 2019 Draaiomsweg SWP € 110.211,- RIOOL € 5.900,- 2020 Esdoornsingel, Langs de Wetering SWP € 95.639,- GROEN € 35.927,- RIOOL € 5.100,- 2021: SWP € 100.000,- 2022: SWP € 100.000,-

Aanleiding

Wie nu door deze buurt loopt ziet een allegaartje van relatief goedkopere, voornamelijk huurwoningen. Aan de Draaiomsweg zijn enkele grotere koopwoningen, een kapperszaak een fysiotherapiepraktijk en een appartementengebouw voor senioren.

De meeste voortuinen van de goedkopere huurwoningen bieden een troosteloze aanblik. De woningbouwvereniging de Marke heeft de laatste jaren zijn best gedaan en de oudste woningen gesloopt en vervangen door nieuwe waarvan een deel wordt verhuurd en een deel is verkocht.

De openbare ruimte van de Draaiomsbuurt ziet er sleets uit en is toe aan groot onderhoud. Twee straten kennen een asfaltverharding en de overige straten een wegverharding van gebakken klinkers die prima kunnen worden hergebruikt. De trottoirbanden en tegels in dit gebied zijn aan vervanging toe. Er is geen eenheid in de toegepaste materialen.

Toch ligt hier een pareltje van een wijk met aan de zuid- en westkant zicht op weilanden en aan de noord en oostkant de Oranjelaan met enkele winkels. Menige bewoner uit de Randstad zou graag in zo'n buurt wonen.

Deze wijk verdient een openbare ruimte die recht doet aan de ligging in deze mooie omgeving. Het is daarom belangrijk om eerst de stedenbouwkundige en de verkeerskundige aan het werk te zetten. Hoe moeten de verschillende straten eruit zien? Wat zijn hun profielen? Waar liggen de kansen voor openbaar groen/bomen? En hoe gaan we om met de waterhuishouding in dit gebied? Al deze zaken moeten aan de voorkant in een plaats krijgen in de inrichting van de verschillende straten.

Enkele straten dragen bomennamen. Maar in deze straten zijn die bomen niet of nauwelijks terug te vinden. Het moet toch mogelijk zijn om in de Meidoornstraat, Esdoornsingel, Lijsterbesstraat en Sleedoornstraat op enkele plekken bomen van deze soort te planten. Er zijn prachtige soorten met variëteiten die niet te groot worden en deze buurt kunnen opfleuren.

Uiteraard zullen er beperkingen in de ondergrond zijn door de aanwezige riolering die goed is en niet vervangen hoeft te worden. En ook de aanwezig kabels en leidingen zullen beperkingen opleveren. De openbare verlichting is in orde en de lichtmasten kunnen blijven staan of een andere plek krijgen in de nieuwe ontwerpen.

Gewenste resultaat

Een toekomstbestendige buurt, zowel vanuit fysiek als sociaal oogpunt bekeken. Het is de eerste opgave om de samenhang van deze pijlers in beeld te brengen aan het begin van het proces. Op basis van MJOP-MIND programmering zal de uitvoering plaatsvinden in meerdere jaren.

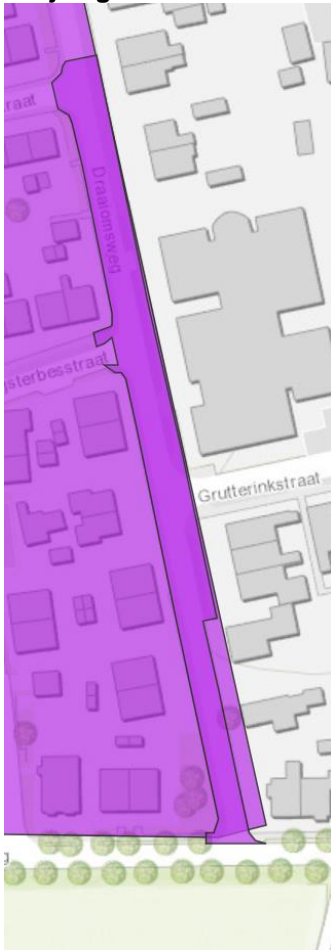
Draaiomsweg (2019)

De asfaltverharding van de Draaiomsweg is op het einde van de levensduur. Er is sprake van gaten, oneffenheden en ernstige scheurvorming. Op basis van de functie en locatie van de Draaiomsweg (woonstraat, 30 km/h) is een omvorming naar gebakken straatstenen gewenst.

Behalve de verharding is ook de openbare verlichting (masten en armaturen) aan vervanging toe. Deze vervanging is uitgevoerd in 2018. Eventuele resterende aanpassingen aan de openbare verlichting worden gefinancierd uit het bestaande onderhoudsbudget.



Projectgrenzen en afbakening



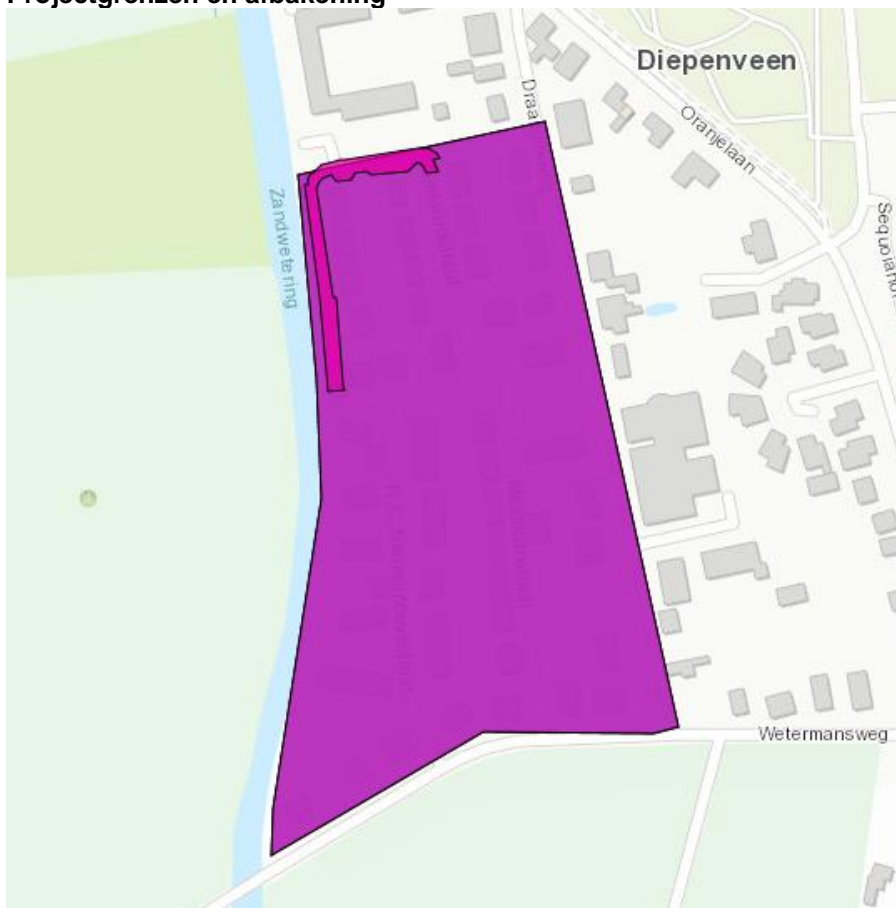
Fragment MJOP MIND kaart

Esdoornsingel en Langs de Wetering (2020)

De 'Esdoornsingel' en 'Langs de Wetering' maken onderdeel uit van de Draaiomsbuurt te Diepenveen. In deze straten is sprake van een openbare ruimte die niet meer voldoet aan de eisen die we daar aan stellen. De asfaltverharding is aan het einde van zijn levensduur. Op basis van de functie en locatie van de Esdoornsingel (woonstraat, 30 km/h) is een omvorming naar gebakken straatstenen gewenst. Er is sprake van kleine en verspreide oppervlakten aan groen die, bij gevolg, moeilijk te beheren zijn. Dat geeft mogelijkheden om snippergroen over te dragen aan de bewoners. De afvoer van hemelwater vindt nog plaats via kolken en leidingen.



Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart 2019-2022

De werkzaamheden richten zich vooral op ontwerp en herinrichting. Hiermee worden de huidige, fysieke knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Elementen plaatselijk herstraten;
- Asfalt vervangen door gebakken klinkers;
- Herstellen van bandenlijn waar nodig.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden;
- Waarborgen toegankelijkheid mindervaliden; opritjes en geleidelijnen waar nodig toepassen. En zo mogelijk verwijderen van obstakels;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer, Als eerste uitgangspunten voor gehele Draaiomsbuurt opstellen, daarna volgt de uitwerking voor de verschillende straten;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

- De verharding waar mogelijk op 1 oor leggen om hemelwater af te voeren naar/ te infiltreren in de berm of af te voeren naar de Zandwetering;
- Putranden en deksels vervangen en indien nodig de kolken;
- Huis- en kolkaansluitingen van gres vervangen door PP-leidingen.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL;
- Onderzoek de mogelijk van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO₂-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3, 55% SR).

Gezondheid

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden en vlakke stoepen.

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Slechte bomen vervangen;
- Wortelopdruk verhelpen, o.b.v. kwaliteit van de bomen de te nemen maatregelen bepalen
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.
 - Bodembedekkers vervangen door gras
 - Snippergroen over dragen aan bewoners / corporatie
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.
Draaiomsweg:
- Bestaande bomen aan de noordzijde van de rijbaan hebben te weinig groeiruimte, deze groeiruimte verbeteren door het bestaande fietspad om te vormen naar berm
- Verharding tussen de bomen omvormen naar berm;
- Te verwijderen cunetten tussen bomen en onder kroonprojecties + 1m wegzuigen i.p.v. graven;

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Dit project kent duidelijke (ruimtelijke) relaties met de overige buurtaanpak voor de Draaiomsweg. Daarnaast zijn er kansen voor de leefbaarheid in de buurt door de werkzaamheden af te stemmen op het onderhoud aan de huurwoningen door corporatie 'De Marken'.

Het betreft een integrale uitvoering van projecten vanuit groen, wegen, riool, spelen en openbare verlichting in de Draaiomsweg voor de komende jaren. De randvoorwaarden voor de buurt eerst opstellen. Op basis van deze uitgangspunten het project Draaiomsweg en overige straten uitwerken.

Projectomschrijving

Objectnummer	B12, B31, B32, B33
Projectnaam	Buurtaanpak Tjoenermarke
Hoofdproduct(en)	SWP, GROEN
Overige producten	Riool, Spelen, OVL
Planjaar	2019 - 2022
Budget	2019 (voorbereiding buurtaanpak 4 jaar en uitvoering plein) Vorbereiding € 25.000,- SWP € 72.111,- Groen € 10.000,- Spelen PM 2020: SWP € 100.000,- 2021: SWP € 100.000,- 2022: SWP € 100.000,-

Aanleiding

Op het plein 'De Marken' is naast slecht beheerbare bomen (verkeerde boom op de verkeerde plek) sprake van opdruk van de aanwezige elementverhardingen en een groot verhard oppervlak. Hierdoor voldoet het plein ook niet aan de beleidsuitgangspunten voor hittestress en klimaatadaptatie.

Deze wijk verdient een openbare ruimte die recht doet aan de ligging in deze mooie omgeving. Het is daarom belangrijk om eerst de stedenbouwkundige en de verkeerskundige aan het werk te zetten. Hoe moeten de verschillende straten eruit zien? Wat zijn hun profielen? Waar liggen de knelpunten en kansen voor openbaar groen/bomen? En hoe gaan we om met de waterhuishouding in dit gebied? Al deze zaken moeten aan de voorkant in een plaats krijgen in de inrichting van de verschillende straten.



Gewenste resultaat

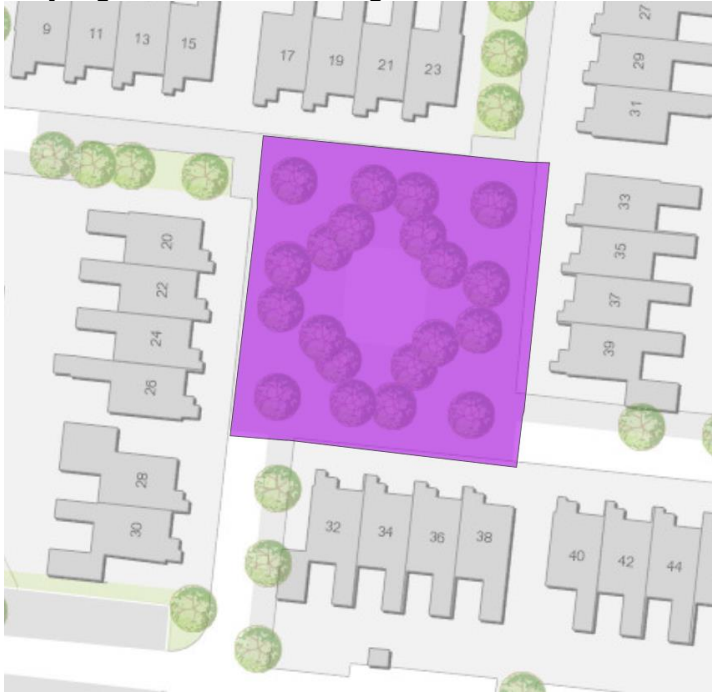
Een toekomstbestendige buurt, zowel vanuit fysiek als sociaal oogpunt bekeken. Het is de eerste opgave om de samenhang van deze pijlers in beeld te brengen aan het begin van het proces. Op basis van MJOP-MIND programmering zal de uitvoering plaatsvinden in meerdere jaren.

Daarnaast dient dit project om inzicht te verkrijgen in de gewenste aanpak (vanuit bewoners en beheeradviseurs) in de rest van de Marken. Specifiek hiervoor is € 25.000,- gereserveerd.

Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart 2019



Fragment MJOP MIND kaart 2019-2022

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Elementen plaatselijk herstraten;
- Asfalt in woonstraten vervangen door gebakken klinkers;
- Herstellen van bandenlijn waar nodig.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden;
- Waarborgen toegankelijkheid mindervaliden; opritjes en geleidelijnen waar nodig toepassen. En zo mogelijk verwijderen van obstakels;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer, Als eerste uitgangspunten voor gehele buurt 'De Marken' opstellen, daarna volgt de uitwerking voor de verschillende straten;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

- De verharding waar mogelijk op 1 oor leggen om hemelwater af te voeren naar/ te infiltreren in de berm;
- Putranden en deksels vervangen en indien nodig de kolken;
- Huis- en kolkaansluitingen van gres vervangen door PP-leidingen.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL;
- Onderzoek de mogelijk van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO₂-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- Principe van de waterbergende straat toepassen;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3, 55% SR).

Gezondheid

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden en vlakke stoepen.

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Slechte bomen vervangen;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Bestaande bomen aan de noordzijde van de rijbaan hebben te weinig groeiruimte, deze groeiruimte verbeteren door het bestaande fietspad om te vormen naar berm
- Verharding tussen de bomen omvormen naar berm;
- Te verwijderen cunetten tussen bomen en onder kroonprojecties + 1m wegzuigen i.p.v. graven;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Het betreft een integrale uitvoering van projecten vanuit groen, wegen, riool, spelen en openbare verlichting in de buurt 'De Marken'.

De randvoorwaarden voor de buurt eerst opstellen. Op basis van deze uitgangspunten het project voor het plein uitwerken.

Onderzoeken of gebruik gemaakt kan worden van de reguliere raamcontracten.

Projectomschrijving

Objectnummer	B12, B31, B32, B33
Projectnaam	Buurtaanpak Tjoenermarke
Hoofdproduct(en)	SWP, GROEN
Overige producten	Riool, Spelen, OVL
Planjaar	2019 - 2022
Budget	2019 (voorbereiding buurtaanpak 4 jaar en uitvoering plein) Vorbereiding € 25.000,- SWP € 72.111,- Groen € 10.000,- Spelen PM 2020: SWP € 100.000,- 2021: SWP € 100.000,- 2022: SWP € 100.000,-

Aanleiding

Op het plein 'De Marken' is naast slecht beheerbare bomen (verkeerde boom op de verkeerde plek) sprake van opdruk van de aanwezige elementverhardingen en een groot verhard oppervlak. Hierdoor voldoet het plein ook niet aan de beleidsuitgangspunten voor hittestress en klimaatadaptatie.

Deze wijk verdient een openbare ruimte die recht doet aan de ligging in deze mooie omgeving. Het is daarom belangrijk om eerst de stedenbouwkundige en de verkeerskundige aan het werk te zetten. Hoe moeten de verschillende straten eruit zien? Wat zijn hun profielen? Waar liggen de knelpunten en kansen voor openbaar groen/bomen? En hoe gaan we om met de waterhuishouding in dit gebied? Al deze zaken moeten aan de voorkant in een plaats krijgen in de inrichting van de verschillende straten.



Gewenste resultaat

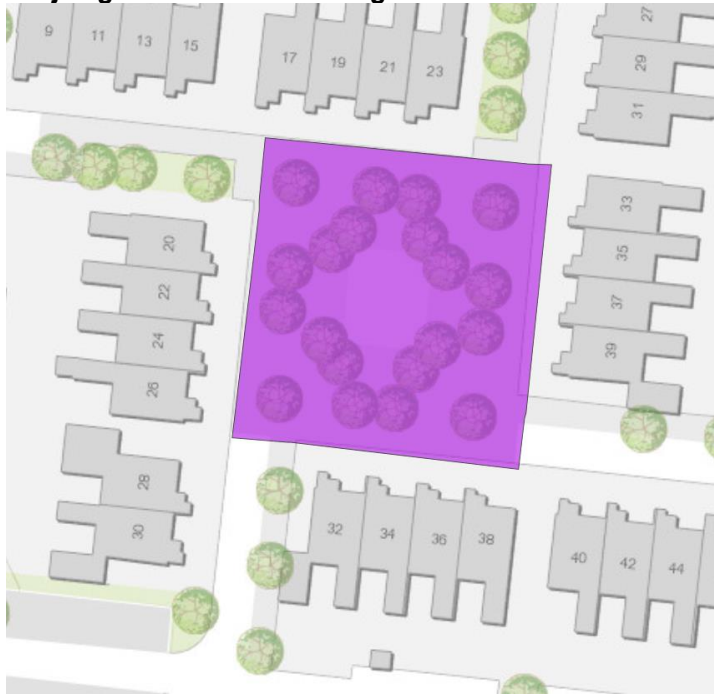
Een toekomstbestendige buurt, zowel vanuit fysiek als sociaal oogpunt bekeken. Het is de eerste opgave om de samenhang van deze pijlers in beeld te brengen aan het begin van het proces. Op basis van MJOP-MIND programmering zal de uitvoering plaatsvinden in meerdere jaren.

Daarnaast dient dit project om inzicht te verkrijgen in de gewenste aanpak (vanuit bewoners en beheeradviseurs) in de rest van de Marken. Specifiek hiervoor is € 25.000,- gereserveerd.

