

Kwaliteitsstructuur plan Lelystad

Plan voor de kwaliteit van
de openbare ruimte



LELYSTAD

Kwaliteitsstructuur plan Lelystad
Plan voor de kwaliteit van de openbare ruimte



INHOUDSOPGAVE

0 VOORWOORD4

1 INLEIDING.....6

1.1 Aanleiding Kwaliteitsstructuurplan6

1.2 Opzet Kwaliteitsstructuurplan6

1.3 Leeswijzer7

DEEL A: ALGEMEEN

2 VISIE OP KWALITEIT10

2.1 Doel Beleidsplan Openbare Ruimte10

2.2 Inhoud Beleidsplan Openbare Ruimte10

2.3 Doel Standaard Programma van Eisen -IOR.....10

2.4 Inhoud Standaard Programma van Eisen -IOR10

2.5 Kwaliteitsstructuurplan in breder kader.....11

3 DE THEORIE13

3.1 Integraal beheer openbare ruimte13

3.2 Basiskwaliteit.....14

3.3 Maatlatten14

3.4 Opzet Beleidsplan Openbare Ruimte15

DEEL B: BELEIDSPLAN OPENBARE RUIMTE

4 KWALITEIT PER DEELGEBIED.....18

4.1 Inleiding18

4.2 Deelgebieden en karakteristieken18

4.2.1 *Stadshart en Kustzone*.....20

4.2.2 *Subcentra*21

4.2.3 *Bedrijventerreinen*.....22

4.2.4 *Grote groengebieden buiten de stad*.....23

4.2.5 *Groengebieden in de stad & campuszone*.....24

4.2.6 *Wonen*.....25

4.2.7 *Thematisch wonen*26

4.2.8 *Hoofdwegennet 50/70*.....27

4.2.9 *Hoofd fietsnet*.....29

4.2.10 *Polderwegen*.....30

4.3 Ambities, prestaties, onderhoudsinspanningen en inrichtingsmaatregelen per deelgebied 31

4.3.1 *Stadshart en Kustzone*.....32

4.3.2 *Subcentra*35

4.3.3 *Bedrijventerreinen*.....37

4.3.4 *Grote groengebieden buiten de stad*.....39

4.3.5 *Groengebieden in de stad & campuszone*.....41

4.3.6 *Wonen*.....43

4.3.7 *Thematisch wonen*45

4.3.8 *Hoofdwegennet 50/70*.....47

4.3.9 *Hoofd fietsnet*49

4.3.10 *Polderwegen*.....51

4.4. Overzicht matrixen53

4.4.1 *Ambities*53

4.4.2 *Prestaties*53

4.4.3 *Onderhoudsinspanningen huidig scenario*.....54

4.4.4 *Onderhoudsinspanningen doel scenario*54

5	MAATLATTEN.....	55
5.1	Basiskwaliteit.....	55
5.2	Gewenste onderhoudskwaliteit	55
5.3	Opzet maatlatten	57
5.3.1	Rijweg	58
5.3.2	Trottoir.....	61
5.3.3	Groenvoorziening.....	64
5.3.4	Bomen.....	67
5.3.5	Straatmeubilair.....	70
5.3.6	Water	73
6	SCENARIO'S & KOSTEN	76
6.1	De scenario's	76
6.2	Herverdelingsscenario	76
6.3	Opzet kostenmodel	78
6.4	Kostenmodel	79
6.5	Resultaten.....	80

DEEL C: STANDAARD PROGRAMMA VAN EISEN INRICHTING

7	PROCEDURES	86
7.1	Inleiding.....	86
7.2	Beheerbewust werken in het algemeen	86
7.3	Beheerbewust werken in Gemeente Lelystad	87
7.4	Beheerbewuste planvorming Stadsontwikkelingsprojecten	90
7.5	Beheerbewuste planvorming Groot Onderhoud/Reconstructies	97
7.6	Beheerbewuste planvorming Herstructurering.....	97
8	VOORWAARDEN.....	98
8.1	Inleiding	98
8.2	Opzet.....	99
8.3	Voorwaarden niveau inrichtingselement	102
8.3.1	Hoofdwegen.....	102
8.3.2	Erftoegangsweg type A+B.....	105
8.3.3	Langzaam verkeer routes	108
8.3.4	Buurtgroen.....	110
8.3.5	Park	113
8.3.6	Bos.....	114
8.3.7	Speelvoorzieningen.....	115
8.3.8	Watergangen en waterpartijen.....	116
8.3.9	Ondergrondse infrastructuur.....	118
8.3.10	Afvalvoorzieningen	120
8.3.11	Straatmeubilair.....	122
8.3.12	Kunstwerken	124
8.4	Bronnen	126
9	ACTUALISATIE EN AFWIJKING SPvE-IOR.....	127
9.1	Inleiding	127
9.2	Actualisatie-agenten SPvE -IOR Lelystad	127
9.3	Actualisatiecommissie SPvE -IOR Lelystad (ACCO)	128
9.4	Procesbeschrijving Actualisatie	128
9.5	Afwijkingsmogelijkheid t.b.v. PPvE -IOR	128

BIJLAGEN

DEEL A: ALGEMEEN

Bijlage 1	Kopie Raadsbesluit
Bijlage 2	Namen deelnemers totstandkoming KSP
Bijlage 3	Begrippenkader IBOR

DEEL B: BELEIDSPLAN OPENBARE RUIMTE

Bijlage 4	Verslag inspraakavond
Bijlage 5	Motivatie onderhoudsinspanning profielen
Bijlage 6	Overzicht van de beheerkosten (incl. VAT en BTW)
Bijlage 7	Onderbouwing van het kengetal
Bijlage 8	Aannames bij het bepalen van de arealen en kostenkengetallen
Bijlage 9	Aannames VAT - %

VOORWOORD

Lelystad, december 2002

Beste lezer,

De openbare ruimte is een belangrijk onderdeel van de leefomgeving van Lelystad. Bewust, of onbewust doen we er een indruk van op wanneer we ons begeven in deze openbare ruimte. Is het schoon, is het aantrekkelijk, is het goed onderhouden enz.? Al dit soort vragen spelen een rol.

Alleen het voorgaande is al reden genoeg om de kwaliteit van de openbare ruimte bespreekbaar te maken. Dit geldt zeker voor burgers van Lelystad, maar ook voor interne- en externe organisaties. Immers, hierdoor krijgt de gemeente meer inzicht in wat de gewenste kwaliteiten en de daarbij behorende onderhoudsmaatregelen zijn.

Om kwaliteit bespreekbaar te maken, de gewenste kwaliteiten te bepalen en de onderhoudsmaatregelen daar op af te stemmen heeft de gemeente het kwaliteitsstructuurplan (KSP) ontwikkeld. Het is een plan dat:

- een visie beschrijft over verschillende gebiedstypen in Lelystad, bijv. stadhart- en kustzone of woonwijk;
- de openbare ruimte ontrafelt in deelkwaliteiten, bijv. technische staat of verkeersveiligheid én prestaties en ambities beschrijft voor verschillende gebieden. Daarbij hebben we het dan over zowel inrichting als onderhoud.

Het is ook een plan dat een uitwerking weergeeft op het gebied van onderhoud. Hierbij zijn drie scenario's uitgewerkt. In eerste instantie hebben we ons afgevraagd wat we zouden moeten doen om de huidige situatie te handhaven. Daarnaast wilden we weten welke onderhoudsmaatregelen nodig zijn om de ambities op deelkwaliteiten, waar dat mogelijk is, te halen. Omdat het halen van hogere ambities meer onderhoudsmaatregelen vergt en dus meer geld kost, is ook een scenario uitgewerkt waarbij op basis van de huidige situatie getracht is binnen de beschikbare middelen ambities te herverdelen, zonder dat daarmee aspecten onder de basiskwaliteit terechtkomen. Ofwel als we op een bepaalde deelkwaliteit voor een hoger prestatieniveau kiezen, dan moeten we op een andere deelkwaliteit inleveren. Nadrukkelijk hebben de burgers van Lelystad hier hun inbreng in gehad, door in de vorm van enquêtes, workshops of deelname aan de klankbordgroep hun prioriteiten aan te geven.

Bijna nog belangrijker dan het plan zelf is de filosofie dat beheer zowel inrichting als onderhoud betreft. Kort gezegd is (her)inrichting ook een vorm van beheer. Het kwaliteitsstructuurplan geeft een belangrijke aanzet voor een instrumentarium waarmee zowel inrichting als onderhoud in alle fasen van projecten geborgd kan worden. Ontwerpers, ontwikkelaars, beheerders en overige betrokkenen wordt een heldere structuur aangeboden vanuit de achtergrond dat alles wat ingericht wordt ook voor een lange periode onderhouden moet worden.

Het plan legt ook een nieuwe en zeer noodzakelijke basis voor inzicht voor de langere termijn op het gebied van beheer, zowel voor de bestaande stad als voor de nog te ontwikkelen stad. Daarmee wordt het maken van keuzen op het gebied van kwaliteit van de openbare ruimte alleen maar belangrijker.

Zeer veel betrokkenen hebben hun inbreng gehad in het tot stand komen van het plan. Zowel binnen de eigen organisatie als vanuit de burgers en externe organisaties. De betrokkenheid tijdens de inventarisaties, workshops, enquêtes interviews en de vele besprekingen was groot. We hebben ons wel gerealiseerd dat dit plan een hoog abstractieniveau kent dat zeker nog verder uitgewerkt moet worden.

Een belangrijke aanzet voor de verdere uitwerking is gegeven door de politieke keuze die de gemeenteraad op 14 februari 2002 heeft gemaakt. Zij heeft ingestemd met het Kwaliteitsstructuurplan en gekozen voor het in dit plan genoemde doelscenario.

Dit scenario sluit immers het meest aan bij het reeds ingezette beleid van de gemeente en de wensen van de bij het plan betrokken belangengroepen. Wel heeft de gemeenteraad aangegeven in stapjes naar het doelscenario toe te groeien. Hierbij is tevens aangegeven dat het onderhoudsniveau van zowel de bestaande stad als de uitleggebieden in enig jaar niet van elkaar mogen verschillen.

Het plan is tot standgekomen onder de verantwoordelijkheid van, voormalig wethouder van stadsbeheer, R. Bootsma. Maar ook het nieuwe college houdt zich intensief met het plan en de verdere uitwerking ervan bezig.

Zo is de eerste groeistap naar het doelscenario reeds ingezet door met name de hoofdfietspaden op het doelscenario te gaan brengen. De reacties naar aanleiding van de informatie-avonden hebben bij deze keuze een grote rol gespeeld.

De uiteindelijke uitwerking van het doelscenario zal ook voor de overige gebieden, soms op korte maar soms ook op lange termijn, zichtbaar worden. Bijv. door een comfortabeler wegdek of een beter onderhoudsbeeld van beplanting.

Het plan vormt zoals gezegd ook de basis voor de langere termijn inzichten op het gebied van beheer van de bestaande stad. De eerste meerjarenraming gebaseerd op het Kwaliteitsstructuurplan is op het moment van schrijven bijna gereed.

Ook in organisatorische zin is er sprake van een verdere uitwerking door uitbouw van het instrumentarium waarmee inrichting en onderhoud geborgd kunnen worden. Hierdoor verwerft het kwaliteitsstructuurplan een steeds belangrijkere plek in de organisatie van het beheer.

J. Lodders.
wethouder van stadsbeheer.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Waarom dit Kwaliteitsstructuurplan?

De openbare ruimte is het visitekaartje van Lelystad. Is deze schoon, aantrekkelijk, goed onderhouden, veilig en ook functioneel? Bewust en onbewust laten we ons leiden door dit soort vragen als we een indruk opdoen over Lelystad. Reden genoeg om goed voor de openbare ruimte te zorgen. Bij de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte zijn veel partijen betrokken. Dit vraagt dan ook om een goede afstemming van de werkzaamheden. Tot nu toe bestond er binnen de gemeente Lelystad geen gezamenlijke afspraak over de na te streven kwaliteit van de openbare ruimte. Het gaat daarbij over de kwaliteit van inrichting en onderhoud. Bovendien moeten de afspraken waar gemaakt kunnen worden. Ze moeten allereerst betaalbaar zijn. Daarom moet worden becijferd hoeveel de afspraken gaan kosten, zodat voldoende budget wordt vrijgemaakt. Bovendien moeten de afspraken technisch haalbaar zijn en door de beheerders ook uit te voeren zijn. Ten slotte moeten de afspraken ook aansluiten op de wensen van de gebruikers (bewoners en ondernemers) van de openbare ruimte.

In dit Kwaliteitsstructuurplan (KSP) voor de openbare ruimte zijn die afspraken over de kwaliteit van inrichting en onderhoud van de openbare ruimte vastgelegd.

De afspraken zijn door de vaktechnici beoordeeld op hun uitvoerbaarheid en op de kosten. Bewoners en ondernemers zijn middels klankbordgroep bijeenkomsten en diverse inspraakrondes bij de afspraken betrokken geweest (zie bijlage 2).