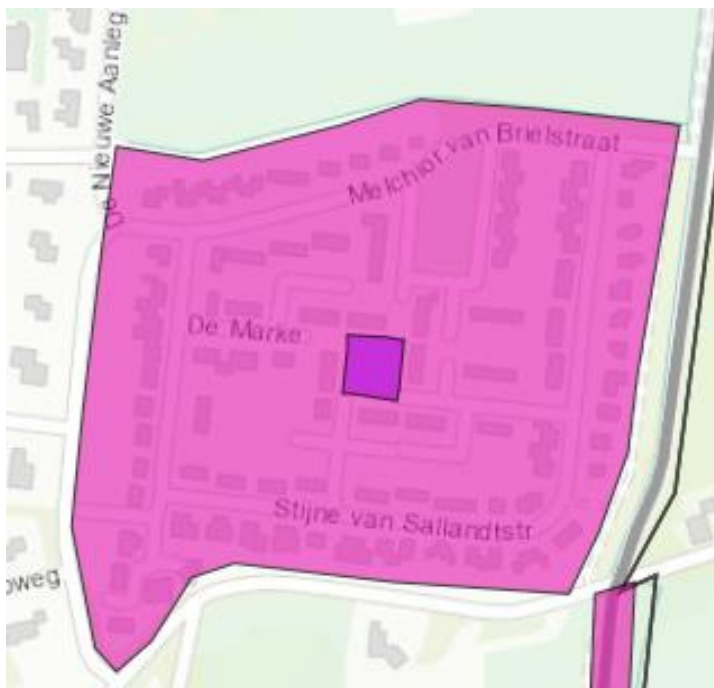
Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart 2019



Fragment MJOP MIND kaart 2019-2022

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Elementen plaatselijk herstraten;
- Asfalt in woonstraten vervangen door gebakken klinkers;
- Herstellen van bandenlijn waar nodig.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden;
- Waarborgen toegankelijkheid mindervaliden; opritjes en geleidelijnen waar nodig toepassen. En zo mogelijk verwijderen van obstakels;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer, Als eerste uitgangspunten voor gehele buurt 'De Marken' opstellen, daarna volgt de uitwerking voor de verschillende straten;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

- De verharding waar mogelijk op 1 oor leggen om hemelwater af te voeren naar/ te infiltreren in de berm;
- Putranden en deksels vervangen en indien nodig de kolken;
- Huis- en kolkaansluitingen van gres vervangen door PP-leidingen.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL;
- Onderzoek de mogelijk van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO₂-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- Principe van de waterbergende straat toepassen;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3, 55% SR).

Gezondheid

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden en vlakke stoepen.

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Slechte bomen vervangen;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Bestaande bomen aan de noordzijde van de rijbaan hebben te weinig groeiruimte, deze groeirimte verbeteren door het bestaande fietspad om te vormen naar berm
- Verharding tussen de bomen omvormen naar berm;
- Te verwijderen cunetten tussen bomen en onder kroonprojecties + 1m wegzuigen i.p.v. graven;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Het betreft een integrale uitvoering van projecten vanuit groen, wegen, riool, spelen en openbare verlichting in de buurt 'De Marken'.

De randvoorwaarden voor de buurt eerst opstellen. Op basis van deze uitgangspunten het project voor het plein uitwerken.

Onderzoeken of gebruik gemaakt kan worden van de reguliere raamcontracten.

Projectomschrijving

Objectnummer	B15, B17, G3
Projectnaam	Buurtaanpak Oranjekwartier Prinses Marijkestraat, Prinses Margrietstraat, restpunten groen
Hoofdproduct(en)	SWP, RIOLERING
Overige producten	
Planjaar	2019 en 2020
Budget	<p>2019 Prinses Marijkestraat</p> <p>SWP € 130.300,- RIOOL € 33.750,-</p> <p>2020 Prinses Margrietstraat, restpunten groen</p> <p>SWP € 151.900,- RIOOL € 16.500,- Spelen € 5.000,- Groen € 54.000,-</p>

Aanleiding

In de afgelopen jaren zijn diverse straten heringericht in het kader van de vernieuwing van het Oranjekwartier. De corporaties Ieder1 en EigenBouw hebben plannen voor groot onderhoud aan de woningen in diverse straten. En ook uit oogpunt van onderhoud van de openbare ruimte is herstelwerk nodig. Bij de wijkmanager zijn er wensen aangeleverd door bewoners voor verbetering van de bestaande inrichting.

Bestaande situatie

In de overige straten in het Oranjekwartier is (nog) sprake van veel oneffenheden in de verharding door wortelopdruk. Tevens zijn de betonnen verhardingsmaterialen versleten en aan vervanging toe en dit geldt ook voor een aantal riolen.

De afvoer van hemelwater is niet conform het beleid en moet verbeterd worden. Tot slot zijn een aantal groenvakken niet meer op beeld te onderhouden, deze moeten gerenoveerd worden. Er is nog sprake van een groot kwaliteitsverschil tussen de wel en niet heringerichte straten.



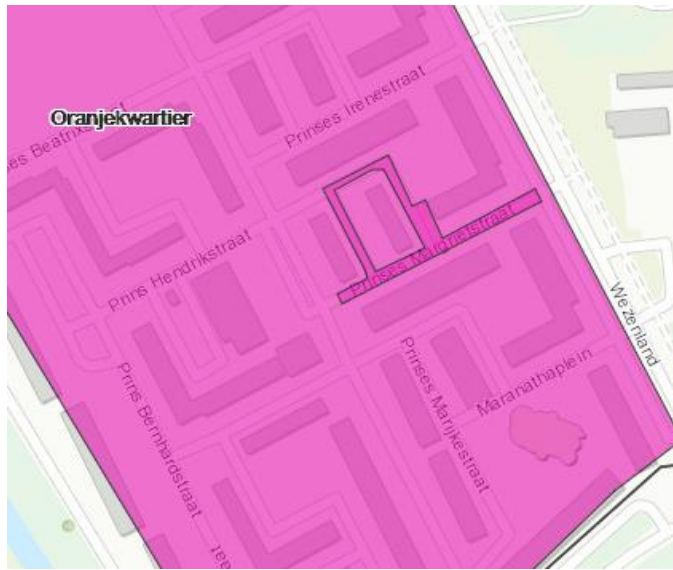
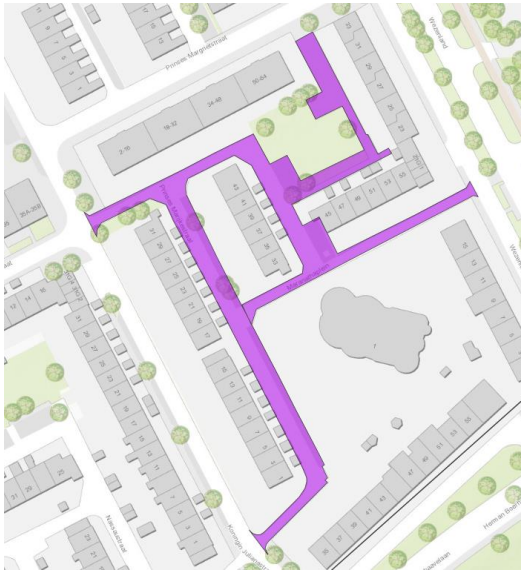
Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat bestaat enerzijds uit een verharding die vrij is en blijft van wortelopdruk.. Daarnaast de functieloze verharding opheffen en omvormen naar groen, waterberging realiseren in de wegfundering in het kader van klimaat actieve stad.

Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich vooral op ontwerp en herinrichting. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Elementen plaatselijk herstraten;
- Herstellen van bandenlijn waar nodig;
- Rijbanen omvormen van betontegels naar straatstenen.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden;
- Waarborgen toegankelijkheid mindervaliden; opritjes en geleidelijnen waar nodig toepassen. En zo mogelijk verwijderen van obstakels;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up;

Riolering en Waterhuishouding

- De verharding waar mogelijk op 1 oor leggen om hemelwater af te voeren naar/ te infiltreren in de berm;
- Putranden en deksels vervangen en indien nodig de kolken;
- Huis- en kolkaansluitingen van gres vervangen door PP-leidingen.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Principe van de waterbergende straat toepassen;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm of groen;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3,55% SR).

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Gezondheid

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden en vlakke stoepen.

Relatie met andere projecten

Dit project kent een duidelijke relatie (geografisch, planning) met de overige projecten in het Oranjekwartier.

Projectomschrijving

Objectnummer	C9
Projectnaam	Landsherenkwartier - F. van Blankenheimstraat
Hoofdproduct(en)	SWP, Riool, OVL
Overige producten	
Planjaar	2019
Budget	SWP € 120.400,- Riool € 10.000,- OVL € 15.000,-

Aanleiding

Voor de Van Blankenheimstraat geldt dat er sprake is van (deels) versleten betonmaterialen en een groot aantal oneffenheden. Hier zijn ook al meldingen van gedaan door bewoners. Dit betreft zowel de rijbaan als tegelpaden.



Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat valt uiteen in:

- Nieuwe waterpasserende verharding in de rijbaan en parkeervakken
- Nieuwe verharding in de trottoirs
- Bij het onderhoud tevens de lichtmasten en armaturen vervangen.

Doel

Een veilige, duurzame, comfortabele en goed beheerbare straat die voor een langjarige periode geen onderhoud meer behoeft

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in ([MVO](#));
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de '[TEEB-stad](#)' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO2-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO2-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Elementen plaatselijk herstraten;
- Herstellen van bandenlijn waar nodig;
- Rijbanen uitvoeren in waterpasseerbare straatstenen;
- Toegankelijkheid optimaliseren door, indien nodig, de aanleg van invalidenopritjes en het verwijderen van obstakels.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden;
- Waarborgen toegankelijkheid mindervaliden; opritjes en geleidelijnen waar nodig toepassen.
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer.

Openbare verlichting

Vervolg qua beeld aansluiten op reeds uitgevoerde deel van Landsherenkwartier. Plaatsing van ca. 20 Osiris 2310 armaturen op 4m masten in RALkleur.

Riolering en Waterhuishouding

- Vervangen circa 300 meter gemengd riool 300/450 door rond 315 mm
- Aanleggen infiltratieriool rond 400 mm en 315 mm in zijstraten
- Vervangen huis- en kolkaansluitingen.
- Vervangen kolken

Klimaat & Duurzaamheid

- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Principe van de waterbergende straat toepassen;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm of groen;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3,55% SR).

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Onderzoek of de groenstroken grenzend aan de tuinen in de Frederik van Blankenheimstraat uitgegeven kunnen worden als snippergroen.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Dit project kent (ruimtelijke) relaties met de overige MJOP projecten in de omgeving. De aansluiting hierop is een belangrijk aandachtspunt.

Projectomschrijving

Objectnummer	C51
Projectnaam	De Ganzeboom
Hoofdproduct(en)	SWP, Groen
Overige producten	Riolering, OVL
Planjaar	2019
Budget	SWP € 40.800,- Groen € 35.000,-

Aanleiding

De aanwezige bomen zijn veelal te groot voor de aanwezige ruimte. Hierdoor geven ze opdruk van verhardingen en te veel schaduw. Op het maaiveld nemen de bomen ook veel ruimte in, met als gevolg dat de ruimte niet optimaal benut kan worden.



Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat bestaat uit twee hoofdonderdelen:

- Vervangen bomen incl groeiplaatsverbetering
- herstraten verharding

Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich vooral op ontwerp en herinrichting. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Elementenverharding herstraten;
- Herstellen van bandenlijn waar nodig.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up;
- Aandacht voor de toegankelijkheid voor mindervaliden.

Riolering en Waterhuishouding

Bij herstraten verharding waar mogelijk op 1 oor leggen richting de berm om lokaal af te voeren naar berm. Daarnaast putranden en deksels vervangen en indien nodig kolken.

Klimaat & Duurzaamheid

- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3,55% SR).

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Slechte bomen en niet inpasbare bomen vervangen;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Er is geen relatie met andere projecten.

Projectomschrijving

Objectnummer	A2, A4, A5, A6, A7, A8, A11, A15, A64, A65
Projectnaam	Asfaltonderhoud 2019
Hoofdproduct(en)	SWP
Overige producten	Verkeer / subsidie
Planjaar	2019
Budget	SWP € 616.845,- Subsidie € 30.700,-

Probleemstelling

Door gebruik en veroudering van wegen gaat de technische staat van de verharding achteruit. Om te voorkomen dat kapitaalsvernietiging optreedt is op tijd onderhoud uitvoeren van groot belang. Binnen het asfaltonderhoud worden de grootschalige projecten opgenomen. Klein onderhoud en herstel van vorstschades vinden separaat plaats

Gewenste resultaat

Na onderhoud is de weg voor circa 10 jaar vrij van onderhoud. Visueel oogt de weg nieuw. Comfort is opnieuw gegarandeerd.

Doel

Het garanderen van het normaal gebruik en comfort van asfaltverhardingen en het voorkomen van kapitaalvernietiging.

Projectgrenzen en afbakening

Het asfaltonderhoud betreft de volgende wegen:

- Alphons Diepenbrocklaan
- Bontekoelaan
- Croddendijk
- Hanninksdijk
- Kolkmansweg
- Kranssteeg
- Looweg
- Molenveldsweg
- Oostriklaan - Batenburg - Kannenburg
- Siemelinksweg

Eisen per discipline

Straten, Wegen en Pleinen

- Definitieve maatregel in samenwerking met asfaltaannemer bepalen;
- Na onderhoud dient de weg minimaal 10 jaar vrij te zijn van onderhoud;
- Asfaltwerkzaamheden voor de bouwvak uitvoeren.

Verkeerskunde/Verkeerstechniek

- Afstemming met verkeerskundige dient plaats te vinden voor aanvang van de werken. Aandachtspunten worden dan meegenomen.

Ecologie

- Waar onderhoud aan bermen (verlagen/opheven) noodzakelijk is dient vooraf een advies van de ecooloog ingewonnen te worden.

Groen

- Bomen mogen niet beschadigd worden. Per straat bekijken of (stam)bescherming nodig is

Kabels en Leidingen

- Afstemmen met Enexis Gas waar vervanging plaats vindt van de gietijzeren gasbuizen

Duurzaamheid & Klimaat

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL:
- Maak binnen het raamcontract asfalt gebruik van de optie om met innovatie maatregelen of producten te werken, denk hierbij bijvoorbeeld aan LT-asfalt;
- Maak inzichtelijk welke eventuele CO2-reductie is behaald bij innovatie/andere manier van werken en/of producten.

Relatie met andere projecten

Werkzaamheden worden gebundeld met KleinOnderHoud (KOH) asfalt en zo efficiënt mogelijk tot uitvoering gebracht.

Overige informatie

Werkzaamheden dienen binnen het contract met de asfaltaannemer uitgevoerd te worden.

Foto's



Projectomschrijving

Objectnummer	A3, A12, A61
Projectnaam	1902 Holterweg, kruising Grote Ratelaar en Salomonszegel
Hoofdproduct(en)	SWP
Overige producten	Verkeer
Planjaar	2019
Budget	SWP € 557.325,- Subsidie € 111.750,-

Aanleiding

De Holterweg heeft op diverse plaatsen een nieuwe asfalt deklaag. De aansluitingen van de Grote Ratelaar en Salomonszegel op de Holterweg moeten onderhouden, vernieuwd én aangepast worden aan de verwachte verkeersintensiteit.

In 2018 zijn verkeerskundige schetsen opgesteld die rekening houden met een goede doorstroming op de Holterweg en een effectieve aansluiting van het winkelcentrum.



Foto 1: scheuren in opstelvak Holterweg



Foto 2: rafeling deklaag Holterweg

Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat bestaat uit:

- Een asfaltverharding die 10 – 15 jaar geen onderhoud heeft;
- Afwikkeling kruisingen afgestemd op de toekomstige ontwikkelingen winkelcentrum, bestaande knelpunten in de VRI's oplossen;
- Hoofdfietsverbinding langs Holterweg en aansluitingen optimaliseren;
- Optimale doorstroming Holterweg voor alle verkeersdeelnemers.

Doel

Veilige en toekomstbestendige wegen en aansluitingen die voor een langjarige periode geen onderhoud behoeven.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Holterweg
 - Vervanging tussenlaag en deklaag opstelvakken door een gemodificeerd asfaltmengsel;
 - Vervangen deklaag rijbaan.
- Grote Ratelaar
 - Vervangen deklaag opstelvakken door gemodificeerd asfaltmengsel;
 - Fietsstroken in rood asfalt uitvoeren.
- Salomonszegel
 - 10% bakfreen en deklaag vervangen;
 - Fietsstroken in rood asfalt uitvoeren.

Ontwerp

Het ontwerp moet aansluiten op:

- Herinrichting winkelcentrum Flora;
- Hoofd fietsroute Holterweg.
- Waarborgen toegankelijkheid mindervaliden; opritjes en geleidelijnen waar nodig toepassen. En zo mogelijk verwijderen van obstakels;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper/ verkeerskundige betrekken bij de project start-up.

Verkeerskunde/Verkeerstechniek

De schetsen van de kruisingen dienen te worden afgestemd op de ontwikkelingen rondom het winkelcentrum Colmschate en de Oostriklaan. De mogelijke varianten afwegen op verschillende aspecten (zie ambitieweb). Na deze uitwerking en analyse volgt een uitwerking in bestek voor de aangepaste inrichting in 2019.

- Uitwerking geven aan de verkeerskundige uitgangspunten, die zijn uitgewerkt voor onder meer de opstelvakken van de Grote Ratelaar en Salomonszegel (studie 2016);
- Rekening houden met aanwezige detectielussen voor de VRI's
- Gedeeltelijke afsluiting van de Holterweg niet tegelijkertijd plannen met de werkzaamheden aan de A1.

Riolering en Waterhuishouding

- Banden waar mogelijk lokaal verlagen dat water vrij de verlaagde berm in kan stromen.
- Putranden en deksels vervangen en indien nodig de kolken;
- Huis- en kolkaansluitingen van gres vervangen door PP-leidingen.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL:
- Onderzoek de mogelijk van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3, 55% SR).

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Behoud weg begeleidende bomen als onderdeel van hoofdgroenstructuur;
- Bomen, kroon, stam en wortels, mogen niet beschadigd worden;
- Verbeteren groeiplaatsomstandigheden bomen te denken valt aan verbreden bermstrook waar bomen in staan;
- Bermen inrichten als bloemrijke kruidenberm met extensief beheer.

Relatie met andere projecten

Bij dit project is het van groot belang dat de werkzaamheden zo goed mogelijk worden afgestemd met de gedeeltelijke afsluiting van de A1. Er dient dan ook vroegtijdig contact te worden gezocht met onder anderen Rijkswaterstaat.

Projectomschrijving

Objectnummer	A57	
Projectnaam	Reconstructie Keizer Karellaan	
Hoofdproduct(en)	Relatie met project Wezenland en vervolg Havezathelaan	
Overige producten	SWP, OVL	
Planjaar	Groen, Riolering	
Budget	2019	
	SWP	€ 1.700.000,-
	OVL	€ 66.000,-

Aanleiding

De voornaamste aanleiding voor de reconstructie van het traject Wezenland/ Keizer Karellaan is de toestand van de asfalt hoofdrijbaan. Bij een eerder onderzoek naar de draagkracht van deze weg is gebleken dat de reststerkte onvoldoende is in relatie tot het (toekomstig) gebruik van de weg. Dit maakt een reconstructie noodzakelijk.

Behalve het bovenstaande is er langs dit traject ook sprake van boomwortelopdruk in (voornamelijk) het tegelfietspad. Dit heeft al tot ongevallen geleid. De wortelopdruk is een direct gevolg van te weinig groeiruimte voor de bomen.



Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat valt voor dit project uiteen in:

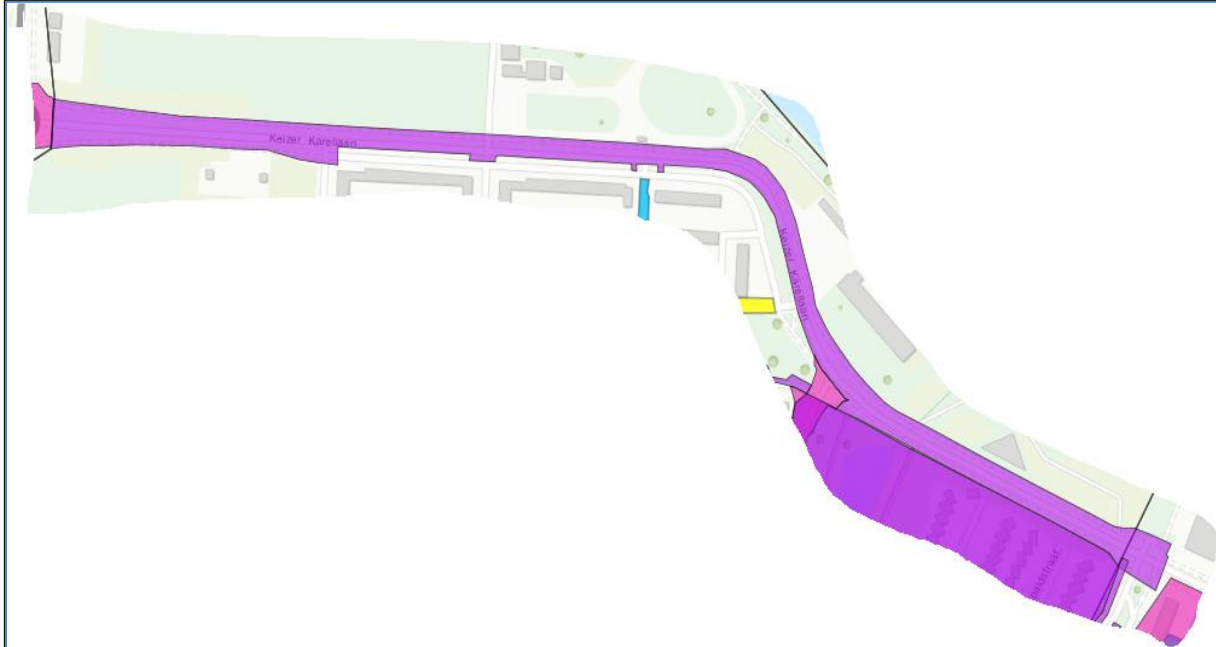
- Een nieuwe asfaltconstructie voor de hoofdrijbaan;
- Ruimere groeiplaatsen voor de bomen;
- Asfalt fietsstroken op de hoofdrijbaan;
- Vervangen lichtmasten;
- Optimaliseren toegankelijkheid door middel van het aanbrengen van opritjes en het voorkomen of verwijderen van obstakels.

Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening

Het betreft Keizer Karellaan, tussen Laan van Borgele en 'Kei 13', zie ook de afbeelding. De werkzaamheden richten zich vooral op ontwerp en herinrichting. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.



Fragment MJOP MIND kaart

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO2-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO2-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Verwijderen tegelfietspad;
- Reconstructie asfalt rijbaan naar asfalt rijbaan met rode fietsstroken;
- Elementen (plaatselijk) herstraten;
- Herstellen van bandenlijn waar nodig.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 50 km inrichting aanhouden;
- Waarborgen toegankelijkheid mindervaliden; opritjes en geleidelijnen waar nodig toepassen. En zo mogelijk verwijderen van obstakels;
- Uitgangspunten van traject Wezenland zijn basis. Verdere projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer.
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

- De verharding waar mogelijk op 1 oor leggen om hemelwater af te voeren naar/ te infiltreren in de berm;
- Putranden en deksels vervangen en indien nodig de kolken;
- Huis- en kolkaansluitingen van gres vervangen door PP-leidingen.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL;
- Onderzoek de mogelijkheid van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- Principe van de waterbergende straat toepassen;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3, 55% SR).

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Slechte bomen vervangen;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Bestaande bomen aan de noordzijde van de rijbaan hebben te weinig groeiruumte, deze groeiruumte verbeteren door het bestaande fietspad om te vormen naar berm
- Verharding tussen de bomen omvormen naar berm;
- Te verwijderen cunetten tussen bomen en onder kroonprojecties + 1m wegzuigen i.p.v. graven;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruumte.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Het traject Wezenland – Keizer Karellaan wordt in samenhang ontwikkeld. De uitwerking kent een samenhang met de route naar de Havezathelaan, project A31.

Er zou mogelijk een relatie gelegd kunnen worden met het asfaltonderhoud dat jaarlijks wordt uitgevoerd. Onderzoeken of gebruik gemaakt kan worden van het raamcontract.

Projectomschrijving

Objectnummer	A69 , O1, O2, O11, O12, O13
Projectnaam	Fietsroute Margijnenenk - Overstichtlaan
Hoofdproduct(en)	SWP
Overige producten	Water, Riolering, Groen en Gezondheid nader te bepalen
Planjaar	2019 – 2022
Budget	2019 Onderzoek & ontwerpogave € 85.000,- Ronde: SWP € 30.000,- MIND € 152.500,- Subsidie € 152.500,- SWP € 200.000,- Subsidie € 265.000,- 2020 SWP € 400.000,- 2021 SWP € 400.000,- 2022 SWP € 400.000,-

Aanleiding en achtergrond

Eén van de speerpunten uit het Coalitie- en Bestuursakkoord 2018-2022 betreft het thema duurzame mobiliteit. Als uitwerking daarvan is in de programmering van het MJOP-MIND 2019-2022 (vaststelling verwacht: februari 2019) het accent gelegd op verbetering van de Deventer fietsinfrastructuur.

Ter voorkoming van versnippering is gekozen voor het uitwerken van een aaneengesloten hoofd fietsroute. De route langs Margijnenenk, Lebuinuslaan over de rotonde Laan van Borgele en de Overstichtlaan en vormt een belangrijke schakel in het Deventer fietsnetwerk. Aan deze route liggen vier scholen van het Ety Hillesum Lyceum en een belangrijk winkelcentrum.

De kwaliteit van de route laat echter te wensen over en moet verbeterd worden. Dit gebeurt in fasen, verdeeld over de gehele looptijd van het nieuwe MJOP-MIND.

Opdracht

Opdracht is het onderzoeken van de verschillende mogelijkheden tot verbetering van de fietsroutes langs het traject Margijnenenk, Lebuinuslaan en Overstichtlaan en over de rotonde Laan van Borgele, het globaal uitwerken van de beste optie en het zorgdragen voor de uitvoering van de rotonde en het gefaseerd uitvoeren van de fietsroutes.

De eerste prioriteit heeft het aanpassen van de rotonde en de fietsroute aan de noordzijde van de Lebuinuslaan en de Margijnenenk (in 2019). Voor beide onderdelen is een provinciale subsidie aangevraagd, DUVV 2019.

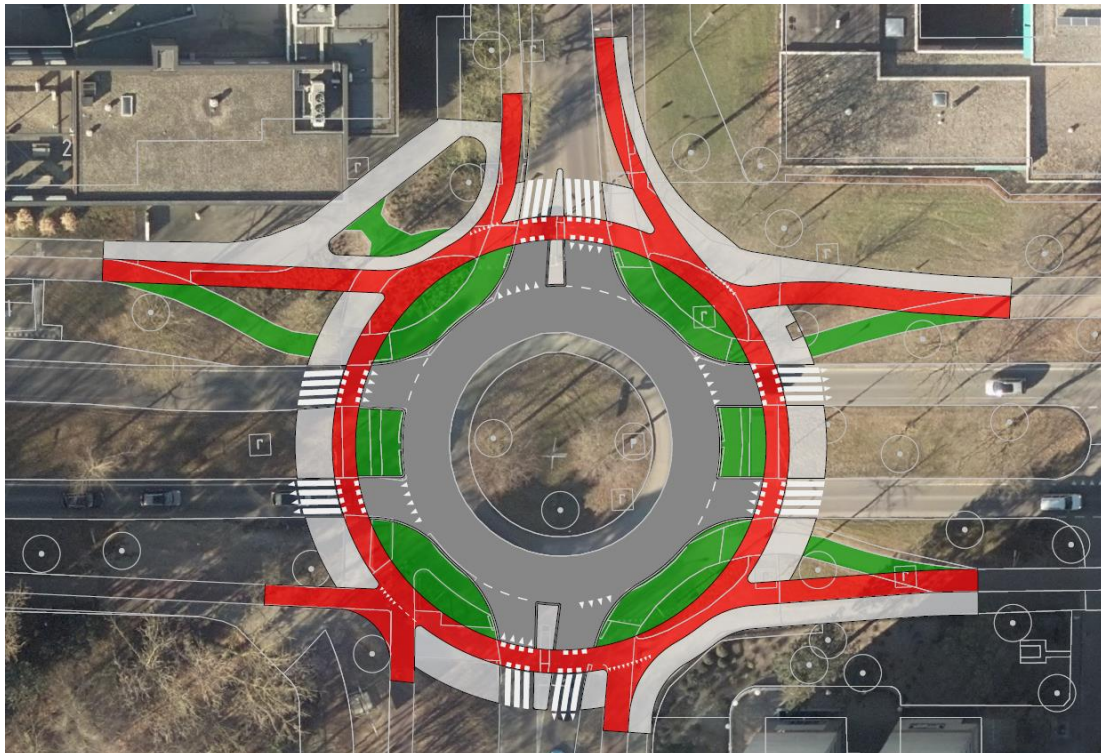
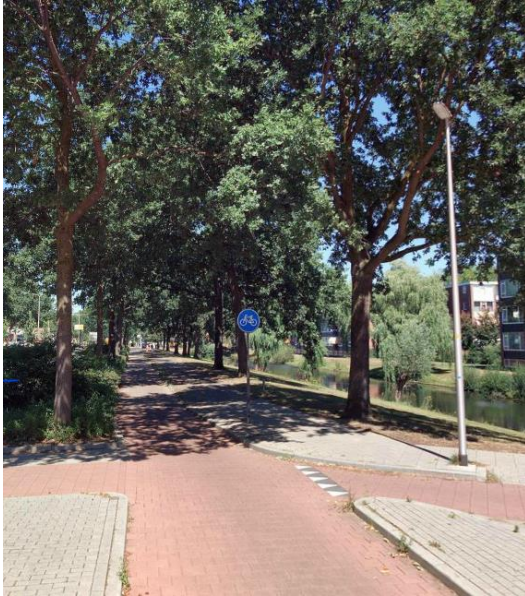
maar de definitiefase kan uitwijzen dat het beter is om een ander deel of meerdere delen tegelijk tot uitvoering te brengen (let op relatie met subsidieaanvraag).

Gewenst resultaat

Gebruiksvriendelijke, verkeersveilige fietsroutes langs het traject Margijnenk, Lebuinuslaan en Overstichtlaan (in principe: asfalt) en een gereconstrueerde, verkeersveilige rotonde Laan van Borgele die gedurende 20 jaar na aanleg vrij zijn van groot onderhoud.

Doel

Het verbeteren van de gebruikskwaliteit (comfort), de constructieve staat en de verkeersveiligheid van de fietsroutes langs het traject Margijnenk, Lebuinuslaan en Overstichtlaan en de rotonde Laan van Borgele.



Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich vooral op verbetering en comfort op de fietsroute.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO2-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO2-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- asfaltpaden: asfaltconstructie en breedte bepalen in onderzoeksfase
- Elementenverharding herstraten/vervangen;
- Verharding verwijderen daar waar het kan.

Ontwerp / Verkeer

- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

- Bij herstraten verharding waar mogelijk op 1 oor leggen richting de berm om lokaal af te voeren naar berm.
- Voor het thema wateropgave volgt een aparte uitwerking in de onderzoeksfase.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL
- Onderzoek de mogelijkheid van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;

Gezondheid

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden en vlakke stoepen.

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Sociale controle in het park wordt verbeterd door het weghalen/dunnen of afzetten van onder begroeiing;

Relatie met andere projecten

Er zou mogelijk een relatie gelegd kunnen worden met het asfaltonderhoud dat jaarlijks wordt uitgevoerd. Onderzoeken of gebruik gemaakt kan worden van het

Projectomschrijving

Objectnummer	C1 – C4
Projectnaam	Godebaldpark, Godebaldstraat en Radboudlaan
Hoofdproduct(en)	SWP en Groen
Overige producten	Spelen, Waterhuishouding, Riolering, OVL
Planjaar	2019 – 2020
Budget	2019 Onderzoek varianten & ontwerpogave € 20.000,- SWP € 60.000,- Groen € 75.000,- 2020 SWP € 252.200,- Riool € 16.500,-

Aanleiding

Het Godebaldpark vormt een groene buffer tussen de buurten Oranjekwartier en Landsherenkwartier. Het park wordt voornamelijk door bewoners van deze buurten gebruikt voor recreatie. Het park is echter niet optimaal toegankelijk voor alle gebruikersgroepen.

De verminderde toegankelijkheid wordt vooral veroorzaakt door het ontbreken van een veilige oversteek tussen Landsherenkwartier en het Godebaldpark en een matige kwaliteit van de asfaltpaden door het park. Buiten de toegankelijkheid geldt ook dat het park zoveel mogelijk dementievriendelijk moet worden ingericht. Dit heeft vooral betrekking op de verbinding met het zorgcentrum Humanitas.

Plantvakken bestaan uit hoog en dicht bosplantsoen. Veel opslag van populieren en esdoorns. Daarnaast geven de bomen in de Godebaldstraat wortelopdruk. Dat geldt ook voor de asfaltpaden in het park.

De oevers zijn voorzien van een beschoeiing die aan vervanging toe is. Er is potentie voor een ecologische oeverinrichting, waarvoor afstemming nodig is met het Waterschap. De verblijfsplek aan het water is zwaar versleten en vandalisme gevoelig. Er hangt een “unheimische” sfeer in het park. De sociale veiligheid in het park moet worden verbeterd.

De betonstraatstenen van de Radboudlaan zijn versleten en aan vervanging toe. Het straatprofiel is erg breed. Opgave om te onderzoeken of het profiel smaller kan, of minder verharding mogelijk is. Er moet een veilige oversteek en verbinding komen tussen Landsherenkwartier / het verzorgingstehuis en het Godebaldpark.

Gewenste resultaat

Het is van belang om een helder onderscheid te maken in de onderzoek & ontwerpfase en de projectfase. De fase van onderzoek (intern en extern met stakeholders) en uitwerking kan leiden tot aanpassingen met financiële gevolgen. Als de gevolgen in beeld zijn is afstemming gewenst om wijzigingen in de MJOP programmafase op te nemen.

Een toekomstbestendige buurt, zowel vanuit fysiek als sociaal oogpunt bekeken. Het is de eerste opgave om de samenhang van deze pijlers in beeld te brengen aan het begin van het proces. Op basis van MJOP-MIND programmering zal de uitvoering plaatsvinden in meerdere jaren.

Het gewenste fysieke resultaat van de projectfase is een toegankelijk park, voorzien van asfaltpaden die vrij zijn en blijven van wortelopdruk. Daarnaast zijn de bomen in de Godebaldstraat vervangen, groenvakken heringericht en verhardingsopdruk verholpen. De beschoeiing is van matige kwaliteit en is in beheer en onderhoud bij het waterschap. Met het waterschap afstemmen over het benodigde onderhoud dan wel omvorming naar natuurvriendelijke oevers.

Het park bestaat uit natuurlijke beplanting, bloemrijke grasvelden met enkele accenten van culturele beplanting vooral langs de bebouwing aan de Godebaldstraat. In het park is een mix aanwezig van inheemse en uitheemse bomen.

De sociale opgave is dat het een prettig park is om in te verblijven, voor zowel mens, dier en plant. Oud en jong voelt zich er op zijn/haar gemak. Er is ruimte om te recreëren en te sporten waardoor het park bijdraagt aan de gezondheid van onze inwoners.

Voor de Radboudlaan is het gewenst dat er een verkeersveilige straat ontstaat, die nadrukkelijk betrokken is bij het park. De straat is klimaatadaptief, duurzaam ingericht en is bestand tegen heftige regenval, extreme hitte en droogte. Bewoners voelen zich er prettig en thuis.

Doel

Een sociale en gezonde inrichting leefomgeving, die beheerbaar, toegankelijk en duurzaam is.



Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich vooral op onderhoud en aanpassingen van de openbare ruimte. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO2-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO2-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- asfaltpaden: deklaag vervangen, wortelopdruk opheffen;
- Elementenverharding herstraten/vervangen;
- Verharding verwijderen daar waar het kan.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

- Bij herstraten verharding waar mogelijk op 1 oor leggen richting de berm om lokaal af te voeren naar berm. Daarnaast putranden en deksels vervangen en indien nodig kolken.
- Met het waterschap afstemmen over het benodigde onderhoud dan wel omvorming naar natuurvriendelijke oevers.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL
- Onderzoek de mogelijkheid van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm.
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3,55% SR).

Gezondheid

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden en vlakke stoepen.

Groen

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden, meer openbare toiletten en vlakke stoepen.
- Bij de herinrichting ontwerpisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Slechte bomen in het park zijn verwijderd,
- Sociale controle in het park wordt verbeterd door het weghalen/dunnen of afzetten van onder begroeiing;
- Bomen en heesterbeplanting in de Godebaldstraat zijn vervangen;
- Groeiplaatsverbetering uitvoeren in de Godebaldstraat;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Er zou mogelijk een relatie gelegd kunnen worden met het asfaltonderhoud dat jaarlijks wordt uitgevoerd. Onderzoeken of gebruik gemaakt kan worden van het raamcontract.

Projectomschrijving

Objectnummer	A66 en A67
Projectnaam	Fietsroute Roessink
Hoofdproduct(en)	SWP
Overige producten	Groen, Spelen, Water, OVL en Gezondheid nader te bepalen
Planjaar	2019 – 2020
Budget	2019 Onderzoek ontwerpogave € 15.000,- SWP € 25.000,- 2020 SWP € 70.000,- Groen € 5.000,-

Aanleiding en achtergrond

Eén van de speerpunten uit het Coalitie- en Bestuursakkoord 2018-2022 betreft het thema duurzame mobiliteit. Als uitwerking daarvan is in de programmering van het MJOP-MIND 2019-2022 (vaststelling verwacht: februari 2019) het accent gelegd op verbetering van de Deventer fietsinfrastructuur.

Er loopt een informele fietsroute door de buurt Colmschaterenk en Roessink. Het betreft een afwisselend gebied met diverse groengebieden dat langs en via woonstraatjes een ideale verbinding oost-west verbinding vormt in Colmschate zuid. Centraal in de route ligt een basisschool waar ook veel ouders met schoolkinderen naar toe trekken.

De groene gebieden trekken diverse doelgroepen, waardoor het grote kansen biedt om in te spelen op sociale thema's (gezondheid, sporten, ontmoeten etc.). Een nadeel is de route is dat er geen apart voetpad aanwezig is.

De kwaliteit van de route laat te wensen over en moet verbeterd wordt. Dit gebeurt in fasen, verdeeld over meerdere jaren van het MJOP-MIND.

Opdracht

Opdracht is het onderzoeken van de verschillende mogelijkheden tot verbetering van de fietsroute door het groene park in de buurt Colmschaterenk en Roessink. Daarnaast wordt de route ook benut voor veel andere doelgroepen.

De eerste fase voor uitvoering is gericht op de verbinding aan de noordzijde met de school. Op basis van het onderzoek kan een gerichte afweging plaatsvinden ten behoeve van de programmering van de komende jaren.