Over de noodzakelijke budgetten zijn vervolgens afspraken gemaakt met het gemeentebestuur. Deze budgetten zijn voor meerdere jaren vooruit berekend.

Het KSP is overigens zo opgezet, dat het mogelijk is om in de toekomst andere afspraken te maken.

Op een rijtje gezet wil de gemeente met het Kwaliteitsstructuurplan:

- een aanzet leveren voor het denkproces dat dient te leiden tot beheerbewuste planvorming;
- keuzes maken voor de openbare ruimte (op stedelijk niveau) op het vlak van inrichting, beheer en onderhoud;
- de na te streven kwaliteit (en) kunnen waarborging en toetsen;
- tijdig inzicht bieden in consequenties voor beheer op korte en lange termijn in termen van duurzaamheid, risico's, kosten en capaciteit;
- draagvlak creëren voor te maken en gemaakte keuzes van inrichting en beheer;
- maatstaven leveren voor de onderbouwing van reserves voor groot onderhoud.

1.2 Opzet van het Kwaliteitsstructuurplan

Zoals al aangegeven bevat het KSP afspraken over de kwaliteit van inrichting en onderhoud van de openbare ruimte in de hele stad. Deze afspraken zijn in drie hoofdonderdelen uitgewerkt, te weten:

- Deel A Algemeen: Wat is kwaliteit?
- Deel B Beleidsplan Openbare Ruimte: Keuzes in onderhoudskwaliteit
- Deel C Standaard Programma van Eisen: Basiskwaliteit en meer

Deze onderdelen worden hieronder kort toegelicht. Elk onderdeel heeft een eigen inleiding, waarin dieper op de opzet wordt ingegaan.

A. Algemeen

Omdat inrichting en onderhoud ook veel samenhang met elkaar hebben, zijn eerst samenhangende afspraken gemaakt over de kwaliteit van de openbare ruimte. Afsproken is met welk systeem kwaliteit van de openbare ruimte kan worden beschreven.

Daarna is ook gekeken naar de opzet van de stad, de verdeling van functies (zoals werkgebieden en woongebieden), de stedenbouwkundige structuur en de ontwikkelingen die de stad gaat doormaken. Daarbij is natuurlijk ook gebruik gemaakt van en afgestemd met het bestaande beleid (nota's, schetsen, afspraken) ten aanzien van de openbare ruimte. Dit alles heeft geleid tot het per gebied maken van keuzes voor kwaliteit van de openbare ruimte. Dit is uitgewerkt in het onderdeel "Algemeen" van het KSP.

B. BOR

Ten aanzien van onderhoud van de openbare ruimte zijn met foto's en teksten verdere definities gemaakt voor onderhoudskwaliteit. Er is door de specialisten (met een rekenmodel) berekend hoeveel kosten gemoeid zijn bij een bepaalde kwaliteit. Daarna is in samenspraak met bewoners en ondernemers een voorstel (een "scenario") voor de gewenste onderhoudskwaliteit opgesteld. Het bestuur heeft vervolgens een keuze gemaakt. Dit geheel is uitgewerkt in het onderdeel "Beleidsplan Openbare Ruimte, BOR" van het KSP.

C. SPvE-IOR

Voor de inrichtingskwaliteit van de openbare ruimte zijn afspraken gemaakt over de minimaal noodzakelijke kwaliteit. Dit is de "Basiskwaliteit" van inrichting genoemd. Deze basiskwaliteit moet bijvoorbeeld voldoende duurzaam zijn (zodat de openbare ruimte lang genoeg heel blijft en goed is te onderhouden), en voldoen aan allerlei regels (bijvoorbeeld ten aanzien van verkeersveiligheid en materialen). Tot slot moet de basiskwaliteit goed te betalen zijn. De basiskwaliteit is voor allerlei verschillende objecten in de openbare ruimte vastgesteld (bijvoorbeeld de indeling van wegen, bestratingsmaterialen, straatverlichting, groen, oevers), in overleg met de verschillende ontwerpers en beheerders. Dit geheel is uitgewerkt in het onderdeel "Standaard Programma van Eisen Inrichting Openbare Ruimte, SPvE -IOR" van het KSP.

1.3 Leeswijzer

Hoe dit KSP te hanteren?

Het KSP bevat afspraken over de kwaliteit van inrichting en beheer van de openbare ruimte. Deze afspraken hebben een bepaalde status en looptijd. Er zijn verschillende partijen in Lelystad die met het KSP te maken krijgen. De vraag is hoe zij het KSP moeten hanteren. Over de status en wijze van hanteren hieronder meer.

De afspraken over de kwaliteit van inrichting en beheer van de openbare ruimte zijn door het gemeentebestuur van Lelystad vastgesteld. (Het KSP is 14 februari 2002 door de Raad vastgesteld). De afspraken hebben daarmee de status van bestuurlijke keuze. Dat betekent dat de ambtenaren van de gemeente zich bij het dagelijks beheer van de openbare ruimte aan de afspraken hebben te houden en dat de gebruikers van de stad op de afspraken kunnen rekenen.

Alleen: inzichten kunnen veranderen, er kunnen zich nieuwe situaties voor doen en er kan blijken dat bepaalde keuzes beter kunnen worden bijgesteld. Het gemeentebestuur moet dus keuzes kunnen veranderen. Daarvoor moet het bestuur worden "gevoed" door de medewerkers van de gemeente en de gebruikers van de openbare ruimte. Het KSP zal daarom voor het dagelijks beheren en inrichten van de openbare ruimte worden gebruikt, maar ook telkens kritisch op eventuele veroudering worden beoordeeld. Ook bewoners en ondernemers zijn daarbij aan zet, bijvoorbeeld op inspraak-bijeenkomsten of in wijkraden.

Zoeken in het KSP: hoe doe ik dat?

Het KSP is alles bij elkaar een omvangrijk stuk geworden. Toch is het een stuk wat praktisch toegankelijk moet zijn en door velen dagelijks zal worden gebruikt. Het is daarom belangrijk dat u snel en helder de voor u belangrijke onderdelen van het KSP weet te vinden. Na verloop van tijd zal dat ongetwijfeld lukken, maar om u vast op weg te helpen volgen hier een aantal aanknopingspunten en voorbeelden:

- Verdeling in hoofdonderdelen: zoals bij de opzet van het KSP al is aangegeven, is het KSP opgezet in drie hoofdonderdelen (Visie, Onderhoud en Inrichting). De namen van de onderdelen spreken voor zich, de onderdelen zijn in het KSP met duidelijke tabbladen van elkaar gescheiden.

- Inhoudsopgave: voorin het algemene deel vindt u de inhoudsopgave van het hele KSP. In elk van de drie hoofdonderdelen vindt u de inhoudsopgave van het betreffende hoofdonderdeel. De hoofdstukken van de hoofdonderdelen zijn met tabbladen van elkaar gescheiden.
- Voorbeeldvragen: stelt u zich één van de volgende (of daarop lijkende) voorbeeldvragen, dan wordt u gelijk naar het betreffende tabblad verwezen:

Vraag	Tabblad
<input type="checkbox"/> Welke stappen zijn er genomen bij het opstellen van het KSP?	A3 (3.4)
<input type="checkbox"/> Welke gebiedsindeling is er voor Lelystad in het KSP gehanteerd?	B4 (4.2)
<input type="checkbox"/> Zijn er voor het centrum hogere eisen gesteld aan de onderhoudskwaliteit?	B4 (4.4)
<input type="checkbox"/> Wanneer kijken beheerders mee in een nieuw inrichtingsontwerp?	C7 (7.4)
<input type="checkbox"/> Hoe breed moet een voetpad minimaal zijn?	C8 (8.4)
<input type="checkbox"/> Wat zijn de jaarlijkse onderhoudskosten van een m2 verharding?	C6 (6.4)
<input type="checkbox"/> Hoe zijn de ambities vertaald in onderhoudsinspanningen niveaus?	B5 (5.2)
<input type="checkbox"/> Wat houdt een bepaald onderhoudsniveau concreet in qua maatregelen?	C6 (6.4)

DEEL A: ALGEMEEN

INHOUDSOPGAVE

2	VISIE OP KWALITEIT	10
2.1	Doel Beleidsplan Openbare Ruimte	10
2.2	Inhoud Beleidsplan Openbare Ruimte	10
2.3	Doel Standaard Programma van Eisen -IOR	10
2.4	Inhoud Standaard Programma van Eisen -IOR	10
2.5	Kwaliteitsstructuurplan in breder kader	11
3	DE THEORIE	13
3.1	Integraal beheer openbare ruimte	13
3.2	Basiskwaliteit	14
3.3	Maatlatten	14
3.4	Opzet Beleidsplan Openbare Ruimte	15

BIJLAGEN

Bijlage 1	Kopie Raadsbesluit
Bijlage 2	Namen deelnemers totstandkoming KSP
Bijlage 3	Begrippenkader IBOR

2 VISIE OP KWALITEIT

2.1 Doel Beleidsplan Openbare Ruimte

Belangrijk onderdeel van het KSP is een Beleidsplan Openbare Ruimte (BOR). In het BOR wordt de visie op de openbare ruimte verwoord, en de actuele situatie met betrekking tot de kwaliteit van de openbare ruimte en eventuele knelpunten daarin duidelijk gemaakt. Het BOR biedt hiermee een basis voor gestructureerde en gerichte actieprogramma's op stedelijk en wijkniveau ter handhaving en verbetering van de kwaliteit(en) van de openbare ruimte en mogelijkheden om prioriteiten te stellen met betrekking tot inrichting en onderhoud. In een later stadium kan de stedelijke visie op wijkniveau verder worden uitgewerkt.

2.2 Inhoud Beleidsplan Openbare Ruimte

Het BOR voor Lelystad is een strategisch plan, met een looptijd van meerdere jaren, waarin voor geheel Lelystad het volgende wordt vastgelegd:

- visie op de kenmerken en samenhang van de verschillende gebiedsdelen van de openbare ruimte, gebaseerd op stedenbouwkundige, morfologische, functionele, economische en sociaal-culturele verscheidenheid;
- een analyse op hoofdlijnen van de huidige kwaliteit(en) van de onderscheiden gebiedsdelen;
- een visie op hoofdlijnen op de gewenste kwaliteit(en) van de openbare ruimte van die gebiedsdelen (zowel qua inrichting als onderhoud);
- een (beleidsmatige) uitwerking van deze visie in de vorm van een drietal scenario's met betrekking tot huidige en gewenste kwaliteiten:
 - * huidig scenario: een scenario waarbij de huidige kwaliteit van de openbare ruimte gehandhaafd wordt op basis van minimale beheerinspanningen en kosten;
 - * herverdelingsscenario: een scenario waarbij een zo optimaal mogelijke kwaliteit van de openbare ruimte bereikt wordt binnen het huidige budget;
 - * doel scenario: een scenario waarbij overwegend gekeken wordt naar de gewenste kwaliteiten van de openbare ruimte.

2.3 Doel Standaard Programma van Eisen Inrichting Openbare Ruimte

Het SPvE-IOR heeft de volgende doelstellingen:

- het opstellen van een toegankelijke werkinstructie voor de ontwikkelende partijen;
- het opstellen van bijbehorende - gezamenlijk gedragen - procedures, teneinde in planvormingsprocessen helder en gestructureerd "van grof naar fijn" de basisinrichtingseisen en beheertoetsen te kunnen inbrengen;
- het definiëren van een toetsingskader voor de gemeente met een gezamenlijk gedragen basis-inrichtingskwaliteit van de elementen van de openbare ruimte;
- het scheppen van een referentiekader voor het formuleren van ambities (hoger dan de basiskwaliteit) ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte of onderdelen hiervan.

2.4 Inhoud Standaard Programma van Eisen Inrichting Openbare Ruimte

Het SPvE-IOR is met name een inventarisatie en bundeling van de bestaande procedures en basiseisen voor inrichtingswerken. Het geeft een helder overzicht van de laatste stand van zaken m.b.t. procedures en basiseisen, waarbij verbetering en verfijning een continu proces is. Het SPvE-IOR is hiermee geen statisch stuk; het is zodanig vormgegeven dat er snel en efficiënt aanvullingen en wijzigingen in verwerkt kunnen worden. In het hoofdstuk actualisatie en wijziging van het SPvE-IOR wordt hier nader op ingegaan.

2.5 KSP in breder kader

Er is in Lelystad ten aanzien van de openbare ruimte uiteraard al beleid aanwezig. Dit beleid komt echter veelal gefragmenteerd vanuit verschillende, sectorale beleidsvelden en bestaat uit uiteenlopende nota's en besluiten die uitspraken doen over de onderdelen van inrichting en beheer van de openbare ruimte in Lelystad. Deze beleidsstukken zijn op veel onderdelen een belangrijke basis en informatiebron voor het BOR. Hieronder is een overzicht gemaakt van de belangrijkste beleidsnota's en stukken die in Lelystad uitspraken over de inrichting en het beheer van de openbare ruimte doen:

- Ontwikkelingsprogramma Lelystad voor de periode 2000-2004, Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing, 2000.