Gewenst resultaat

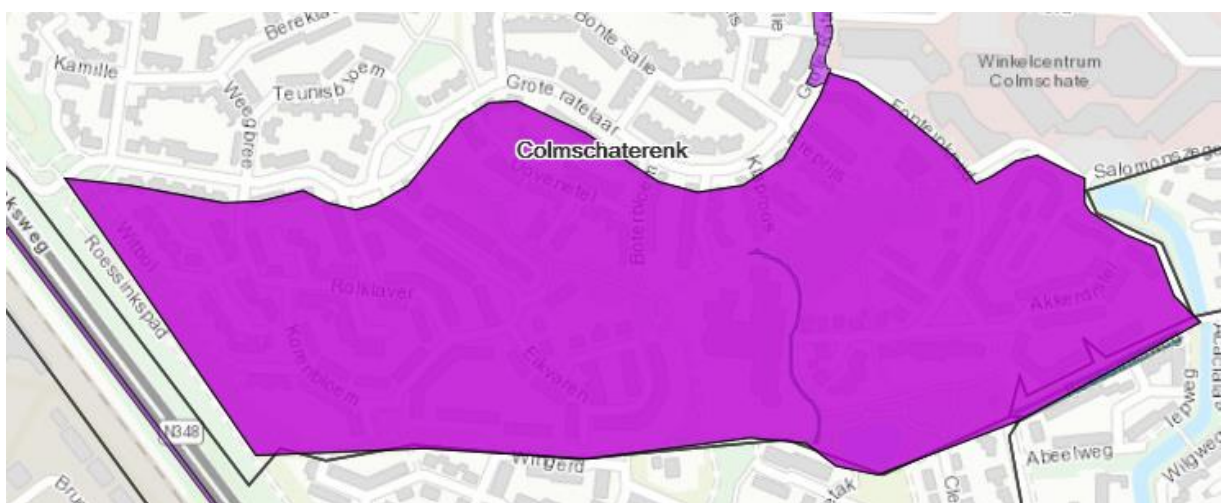
Een toekomstbestendige buurt, zowel vanuit fysiek als sociaal oogpunt bekeken.

Doel

Een sociale en gezonde inrichting van de leefomgeving, die goed beheerbaar en duurzaam is.



Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich vooral op onderhoud en aanpassingen van de openbare ruimte. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- asfaltpaden: asfaltconstructie en breedte bepalen in onderzoeksfase
- Elementenverharding herstraten/vervangen;
- Verharding verwijderen daar waar het kan.

Ontwerp / Verkeer

- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

- Bij herstraten verharding waar mogelijk op 1 oor leggen richting de berm om lokaal af te voeren naar berm.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitiweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL
- Onderzoek de mogelijk van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO₂-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;

Gezondheid

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden en vlakke stoepen.

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Sociale controle in het park wordt verbeterd door het weghalen/dunnen of afzetten van onder begroeiing;

Relatie met andere projecten

Er zou mogelijk een relatie gelegd kunnen worden met het asfaltonderhoud dat jaarlijks wordt uitgevoerd. Onderzoeken of gebruik gemaakt kan worden van het raamcontract.

Projectomschrijving

Objectnummer	O10
Projectnaam	Fietspad Oerdijk
Hoofdproduct(en)	SWP
Overige producten	Verkeer (subsidie)
Planjaar	2019
Budget	SWP € 427.200,- Subsidie € 163.500,-

Aanleiding

Langs de Oerdijk ligt een fietspad met een asfaltverharding. Er is sprake van diverse oneffenheden en boomwortelopdruk. Conform het beleid voor fietspaden buiten de bebouwde kom wordt dit pad omgevormd naar beton.

Foto's huidige situatie



Gewenste resultaat

Een nieuwe, bredere, betonverharding voor het fietspad.

Doel

Een veilige en comfortabele fietsverbinding tussen Schalkhaar en Lettele.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment kaart MJOP-MIND

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten. (niet via EMVI)

Straten, Wegen en Pleinen

- Opbreken asfalt huidige fietspad;
- Aan te brengen betonconstructie moet voldoen aan de eisen in het PVE openbare ruimte voor fietspaden:
 - Ongewapend beton sterkteklasse B25, dikte 200 mm.
 - 250 mm menggranulaat fundering.

Duurzaamheid/ klimaat

- Invullen en vaststellen Ambitiweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL
- Besteed EMVI aan en zet in op CO₂-reductie, doorlooptijd en kwaliteit.
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm.

Verkeerskunde/Verkeerstechniek

Fietspad breedte 2.50 m1

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Bomen, kroon, stam en wortels, mogen niet beschadigd worden;
- Directievoerder moet kennis hebben van Handboek bomen 2018 en affiniteit hebben met bomen.

Ecologie

- Rekening houden met botanisch waardevolle bermen.

Projectomschrijving

Objectnummer	A60
Projectnaam	Buitengebied Butersdijk, omvormen halfverharding
Hoofdproduct(en)	SWP
Overige producten	
Planjaar	2019
Budget	SWP € 170.000,-

Aanleiding

De aanleiding voor dit project is de stofoverlast die wordt ervaren als gevolg van de momenteel aanwezige halfverharding.



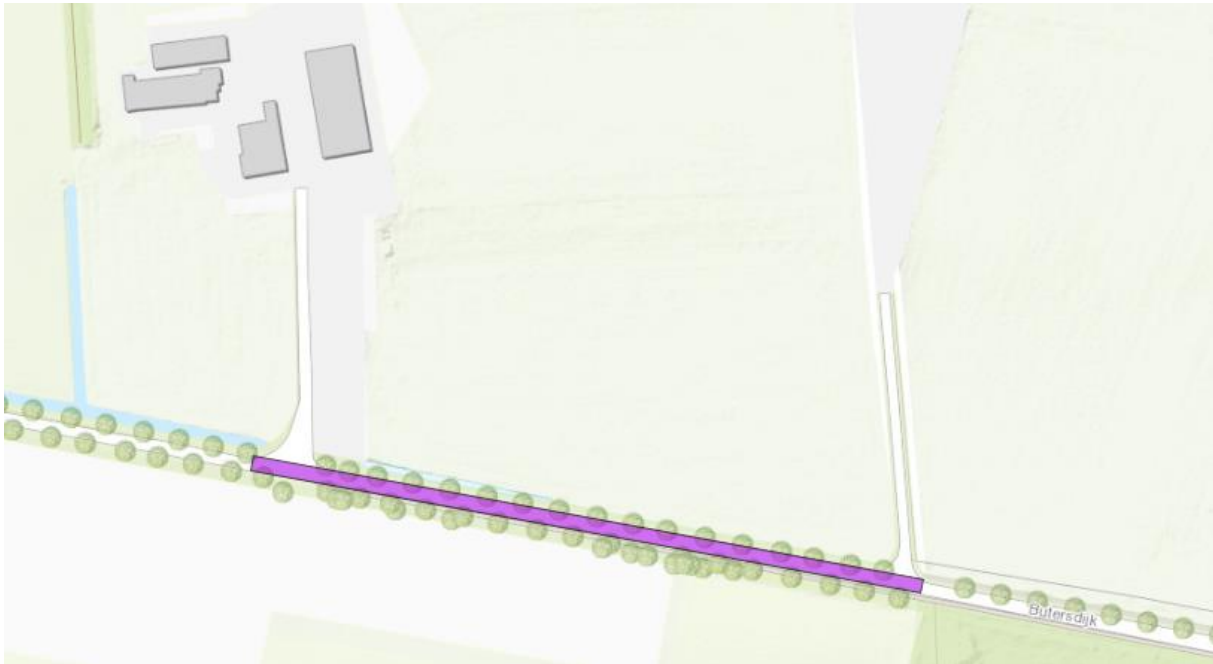
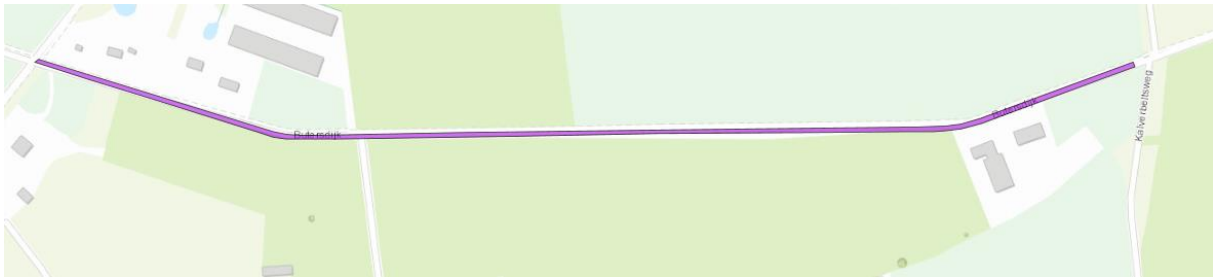
Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat is een hoofdrijbaan voorzien van een elementenverharding.

Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich vooral op omvormen van de bestaande halfverharding naar een elementenverharding. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Betonstraatstenen zijn het uitgangspunt.

Ontwerp / Verkeer

- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

Bij herstraten verharding waar mogelijk op 1 oor leggen richting de berm om lokaal af te voeren naar berm. Daarnaast putranden en deksels vervangen en indien nodig kolken.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL
- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit.
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten.
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm.
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3,55% SR)

Groen

- Handboek bomen 2018 is van toepassing;

Ecologie

- Nvt

Relatie met andere projecten

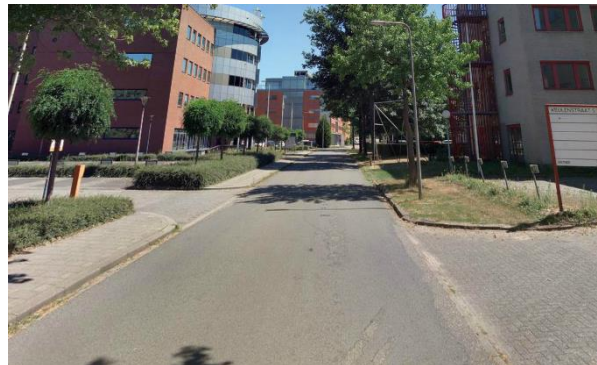
Er is geen relatie met andere projecten

Projectomschrijving

Objectnummer	A9, A23, A32		
Projectnaam	Bedrijventerrein Bergweide		
Hoofdproduct(en)	SWP		
Overige producten	Verkeer		
Planjaar	2019, 2020		
Budget	2019	SWP	€ 276.540,-
		Subsidie	€ 115.620,-
	2020	SWP	€ 111.400,-
		Subsidie	€ 23.400,-

Aanleiding

De asfaltverhardingen op het bedrijventerrein Bergweide zijn (deels) aan onderhoud toe. Daarnaast komt er een fietsroute te lopen over een deel van het bedrijventerrein. Daarvoor dienen de rijbanen te worden voorzien van rode fietsstroken.



Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat bestaat uit:

- Een asfaltverharding die 10 – 15 jaar geen onderhoud behoeft;
- Rode fietsstroken op de rijbanen.

Doel

Veilige en toekomstbestendige wegen en aansluitingen die voor een langjarige periode geen onderhoud behoeven, alsmede een comfortabele, herkenbare en veilige fietsrouting.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Bochumstraat: 10% bakfrozen en deklaag vervangen. Gootlaag vervangen
- Keulenstraat: 15% bakfrozen. Fietsstraat aanleggen.
- Munsterstraat: 15% bakfrozen. Nieuwe deklaag en fietsstroken aanleggen
- Noorwegenstraat: Krusing samen met fietsoversteek - tussenlaag en deklaag vervangen incl. putkoppen.

Ontwerp

- Waarborgen toegankelijkheid mindervaliden; opritjes en geleidelijnen waar nodig toepassen. En zo mogelijk verwijderen van obstakels;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper en verkeerskundige betrekken bij de project start-up.

Verkeerskunde/Verkeerstechniek

De plannen voor Bergeweide zijn besproken en samen uitgewerkt met Parkmanagement. De verkeerskundige uitgangspunten zijn aangegeven in de aanvraag voor Provinciale subsidie DUVV 2019.

In overleg met verkeerskundige dient tijdig verkeersbesluit voor de Keulenstraat en Munsterstraat te worden opgesteld.

Riolering en Waterhuishouding

- Banden waar mogelijk lokaal verlagen dat water vrij de verlaagde berm in kan stromen.
- Putranden en deksels vervangen en indien nodig de kolken;
- Huis- en kolkaansluitingen van gres vervangen door PP-leidingen.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL;
- Onderzoek de mogelijk van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3, 55% SR).

Gezondheid

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden en vlakke stoepen.

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Behoud weg begeleidende bomen als onderdeel van hoofdgroenstructuur;
- Bomen, kroon, stam en wortels, mogen niet beschadigd worden;
- Verbeteren groeiplaatsomstandigheden bomen te denken valt aan verbreden bermstrook waar bomen in staan;
- Bermen inrichten als bloemrijke kruidenberm met extensief beheer.

Relatie met andere projecten

Bij dit project is het van groot belang dat de werkzaamheden zo goed mogelijk worden afgestemd met de gedeeltelijke afsluiting van de A1. Er dient dan ook vroegtijdig contact te worden gezocht met onder anderen Rijkswaterstaat.

Projectomschrijving

Objectnummer	C37
Projectnaam	Reconstructie De Braam
Hoofdproduct(en)	SWP, Groen, OVL
Overige producten	Nader te bepalen Spelen, Riolering, Water, Gezondheid
Planjaar	2019 , 2021
Budget	2019 Onderzoek & ontwerpogave € 20.000,- 2021 (vastgestelde programmering) SWP € 800.000,- Groen € 75.000,- OVL € 27.500,- Subsidie € 57.500,-

Achtergrond groot onderhoud De Braam

De Braam is een belangrijke ontsluitingsweg in Colmschate zuid. Deze weg nodigt uit om hard te rijden door het gemotoriseerde verkeer. De huidige inrichting sluit niet goed aan bij de kenmerk van en erftoegangsweg waar 30 km/uur gereden mag worden. Op een aantal plaatsen is de situatie niet overzichtelijk.

Voor de wandelaars, vooral die slecht te been, of slechte ziende zijn, is het geen pretje om een wandeling te maken over de Braam. De wortels van de platanen zorgen ervoor dat de stoeptegels over de hele lengte van de Braam worden opgelicht.

Het scheppen van de juiste randvoorwaarden voor leefbaarheid en verkeersveiligheid is één van de belangrijke opgaven in deze straat.

Aanpassing programma MJOP-MIND 2019-2022

Zowel vanuit de weg- en groenbeheer als oogpunt van verkeer is de wens uitgesproken om tot een integrale oplossing te komen voor de geconstateerde knelpunten in de Braam.

Het doel is om de ontwerpfase zorgvuldig en in goede afstemming met de bewoners uit te werken in 2019, zowel vanuit fysiek als ook vanuit sociaal oogpunt. En op basis van de uitkomst de reconstructie toekomstbestendig uitvoeren in 2021.

Besluit college B&W

Het werk voor de Braam is zo geprogrammeerd dat we in 2019 met de bewoners in overleg gaan over de optimale oplossing. In 2021 hebben we de programmering zodanig aangepast dat de uitvoering van de Braam mogelijk wordt. De uitzondering zit hem er in dat we de Braam taakstellend opnemen.

Het college heeft daarmee besloten dat de Braam zeker gepland blijft staan in 2021 bij het opstellen van het MJOP-MIND 2021-2024. Op deze wijze garanderen we de bewoners dat uitvoering in 2021 zal plaatsvinden.

Doel

Een sociale en gezonde inrichting van de leefomgeving, die goed beheerbaar en duurzaam is. Het verbeteren van de gebruikskwaliteit (comfort), de constructieve staat en de verkeersveiligheid.



Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich op inrichting, onderhoud en beleving van de openbare ruimte.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- asfaltpaden: asfaltconstructie en breedte bepalen in onderzoeksfase
- Elementenverharding herstraten/vervangen;
- Verharding verwijderen daar waar het kan.

Ontwerp / Verkeer

- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer;
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

- Bij herstraten verharding waar mogelijk op 1 oor leggen richting de berm om lokaal af te voeren naar berm.
- Voor het thema wateropgave volgt een aparte uitwerking in de onderzoeksfase.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitiweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL
- Onderzoek de mogelijk van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO₂-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;

Gezondheid

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden en vlakke stoepen.

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Sociale controle in het park wordt verbeterd door het weghalen/dunnen of afzetten van onder begroeiing;

Relatie met andere projecten

Er kan een relatie worden gelegd et het asfaltonderhoud dat jaarlijks wordt uitgevoerd. Onderzoeken of gebruik gemaakt kan worden van het raamcontract.

Projectomschrijving

Objectnummer	G107
Projectnaam	Kwaliteitsbeheer Stadsbomen Herman Boerhavelaan
Hoofdproduct(en)	Groen
Overige producten	
Planjaar	2019
Budget	Groen € 70.541,-

Aanleiding

Uit de Boom Veiligheids Controle (BVC) blijkt dat de kastanjelaan aan de Herman Boerhavelaan aangetast is door de kastanje bloedingsziekte. Bomen gaan erg hard achteruit. Gevaarlijke bomen zijn vanuit beheer al verwijderd.



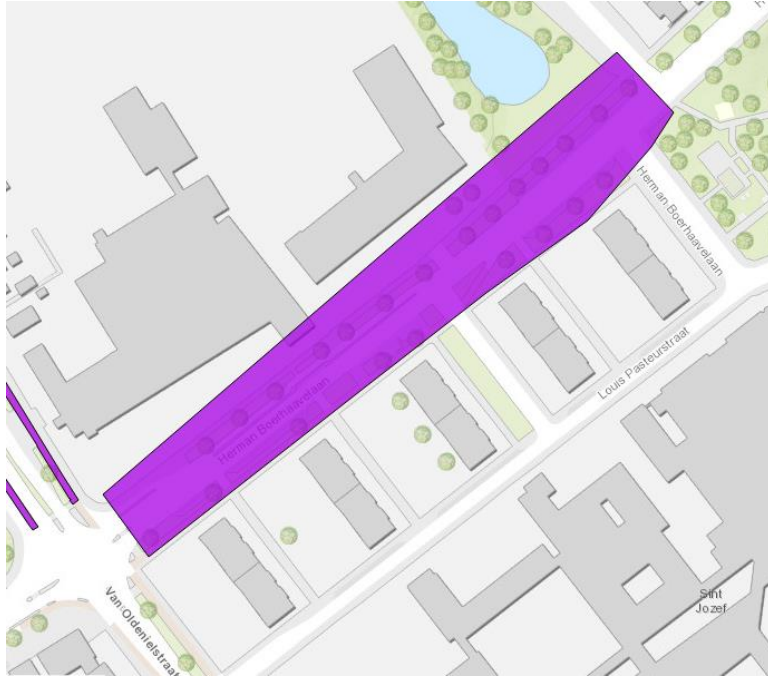
Gewenste resultaat

Een nieuwe laanbomenstructuur voor dit deel van de Herman Boerhavelaan. In het eindresultaat zijn meegenomen eisen vanuit ecologie, ontwerp en groenbeheer. Wat resulteert in een duurzame robuuste en toekomstbestendige laanstructuur. Oude bomen zijn gekapt en vervangen door nieuwe bomen. Groeiplaatsverbetering is uitgevoerd. Het concept www.Beterebomen.nl zoals beschreven in DIOR is toegepast.