In 1996 heeft Lelystad zich geheroriënteerd op haar ontwikkelingsdoelstellingen. Deze heroriëntatie leidde in 1996 tot het Masterplan Versnelde Groei. Hiermee is een proces in gang gezet om van Lelystad een aantrekkelijke woon- en werkgemeente met een sterke, evenwichtige sociale- economische structuur te maken. De integrale benadering van het Masterplan, het besluit om zich in te zetten op vijf speerpunten van beleid en actie en maatregelen die daar bij zijn voorgesteld, vormen de ruggengraat van het ontwikkelingstraject. Het stedelijk ontwikkelingsprogramma vormt een onderdeel van dit project en geven inzicht in de fysieke maatregelen en activiteiten. De doelstellingen zijn opgenomen voor de thema's wonen, wijk-economie, omgevingskwaliteit, duurzaamheid, betrokkenheid en grootschalig groen.

- Naar een integraal plan, verkenningfase van het Wijkontwikkelingsplan, 2000
Geeft een onderverdeling weer van fysiek, economie, sociaal, identiteit, diversiteit binnen het 1e WOP-gebied. De wijken hebben een eigen identiteit nodig. Op dit moment wordt de non-identiteit bepaald door onduidelijkheid in het openbare gebied en de naar binnen gekeerde wijken. Daarnaast zou de groenstructuur van het openbare gebied moeten worden benut.

- Lelystad, een visie op een uitzonderlijke stad, 2000
Geldt als een inspiratiebron en legt de kernkwaliteiten van Lelystad bloot.

- Groenstructuurplan Lelystad, 1997
Uitgangspositie voor de groenstructuur van Lelystad is het waarborgen en versterken van de positieve karakteristieken van de stad en het verhogen van differentiatie en hiërarchie door middel van groen. Het groenstructuurplan geeft op basis van de doelstellingen en streefbeelden richtlijnen voor onderhoud, beheer en aanpassingen van bestaande groenvoorzieningen. Bovendien heeft de groenstructuur zijn uitstraling naar onder andere stedenbouwkundige- en verkeersplannen. Hiermee vormt het groenstructuurplan een onderdeel van het totale structuurbeleid van Lelystad.

- Analyse Beeldkwaliteit, 2001
Eerste resultaat van het proces om te komen tot een beeldkwaliteitsplan voor de stad. In dit beeldkwaliteitsplan zullen keuzes met betrekking tot bebouwde en onbebouwde ruimte worden gemaakt, teneinde de beeldkwaliteit en identiteit te versterken. De uitgangspunten in dit BKP zullen parallel aan het BOR tot stand komen waarvoor afstemming wordt gezocht.

- Rapportage Budgetonderzoek dagelijks onderhoud openbare ruimte, 2001
Bij alle ontwikkelingen is het van belang te weten hoe het gewenste kwaliteitsbeeld van de openbare ruimte op de meest doelmatige wijze optimaal in stand kan worden gehouden tegen minimale kosten. Als aanbeveling komt naar voren dat er met de onderhoudskosten aansluiting gezocht moet worden bij het KSP van Lelystad

- Nota Categorisering Hoofdwegenstructuur, 2000
Voornaamste conclusies van deze nota zijn het opstarten van een planstudie naar aanpassing van de radialen en een definitieve inrichting van de buitenring. Daarnaast wordt voorgesteld om - ten behoeve van de verkeersveiligheid- de kruisingen op de buitenring aan te passen.

Ten slotte wordt voorgesteld om -ten behoeve van de verkeersveiligheid- bij groot onderhoud het dwarsprofiel aan te passen aan het toekomstige snelheidsregime.

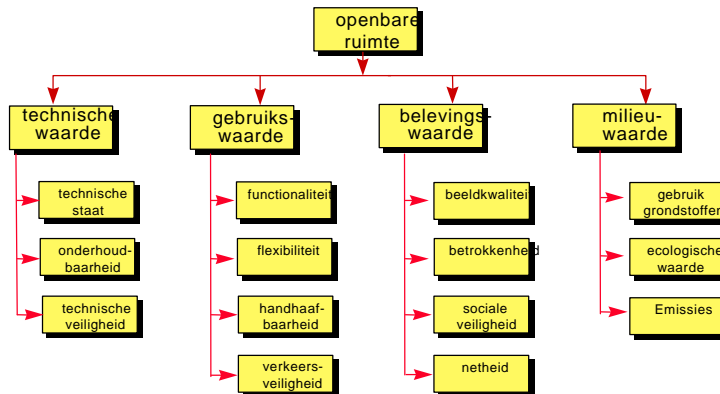
- Nota Speelruimtebeleid gemeente Lelystad, februari 2001
Uitkomst van een nieuwe bezinning van de afdeling Groen, Recreatie en Natuur (GRN) van de dienst Stadsontwikkeling en Openbare werken op het beleid ten aanzien van speelruimte en speelvoorzieningen voor kinderen en jongeren in Lelystad.
- Bosbeleidsplan, 1995
In het bosbeleidsplan wordt onderkend dat het gemeentelijk bos in een fase is gekomen waarin keuzes gemaakt moeten worden over de verdere ontwikkeling van het bos: welke functies zijn verenigbaar en waar moeten de accenten liggen. Gesteld is dat de belevingswaarde voor de inwoners van Lelystad hierbij centraal dient te staan.
- Nota Visie op Wonen, 2000
Met behulp van deze nota wil de gemeente richting geven aan de investeringen die de komende jaren op het gebied van wonen noodzakelijk zijn en in overleg met haar partners. De Visie op Wonen geeft antwoord op de volgende 2 vragen:
 - 1 Waar moet Lelystad de komende jaren welke woonmilieus realiseren en voor wie?
 - 2 Welke inzet van middelen is daarvoor nodig en hoe kan de gemeente deze middelen het beste inzetten dan wel de inzet door anderen faciliteren?
- Concept Milieustructuurbeeld, januari 2001
Het concept-Milieustructuurbeeld is een voorbereidende nota op het nieuwe milieubeleidsplan van de gemeente Lelystad. Streven van de gemeente Lelystad is sterker in te zetten op omgevingsgericht milieubeleid. In het milieustructuurbeeld zijn voor 16 gebiedstypen milieukwaliteitsprofielen opgesteld. Deze gebiedstypen zijn opgedeeld naar 3 hoofdgroepen: woon-, werk- en groengebieden.
Daarnaast zijn in het Milieustructuurbeeld een aantal duurzame ontwikkelingslocaties aangewezen. Op deze locaties is voor Lelystad veel natuur- en milieuwinst te behalen. Zij liggen bij de knopen en kruisingen van de netwerken van verkeer en vervoer en water & ecologie, zodat daar bij uitstek de vraag aan de orde is van de gewenste hoofdrichting van de ontwikkeling. Voorbeelden van duurzame ontwikkelingslocaties zijn Flevokust, Oostervaart, Lelystad Centrum, Museumkwartier en Noordersluis.

3 DE THEORIE

3.1 Integraal beheer openbare ruimte

Om een integrale visie voor Lelystad te kunnen ontwikkelen moet kwaliteit bespreekbaar gemaakt worden. Daartoe wordt Lelystad opgedeeld in verschillende gebieden met typische karakteristieken (centrum, woongebied, industrieterrein, kantorenlocatie e.d.). Per deelgebied worden dezelfde stedenbouwkundige eenheden (objecten en inrichtingselementen) aangehouden (uit SPvE-IOR, voorwaardendeel) en dezelfde deelkwaliteiten van de openbare ruimte. Dit zal bespreking en vergelijking van kwaliteit(en) vergemakkelijken.

DHV heeft in het kader van een herkenbare, systematische aanpak van Integraal Beheer Openbare Ruimte (IBOR) een methode voor kwaliteitsanalyse ontwikkeld. Momenteel wordt daarmee in Lelystad al gewerkt bij het Beheerkwaliteitsplan voor Lelystad-zuid. Ook daar blijkt de methode aan te slaan en herkenbaar te zijn voor degenen die er mee werken en voor de beleidsverantwoordelijken. De deelkwaliteiten uit de DHV-kwaliteitsboom zijn in hierna volgende afbeelding weergegeven (zie bijlage 3 voor een uitvoerige beschrijving van de begrippen en samenhang).



Afbeelding 1 De DHV-kwaliteitsboom van de openbare ruimte: basis voor het formuleren van de ambities voor het openbaar gebied

Ieder deelgebied heeft zijn eigen karakteristieken en ambities. Zo moet de openbare ruimte in centrumgebieden veelal een hoogwaardige uitstraling hebben en vormt deze vaak het visitekaartje voor de stad. De ambities voor beeldkwaliteit en netheid zullen hier hoog liggen. Alle deelkwaliteiten worden per deelgebied volgens deze werkwijze in profielen op een rijtje gezet. Met behulp van 'kwaliteitsprofielen' is het mogelijk gezamenlijk aan te geven welke kwaliteit in het plangebied hoger scoort (of moet scoren), en welke lager. Aldus ontstaat een gesystematiseerde discussie en daardoor uiteindelijk een beter draagvlak voor welke kwaliteiten meer en minder prioriteit moeten krijgen. Om dit procesmatig aan te pakken, is in werksessies eerst gezamenlijk een profiel van de actuele situatie gemaakt (op basis van schouwen en kennis vanuit de gemeente Lelystad). Vervolgens is naar aanleiding van de actuele situatie en het beleid gezamenlijk de gewenste kwaliteit in profielen weergegeven.

3.2 Basiskwaliteit

De inrichting van het openbaar gebied zal in ieder geval moeten voldoen aan een aantal basis eisen, welke voor de gehele gemeente kunnen worden vastgelegd in bijvoorbeeld een Standaard Programma van Eisen voor Inrichtingswerken in de openbare ruimte (SPvE-IOR). Dit SPvE-IOR is in Lelystad gelijk met het BOR tot stand gekomen. Samen vormen zij het KSP.

Het doel van het standaardprogramma van eisen voor Inrichtingswerken in de Openbare Ruimte (SPvE-IOR) is het vaststellen van een normenboek met eisen voor het realiseren en inrichten van de openbare ruimte, ten behoeve van ontwerpers en ontwikkelaars. Het is meer dan alleen een programma van eisen voor de ontwerper en realisator van de openbare ruimte. Het is tevens een werkinstructie voor de ontwikkelaar en een toetsingskader voor de gemeente. Het is ook een basis voor het formuleren van hogere ambities aan de inrichting van de bestaande openbare ruimte. Het SPvE-IOR geeft de basiskwaliteit in Lelystad weer wat betreft de inrichting van de openbare ruimte. Het vastleggen van de basiskwaliteit vereenvoudigt het vastleggen van en discussiëren over kwaliteiten en ambities en prestaties hierin. Daarmee is het SPvE-IOR en de hierin beschreven basiskwaliteit een belangrijk onderdeel voor de maatlatten.

3.3 Maatlatten

Om meer gevoel te krijgen voor basiskwaliteit zijn referentiebeelden van groot belang. Referentiebeelden geven de gewenste kwaliteit visueel weer. Om gevoel te krijgen voor kwaliteit zijn de referentiebeelden in de vorm van maatlatten opgesteld.

Om de maatlatten op 'Lelystadse maat' te maken zijn er in Lelystad tijdens een 10-tal fotosessies in de wijken en buitengebieden foto's gemaakt. Met deze foto's zijn in bijeenkomsten met de projectgroep maatlatten opgesteld voor onderhoudskwaliteit. Deze maatlatten dekken een realistisch haalbare bandbreedte van na te streven kwaliteit in Lelystad af.

In hoofdstuk 5 zijn de maatlatten voor een 6-tal objecten en voor een 6-tal kwaliteitsaspecten weergegeven.