Doel

Duurzaam in stand houden van de stedelijke hoofdbomenstructuur in de gemeente Deventer voor de komende generaties.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

Randvoorwaarden

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018; Ambitieniveau is assortiment en groeiplaatsinrichting afgestemd op een levensduur van 80 jaar en optimale ingerichte groeiplaats;
- Slechte bomen (23stuks) vervangen, bestaande bermen onderzoeken op bodemkwaliteit, op basis van onderzoek groeiplaatsen verbeteren indien nodig;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Nieuwe bomen inpassen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Er is geen relatie met andere projecten.

Projectomschrijving

Objectnummer	G4 en G5
Projectnaam	Laanboomverjonging Oerdijk
Hoofdproduct(en)	Groen
Overige producten	
Planjaar	2019 en 2020
Budget	2019 Groen € 52.000 2020 Groen € 120.000

Aanleiding

Uit de Boom Veiligheids Controle (BVC) blijkt dat de bomen aan de Oerdijk slecht aan het worden zijn en in aanmerking komen voor Laanboomverjonging.



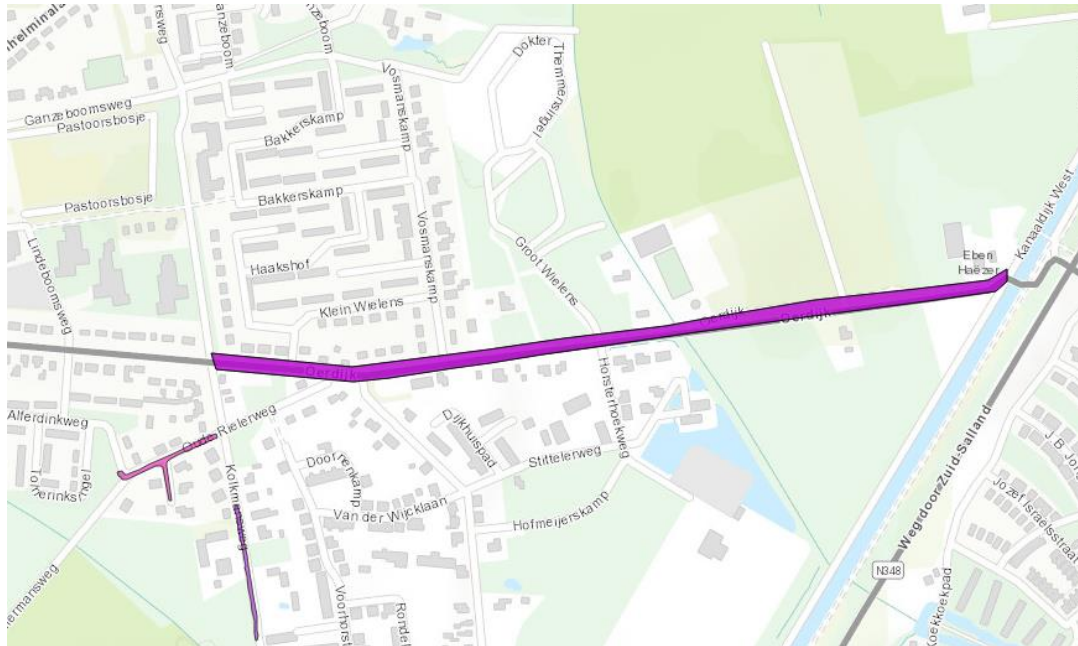
Gewenste resultaat

Een nieuwe laanbomenstructuur voor dit deel van de Oerdijk. In het eindresultaat zijn meegenomen eisen vanuit ecologie, ontwerp en groenbeheer. Wat resulteert in een duurzame robuuste en toekomstbestendige laanstructuur. Oude bomen zijn gekapt en vervangen door nieuwe bomen. Groeiplaatsverbetering is uitgevoerd. Het concept www.Beterebomen.nl zoals beschreven in DIOR is toegepast.

Doel

Duurzaam in stand houden van deze laan in de gemeente Deventer voor de komende generaties.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

Randvoorwaarden

Riolering en Waterhuishouding

berm dusdanig profileren dat deze het water kan bergen en infiltreren van zowel de rijbaan als het fietspad.

Klimaat & Duurzaamheid

- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm.
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3,55% SR)

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018.
Assortiment en groeiplaatsinrichting afgestemd op een levensduur van 80 jaar en optimaal ingerichte groeiplaats
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.
- Bestaande grondslag onderzoeken op bodemkwaliteit, op basis van onderzoek groeiplaatsen verbeteren indien nodig;
- Op basis van het bomenbeleidsplan vindt er geen herplant van laanstructuren plaats ter hoogte van bospercelen, dit i.v.m. te veel licht en vocht concurrentie van bosperceel t.o.v. jonge aanplant. Dan ook onderzoeken wat de mogelijkheden zijn tot herplant. Uitgangspunt is minimaal aan weerszijde van de weg een bomenrij.

Ecologie

- Bestaande bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

2018/2019 zal het bestaande fietspad omgevormd gaan worden naar beton, afstemming zoeken met de desbetreffende projectleider **(MB)**

Projectomschrijving

Objectnummer	G111
Projectnaam	Kwaliteitsbeheer Stadsbomen Ramelestraat
Hoofdproduct(en)	Groen
Overige producten	
Planjaar	2019
Budget	Groen € 25.262,-

Aanleiding

Bewoners en verhuurder van de woningen klagen al geruime tijd bij de gemeente dat de bomen nabij de huizen dusdanig groot zijn dat er onaanvaardbare overlast is ontstaan. Zo heeft een deel van de woningen totaal geen dag/zonlicht intrede en zijn hierdoor vochtproblemen in een aantal woningen ontstaan.



Gewenste resultaat

Een nieuwe bomenstructuur voor dit deel van de Ramelestraat. In het eindresultaat zijn meegenomen het herplantplan zoals door de bewoners opgesteld, afgestemd op randvoorwaarden vanuit ontwerp en groenbeheer. Wat resulteert in een duurzame robuuste en toekomstbestendige boomstructuur waarvoor draagvlak is in de buurt. Oude bomen in de verharding zijn gekapt en vervangen door nieuwe bomen in het middengroen. Groeiplaatsverbetering is uitgevoerd.

Doel

Duurzaam in stand houden van de bomenstructuur gemeente Deventer voor komende generaties.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich op ontwerp en herinrichting. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- De budgetten voor groen zijn in jaarschijf 2019 gereserveerd, uitvoering in 2018;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.
- Herplant vindt plaats in de groene middenberm en niet meer in de trottoirs

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Er is geen relatie met andere projecten.

Projectomschrijving

Objectnummer	G92
Projectnaam	Laanboomverjonging Zwijnenbergerweg
Hoofdproduct(en)	Groen
Overige producten	
Planjaar	2019
Budget	Groen € 87.448,-

Aanleiding

Uit de Boom Veiligheids Controle (BVC) blijkt dat de bomen op twee delen van de Zwijnenbergerweg slecht aan het worden zijn en in aanmerking komen voor Laanboomverjonging.



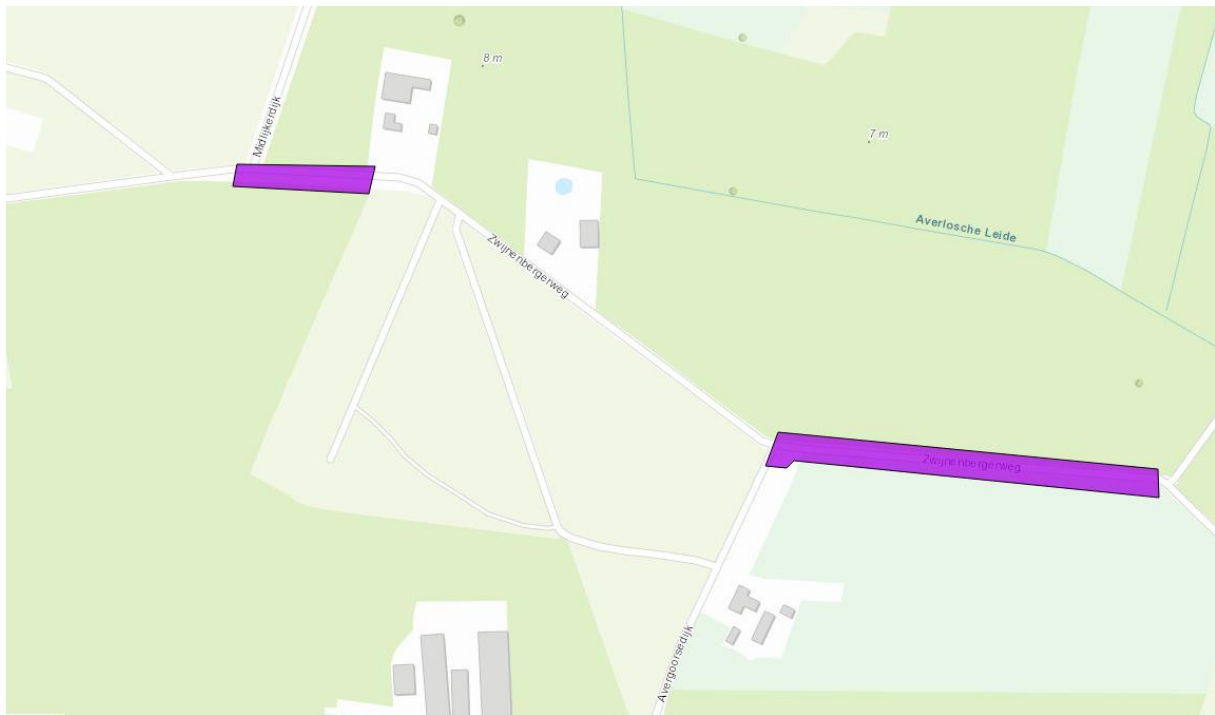
Gewenste resultaat

Een nieuwe laanbomenstructuur voor deze delen van de Zwijnenbergerweg. In het eindresultaat zijn meegenomen eisen vanuit ecologie, ontwerp en groenbeheer. Wat resulteert in een duurzame robuuste en toekomstbestendige laanstructuur. Oude bomen zijn gekapt en vervangen door nieuwe bomen. Groeiplaatsverbetering is uitgevoerd. Het concept www.Beterebomen.nl zoals beschreven in DIOR is toegepast.

Doel

Duurzaam in stand houden van deze laan in de gemeente Deventer voor de komende generaties.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

Randvoorwaarden

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
Assortiment en groeiplaatsinrichting afgestemd op een levensduur van 80 jaar en optimaal ingerichte groeiplaats;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte;
- Bestaande grondslag onderzoeken op bodemkwaliteit, op basis van onderzoek groeiplaatsen verbeteren indien nodig;

Ecologie

- Bestaande bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Er zou mogelijk een relatie gelegd kunnen worden met het asfaltonderhoud dat jaarlijks wordt uitgevoerd. Onderzoeken of gebruik gemaakt kan worden van het raamcontract.

Projectomschrijving

Objectnummer	G29
Projectnaam	Kwaliteitsbeheer Stadsbomen Lange Laan
Hoofdproduct(en)	Groen
Overige producten	
Planjaar	2019
Budget	Groen € 6.430,-

Aanleiding

Uit de Boom Veiligheids Controle (BVC) blijkt dat de bomen op een deel van de Lange Laan slecht aan het worden zijn en in aanmerking komen voor Laanboomverjonging.



Gewenste resultaat

Een nieuwe laanbomenstructuur voor dit deel van de Lange Laan. Nieuwe bomen qua assortiment gelijk aan bestaande, laan is aangeheeld. Oude bomen zijn gekapt en vervangen door nieuwe bomen. Groeiplaatsverbetering is uitgevoerd.

Doel

Duurzaam in stand houden van de laanbomenstructuur gemeente Deventer voor komende generaties.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

Randvoorwaarden

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018; Groeiplaatsinrichting afgestemd op een levensduur van 80 jaar en optimale ingerichte groeiplaats;
- Slechte bomen (5 stuks) vervangen door *Tilia europea*;
- Bestaande grondslag onderzoeken op bodemkwaliteit, op basis van onderzoek groeiplaatsen verbeteren indien nodig.

Ecologie

- Bestaande bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Er is geen relatie met andere projecten.

Projectomschrijving

Objectnummer	A17, A18, A19, A20, A22, A24, A26, A27, A28, A29, A30, A33, A54, A62
Projectnaam	Asfaltonderhoud 2020
Hoofdproduct(en)	SWP
Overige producten	Verkeer / subsidie
Planjaar	2020
Budget	€ 1.023.080,- SWP € 993.780,- OVL € 24.000,- Subsidie € 5.300,-

Probleemstelling

Door gebruik en veroudering van wegen gaat de technische staat van de verharding achteruit. Om te voorkomen dat kapitaalsvernietiging optreedt is op tijd onderhoud uitvoeren van groot belang. Binnen het asfaltonderhoud worden de grootschalige projecten opgenomen. Klein onderhoud en herstel van vorstschades vinden separaat plaats

Gewenste resultaat

Na onderhoud is de weg voor circa 10 jaar vrij van onderhoud. Visueel oogt de weg nieuw. Comfort is opnieuw gegarandeerd.

Doel

Het garanderen van het normaal gebruik en comfort van asfaltverhardingen en de voorkoming van kapitaalvernietiging.

Projectgrenzen en afbakening

Het asfaltonderhoud betreft de volgende wegen:

- Apenhuizerweg
- Boermark
- Bolinkweg
- Borgelerhofweg
- Bronsvoorderdijk
- Douwelerkolkweg
- Gewestlaan
- Hunneweg
- Laan van Borgele
- Oude Rielweg
- Randerstraat
- Rielweg Oost
- Somervaart noord
- Zwijnenbergweg

Eisen per discipline

Straten, Wegen en Pleinen

- Definitieve maatregel in samenwerking met asfaltaannemer bepalen;
- Na onderhoud dient de weg minimaal 10 jaar vrij te zijn van onderhoud;
- Asfaltwerkzaamheden voor de bouwvak uitvoeren.

Verkeerskunde/Verkeerstechniek

- Afstemming met verkeerskundige dient plaats te vinden voor aanvang van de werken. Aandachtspunten worden dan meegenomen.

Ecologie

- Waar onderhoud aan bermen (verlagen/ophogen) noodzakelijk is dient vooraf een advies van de ecooloog ingewonnen te worden.

Groen

- Bomen mogen niet beschadigd worden. Per straat bekijken of (stam)bescherming nodig is.

Kabels en Leidingen

- Afstemmen met Enexis Gas waar vervanging plaats vindt van de gietijzeren gasbuizen.

Duurzaamheid & Klimaat

- Invullen en vaststellen Ambitieweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL:
- Maak binnen het raamcontract asfalt gebruik van de optie om met innovatie maatregelen of producten te werken, denk hierbij bijvoorbeeld aan LT-asfalt;
- Maak inzichtelijk welke eventuele CO2-reductie is behaald bij innovatie/andere manier van werken en/of producten.

Relatie met andere projecten

Werkzaamheden worden gebundeld met KleinOnderHoud (KOH) asfalt en zo efficiënt mogelijk tot uitvoering gebracht.

Overige informatie

Werkzaamheden dienen binnen het contract met de asfaltaannemer uitgevoerd te worden.

Foto's toevoegen



Projectomschrijving

Objectnummer	A31, A58, A59
Projectnaam	Reconstructie Havezatelaan Relatie met project Keizer Karellaan
Hoofdproduct(en)	SWP, OVL
Overige producten	Groen, Riolering, Water, Gezondheid
Planjaar	2020 - 2021
Budget	2020 Onderzoek & ontwerpogave € 35.000,- Ronde: SWP € 310.000,- Subsidie PM 2021 SWP € 935.000,- OVL € 55.000,-

Aanleiding en achtergrond

Eén van de speerpunten uit het Coalitie- en Bestuursakkoord 2018-2022 betreft het thema duurzame mobiliteit. Als uitwerking daarvan is in de programmering van het MJOP-MIND 2019-2022 (vaststelling verwacht: februari 2019) het accent gelegd op verbetering van de Deventer fietsinfrastructuur.

Ter voorkoming van versnippering is gekozen voor het uitwerken van een aaneengesloten hoofdfietsroute. De route Wezenland, Keizer Karellaan via Havezatelaan naar Diepenveen is een belangrijke kernroute voor de fietsers.

De Havezatelaan is het laatste deel in deze verbinding, waarbij de kwaliteit van de route te wensen over laat en moet worden verbeterd. Bij een eerder onderzoek naar de draagkracht van deze weg is gebleken dat de reststerkte onvoldoende is in relatie tot het (toekomstig) gebruik van de weg. Dit maakt een reconstructie noodzakelijk.

Opdracht

Opdracht in de ontwerpfase is het onderzoeken van de verschillende mogelijkheden tot verbetering van de fietsroute over de rotonde Laan van Borgele naar de Keizer Karellaan.

De eerste prioriteit heeft het aanpassen van de rotonde met de Laan van Borgele. Voor dit werk zal medio 2019 subsidie bij de provincie worden aangevraagd voor het jaar 2020.

De tweede prioriteit is het uitwerken van een ontwerp dat op basis van belangrijke thema's is uitgewerkt voor de uitvoering in 2021.

Gewenst resultaat

Gebruiksvriendelijke, verkeersveilige fietsroute en hoofdrijbaan langs de Havezatelaan dat passend is in het traject Wezenland, Keizer Karellaan via Havezatelaan naar Diepenveen.

Daarnaast een gereconstrueerde, verkeersveilige rotonde Laan van Borgele die gedurende 20 jaar na aanleg vrij zijn van groot onderhoud.

Ruimere groeiplaatsen voor de bomen en het bevorderen van gezondheid.

Doel

Een sociale en gezonde inrichting van de leefomgeving, die goed beheerbaar en duurzaam is. Het verbeteren van de gebruikskwaliteit (comfort), de constructieve staat en de verkeersveiligheid van de fietsroute langs het traject Wezenland, Keizer Karellaan via Havezateaan naar Diepenveen en de rotonde Laan van Borgele.



Projectgrenzen en afbakening

Het betreft de Havezateaan, tussen Laan van Borgele en grens bebouwde kom, zie ook de afbeelding.

De werkzaamheden richten zich vooral op ontwerp en herinrichting. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Fragment MJOP MIND kaart



Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Verwijderen tegelfietspad;
- Reconstructie asfalt rijbaan naar asfalt rijbaan met rode fietsstroken;
- Elementen (plaatselijk) herstraten;
- Herstellen van bandenlijn waar nodig.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 50 km inrichting aanhouden;
- Waarborgen toegankelijkheid mindervaliden; opritjes en geleidelijnen waar nodig toepassen. En zo mogelijk verwijderen van obstakels;
- Uitgangspunten van traject Wezenland zijn basis. Verdere projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer.
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

- De verharding waar mogelijk op 1 oor leggen om hemelwater af te voeren naar/ te infiltreren in de berm;
- Putranden en deksels vervangen en indien nodig de kolken;
- Huis- en kolkaansluitingen van gres vervangen door PP-leidingen.

Klimaat & Duurzaamheid

- Invullen en vaststellen Ambitiweb Duurzaamheid in samenwerking met adviseurs team IBL;
- Onderzoek de mogelijk van het toepassen van LT-asfalt (laag temperatuur asfalt) voor de deklaag;
- Besteed EMVI aan en zet in op CO₂-reductie, doorlooptijd en kwaliteit;
- Principe van de waterbergende straat toepassen;
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm;
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3, 55% SR).