Voor de volgende objecten zijn maatlatten opgesteld:

1. Rijweg
2. Trottoir
3. Groenvoorziening
4. Bomen
5. Straatmeubilair
6. Water

Voor bovengenoemde objecten zijn maatlatten opgesteld voor de aspecten:

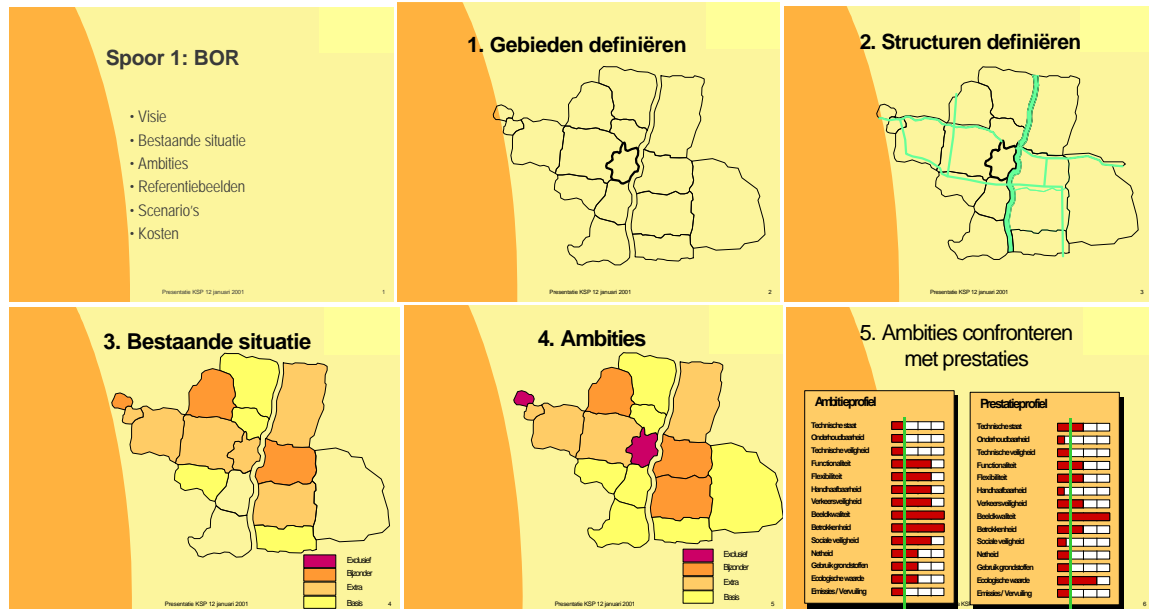
1. Technische staat
2. Verkeersveiligheid
3. Functionaliteit
4. Netheid
5. Sociale veiligheid
6. Ecologische waarde

Van een aantal combinaties is geen maatlat opgesteld. Dit is achterwege gelaten als een combinatie niet relevant is, zoals voor bijvoorbeeld de combinatie Rijweg - Ecologische Waarde en Water - Sociale veiligheid.

Elke maatlat bestaat uit een 4-tal foto's. Van de eerste, meest linker foto is de kwaliteit te laag. De tweede foto geeft de basiskwaliteit weer. De derde foto geeft een extra kwaliteit weer terwijl de laatste, meest rechter foto in de reeks de kwalificatie 'exclusief' heeft.

3.4 Opzet Beleidsplan Openbare Ruimte

In de hierna volgende afbeeldingen wordt stapsgewijs de methodiek voor het opstellen van een BOR voor Lelystad beschreven.



Afbeelding 2: Aanpak Beleidsplan Openbare Ruimte Lelystad

Daar waar de ambities niet gehaald worden (verschil tussen de actuele situatie en de gewenste situatie), moet er in principe actie ondernomen worden. Deze actie kan leiden tot (her)inrichting van openbare ruimte in zowel bestaande als nieuwe gebieden maar ook tot aanpassingen in onderhoudsinspanningen. In het BOR wordt dit laatste verder uitgewerkt (zie bijlage 3 voor uitleg begrippenkader).

De onderhoudsinspanningen geven aan hoe hard er aan onderhoud gewerkt moet worden om de in de visie gestelde ambities voor de openbare ruimte waar te maken.



Afbeelding 3: Gevolgen voor onderhoud

De mate van onderhoudsinspanningen die in een bepaald deelgebied voor een bepaalde objectgroep gepleegd dienen te worden is afhankelijk van de inrichting, de gebruikintensiteit en de ambities die voor het gebied gelden.

De ambities houden verband met de gewenste onderhoudskwaliteit voor de verschillende objecten en objectgroepen. In bijlage 1 is de gewenste onderhoudskwaliteit middels kaarten inzichtelijk gemaakt voor de volgende objectgroepen:

- Verharding
- Water
- Straatreiniging
- Groen
- Straatmeubilair

Deze objectgroepen zijn tevens terug te vinden in de profielen van de onderhoudsinspanningen en zijn mede bepaald op basis van de hieronder beschreven maatlatten.

De gewenste onderhoudskwaliteit wordt ook middels beelden weergegeven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van referentiebeelden (maatlatten). In afbeelding 4a staat hiervan een voorbeeld zoals in Lelystad ontwikkeld. Ook ten aanzien van onderhoudskwaliteit zijn deze referentiebeelden waardevol.

Het nader uitwerken van scenario's zal gebeuren door interactief te werken met de kleurendiagrammen voor inrichtingskwaliteit en onderhoudsinspanningen, zie afbeelding 4b.

Rijweg: *Sociale Veiligheid*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Afbeelding 4a: Voorbeeld kwaliteitsbeelden

	Centrum	W oongebied A	W oongebied B	W onen aan het water		
Technische staat						
Onderhoudbaarheid						
Technische veiligheid						
Functionaliteit						
Flexibiliteit						
Handhaafbaarheid						
Verkeersveiligheid						
Beeldkwaliteit						
Betrokkenheid						
Sociale veiligheid						
Netheid						
Ecologische waarde						
Gebruik grondstoffen						
Emissies						

Presentatie KSP 12 januari 2001

15

Afbeelding 4b: Voorbeeld diagram t.b.v. ambities

DEEL B: BELEIDSPLAN OPENBARE RUIMTE

INHOUDSOPGAVE

4	KWALITEIT PER DEELGEBIED.....	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Deelgebieden en karakteristieken.....	18
	4.2.1 Stadshart en Kustzone.....	20
	4.2.2 Subcentra	21
	4.2.3 Bedrijventerreinen.....	22
	4.2.4 Grote groengebieden buiten de stad.....	23
	4.2.5 Groengebieden in de stad & campuszone	24
	4.2.6 Wonen	25
	4.2.7 Thematisch wonen.....	26
	4.2.8 Hoofdwegennet 50/70.....	27
	4.2.9 Hoofdfietsnet.....	29
	4.2.10 Polderwegen.....	30
4.3	Ambities, prestaties, onderhoudsinspanningen en inrichtingsmaatregelen per deelgebied.....	31
	4.3.1 Stadshart en Kustzone.....	32
	4.3.2 Subcentra	35
	4.3.3 Bedrijventerreinen.....	37
	4.3.4 Grote groengebieden buiten de stad.....	39
	4.3.5 Groengebieden in de stad & campuszone	41
	4.3.6 Wonen	43
	4.3.7 Thematisch wonen.....	45
	4.3.8 Hoofdwegennet 50/70.....	47
	4.3.9 Hoofdfietsnet	49
	4.3.10 Polderwegen.....	51
4.4	Overzicht matrixen	53
	4.4.1 Ambities	53
	4.4.2 Prestaties.....	53
	4.4.3 Onderhoudsinspanningen huidig scenario.....	54
	4.4.4 Onderhoudsinspanningen doel scenario.....	54
5	MAATLATTEN	55
5.1	Basiskwaliteit	55
5.2	Gewenste onderhoudskwaliteit	55
5.3	Opzet maatlatten.....	57
	5.3.1 Rijksweg.....	58
	5.3.2 Trottoir	61
	5.3.3 Groenvoorziening.....	64
	5.3.4 Bomen	67
	5.3.5 Straatmeubilair.....	70
	5.3.6 Water	73
6	SCENARIO'S & KOSTEN.....	76
6.1	De scenario's	76
6.2	Herverdelingsscenario	76
6.3	Opzet kostenmodel.....	78
6.4	Kostenmodel.....	79
6.5	Resultaten.....	80

BIJLAGEN

Bijlage 4	Verlag inspraakavond
Bijlage 5	Motivatie onderhoudsinspanning profielen
Bijlage 6	Overzicht van de beheerkosten (incl. VAT en BTW)
Bijlage 7	Onderbouwing van het kengetal
Bijlage 8	Aannames bij het bepalen van de arealen en kostenkengetallen
Bijlage 9	Aannames VAT - %

4 KWALITEIT PER DEELGEBIED

4.1 Inleiding

Het Beleidsplan Openbare Ruimte start met een gebiedsindeling van de stad, en een karakterisering van de deelgebieden. Voor deze deelgebieden zijn hierna achtereenvolgens ambities bepaald en prestaties (buiten) opgemeten. De onderhoudsinspanningen geven aan hoe hard er aan onderhoud gewerkt moet worden om de in de visie gestelde ambities voor de openbare ruimte waar te maken. De onderhoudsinspanningen worden mede bepaald door de gewenste onderhoudskwaliteit van de verschillende objecten en objectgroepen in de openbare ruimte. De gewenste onderhoudskwaliteit hangt samen met de ambities die voor betreffend deelgebied worden gesteld.

In bijlage 1 is nader ingegaan op de gewenste onderhoudskwaliteit. De overige onderdelen zijn in dit hoofdstuk stapsgewijs beschreven.

4.2 Deelgebieden en karakteristieken

Op basis van een aantal gesprekken met projectgroepleden is een gebiedsindeling van Lelystad vervaardigd. Voornaamste criterium met betrekking tot de gebiedsindeling is dat de verschillende gebieden onderscheidende eenheden dienen te zijn met betrekking tot te stellen kwaliteitsambities voor de openbare ruimte. De indeling is gestoeld op onderlinge verschillen en vergelijkbaarheid op het gebied van:

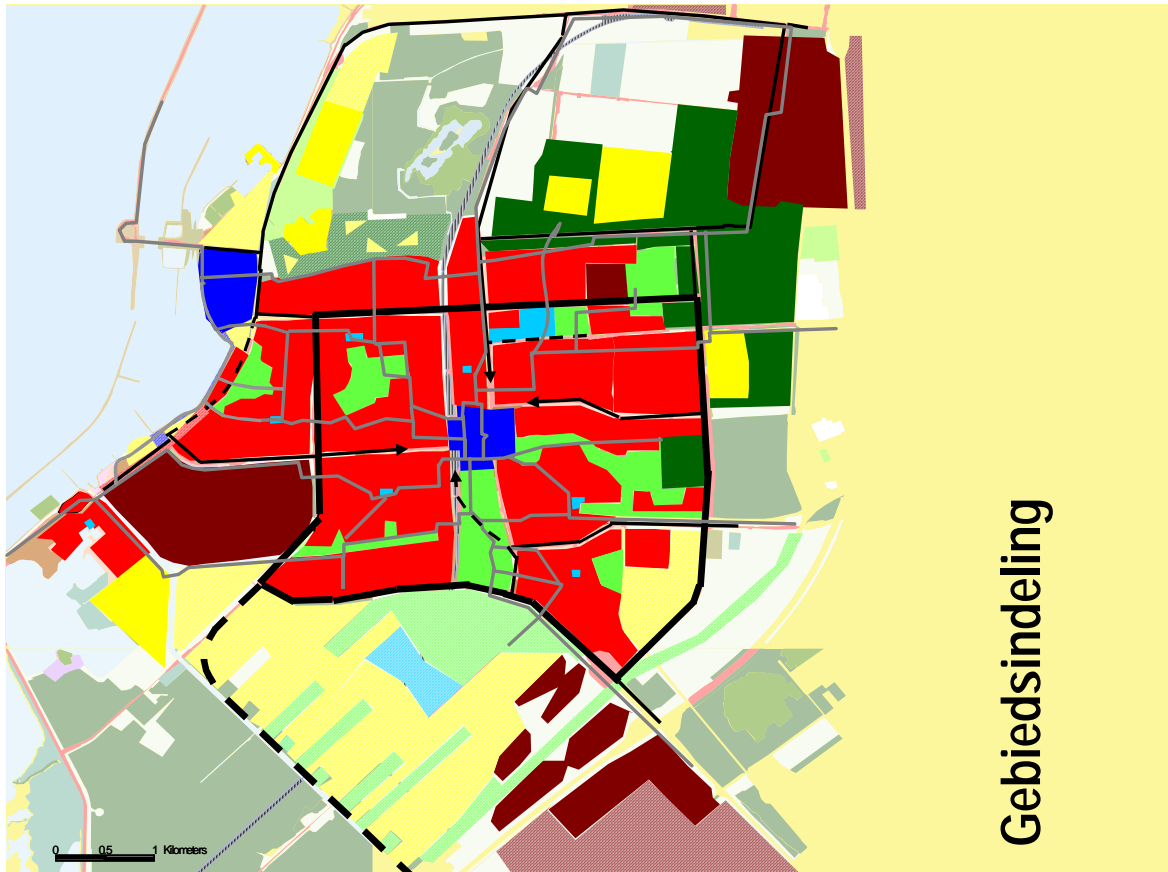
- functie
- schaal
- opzet (structuur)
- dichtheid
- mate van visitekaartje

Hieruit is een indeling ontstaan in diverse 'vlakken' (wijken, buurten e.d.) en 'lijnen/structuren' (zoals hoofdwegen).


De voorzet voor de gebiedsindeling is vervolgens tijdens twee werksessies aan bod gekomen en bediscussieerd. Besloten is zowel bestaande als nog te ontwikkelen delen toe te wijzen aan de verschillende deelgebieden. Uiteindelijk is besloten tien deelgebieden te onderscheiden:

- Stadshart en kustzone
- Subcentra
- Bedrijventerreinen
- Grote groengebieden buiten de stad
- (Groen)gebieden in de stad + Campuszone
- Wonen
- Thematisch wonen
- Hoofdwegennet 50/70
- Hoofdfietsnet
- Polderwegen

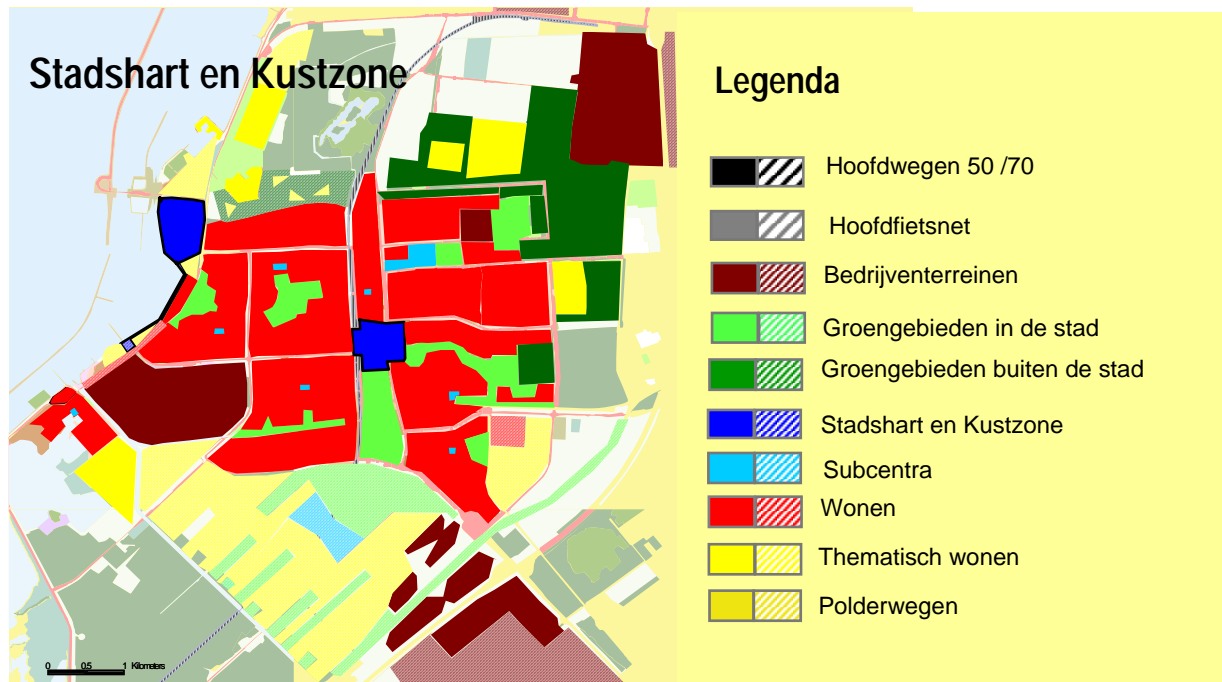
Hiernavolgend worden de deelgebieden afzonderlijk nader besproken met hun specifieke karakteristieken. Op de plattegrond op de linkerpagina's is telkens het betreffende deelgebied er uitgelicht. De gearceerde delen betreffen gebiedsdelen die thans in ontwikkeling zijn.



Legenda

-  Hoofdwegen 50 /70
-  Hoofd fietsnet
-  Bedrijventerreinen
-  Groengebieden in de stad
-  Groengebieden buiten de stad
-  Stadshart en Kustzone
-  Subcentra
-  Wonen
-  Thematisch wonen
-  Polderwegen

4.2.1 Stadshart en Kustzone



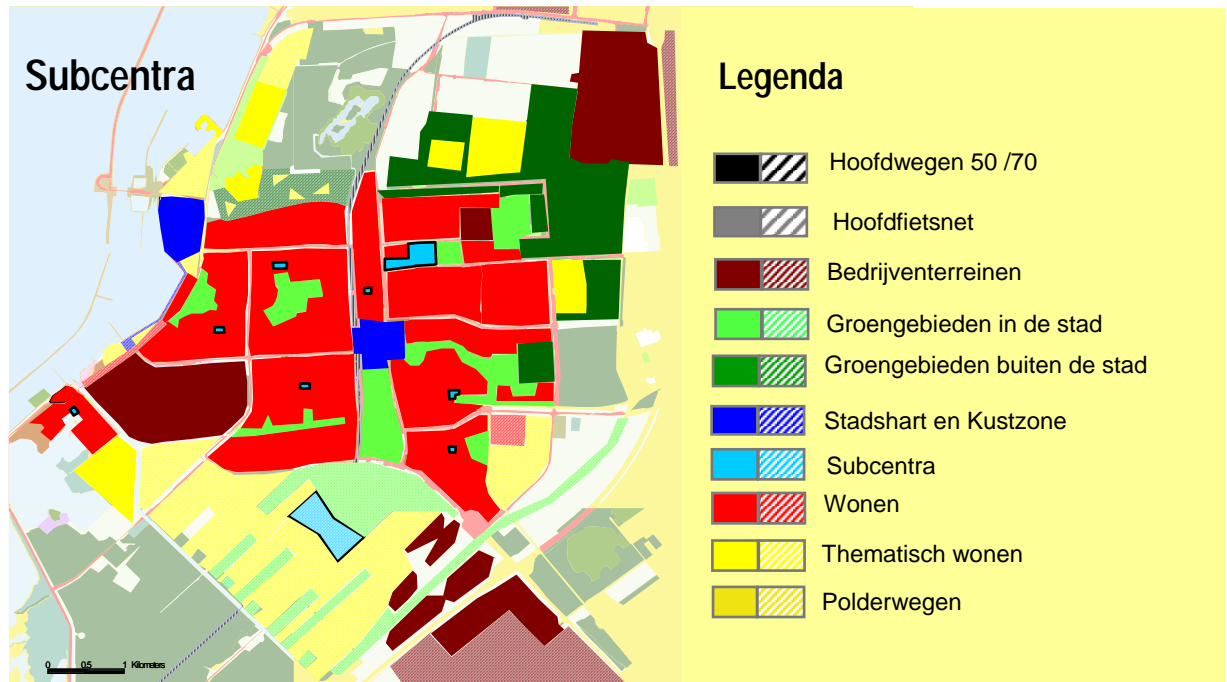
Het deelgebied 'Stadshart en kustzone' bestaat uit een tweetal relatief grote gebieden. Beide gebieden hebben een centrumfunctie: Het stadshart is het hoofdwinkelcentrum van Lelystad, ook het NS-station behoort tot dit deelgebied. De kustzone wordt gekarakteriseerd door horeca, musea en de Factory Outlet Village.

Kenmerkend voor dit deelgebied zijn de hoge dichtheden waarin is gebouwd en de hoge gebruiksdruk. De verschillende delen van dit deelgebied vormen overigens niet altijd een eenheid. Gebouwen lijken los in de ruimte te staan met parkeervelden er omheen. De relatie tussen gebouwen en openbare ruimte is over het algemeen matig¹.

De openbare ruimte van het stadshart bestaat voornamelijk uit straten, pleinen en stegen. Het grootste deel is verhard. Groen komt relatief weinig voor, vooral geconcentreerd in parkjes zoals het Zilverpark in het stadshart. Bomen, veelal in verhardingen spelen in deze gebieden wel een belangrijke rol. De kustzone heeft een opener karakter dan het stadshart hoewel ook hier de diversiteit aan functies groot is. Er wordt gewoond, gewerkt, gewinkeld en gerecreëerd. Al met al is het een stedelijk, multifunctioneel, intensief gebruikt gebied dat op vrijwel alle invalshoeken van kwaliteit vraagt om bijzondere tot exclusieve aandacht.

¹ Uit Beeldkwaliteitsplan Lelystad

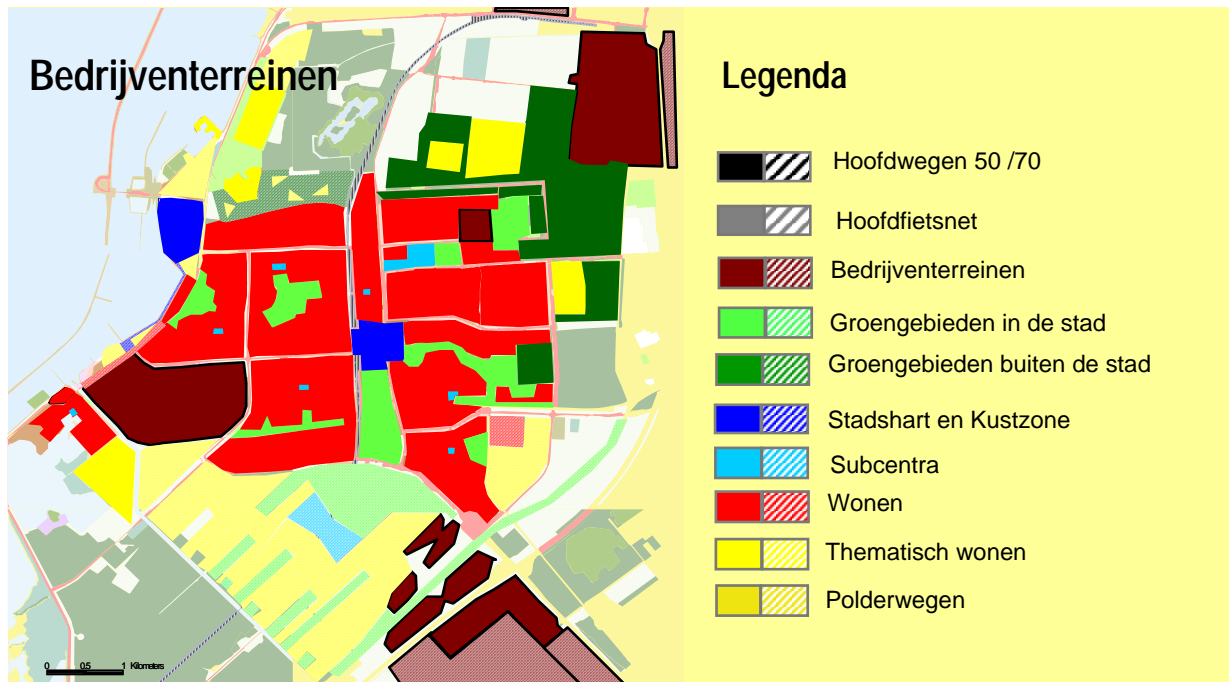
4.2.2 Subcentra



Tot het deelgebied 'subcentra' behoren naast het Lelycentre en het toekomstig stadsdeelwinkelcentrum van Lelystad-Zuid ook de buurtwinkelcentra en horecagelegenheden in Lelystad Haven, Jol, Kempenaar, Botter, Boswijk, Waterwijk en de Stelling (horeca pleintje).

Evenals bij het deelgebied Stadshart en Kustzone zijn de relatief hoge dichtheden en de hoge gebruiksdruk, kenmerkend voor dit deelgebied. Het verschil met het stadshart en kustzone is dat de subcentra kleinschaliger zijn. Mede door deze kleinschaligheid vormen ze in mindere mate een representatief onderdeel van Lelystad dan dat dit bij het deelgebied 'Stadshart en Kustzone' het geval is.

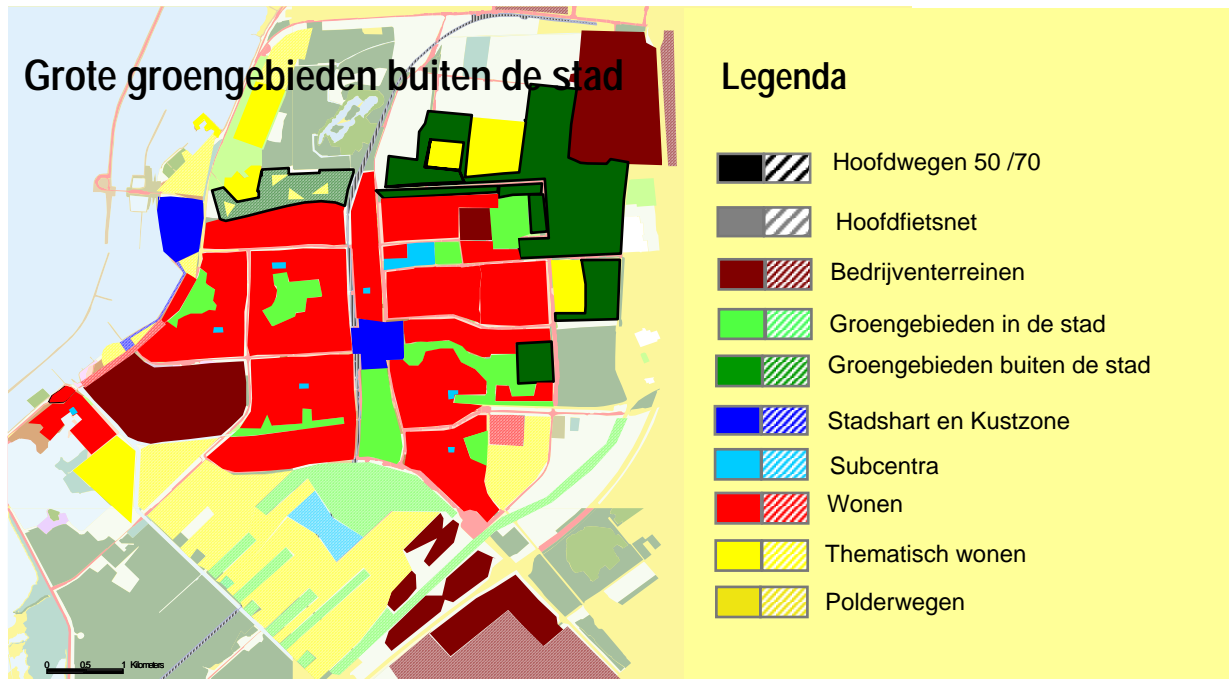
4.2.3 Bedrijventerreinen



Tot het deelgebied 'Bedrijventerreinen' behoren zowel een aantal grotere terreinen als Larserpoort, Noordersluis, Oostervaart en Flevopoort als een aantal kleine bedrijventerreinen zoals het Gildenhof. Een deel van de terreinen behorende tot dit deelgebied bevindt zich op zogenaamde zichtlocaties langs de A6. Larserpoort is hier het voornaamste voorbeeld van. Kantorenlocaties zijn verspreid door het gehele gebied terug te vinden. Daarnaast maken een aantal nog te ontwikkelen bedrijventerreinen onderdeel uit van dit deelgebied. Genoemd kunnen worden de toekomstige uitbreidingen bij de Larserpoort en Oostervaart.