Gezondheid

- Bij de inrichting van de openbare ruimte staat een goede bereikbaarheid van voorzieningen (bijvoorbeeld wijkcentra, sportverenigingen) in de wijk en de bereikbaarheid van de binnenstad centraal. Met daarbij aandacht voor looproutes, speel- en beweegmogelijkheden en vlakke stoepen.

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Slechte bomen vervangen;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Bestaande bomen aan de noordzijde van de rijbaan hebben te weinig groeiruinimte, deze groeiruinimte verbeteren door het bestaande fietspad om te vormen naar berm
- Verharding tussen de bomen omvormen naar berm;
- Te verwijderen cunetten tussen bomen en onder kroonprojecties + 1m wegzuigen i.p.v. graven;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruinimte.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Er kan een relatie worden gelegd met het asfaltonderhoud dat jaarlijks wordt uitgevoerd. Onderzoeken of gebruik gemaakt kan worden van het raamcontract.

Projectomschrijving

Objectnummer	C23
Projectnaam	Ziekenhuisbuurt – Fesevurstraat, Van Calacarstraat
Hoofdproduct(en)	SWP, OVL
Overige producten	
Planjaar	2020
Budget	SWP € 264.600,- OVL € 35.500,-

Aanleiding

Toevoegen



Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat bestaat enerzijds uit een verharding die vrij is en blijft van wortelopdruk en tegelijkertijd de aanwezigheid van bomen en groen op een toekomstbestendige groeiplaats. Functieloze verharding opheffen en omvormen naar groen in kader van klimaat actieve stad.

Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich vooral op ontwerp en herinrichting. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO2-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO2-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Elementen herstraten;
- Herstellen van bandenlijn waar nodig.

Ontwerp / Verkeer

- Uitgangspunten 30 km inrichting aanhouden;
- Projectverkenning inrichting in initiatieffase met ontwerp, verkeer en beheer.
- DIOR uitgangspunten (in ontwikkeling) vormen de basis voor de uitvoering van de projecten;
- Ontwerper betrekken bij de project start-up.

Riolering en Waterhuishouding

- De verharding waar mogelijk op 1 oor leggen om hemelwater af te voeren naar te infiltreren in de berm;
- Putranden en deksels vervangen en indien nodig de kolken;
- Huis- en kolkaansluitingen van gres vervangen door PP-leidingen.

Klimaat & Duurzaamheid

- Besteed EMVI aan en zet in op CO2-reductie, doorlooptijd en kwaliteit.
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten.
- Principe van de waterbergende straat toepassen.
- Verharding afkoppelen en afwateren naar de berm of groen.
- Inzet van HGB (PSO-gecertificeerd trede 3,55% SR)

Groen

- Bij de herinrichting ontwerpeisen hoofdstuk 1 Handboek bomen 2018 van toepassing verklaren;
- Het ontwerp moet zijn onderbouwd met een uitdraai uit de Boommonitor online Handboek bomen 2018;
- Bestaande grondslag onderzoeken op bodemkwaliteit, op basis van onderzoek groeiplaatsen verbeteren indien nodig;
- De boomstructuur en sortimentskeuze moet bijdragen aan een klimaat actieve stad waarbij de bomen de lucht zuiveren, gifstoffen en fijnstof afvangen en bijdragen aan de bevordering van bijen en insecten;
- Nieuwe bomen passen bij de beschikbare boven- en ondergrondse groeiruimte.

Ecologie

- Bomen op ecologische aspecten toetsen.

Relatie met andere projecten

Onderzoeken of gebruik gemaakt kan worden van het raamcontract.

Projectomschrijving

Objectnummer	C15
Projectnaam	Tuindorp Marienburghstraat
Hoofdproduct(en)	SWP, OVL
Overige producten	
Planjaar	2020
Budget	SWP € 49.500,- OVL € 18.500,-

Aanleiding

In de Marienburghstraat staan de aanwezige bomen op een te kleine groeiplaats. Hierdoor is er sprake van wortelopdruk van bestrating en opsluitbanden.



Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat bestaat enerzijds uit een verharding die vrij is en blijft van wortelopdruk en tegelijkertijd de aanwezigheid van bomen en groen op een toekomstbestendige groeiplaats. Functieloze verharding opheffen en omvormen naar groen in kader van klimaat actieve stad.

Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich vooral op ontwerp en herinrichting. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Elementen plaatselijk herstraten;
- Boomspiegels vergroten;
- Waarborgen toegankelijkheid mindervaliden; opritjes en geleidelijnen waar nodig toepassen.
- Herstellen van bandenlijn waar nodig.

Riolering en Waterhuishouding

- Putranden en deksels vervangen en indien nodig de kolken;
- Huis- en kolkaansluitingen van gres vervangen door PP-leidingen.

Ontwerp / Verkeer

Geen opmerkingen

Groen en ecologie

Geen opmerkingen

Openbare verlichting

Geen opmerkingen

Kabels en Leidingen

Geen opmerkingen

Communicatie

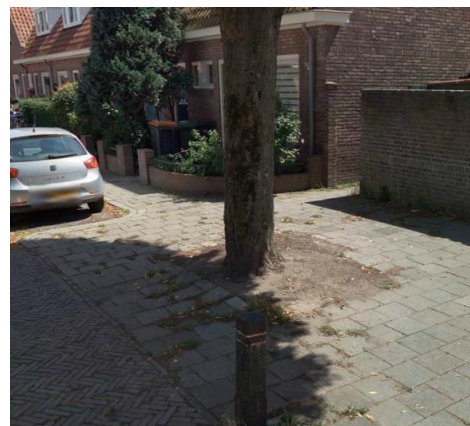
Communicatie omtrent afsluiting door middel van een huis-aan-huis brief aan de aanwonenden.

Projectomschrijving

Objectnummer	C22
Projectnaam	Tuindorp Sloetstraat
Hoofdproduct(en)	SWP
Overige producten	
Planjaar	2020
Budget	SWP € 29.600,-

Aanleiding

In de Sloetstraat staan de aanwezige bomen op een te kleine groeiplaats. Hierdoor is er sprake van wortelopdruk van bestrating en opsluitbanden.



Gewenste resultaat

Het gewenste resultaat bestaat enerzijds uit een verharding die vrij is en blijft van wortelopdruk en tegelijkertijd de aanwezigheid van bomen en groen op een toekomstbestendige groeiplaats. Functieloze verharding opheffen en omvormen naar groen in kader van klimaat actieve stad.

Doel

Een beheerbare, toegankelijke en duurzaam ingerichte openbare ruimte.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

De werkzaamheden richten zich vooral op ontwerp en herinrichting. Hiermee worden de huidige knelpunten opgelost.

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in (MVO);
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de 'TEEB-stad' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten.

Straten, Wegen en Pleinen

- Overbodige verharding opheffen;
- Elementen plaatselijk herstraten;
- Boomspiegels vergroten;
- Waarborgen toegankelijkheid mindervaliden; opritjes en geleidelijnen waar nodig toepassen.
- Herstellen van bandenlijn waar nodig.

Riolering en Waterhuishouding

- Putranden en deksels vervangen en indien nodig de kolken;
- Huis- en kolkaansluitingen van gres vervangen door PP-leidingen.

Ontwerp / Verkeer

Geen opmerkingen

Groen en ecologie

Geen opmerkingen

Openbare verlichting

Geen opmerkingen

Kabels en Leidingen

Geen opmerkingen

Communicatie

Communicatie omtrent afsluiting door middel van een huis-aan-huis brief aan de aanwonenden.

Projectomschrijving

Objectnummer	C11
Projectnaam	Olafstraat - bijdrage
Hoofdproduct(en)	Riool, SWP
Overige producten	OVL
Planjaar	2020
Budget	SWP € 10.000,- Riool € 94.000,- OVL € 5.000,-

Aanleiding

De Olafstraat maakt deel uit van het grotere project havenkwartier. Dit project heeft dan ook de vorm van een bijdrage aan de herontwikkeling van het gebied.

Het riool in de Sint Olafstraat verkeert in slechte staat en vervanging is daarom noodzakelijk. De vervanging is al jaren uitgesteld vanwege de herontwikkeling van dit gebied. Van belang is dat de rioolvervanging binnen enkele jaren wordt uitgevoerd, om verzakking van de weg te voorkomen.

Als de ontwikkeling nog langer op zich laat wachten is er eventueel een mogelijkheid om het riool ter voorbereiding op de herontwikkeling te vervangen en de straat na afloop dicht te blokken als bouwweg. Het vervangen wordt dan een zelfstandig project waarmee de bijdrage aan het project havenkwartier vervalt.

De verharding van de Olafstraat verkeert in een redelijk tot goede conditie. Hieraan is slecht klein onderhoud noodzakelijk. De bijdrage is daarop afgestemd.

Foto's huidige situatie riolering



Riool Olafstraat – betonaantasting en holle ruimtes

Gewenste resultaat

Een gescheiden stelsel met een vuilwater- en een infiltratieriool, waarbij het verharde oppervlak van de bestaande gebouwen en nieuwbouw zoveel mogelijk wordt aangesloten op het IT-stelsel (of direct op de haven).

Doel

Een veilige, duurzame, comfortabele en goed beheerbare inrichting dat voor een meerjarige periode geen groot onderhoud behoeft.

Projectgrenzen en afbakening



Fragment MJOP MIND kaart

Randvoorwaarden

Stedelijke thema's

De mogelijkheden hiertoe variëren per onderhoudsproject. In zijn algemeenheid moet er in de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase rekening worden gehouden met:

- beleving: versterk de sociale cohesie en bevorder de veiligheidsbeleving;
- participatie: biedt ruimte voor participatie van bewoners/gebruikers bij ontwerp, aanleg en gebruik op basis van de rollen 'informerende', 'uitnodigende' en 'verbindende' ambtenaar;
- gezondheid: streef naar gezondheidswinst in het ontwerp van de herinrichting;
- ecologie: inventariseer conform de 'Werkwijze Ecologie' ecologische data en stimuleer biodiversiteit;
- 'cradle to cradle': weeg bewust materiaal(her)gebruik af op basis van levenscyclusanalyses. Koop maatschappelijk verantwoord in ([MVO](#));
- TEEB: weeg ontwerpvarianten voor groen- en wateraspecten af met behulp van de '[TEEB-stad](#)' rekenmethode. Betrek mogelijkheden om wateroverlast en hittestress verder te beperken;
- energie: betrek het aspect 'energie' en CO₂-emissie in de afweging van de te gebruiken materialen. Bij openbare verlichting hanteer de CO₂-reductietool.
- social return: zoek, in aanvulling op het inkoopbeleid (5% social return), actief naar extra mogelijkheden om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten. (niet via EMVI)

Straten, Wegen en Pleinen

- Vanuit de technische onderhoudstoestand van de verhardingen is het niet noodzakelijk hier op korte termijn in te investeren. De bijdrage aan het project Havenkwartier is gebaseerd op deze minimale onderhoudsbehoefte.

Riolering en Waterhuishouding

Alleen in combinatie met herontwikkeling uitvoeren, mits dit nog mogelijk is gezien de slechte kwaliteit van het riool. Het betreft de volgende werkzaamheden:

- Vervangen van 150 meter gemengd riool 300/450 door pp 315 mm
- Aanleggen infiltratieriool rond 400 mm met overstort op haven.
- De panden waar mogelijk rechtstreeks laten afvoer op de haven of aansluiten op het IT-riool.
- Vervangen huis- en kolkaansluitingen.
- Vervangen kolken

Groen

- Behoud bomen als onderdeel van groenstructuur;
- Bomen, kroon, stam en wortels, mogen niet beschadigd worden;
- Verbeteren groeiplaatsomstandigheden bomen te denken valt aan ruimere boomspiegels of plantvakken maken waar bomen in staan;
- Hoofdstuk 2 'Werken rond bomen' Handboek bomen 2014 van toepassing verklaren;
- Hoofdstuk 16 'Bomen Effect Analyse (BEA) Handboek bomen 2014 van toepassing verklaren en voorafgaand aan het opstellen van het bestek een BEA laten uitvoeren. Resultaten uit de BEA meenemen in bestek uitwerking;
- Directievoerder moet kennis hebben van Handboek bomen 2014 en affiniteit hebben met bomen.
- Bekijk welke meerwaarde toevoeging van groen kan hebben voor het gebied met behulp van de TEEB stad methode.

Openbare verlichting

Er staan 10 masten met een leeftijd 1986 en nieuwer in 8m uitvoering. Armaturen 1995 sox. Voorstel alleen armaturen vernieuwen en vervangen door LED-armaturen. Masten handhaven. Eventuele verplaatsingen netwerkaansluitingen niet meegerekend.

Duurzaamheid & Klimaat

- Realiseren van een IT riool rond 400 mm met overstort op haven en bedrijven daar op aansluiten of rechtstreeks afkoppelen naar de haven.
- Behoud bomen als klimaat regulatoren i.k.v hittestress reductie en verbeteren waterhuishouding.

Bijlage B: Reactienota

Reactienota op zienswijzen MJOP- MIND 2017 - 2022

Het MJOP-MIND is door het college vastgesteld en vrijgegeven voor ter visie legging op 23 oktober 2018. De ter visielegging heeft plaats gevonden van 8 november tot en met 5 december 2018. Bij de tervisielegging zijn 8 zienswijzen binnengekomen.

- 5 zienswijzen m.b.t. groot onderhoud de Braam te Deventer
- 1 zienswijze m.b.t. de scholen en kinderopvang Kei 13 te Deventer
- 1 zienswijze m.b.t. de Dorpsstraat in Diepenveen
- 1 zienswijze van de Fietzersbond Deventer

Onderstaand de reactie van het college op de binnengekomen zienswijzen.

Hoofdpunten bewoners m.b.t. groot onderhoud de Braam

De Braam is een belangrijke ontsluitingsweg, deze weg nodigt uit om hard te rijden door het gemotoriseerde verkeer. De huidige inrichting sluit niet goed aan bij de kenmerk van en erftoegangsweg waar 30 km/uur gereden mag worden. Op een aantal plaatsen is de situatie niet overzichtelijk.

Voor de wandelaars, vooral die slecht te been, of slechte ziende zijn, is het geen pretje om een wandeling te maken over de Braam. De wortels van de platanen zorgen ervoor dat de stoeptegels over de hele lengte van de Braam wordt opgelicht. Wat regelmatig bijna valpartijen en valpartijen veroorzaakt. Het scheppen van de juiste randvoorwaarden voor leefbaarheid en verkeersveiligheid is één van de belangrijke taken van de gemeente. Het wordt dan ook tijd om groot onderhoud te plegen, omdat ook de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid aan de Braam wordt verbeterd.

De bewoners verzoeken ons om het MJOP aan te passen. Zodanig dat er in 2019 niet alleen een variantenstudie, maar ook de uitvoering plaatsvindt.

Reactie gemeente:

Zowel vanuit de weg- en groenbeheer als oogpunt van verkeer is de wens uitgesproken om tot een integrale oplossing te komen voor de geconstateerde knelpunten in de Braam. We willen deze weg niet halfbakken maar vooral goed aanpakken. Op basis van de middelen die hiervoor in eerste instantie geprogrammeerd stonden was dat niet mogelijk. Om die reden zijn in 2018 alleen enkele noodmaatregelen uitgevoerd en is de weg in dit nieuwe MJOP-MIND opnieuw geprogrammeerd.

De inspraak van de bewoners heeft ons nogmaals op de urgentie gewezen. Om dit te laten zien is het werk zo geprogrammeerd dat we in 2019 met de bewoners in overleg gaan over de optimale oplossing. In 2021 hebben we ruimte in de programmering gevonden voor de uitvoering.

Het is dan wel de bedoeling om deze middelen voor dat jaar hard te programmeren en dus toe te zeggen dat deze taakstellend wordt opgenomen in het MJOP-MIND 2021-2024. Dat biedt de bewoners de garantie dat De Braam niet opnieuw uit de programmering wegvalt.

Hoofdpunten scholen en kinderopvang Kei 13 te Deventer

Directie, leraren, ouders en leerlingen maken zich ernstige zorgen om de veiligheid van de leerlingen/kinderen op weg van huis naar school en andersom. Er zijn dagelijks grote verkeersproblematiek rondom KEI 13. Tijdens het brengen en halen van de kinderen is het een enorme drukte op het Wezenland. Er ontstaan onoverzichtelijke situaties die voor onveiligheid en frustratie. Het afgelopen jaar hebben de scholen al diverse acties ondernomen om de veiligheid te verhogen. De verschillende acties hebben minimaal effect gehad.

Zij pleiten voor meer veiligheid en een gehele herinrichting van het traject Wezenland/ Keizer Karellaan waarbij de weg voor KEI13 ook wordt meegenomen. En daarnaast voor aanpassingen direct op de parallelweg voor KE113 om de genoemde drukte beter te stroomlijnen.

Reactie gemeente:

Vanuit oogpunt van onderhoud is het genoemde deel van de het wezenland niet geprioriteerd voor het MJOP. Dat is logisch aangezien dit deel van het Wezenland enkele jaren geleden opnieuw is ingericht. Op basis van bovenstaande reactie is het echter wel van belang om de verkeersproblematiek rondom KEI 13 serieus te bekijken en om de grootste knelpunten weg te nemen. Om die reden is een bedrag van € 50.000 extra geprogrammeerd in 2019. In overleg met de insprekers zal worden gezocht naar het zo optimaal mogelijk aanwenden van deze middelen.

Hoofdpunten bewoners m.b.t. Dorpsstraat in Diepenveen

De Dorpsstraat, met name het deel tussen de beide bruggen over de Zandwetering, is het mooiste stukje Diepenveen. De bewoners vinden dat de huidige toegestane snelheid van 50km/u, in combinatie met de inrichting, niet past bij de Dorpsstraat. Er zijn al vele jaren zeer gevaarlijke situaties ontstaan. De bewoners pleiten voor een herinrichting van het noordelijk deel van de Dorpsstraat. Met als uitgangspunt een verlenging van de 30 kilometerzone, met meer aandacht voor aan goede leefbaarheid en ruimte voor de fietsers. Ze vragen om de Dorpsstraat op te nemen in het programma MJOP-MIND 2019-2022.

Reactie gemeente:

Er is serieus gekeken naar het probleem dat de bewoners ervaren. Vanuit oogpunt van onderhoud is er geen noodzaak om het genoemde deel van de Dorpsstraat aan te pakken. Wel wordt onderschreven dat het logisch is om dit deel van de Dorpsstraat in te richten als 30-km gebied. De programmering vanuit het MIND wordt zodanig aangepast dat in 2020 € 118.500 wordt benut om dit deel van de Dorpsstraat om te bouwen naar een 30-km per uur inrichting. Nadrukkelijk wordt gesteld dat er geen middelen zijn voor een totale herinrichting.

Hoofdpunten Fietsersbond Deventer

1. Brinkgeverweg, gedeelte tussen Veenweg en H. Dunantlaan.

Reactie gemeente:

Betreft een lopend project, waarvoor een toelichting met verkeerskundige en fietsersbond heeft plaats gevonden in de maand november 2018.

2. Fysieke projecten buiten het MJOP.

Hier wordt genoemd, aanleg parallelle fietsinfrastructuur A1. Wat houdt dit in?

Reactie gemeente:

Projecten buiten het MJOP willen we graag apart met u bespreken..