De terreinen hebben over het algemeen een functie als bedrijventerrein of industrieterrein. Kenmerkend voor dit deelgebied zijn de lage dichtheden waarin is gebouwd. Over het algemeen is er sprake van een redelijk flexibele inrichting van de kavels met veel restruimte. Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden. Tevens kent dit deelgebied veel woon-werk combinaties. Vooral op het bedrijventerrein Noordersluis zijn deze woon-werk combinaties veelvuldig terug te vinden. Verder wordt dit deelgebied gekenmerkt door een grote mate van zwaar verkeer.

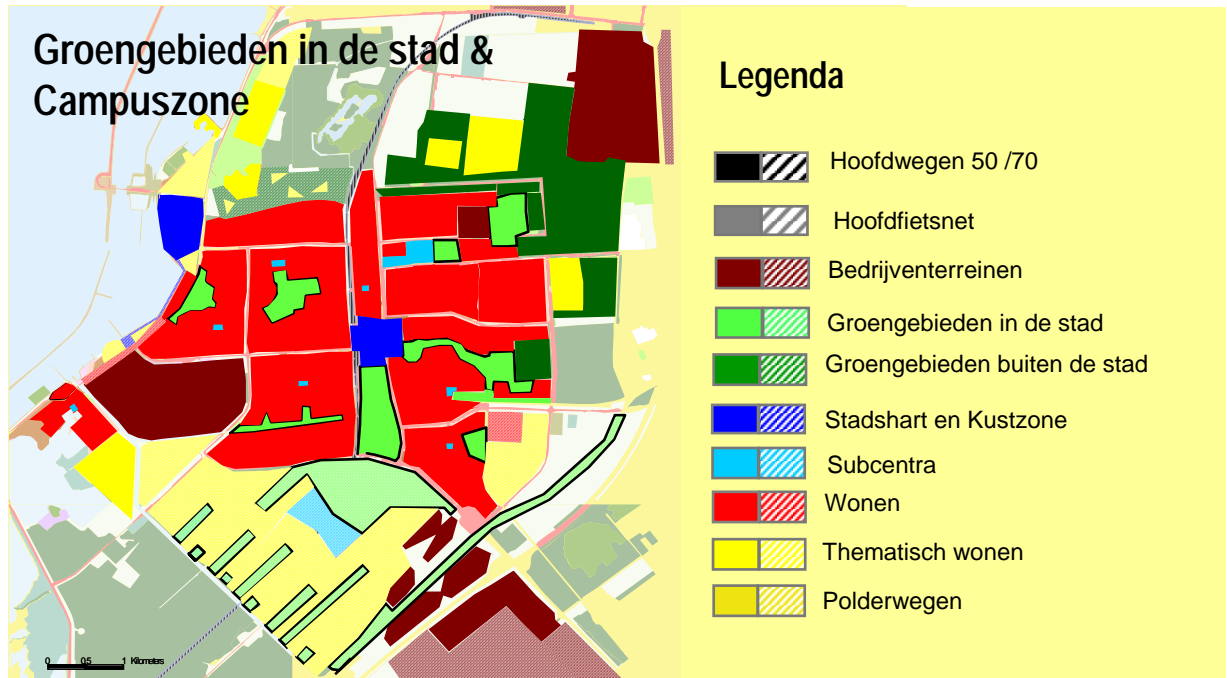
4.2.4 Grote groengebieden buiten de stad



Tot de grote groengebieden buiten de stad worden die gebieden gerekend die aan de rand van Lelystad liggen en in beheer zijn van de gemeente Lelystad. Het merendeel van deze gebieden ligt aan de noord-oost zijde van de stad. In het groengebied ten noorden van de wijken Boeier en Karveel zijn voor de komende jaren ontwikkelingen gepland zoals kleinschalige woningbouw. Derhalve is dit gebied gearceerd aangegeven.

Het betreft hier gebieden die voor een groot deel uit bos en boslanen bestaan en grenzen aan de stad. Derhalve vormen deze gebieden unieke uitloopgebieden voor de Lelystedelingen. In een deel van het gebied zijn faciliteiten aanwezig zoals een trimbaan en een manege. Evenals Lelystad zijn de bossen rond Lelystad nog niet erg oud (ongeveer 30 jaar). Door deze jonge leeftijd oogt het bos relatief eenvormig, terwijl het bos juist wel soortenrijk is. Een ander kenmerk is de relatief lage gebruiksdruk van dit deelgebied

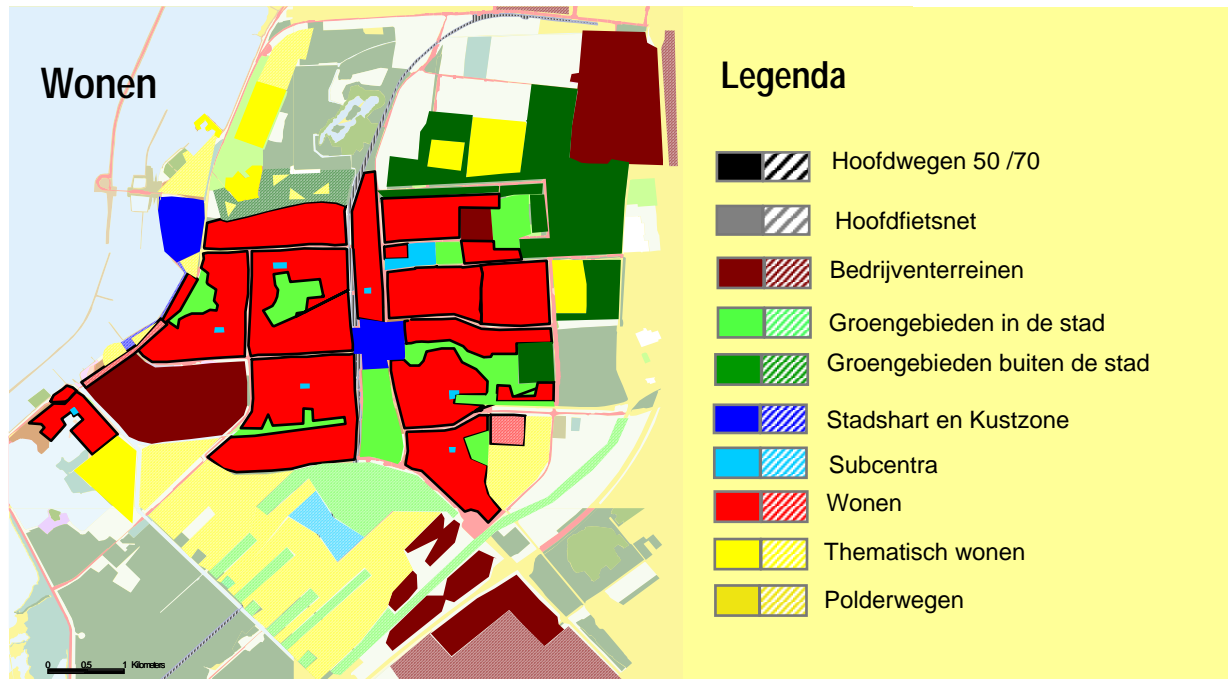
4.2.5 Groengebieden in de stad & Campuszone



Dit deelgebied bestaat uit een aantal parken en groenstroken en waterpartijen in en tussen de verschillende woon- en werkgebieden van Lelystad. Tevens behoren sportparken zoals Langezand en Doggersbank tot dit deelgebied. Daarnaast behoort de Campuszone met een nog te ontwikkelen deel in Lelystad-Zuid tot dit deelgebied. Ten slotte zijn er een aantal nog te ontwikkelen groenstroken in de toekomstige woonwijk Lelystad-Zuid gedefinieerd, evenals een ecologische zone langs de Lage Vaart.

Het deelgebied vormt een belangrijk element in de stad voor spelen en recreatie. Daarnaast zijn deze gebieden belangrijk voor het beeld van de stad. Zoals reeds gememoreerd is het gebied redelijk divers. Zowel groen, sportvoorzieningen als stedelijk water behoren tot dit deelgebied waarvan een deel van het stedelijk groen verbonden is met het groen buiten de stad. Het groen van dit deelgebied heeft een relatief monotoon, eenvormig beeld. Dit wordt mede veroorzaakt door het feit dat het ook hier relatief jonge aanplant betreft. Daarnaast is het groen in de stad minder soortenrijk dan het groen buiten de stad.

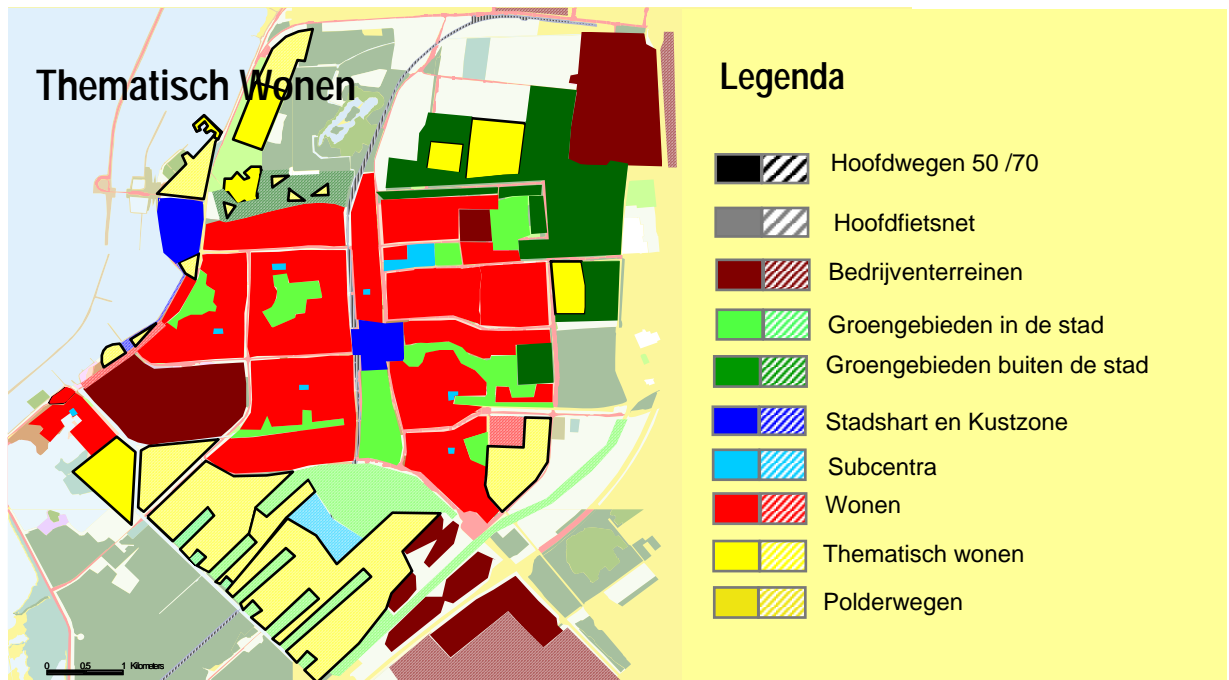
4.2.6 Wonen



Het deelgebied 'Wonen' betreft een groot deel van de woonwijken in Lelystad. Een deel van de Landerijen dat thans nog in ontwikkeling is behoort ook tot dit deelgebied. Verder behoren een aantal wijken in dit deelgebied tot herstructureringsgebieden zoals Wold, Jol en de Rivierenbuurt. Ook behoren een aantal woonwijken met een cultuur-historische achtergrond tot dit deelgebied. Te noemen zijn het Werkeiland, de Zuiderzeewijk en een deel van de Atolwijk. Het zijn de oudste wijken van Lelystad.

Dit deelgebied heeft overwegend een woonfunctie met af en toe een klein bedrijventerrein. Er zijn veel woonhoven en woonerven te vinden. Dit komt met name door het feit dat de meest woongebieden in de jaren 70 en 80 zijn ontwikkeld en in die tijd veel wijken volgens de zogenaamde 'bloemkolenstructuur' zijn opgezet. Mede door het relatief hoge bouwtempo zijn de wijken redelijk eenvormig opgezet. Dit gecombineerd met de bloemkolenstructuur maakt dat de oriëntatie in sommige wijken erg lastig is. Verder hebben de wijken een open en groen karakter en is er veel laagbouw. De dichtheden van de bebouwing zijn over het algemeen dan ook laag te noemen.

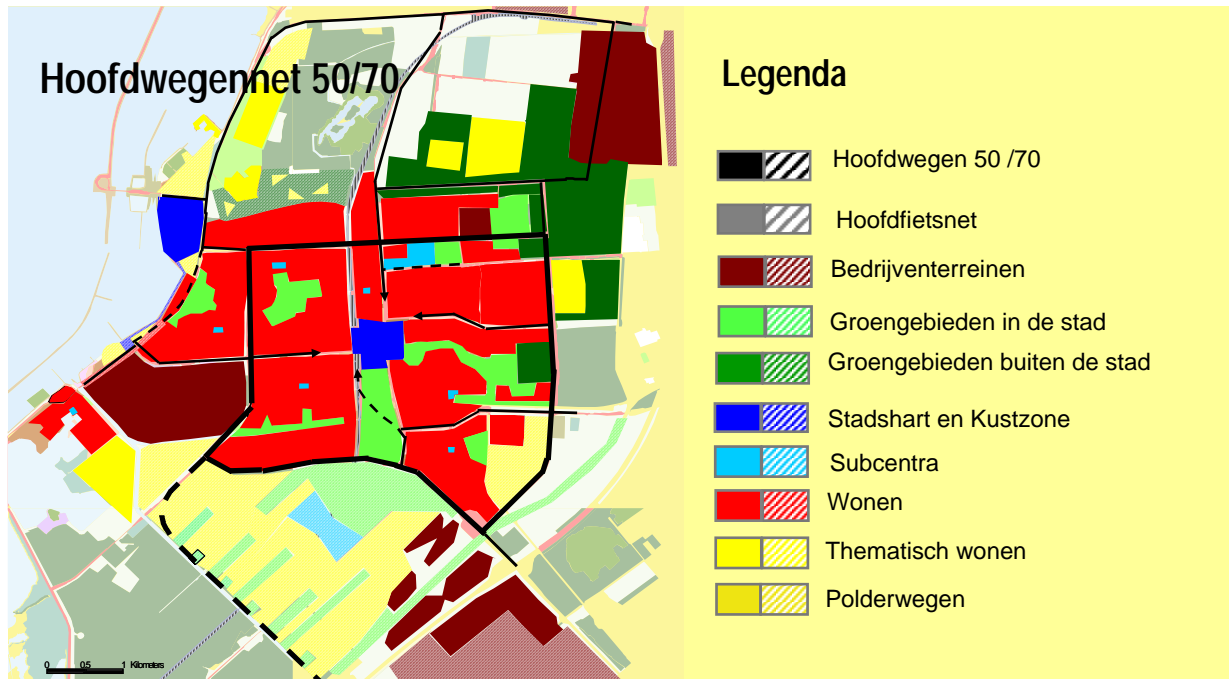
4.2.7 Thematisch wonen



Tot dit deelgebied behoren de wijken die veelal aan de rand van Lelystad zijn gelegen zoals het Ostrandpark, het Golfpark, het Flevo Golfresort, de Groene Velden en het Jagersveld. Tevens behoort een groot deel van het nog te ontwikkelen gebied in Lelystad-Zuid tot dit deelgebied, evenals een deel van het nog te ontwikkelen woongebied 'Landerijen'. Ook langs de kust zijn een aantal nog te ontwikkelen gebieden te onderscheiden die tot dit deelgebied behoren.

Over het algemeen zijn de wijken behorende tot dit deelgebied gebouwd of nog te bouwen in lage dichtheden. Er is veel openbare ruimte per woning. Veelal worden de wijken gekenmerkt door een duurder woonmilieu. In tegenstelling tot het deelgebied 'Wonen' bestaat er in de wijken van dit deelgebied een grote variatie in beelden. De wijken vormen zelfstandige eenheden.

4.2.8 Hoofdwegennet 50/70



Het deelgebied 'Hoofdwegennet' vormt samen met de deelgebieden 'Hoofd fietsnet' en 'Polderwegen' min of meer een vreemde eend in de bijt. Het betreft hier namelijk 'lijnen/structuren' in plaats van 'vlakken'. Aangezien het wel structuren zijn met hun eigen kenmerken en een voornaam onderdeel van de openbare ruimte van Lelystad zijn worden ze als 'gewoon' deelgebied behandeld.

Bij de definiëring van het hoofdwegennet is reeds geanticipeerd op toekomstige ontwikkelingen, zoals de realisatie van een ringstructuur (2x2 rijstroken) en radialen (2x1 rijstroken) in Lelystad. De zogenaamde 'dreven' die thans nog tot de hoofdwegenstructuur behoren maar in de toekomst ge-'downgraded' worden naar 2x1 rijstrooks radialen richting het stadshart zijn met een dunnere lijn aangegeven. Overige wegen die in de (nabije) toekomst worden een andere functie krijgen zijn gearceerd aangegeven. Op de kaart is tevens de toekomstige ontsluitingsweg van Lelystad-Zuid, de Markerdreef ingetekend.

Daarnaast is ook de centrumring (de Groene Carré) op het plaatje te zien. Deze ring zal het centrum in de toekomst ontsluiten en sluit aan op de radialen. De Groene Carré behoort overigens tot het deelgebied 'Stadshart en Kustzone'.

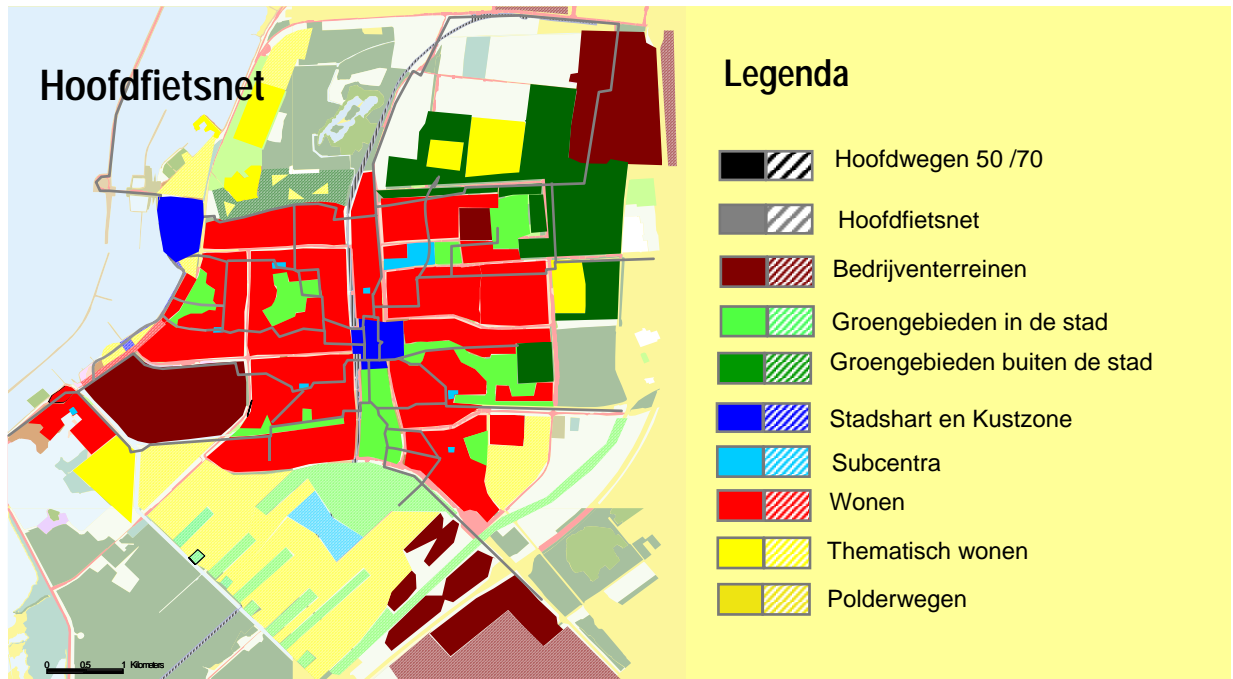
De functie van de wegen behorende tot het hoofdwegennet is uitsluitend een verkeersfunctie. Op het hoofdwegennet is slechts gemotoriseerd verkeer toegestaan. Het overige verkeer wordt afgehandeld middels een los van de hoofdwegenstructuur liggend fiets- en wandelpadennet. Het hoofdwegennet vormt als het ware de 'drager' van de stad, een bezoeker van Lelystad krijgt als eerste met de hoofdwegen te maken. Hiermee vormen de hoofdwegen de entree van de stad. Derhalve zijn de hoofdwegen gezichtsbepalers voor Lelystad.

Een voornaam kenmerk is de ruime profielen. De buitenring is en blijft overwegend uitgevoerd in 2x2 rijstroken met tussen- en zijbermen. Deze tussen- en zijbermen maken onderdeel uit van dit deelgebied. De dreven zijn redelijk gelijkvormig.

Verder worden de hoofdwegen omzoomd door randgroen waarmee een parkachtige, landschappelijke setting het beeld bepaalt.

Het openbaar vervoer maakt gebruik van een groot deel van het hoofdwegennet. De voornaamste streekbuslijnen worden via de Larserdreef / Larserweg, de Gelderse dreef, de Houtribdreef en de Binnenhavenweg afgehandeld. Allen hebben als herkomst- en bestemmingslocatie het NS station. Een aantal bussen kiest hiervoor de Zuigerplasdreef, anderen kiezen de Statinsdreef en de middendreef. Ook de stadsbussen kiezen voor een deel het hoofdwegennet om vervolgens de verschillende wijken 'in te prikken'. Planvorming met verdere verstedelijking voor de radialen, waarbij een downgrading tot 2x1 rijstroken voorop staat zal de komende jaren een belangrijke rol spelen.

4.2.9 Hoofdfietsnet



Tot het hoofdfietsnet behoren de doorgaande fietsverbindingen in en deels buiten de bebouwde kom van Lelystad. Een groot deel van het hoofdfietsnet loopt door de wijken, maar ook deels door de parken.

Het hoofdfietsnet bestaat verder gedeeltelijk uit vrijliggende fietspaden die ongelijkvloers kruisen met de dreven. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid. Op het gebied van sociale veiligheid is deze vrijliggende structuur niet altijd even positief.

Het huidige fietsnetwerk ligt – in tegenstelling tot het hoofdwegennet – verscholen in woonwijken. Daardoor is het fietsnetwerk niet herkenbaar en vindbaar. Het vormt een onderontwikkelde laag in het verkeerssysteem van Lelystad en behoeft verbetering. Het fietsnetwerk komt gefragmenteerd over en biedt weinig mogelijkheden voor oriëntatie.²

De gemeente Lelystad werkt thans aan het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk. Zo zal een onderscheid worden gemaakt tussen een verbindend net (bovenlokaal niveau), een dragend net (lokaal niveau) en een onderliggend net (wijk- en buurniveau). Voor het verbindend net is het de doelstelling om fietspaden langs de 50 km/u-delen van de buitenring te realiseren. De uitvoering loopt gelijk met de herijking van de hoofdwegennetstructuur. Op de buitenring mogen geen gelijkvloerse oversteken tussen fiets- en autoverkeer mogelijk zijn. Voorts zullen langs de radiale fietspaden worden aangelegd welke de radiale gelijkvloers mogen kruisen. Deze kruisingen dienen voldoende beveiligd te zijn. Bij het dragend net wordt gedacht aan een netwerk van structurerende fiets-assen: duidelijk herkenbaar en gekoppeld aan winkels, scholen etc.³

² Zie principebesluit fietsnetwerk Lelystad, 2000

³ zie 2.

4.2.10 Polderwegen



Tot dit deelgebied behoren de polderwegen die in beheer zijn van de gemeente Lelystad. Ze zijn allen buiten de bebouwde kom van Lelystad gelegen.

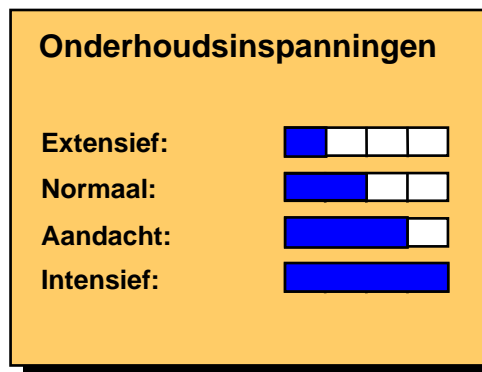
Een voornaam kenmerk van de polderwegen is dat er veel landbouwverkeer gebruik maakt van deze wegen. Een deel van deze wegen wordt geconfronteerd met sluipverkeer.