3. Fietsbeleidsplan Deventer, Fietst 2010-2015 wordt hier opgevoerd als vastgestelde beleidsnota.

Wat is de status van het Fietsbeleidsplan?

Reactie gemeente:

In de komende periode ontwikkelen we een uitvoeringskader dat is gebaseerd op beleidsuitgangspunten. In dit proces krijgt de Fietsersbond de gelegenheid om inbreng te leveren.

4. Draaiomsweg

Asfalt vervangen door klinkers

Esdoornsingel, Langs de Wetering

Asfalt vervangen door klinkers

Kolkmansweg

Asfalt vervangen door straatbakstenen

Borgelerhofweg

Asfalt omvormen naar klinkers

Wat is de reden dat het asfalt wordt vervangen door klinkers?

Reactie gemeente:

Het betreft woonstraten in buurten waarbij bestrating beter past bij de inrichting van het hele gebied. In de buurten zijn klinkerwegen veiliger voor het langzaam verkeer, omdat deze een snelheid remmende werking hebben.

5. Singel, omvorming asfaltfietspad naar beton met breedte 2 meter?

Reactie gemeente:

Het betreft geen hoofdfietsroute, maar een breedte van 2 meter is wenselijk. Voor dit deel betreft het een erg kostbare oplossing door de directe aanwezigheid van de aanwezige monumentale bomen. Extra inzet van onze financiële middelen richten we bij voorkeur op onze hoofdfietsroutes, vandaar dat de huidige breedte van het fietspad uitgangspunt is voor de omvorming.

6. Holterweg, Flora.

Wij zouden toch graag zien dat het fietspad aan de zuidzijde van de Holterweg blijft bestaan.

Reactie gemeente:

Voor het gedeelte van de Holterweg van Grote Ratelaar tot Salomonszegel wordt een verkeerskundig ontwerp gemaakt. Uitgangspunt is dat het huidige fietspad aan de zuidzijde blijft liggen. We gaan het gebruik van de fietsroute monitoren. De uitkomst van de monitoring kan leiden tot een heroverweging op termijn.

7. Reconstructie Keizer Karellaan.

In de beschrijving wordt het verwijderen van de vrijliggende fietspaden en reconstructie van de asfalt rijbaan met rode fietsstroken verwoord. En ook nog uitgangspunt 30 km inrichting aanhouden? Echter richtlijn voor 30 km inrichting voorziet niet in aparte fietspaden/-fietsstroken. Waarom wordt van deze richtlijn afgeweken?

Reactie gemeente:

Vanuit de gemeente is er bewust voor het gekozen om het voorgestelde profiel met smalle rijloper en brede fietsstroken voor de Wezenland door te zetten in de Keizer Karellaan. De Wezenland en Keizer Karellaan zijn vergelijkbare wegen en daarom wordt een vergelijkbare inrichting nagestreefd. Gelet op de huidige en verwachte toekomstige verkeersintensiteiten voldoen fietsstroken als veilige en comfortabele fietsvoorzieningen.

Bijlage C: Tekening MJOP-MIND 2019-2022

<http://arcg.is/1rvOfT>

Deze kaart openen in Google Chrome of Mozilla Firefox.

Een set van procedures en tools voor het optimaliseren van de prestaties van fysieke middelen gedurende de gehele levenscyclus (ontwerp, bouw, gebruik, onderhoud en afdanking).

Aan de Burgemeester en Wethouders

Van de gemeente Deventer

Postbus 5000

7400 GC Deventer

Deventer, 17 juli 2018

Onderwerp: groot onderhoud de Braam Deventer

Geachte College,

In 2016 is de Grote Ratelaar, tot tevredenheid van de bewoners de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd.

Tijdens gesprekken in 2015 met de bewoners van 't Bramelt is besproken dat eerst de Grote Ratelaar wordt aangepakt en aansluitend daarop de Braam.

Vorig jaar heb ik met één van uw medewerkers gesproken, hij kon mij vertellen dat pas in 2019 ? de Braam in de planning staat voor groot onderhoud, omdat hiervoor een aantal andere projecten voorrang hebben gekregen.

Ook de Braam is een belangrijke ontsluitingsweg, deze weg nodig uit om hard te rijden door het gemotoriseerde verkeer. De huidige inrichting sluit niet goed aan bij de kenmerk van en erftoegangsweg waar 30 km/uur gereden mag worden. Op een aantal plaatsen is de situatie niet overzichtelijk.

Voor de wandelaars, vooral die slecht te been, of slechte ziende zijn, is het geen pretje om een wandeling temaken over de Braam. De wortels van de Platanen zorgen ervoor dat de stoeptegels over de hele lengte van de Braam wordt opgelicht. Wat regelmatig bijna valpartijen en valpartijen veroorzaakt.

Het scheppen van de juiste randvoorwaarden voor leefbaarheid en verkeersveiligheid is één van de belangrijke taken van de gemeente. Het wordt dan ook tijd om groot onderhoud te plegen, omdat ook de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid aan de Braam wordt verbeterd.

Hoogachtend,

College van B&W Gemeente Deventer

Grote Kerkhof 1

7411 KT Deventer

Deventer, 3 december 2018

Geacht College,

Uit de meerjarenplanning groot onderhoud haal ik de volgende informatie:

- Herinrichting variantenonderzoek de braam 2019
- Herinrichtingsopgave obv varianten onderzoek in 2021

Uit de deze informatie trek ik de conclusie dat de herinrichting van de braam nog kan duren tot 2022, immers opdracht verstrekken is iets anders dan opdracht laten uitvoeren.

In oktober 2009 is aan een medebewoner van het Bramelt de toezegging gedaan dat de overlast gevende platanen in het MJOP 2011-2014 vervangen zouden worden. De desbetreffende platanen staan er nog steeds, Ze zorgen voor veel overlast op de voetpaden, de braam is voor een rolstoelgebruiker en mensen die voor het lopen aangewezen zijn op het gebruik van een rollator een gevaarlijke tot onmogelijke route. Telkens liggen stoeptegels los en zorgen boomwortels voor zeer gevaarlijke hindernissen. De ruimte tussen de bomen en de privétuinen is zelfs op vele plaatsen te smal voor een rolstoel door de boomomvang en wortelvergroeiingen.

In 2015 is aan de bewoners van het Bramelt de toezegging gedaan dat aansluitend aan de herinrichting van de Grote Ratelaar de Braam aangepakt zou worden.

U ziet er zijn aan de bewoners van het Bramelt al vele toezeggingen gedaan die in strijd zijn met uw plannen van nu.

De braam is in het verleden ingericht als 30 km zone, er is ook een periode fanatiek op gehandhaafd, nu is de Braam, mede door zijn bochtige karakter, een geliefde racebaan geworden. Alle maatregelen die genomen zijn om een suggestie te wekken van 30 km zone ten spijt. En handhaving vind al jaren niet meer plaats, immers de straat ziet er niet als 30 km zone uit.

Al met al is De braam de afgelopen 30 jaar verworden tot een weg die gevaar oplevert voor de bewoners van de hele wijk.

De wortels van de bomen leiden tot vele extra problemen ondergronds, de gehele ondergrondse infrastructuur en funderingen van de huizen word aangetast door deze wortels. Met grote regelmaat zie ik graafploegen in opdracht van digitale diensten leveranciers de stoep open graven om weer ergens een

las aan te brengen zodat we als buurt weer van deze diensten gebruik kunnen maken. We vrezen allen het moment dat we dagenlang volledig afgesneden worden van deze diensten omdat er een grote kabelbreuk is opgetreden door deze boomwortels. Het resultaat van de graafwerkzaamheden is telkens opnieuw een minder goed begaanbare stoep.

Ik wil u oproepen uw, gedachtig uw oude beloften, MJOP aan te passen zodanig dat er in 2019 niet alleen een variantenstudie plaatsvindt maar ook de uitvoering plaats vindt.

Met vriendelijke groet

Gemeente Deventer
Team IBL t.a.v. dhr. P. Woudwijk
Postbus 5000 7400 GC Deventer

Diepenveen, 4 december 2018

Betreft: Zienswijze met betrekking tot het MJOP-MIND 2019-2022 en in het bijzonder de afwezigheid van de plannen ter verbetering van de verkeersveiligheid van de Dorpsstraat in Diepenveen in het gedeelte tussen de 2 bruggen over de Zandwetering.

Op 23 oktober 2018 heeft u het MJOP-MIND 2019-2022, hierna MJOP genoemd, vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Sinds de publicatie van het MJOP op 7 november 2018 hebben wij van het document kennis genomen. Wij zijn verheugd te lezen dat het College in het MJOP extra accent legt op duurzame mobiliteit en gezondheid bij de (her)inrichting van de openbare ruimte. Veiligheid en leefbaarheid staan daarbij mede centraal. Wij steunen u hierin van harte!

Te meer verraste het ons te moeten constateren dat in het MJOP geen ruimte is voor onderhoud aan, of herinrichting van het noordelijk deel van de Dorpsstraat in Diepenveen. Wij vinden dit erg vreemd. Immers, in 2005 beloofde u ons al dat er "Op termijn ook voor het noordelijk deel van de Dorpsstraat en de Olsterweg maatregelen voorgesteld zullen worden." (zie bijlage 1: Notanummer: 2005.0195) Echter, destijds was daar geen financiële ruimte voor.

Dat u toen het probleem wel serieus nam, blijkt uit het feit dat u van mening was dat de "weg wel een locatie was voor het plaatsen van een snelheidsindicatiesysteem." (zie bijlage 1: notanummer: 2005.0195) Overigens hebben wethouder mevrouw L. Grijzen en senior verkeerskundige, de heer DJ Steenbruggen, de situatie persoonlijk waargenomen en erkend tijdens een bezoek* aan bewoners van ons gedeelte van de Dorpsstraat. Ook de combinatie 50km/u met klinkende klinkers in tegenstelling tot de rest van Diepenveen met 30km/u en meestal asfalt bevreemde hen.

Heel graag willen wij daarom, middels dit schrijven, onze zienswijze kenbaar maken over het MJOP en nogmaals onze zorgen uiten over de bestaande, onveilige verkeerssituatie die in de afgelopen 13 jaar nog verder verslechterd is:

De Dorpsstraat, met name het deel tussen de beide bruggen over de Zandwetering, is het mooiste stukje Diepenveen. Geheel terecht heeft het dus de status van beschermd dorpsgezicht. De huidige toegestane snelheid van 50km/u, in combinatie met de inrichting, past hier naar ons idee totaal niet bij. Wij zien al vele jaren zeer gevaarlijke situaties ontstaan. 11 Op 21 december 2017 zijn mevrouw L. Grijzen en de heer DJ. Steenbruggen op Dorpsstraat 49 op bezoek geweest en hebben daar gesproken met enkele omwonenden over de lawaaiige onveilige situatie op de Dorpsstraat.

Momenteel vestigen zich steeds meer jonge gezinnen in Diepenveen. Dat is een mooie ontwikkeling, maar maakt, ons inziens, aanpassingen ten aanzien van de verkeersveiligheid nog urgenter. De Dorpsstraat wordt gebruikt door zowel gemotoriseerd verkeer als wandelaars en fietsers. Met name de laatste vormen een kwetsbare groep weggebruikers bestaande uit recreanten, forenzen en de steeds grotere groep schoolgaande kinderen. Hun veiligheid wordt in onze ogen op dit moment niet gewaarborgd. Wij zullen dit in de volgende punten toelichten:

1. De bewoners van dit gedeelte van de Dorpsstraat hebben geen achterom, parkeren op hun eigen erf en zijn dus genoodzaakt om te allen tijde gebruik te maken van de Dorpsstraat als ze van hun erf afrijden. Het overzicht is onvoldoende door de bocht in de weg, de geparkeerde auto's en de toegestane snelheid van 50 kilometer per uur. Door de combinatie van deze factoren ontstaan er gevaarlijke situaties.
2. Een deel van de Dorpsstraat heeft zeer smalle trottoirs, welke niet te gebruiken zijn voor wandelaars met kinderwagens of rollators of voor mensen in een rolstoel. Zij zijn genoodzaakt van de rijweg gebruik te maken.
3. De klinkerbestrating op de Dorpsstraat verkeert deels in een slechte staat. De zijkanten van de weg lopen sterk af waardoor automobilisten liever het midden van de weg gebruiken. Gevolg: Aanhangwagens stuiten alle kanten op en vrachtwagens en bussen hangen schuin. Ook voor fietsers is dit, zeker bij een nat en glad wegdek, gevaarlijk.
4. Bestemmingsverkeer en agrarisch vervoer is trager, gevolg: Het overige verkeer haalt in. Dit heeft al meer dan eens tot levensgevaarlijke taferelen geleid.
5. Dit gedeelte van de Dorpsstraat dateert van begin 1900. Onnodig om te zeggen dat men bij de aanleg ervan geen rekening heeft gehouden met zwaar en snel verkeer als vrachtwagens, het huidige aantal personenauto's en de zware brede landbouwvoertuigen. Als dit zware verkeer ook nog eens met hoge snelheid door de smalle straat rijdt, is dat niet alleen gevaarlijk, maar zorgt dat bij een aantal bewoners ook voor flinke geluidsoverlast en schade door de trillingen aan sommige huizen.

Wij vinden dat het voorgaande, in combinatie met uw voornemen zoals omschreven in MJOP-MIND 2019-2022, namelijk het bewust aandacht besteden aan goede leefbaarheid en de fietser meer ruimte en comfort bieden, vraagt om een verlenging van de 30 kilometerzone, tot aan de noordelijke brug over de Zandwetering, van de Dorpsstraat.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het MJOP-MIND 2019-2022 gewijzigd vast te stellen. Namelijk door een herinrichting van het noordelijk deel van de Dorpsstraat in Diepenveen op te nemen. Gezien onze betrokkenheid denken wij heel graag mee over de vormgeving van deze aanpassingen! Wij gaan er in ieder val vanuit dat u ons gedurende deze procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Deventer

Deventer, 3 december 2018.

Betreft: Zienswijze met betrekking tot het MJOP-MIND, projectnummer 1903

Geacht college,

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het MJOP-MIND projectnummer 1903, projectomschrijving reconstructie Wezenland/Keizer Karellaan.

De ouders van onze leerlingen/kinderen, ondersteunen ons in deze actie en hebben ons gevraagd om namens hen in deze kwestie op te treden. De ouders uiten veelvuldig hun ongenoegen bij de scholen over de huidige verkeerssituatie. Dat blijkt uit o.a. de oudertevredenheidspelingen. De ouders zijn ontevreden over de veiligheid van hun kind(eren) op weg naar school. Deze zienswijze is mede namens hen ingediend. De handtekeningen zijn als bijlagen bijgevoegd. Ook wij, ondergetekenden, maken ons ernstige zorgen om de veiligheid van onze leerlingen/kinderen op weg van huis naar school en andersom. Wij zien dagelijks grote verkeersproblematiek rondom KE113.

Tijdens het brengen en halen van de kinderen is het een enorme drukte op het Wezenland. Er ontstaan onoverzichtelijke situaties die voor onveiligheid en frustratie zorgen. Wij hebben zelf het afgelopen jaar al diverse acties ondernomen om de veiligheid te , verhogen. Wij hebben een gedragsveranderingsprogramma (De verkeerssling) uitgerold op de scholen, geflyerd en nieuwsberichten verstuurd. Deze acties hebben minimaal effect gehad. De wijkagent, team toezicht en handhaving en een verkeerseexpert zijn betrokken om mee te kijken in de verkeerssituatie. Zij spreken ook hun zorgen uit. Als één van de voordelen van de herinrichting van het traject Wezenland/Keizer Karellaan wordt veiligheid benadrukt. Door onder andere de fietspaden naar de rijbaan te brengen zou het veiliger worden; auto's rijden langzamer en voorzichtiger, fietsers kunnen elkaar makkelijker inhalen, fietspaden worden niet omhoog gedrukt door wortels van bomen en in de winter wordt ook het fietspad gestrooid. Het is ons inziens onbegrijpelijk dat het argument 'veiligheid' wordt losgelaten direct voor een Kindcentrum, waar juist optimale veiligheid zou moeten zijn.

De argumenten om 'voor de deur' geen aanpassingen te doen zijn in eerste instantie vanuit de gemeente begrijpelijk. Argumenten als 'geen geld' en 'is in 2011 nog vernieuwd' houden echter geen stand als de veiligheid van leerlingen/kinderen in het geding is. Wij zijn ons ervan bewust dat het plan ten tijde van de bouw van het pand voldeed, maar wij zien nu in de praktijk dat dit niet zo is. De verkeersveiligheid is ver te zoeken en er ontstaan onoverzichtelijke situaties... en naarmate de scholen groeien (en dat doen ze) wordt het aantal verkeersbewegingen alleen maar groter. Wij pleiten voor meer veiligheid en dus de gehele herinrichting van het traject Wezenland/Keizer Karellaan waarbij de weg voor KE113 ook wordt meegenomen. Naast de groei van de scholen zijn er ook meer partners in het pand getrokken. Er komen mensen die afspraken hebben bij de huisarts, het consultatiebureau, Pactum, Raster, Humanitas, de sportverenigingen, etc. Ook deze toename zorgt voor een dagelijkse verkeerstream die onhoudbaar is.

Wij pleiten dan hierbij tevens ook voor aanpassingen direct op de parallelweg voor KE113 om deze drukte béter te stroomlijnen. Wij zijn blij met mondelinge toezeggingen op 30 oktober jl. van dhr. Hoorn (verkeerskundige gemeente) over déze aanpassingen van de gemeente maar willen onze zorg wel benoemen en formeel aangeven.

Dagelijks zien wij namelijk de gevaren voor onze neus gebeuren en houden ons hart vast voor nog meer ongelukken. Wij dragen zorg voor de veiligheid van onze leerlingen/kinderen en hopen dat u dit ook doet voor uw burgers. Kortom, ons inziens zijn de huidige plannen onvoldoende om de veiligheid te kunnen waarborgen. Als de veiligheid van onze leerlingen/kinderen bovenaan de agenda staat van de gemeente zien wij zowel het Wezenland meegenomen worden in het project en een formele toezegging over aanpassingen op de parallelweg voor KE113.

Wij verzoeken u, op grond van het bovenstaande, het MJOP-MIND met betrekking tot projectnummer 1903 niet definitief vast te stellen en vernemen graag het verdere verloop van de procedure.

Hoogachtend,

Rogier Stappers, directeur De Flint

Bernadette Mulder, directeur IBS De Steenuil

Colette Vermeulen, clustermanager Sam& Pebbles

ZIENSWIJZE FIETSERBOND DEVENTER OP MJOP-MIND 2019 – 2022

Deventer, 28 november 2018

Algemeen

We zijn blij om te lezen dat in dat in dit MJOP MIND 2019-2022 er meer aandacht is voor duurzame mobiliteit en in het bijzonder voor de FIETSER. Getuige daarvan de volgende citaten
CITAAT pag. 5 : *Bij de (her)inrichting en reconstructie van de openbare ruimte leggen we de komende jaren een extra accent op duurzame mobiliteit en gezondheid. In veel gevallen zal daarbij de fietser meer ruimte en comfort geboden gaan worden*

PLUS een paragraaf 3.3 over Duurzame Mobiliteit op pag. 15 :

Centraal hierin:

- Binnen bebouwde kom: Omvormen tegelfietspaden naar asfalt
- Buiten bebouwde kom: Omvormen asfalt/tegelfietspaden naar beton
- Verbeterde fietsinfrastructuur Bedrijventerreinen
- Extra impuls van 2 miljoen euro waardoor fietspad naar Lettele in 2019 omgevormd kan worden
- Snelfietsroute Deventer- Zutphen (2020) : 1 miljoen euro !

Dit schept wel verwachtingen en verplichtingen om bij ALLE infrastructuur-projecten , dus zowel Auto- als separate Fietsinfrastructuur, nadrukkelijk ook pro-actief de RODE LOPER (citaat Deventer Dagblad wethouder Frits Rorink vrijdag 23-11-'18) nu ook echt uit te rollen!

Maar desalniettemin: een mooie positieve ontwikkeling !

Algemeen missen wij:

- Een inventarisatie van alle TEGEL-fietspaden die nog aan de beurt moeten komen voor omvorming met prioriteit. We denken aan **binnengebied** o.a. : Handelskade (STERROUTE) – Welle – Rembrandtkade – Roland Holstlaan – Hoge Hondstraat – Verzetlaan etc.
- Idem geldt voor het **buitengebied**: Oerdijk traject Lettele-Okkenbroek, Boxbergerweg , Wechelerweg, Spanjaardsdijk, Raalterweg
- **Onder Communicatie missen wij nadrukkelijk de rol die wij als Fietzersbond kunnen en willen spelen.** Ons verzoek is dat wij **standaard ingeschakeld worden bij projecten waarbij fietsinfrastructuur in het geding is.**
- Fietspad voor Pothoofdflats: geen woord meer hierover, in tegenstelling tot het vorige MJOP-MIND !! Oorzaak ??
- Uitdrukkelijk verzoek: terughoudend te zijn met WEGHALEN VRIJLIGGENDE FIETSPADEN zoals nu gebeurt op de Oosterwechelsweg en Wezenland én dreigt te gebeuren bij Winkelcentrum Flora ! Vrijliggende fietspaden, bij voldoende breedte (in de toekomst hopelijk 2 m. voor 1 richting en 4 m. voor 2-richtingen) zijn ons inziens veiliger dan fietsstroken. Bij de verdere aanpak van de Keizer Karellaan en Havezathelaan pleiten wij voor omvormen van tegels/klinkers/ventwegen naar asfalt en dus niet naar fietsstroken op de weg.
- Bij herinrichten van bijv. Grote Kerkhof – Nieuwe Markt – Stromarkt : wat gebeurt er aan extra voorzieningen voor de fietsende bezoekers van de Cultuurdriehoek ??
- Nu de Auto-Parkeergarage aan het Noorderplein is opgeknapt; waarom hier niet ook een Fietsparkeervoorziening aan koppelen voor fietsers uit Deventer-Noord.

Inhoudelijk - CONCREET

Blz 7.

Brinkgeverweg, gedeelte tussen Veenweg en H.Dunantlaan.

Hierover is bij ons nog niets bekend, terwijl de bomen al wel zijn gekapt.

Bij de reconstructie van dit gedeelte zijn wij voorstander om de parkeerplekken niet terug te laten komen en wel omdat in dit gedeelte alle huizen een inrit/uitrit hebben en er genoeg ruimte bij het huis is om de auto aldaar te parkeren.

Blz 9.

Fysieke projecten buiten het MJOP.

Hier wordt genoemd, aanleg parallelle fietsinfrastructuur A1.

Wat houdt dit in ?? zie hier ook bij projectnummer P 3401 de diverse opgevoerde bedragen.

Blz 11.

Fietsbeleidsplan Deventer, Fietst 2010-2015 wordt hier opgevoerd als vastgestelde beleidsnota.

Vraag is nu, wat is de status van dit Fietsbeleidsplan?

En wanneer start men met het NIEUW AANGEKONDIGDE FIETSBELEIDSPLAN (Motie CU / D'66 – unaniem aangenomen november 2018) ??

Overzicht alle jaarschijven

P 102

Draaiomsweg Asfalt vervangen door klinkers

Esdoornsingel, Langs de Wetering Asfalt vervangen door klinkers

Dit staat haaks op wij en ook de gemeente steeds bepleiten !!?? Reden ??

P 1901

Kolkmansweg Asfalt vervangen door straatbakstenen- vanaf nr. 8 tot N. Bolkesteijnlan

Kranssteeg Asfalt vervangen door straatbakstenen

Dit staat haaks op wij en ook de gemeente steeds bepleiten !!?? Reden ??

P2001

20 Borgelerhofweg Asfalt omvormen naar klinkers, werk combineren met Havezathelaan

Dit staat haaks op wij en ook de gemeente steeds bepleiten !!?? Reden ??

P 2105

Singel, omvorming asfaltfietspad naar beton.

Wij gaan ervan uit dat de breedte van dit betonnen fietspad dan zal voldoen aan de richtlijn van minimaal 2 meter breed ??

Projectbeschrijvingen

Objectnummer A3, A12, A61.

Projectnaam Holterweg, Flora.

Wij zouden toch graag zien dat het fietspad aan de zuidzijde van de Holterweg blijft bestaan !!

Objectnummer A57.

Projectnaam Reconstructie Keizer Karellaan.

In de beschrijving wordt het verwijderen van de vrijliggende fietspaden en reconstructie van de asfalt rijbaan met rode fietsstroken verwoord. En ook nog uitgangspunt 30 km inrichting aanhouden?

Echter richtlijn voor 30 km inrichting voorziet niet in aparte fietspaden/-fietsstroken !

Waarom wordt van deze richtlijn afgeweken ??

In verband met de fietsveiligheid zijn wij echter nadrukkelijk voorstander van **aparte asfalt fietspaden: Zie opmerking onder Algemeen**. Hier is meer dan genoeg ruimte om vrijliggende fietspaden te handhaven en te verbeteren naar 2 m. breedte (of 4 m. bij een 2-richtingenfietspad) !

Wat we verder MISSEN MAAR TOCH EEN HOGE URGENTIE HEEFT VAN AANPAK:

1. Vervangen kinderkoppen t.h.v. DockFood (mr. De Boerlaan) en Café de Kikker + vervangen tegelfietspad aan de zuidkant van de Bernhardsluis
2. Fietspad vóór de Pothoofdflats
Betere aansluiting vanuit binnenstad op SFR Deventer-Zutphen en 2 X minder oversteken

3. Aanpak onderdoorgang spoorviaduct Stationsstraat en kruising met Rijsterborgherweg
Herinrichting zodat afslaan vanuit de Stationslaan naar de Rijsterborgherweg veiliger wordt
4. Openstelling voor fietsers Engestraat
5. Deltalaan: asfaltfietsstroken aanleggen i.p.v. klinkers (of asfalt zoals Oude Bathmenseweg)
6. Herinrichting Oerdijk door kom Schalkhaar: 30 km-zone: er wordt nu nog te hard gereden.
Suggestie: wegdek uitrusten met **rode fietsstroken** (visueel remmende werking op auto's) OF
in ieder geval inrichten als een ECHTE 30 km-zone. Onderzoek van een KNIP: nu teveel door-
gaand autoverkeer wat niets in Schalkhaar te maken heeft.
7. Fietsstraat Rielerweg: te onveilig voor fietsers door hardrijdend autoverkeer. Voorstel: af-
waarderen tot 1-richtingverkeer of de straat herinrichten met auto-luwe en auto-remmende
maatregelen.
8. Historische centrum: beoordelen en zonodig herbestraten klinkerwegen bijv. Binnensingel =
klinkerweg in zeer slechte staat
9. Afwaarderen Keizerstraat tot 1-richtingsweg (van Brinkpoortstraat tot Leeuwenbrug), in ie-
der geval zo autoluw mogelijk.
10. Voor de MIDDELLange termijn; NIEUWE FIETSBRUG over de IJssel, dat in de plaats moet ko-
men van het zeer gedateerde en veel te malle fietspad langs de spoorbrug, onderdeel van
Snelfietsroute Deventer-Apeldoorn
11. Uitvoering Plan-Zuid met optie fietsen langs de A-1-brug over de IJssel en Tunnel onder
spoorlijn / Siemelinksweg ter ontsluiting van Colmschate-Zuid en bedrijventerrein Klooster-
landen
12. Starten Snelfietsroute Deventer – Zutphen ; aansluiting Deventer-Oost meenemen
13. Groene golf As Binnenstad – Colmschate; nu nog te veel wachttijd op deze route
14. Voor de (MIDDEL) LANGE Termijn: uitkopen Centrum-Garage (of grond aanbieden verder van
het Centrum) en hier een mooie overdekte FIETSPARKEERGARAGE van maken! Het is niet
meer van deze tijd de auto zo ver in de binnenstad nog te kunnen parkeren

ALGEMENE CRITERIA WAARAAN EEN TOEKOMSTBESTENDIG FIETSNETWERK MOET VOLDOEN :

- Niet alleen tegelfietspaden vervangen door **rood asfalt maar ook VERBREDEN: 2 meter breed bij een eenzijdig fietspad en 4 meter voor een eenzijdig 2-richtingenfietspad**
- Doorgaan met vervangen asfaltfietspaden in betonplaten in het buitengebied en fietspaden met veel boomworteldruk + aandacht voor verbreden + belijning + verlichting
- Verbetering wachttijden bij VRI's, te beginnen bij oversteek Station - Churchillplein
- VRI's: 2 X groen per cyclus bij voorkeur
- Meer opstelruimte voor fietsers bij diverse oversteken bijv. op het pas heringerichte Churchillplein
- Uniforme rotondes
- Fatsoenlijke en voldoende fietsenstallingen binnenstad, bij voorkeur gratis / bewaakt / Fietsparkeer; duidelijk herkenbaar bij Publiekvoorzieningen zoals Cultuurdriehoek / Stadhuis
- Duidelijke bewegwijzering naar Centrum / stallingen binnenstad / Snelfietsroutes / buitengebied

- Uniforme / heldere uitgangspunten c.q. criteria voor aanleg nieuwe fietsroutes / infrastructuur
- Doorgaan met verwijderen paaltjes / obstakels in fietspaden
- GLADHEIDSBESTRIJDING:
 - Bladval : regelmatig vegen in de herfst m.n. op vrijliggende fietspaden m.n. in buitengebied;
 - Bij aankondiging vorst: preventief belangrijkste fietsroutes strooien m.n bij bruggen en viaducten

Fietsersbond Deventer
28 November 2018

Reactienota op zienswijzen MJOP- MIND 2017 - 2022

Het MJOP-MIND is door het college vastgesteld en vrijgegeven voor ter visie legging op 23 oktober 2018. De ter visielegging heeft plaats gevonden van 8 november tot en met 5 december 2018. Bij de tervisielegging zijn 8 zienswijzen binnengekomen.

- 5 zienswijzen m.b.t. groot onderhoud de Braam te Deventer
- 1 zienswijze m.b.t. de scholen en kinderopvang Kei 13 te Deventer
- 1 zienswijze m.b.t. de Dorpsstraat in Diepenveen
- 1 zienswijze van de Fietzersbond Deventer

Onderstaand de reactie van het college op de binnengekomen zienswijzen.

Hoofdpunten bewoners m.b.t. groot onderhoud de Braam

De Braam is een belangrijke ontsluitingsweg, deze weg nodigt uit om hard te rijden door het gemotoriseerde verkeer. De huidige inrichting sluit niet goed aan bij de kenmerk van en erftoegangsweg waar 30 km/uur gereden mag worden. Op een aantal plaatsen is de situatie niet overzichtelijk.

Voor de wandelaars, vooral die slecht te been, of slechte ziende zijn, is het geen pretje om een wandeling te maken over de Braam. De wortels van de platanen zorgen ervoor dat de stoeptegels over de hele lengte van de Braam wordt opgelicht. Wat regelmatig bijna valpartijen en valpartijen veroorzaakt. Het scheppen van de juiste randvoorwaarden voor leefbaarheid en verkeersveiligheid is één van de belangrijke taken van de gemeente. Het wordt dan ook tijd om groot onderhoud te plegen, omdat ook de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid aan de Braam wordt verbeterd.

De bewoners verzoeken ons om het MJOP aan te passen. Zodanig dat er in 2019 niet alleen een variantenstudie, maar ook de uitvoering plaatsvindt.

Reactie gemeente:

Zowel vanuit de weg- en groenbeheer als oogpunt van verkeer is de wens uitgesproken om tot een integrale oplossing te komen voor de geconstateerde knelpunten in de Braam. We willen deze weg niet halfbakken maar vooral goed aanpakken. Op basis van de middelen die hiervoor in eerste instantie geprogrammeerd stonden was dat niet mogelijk. Om die reden zijn in 2018 alleen enkele noodmaatregelen uitgevoerd en is de weg in dit nieuwe MJOP-MIND opnieuw geprogrammeerd.

De inspraak van de bewoners heeft ons nogmaals op de urgentie gewezen. Om dit te laten zien is het werk zo geprogrammeerd dat we in 2019 met de bewoners in overleg gaan over de optimale oplossing. In 2021 hebben we ruimte in de programmering gevonden voor de uitvoering.

Het is dan wel de bedoeling om deze middelen voor dat jaar hard te programmeren en dus toe te zeggen dat deze taakstellend wordt opgenomen in het MJOP-MIND 2021-2024. Dat biedt de bewoners de garantie dat De Braam niet opnieuw uit de programmering wegvalt.

Hoofdpunten scholen en kinderopvang Kei 13 te Deventer

Directie, leraren, ouders en leerlingen maken zich ernstige zorgen om de veiligheid van de leerlingen/kinderen op weg van huis naar school en andersom. Er zijn dagelijks grote verkeersproblematiek rondom KEI 13. Tijdens het brengen en halen van de kinderen is het een enorme drukte op het Wezenland. Er ontstaan onoverzichtelijke situaties die voor onveiligheid en frustratie. Het afgelopen jaar hebben de scholen al diverse acties ondernomen om de veiligheid te verhogen. De verschillende acties hebben minimaal effect gehad.

Zij pleiten voor meer veiligheid en een gehele herinrichting van het traject Wezenland/ Keizer Karellaan waarbij de weg voor KEI13 ook wordt meegenomen. En daarnaast voor aanpassingen direct op de parallelweg voor KE113 om de genoemde drukte beter te stroomlijnen.

Reactie gemeente:

Vanuit oogpunt van onderhoud is het genoemde deel van de het wezenland niet geprioriteerd voor het MJOP. Dat is logisch aangezien dit deel van het Wezenland enkele jaren geleden opnieuw is ingericht. Op basis van bovenstaande reactie is het echter wel van belang om de verkeersproblematiek rondom KEI 13 serieus te bekijken en om de grootste knelpunten weg te nemen. Om die reden is een bedrag van € 50.000 extra geprogrammeerd in 2019. In overleg met de insprekers zal worden gezocht naar het zo optimaal mogelijk aanwenden van deze middelen.

Hoofdpunten bewoners m.b.t. Dorpsstraat in Diepenveen

De Dorpsstraat, met name het deel tussen de beide bruggen over de Zandwetering, is het mooiste stukje Diepenveen. De bewoners vinden dat de huidige toegestane snelheid van 50km/u, in combinatie met de inrichting, niet past bij de Dorpsstraat. Er zijn al vele jaren zeer gevaarlijke situaties ontstaan. De bewoners pleiten voor een herinrichting van het noordelijk deel van de Dorpsstraat. Met als uitgangspunt een verlenging van de 30 kilometerzone, met meer aandacht voor aan goede leefbaarheid en ruimte voor de fietsers. Ze vragen om de Dorpsstraat op te nemen in het programma MJOP-MIND 2019-2022.

Reactie gemeente:

Er is serieus gekeken naar het probleem dat de bewoners ervaren. Vanuit oogpunt van onderhoud is er geen noodzaak om het genoemde deel van de Dorpsstraat aan te pakken. Wel wordt onderschreven dat het logisch is om dit deel van de Dorpsstraat in te richten als 30-km gebied. De programmering vanuit het MIND wordt zodanig aangepast dat in 2020 € 118.500 wordt benut om dit deel van de Dorpsstraat om te bouwen naar een 30-km per uur inrichting. Nadrukkelijk wordt gesteld dat er geen middelen zijn voor een totale herinrichting.

Hoofdpunten Fietsersbond Deventer

1. Brinkgeverweg, gedeelte tussen Veenweg en H. Dunantlaan.

Reactie gemeente:

Betreft een lopend project, waarvoor een toelichting met verkeerskundige en fietsersbond heeft plaats gevonden in de maand november 2018.

2. Fysieke projecten buiten het MJOP.

Hier wordt genoemd, aanleg parallelle fietsinfrastructuur A1. Wat houdt dit in?

Reactie gemeente:

Projecten buiten het MJOP willen we graag apart met u bespreken..

3. Fietsbeleidsplan Deventer, Fietst 2010-2015 wordt hier opgevoerd als vastgestelde beleidsnota.

Wat is de status van het Fietsbeleidsplan?

Reactie gemeente:

In de komende periode ontwikkelen we een uitvoeringskader dat is gebaseerd op beleidsuitgangspunten. In dit proces krijgt de Fietsersbond de gelegenheid om inbreng te leveren.

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| 4. Draaiomsweg | Asfalt vervangen door klinkers |
| Esdoornsingel, Langs de Wetering | Asfalt vervangen door klinkers |
| Kolkmansweg | Asfalt vervangen door straatbakstenen |
| Borgelerhofweg | Asfalt omvormen naar klinkers |

Wat is de reden dat het asfalt wordt vervangen door klinkers?

Reactie gemeente:

Het betreft woonstraten in buurten waarbij bestrating beter past bij de inrichting van het hele gebied. In de buurten zijn klinkerwegen veiliger voor het langzaam verkeer, omdat deze een snelheid remmende werking hebben.

5. Singel, omvorming asfaltfietspad naar beton met breedte 2 meter?

Reactie gemeente:

Het betreft geen hoofd fietsroute, maar een breedte van 2 meter is wenselijk. Voor dit deel betreft het een erg kostbare oplossing door de directe aanwezigheid van de aanwezige monumentale bomen. Extra inzet van onze financiële middelen richten we bij voorkeur op onze hoofd fietsroutes, vandaar dat de huidige breedte van het fietspad uitgangspunt is voor de omvorming.

6. Holterweg, Flora.

Wij zouden toch graag zien dat het fietspad aan de zuidzijde van de Holterweg blijft bestaan.

Reactie gemeente:

Voor het gedeelte van de Holterweg van Grote Ratelaar tot Salomonszegel wordt een verkeerskundig ontwerp gemaakt. Uitgangspunt is dat het huidige fietspad aan de zuidzijde blijft liggen. We gaan het gebruik van de fietsroute monitoren. De uitkomst van de monitoring kan leiden tot een heroverweging op termijn.

7. Reconstructie Keizer Karellaan.

In de beschrijving wordt het verwijderen van de vrijliggende fietspaden en reconstructie van de asfalt rijbaan met rode fietsstroken verwoord. En ook nog uitgangspunt 30 km inrichting aanhouden? Echter richtlijn voor 30 km inrichting voorziet niet in aparte fietspaden/-fietsstroken. Waarom wordt van deze richtlijn afgeweken?

Reactie gemeente:

Vanuit de gemeente is er bewust voor het gekozen om het voorgestelde profiel met smalle rijloper en brede fietsstroken voor de Wezenland door te zetten in de Keizer Karellaan. De Wezenland en Keizer Karellaan zijn vergelijkbare wegen en daarom wordt een vergelijkbare inrichting nagestreefd. Gelet op de huidige en verwachte toekomstige verkeersintensiteiten voldoen fietsstroken als veilige en comfortabele fietsvoorzieningen.