Over het algemeen hebben de wegen een smal profiel en worden ze gekenmerkt door een basale inrichting. De naast de wegen gelegen grasbermen hebben veel inhaalschade, vooral in de winter.

4.3 Ambities, prestaties, onderhoudsinspanningen en inrichtingsmaatregelen per deelgebied

Elk deelgebied kent zijn eigen ambities en prestaties. Vaak gaat het bij ambities om het aangeven van nuances; in het stadshart zal het accent bijvoorbeeld meer op beeldkwaliteit liggen daar dit als het ware het visitekaartje van de stad is. Daarentegen zal in de woonwijken het accent meer op sociale veiligheid liggen. Hiernavolgend zijn de ambities en prestaties per deelgebied weergegeven op de naastgelegen bladzijde is het ambitie- en prestatieprofiel van betreffend deelgebied weergegeven.

Onder de ambitie- en prestatieprofielen zijn de onderhoudsinspanningen weergegeven. Deze onderhoudsinspanningen geven zicht op de grootte van de onderhoudsinspanningen van bepaalde objectgroepen. De objectgroep riolering is niet opgenomen in de profielen. Reden hiervoor is dat er geen onderscheidende aandacht tussen deelgebieden aan deze objectgroep wordt besteed. Bij de uiteindelijke kostenberekeningen zal met een basisbedrag voor deze objectgroep worden gewerkt.



Omtrent de schaalverdeling geldt voor zowel de ambitie als de prestatieprofielen dat het 'blokje' tussen de twee groene strepen de basis vormt. De ambitie voor de verschillende kwaliteitsaspecten zal altijd minimaal het basisniveau hebben. Bij de prestatieprofielen geldt dat indien een bepaald kwaliteitsaspect onder de streep scoort dit inhoudt dat het basisniveau niet wordt gehaald. Per kwaliteitsaspect zal zo compleet mogelijk worden vermeld wat als basisniveau wordt gehanteerd.

De schaalverdeling van de onderhoudsinspanningen verschilt van de van de ambitie- en prestatieprofielen. Een 'lage' score houdt in dat de onderhoudsinspanningen extensief zijn. Via basis (normaal) kunnen de onderhoudsinspanningen oplopen naar 'aandacht' en 'intensief'.

Per 'kwaliteitsgroep' (technische waarde, gebruikswaarde, belevingswaarde en milieuwaarde; zie ook bijlage 1) zal worden onderbouwd hoe tot een bepaalde ambitie en prestatie van betreffend deelgebied is gekomen.

Tevens zullen de onderhoudsinspanningen worden onderbouwd. Allereerst worden de onderhoudsinspanningen beschreven die er voor dienen te zorgen dat de ambities worden gehaald (voor zover dit mogelijk is met onderhoudsinspanningen). Vervolgens zijn de onderhoudsinspanningen beschreven voor de huidige situatie (de prestaties).

Tenslotte zijn voor het overbruggen van het 'gat' tussen ambities en prestaties een aantal inrichtingsmaatregelen geformuleerd.

4.3.1 Stadshart en Kustzone

Stadshart en kustzone



Ambities

Technische waarde:

Gezien de hoogwaardige uitstraling van het centrumgebied en het intensief gebruik door zowel voetgangers, fietsen, automobilisten en laad- en losverkeer vraagt dit in vergelijking met andere gebieden in Lelystad om een relatief hoge inzet op de technische staat van vooral de verharding. Door het intensieve gebruik kent dit deelgebied een hoge vervuilingdruk. Het verwijderen van zwerfvuil dient in delen van het gebied dagelijks plaatsvinden. Dit betekent dat de onderhoudbaarheid van de openbare ruimte van dit deelgebied hoger dan basis dient te zijn. Dat betekent het beperken van niveauverschillen en obstakels, weloverwogen plaatsen van afvalbakken nabij vervuilingpunten en het plaatsen van vandalisme-ongevoelig straatmeubilair. Door de hoge gebruiksdruk met veel voetgangersverkeer is er in vergelijking met de woonwijken een relatief grotere kans op struikelgevaar en verwondingen als gevolg van een technische slechte onderhoudstoestand. Dit is uiteraard ongewenst, mede gezien de wettelijke risicoaansprakelijkheid van de gemeente. De ambitie voor technische veiligheid is in dit deelgebied derhalve hoog.

Gebruikswaarde:

Dit deelgebied kenmerkt zich door een diversiteit aan functies. Het gaat zowel om winkels, café's en restaurants, als om markten en evenementen. Al deze functies wedijveren om dezelfde schaarse ruimte. Dit betekent dat veel aandacht nodig is om diverse functies naast elkaar te laten bestaan. Voorbeelden hiervan zijn het instellen van venstertijden voor het laden en lossen en het duidelijk afbakenen van gebieden voor parkeren en horeca. Het betekent tegelijkertijd ook dat de openbare ruimte flexibel moet zijn om de ene dag plaats te bieden aan een markt en de volgende dag aan verkeer of andere evenementen. Flexibiliteit dient zich tevens te manifesteren in het kunnen anticiperen op toekomstige veranderingen zoals andere soorten winkels.

De hoge gebruiksdruk brengt een hoge kans op criminaliteit en vandalisme met zich mee. Dit vraagt om veel aandacht voor handhaving, zowel fysiek als via personele inzet (politie). Het gaat hierbij niet alleen om het tegengaan van vandalisme, maar bijvoorbeeld ook om zogenaamd 'wildparkeren' tegen te gaan.

Ook aan de verkeersveiligheid dient extra aandacht te worden besteed. De verschillende typen verkeer moeten veilig hun eigen ruimte kunnen gebruiken.

Belevingswaarde:

Dit deelgebied vormt als het ware het visitekaartje van de stad en heeft derhalve behoefte aan een duidelijke herkenbaarheid en identiteit. Dit komt tot uiting in bijvoorbeeld het gebruik van luxere materialen en bijzondere inrichting.

De Beeldkwaliteit dient ondersteund te worden door een schone en nette openbare ruimte. Dit ondanks de hoge vervuilingsgraad.

Veel aandacht gaat ook uit naar sociale veiligheid. Met name in het stadshart, als na sluitingstijd van de winkels zich minder mensen op straat bevinden. De sociale veiligheid kan verbeterd worden door bijzondere aandacht te besteden aan de openbare verlichting en het voorkomen van 'dode' hoeken.

Tenslotte is het voor de uitstraling van dit deelgebied van belang dat bewoners, winkeliers en eigenaren van horeca zich betrokken voelen bij de openbare ruimte. Dit kan door duidelijke afspraken te maken tussen hen en de gemeente over bijvoorbeeld reclameborden en medebeheer.

Milieuwaarde:

Het deelgebied 'Stadshart en Kustzone' kent veel verharding, relatief weinig natuur en een hoge gebruiksdruk. Ambities voor ecologie kunnen beperkt verwezenlijkt worden (bijvoorbeeld Zilverpark en delen van de kustzone).

Prestaties:

Als wordt gekeken naar de huidige situatie voor het deelgebied stadshart dan vallen een aantal zaken op: Een groot deel van dit deelgebied heeft een stevig en saai uiterlijk en een verkeers technische inrichting. Grote delen zijn verouderd en er zijn veel obstakels. Het deelgebied Kustzone heeft zijn afronding nog lang niet bereikt.

Op een drietal aspecten worden de ambities niet gehaald. De functionaliteit van dit deelgebied kan beter. Door de vele obstakels en soms onduidelijke inrichting valt hier nog een en ander te winnen.

Ook de beeldkwaliteit voldoet nog niet aan de ambities. Zoals bekend zal zijn, wordt met de voorgenomen planvorming gepoogd daar veel verbeteringen in aan te brengen.

Tenslotte kan de sociale veiligheid beter. Er zijn te veel 'dode' hoeken en nauwe, slecht verlichte steegjes in dit deelgebied.

Onderhoudsinspanningen

Ambitie:

In dit deelgebied is vooral behoefte aan klein en groot onderhoud in een hoge frequentie. De hoge frequentie wordt veroorzaakt door de hoge gebruiksdruk en de hoge ambities met betrekking tot de uitstraling van dit deelgebied. Mede om deze reden vragen alle objectgroepen, uitgezonderd speelvoorzieningen intensieve onderhoudsinspanningen.

Huidig:

Voor de objecten en objectgroepen verharding, water, kunstwerken, groen en straatmeubilair wordt thans met lagere onderhoudsinspanningen volstaan dan conform de gestelde ambities nodig zou moeten zijn.

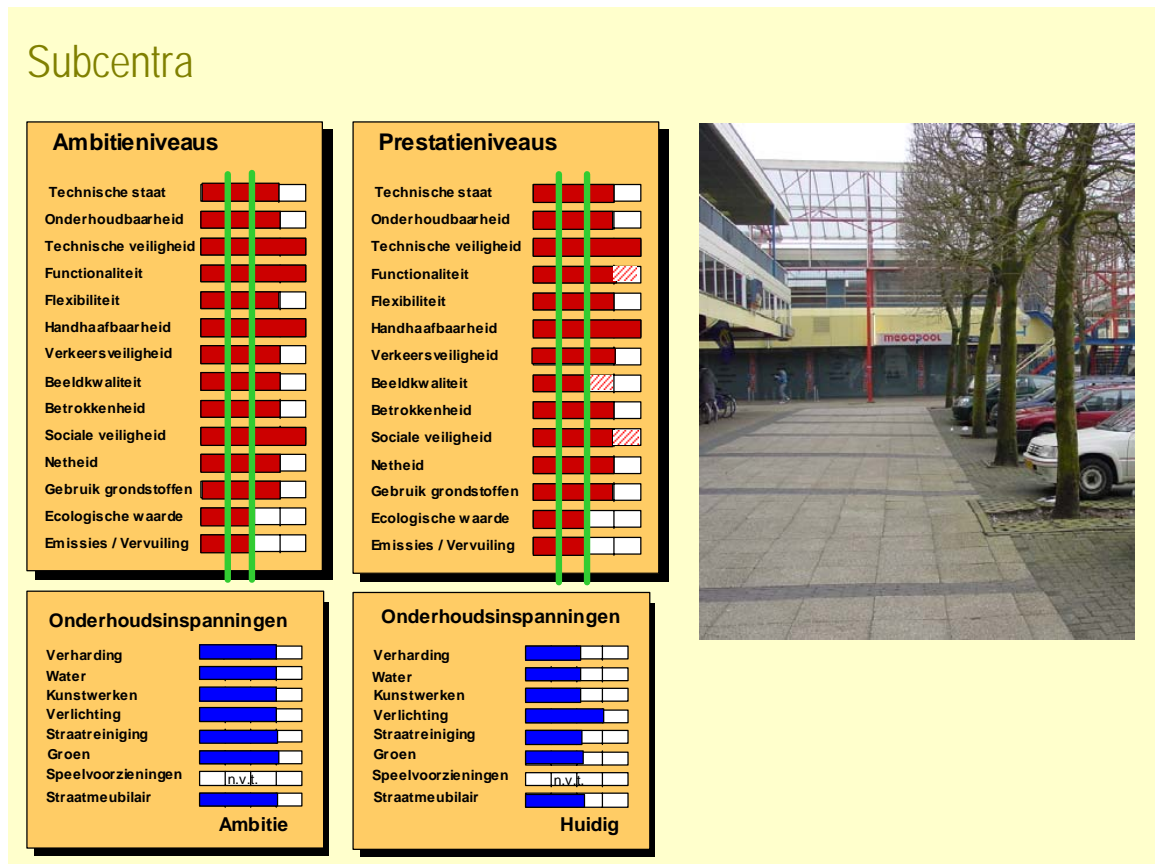
Inrichtingsmaatregelen

Voor het verhelpen van de knelpunten met betrekking tot de openbare ruimte in dit gebied, is het veranderen van het onderhoud goed, maar niet volledig afdoende. Voor een volledige aanpak zijn ook inrichtingsmaatregelen nodig. Deze inrichtingsmaatregelen worden in het kader van dit KSP niet verder uitgewerkt. Onderstaande opsomming moet daarom worden gezien als signalering van wat qua inrichting aandacht vraagt.

In dit gebied zijn de volgende inrichtingsmaatregelen aan te bevelen:

- Verbeteren sociale veiligheid door verwijderen / aanpassen onderdoorgangen, slecht verlichte atriумы en overbouwingen;
- Creëren overzichtelijk straatbeeld door gestrekte rooilijnen, minder verspringingen;
- Meer winkels en voorzieningen oriënteren op de parkeerplaatsen en -garages, voor levendigheid en sociale veiligheid;
- Op termijn parkeren ondergronds (bewaakt) regelen, bovengronds kwalitatief hoogwaardig oplossen (zie b.v. Almere);
- Verbeteren functionaliteit / flexibiliteit door open inrichting van de pleinen (zoals het Stadhuisplein), zodat b.v. markten en manifestaties er kunnen plaatsvinden;
- Beeldkwaliteit verhogen door aanbrengen van nieuwe verharding en straatmeubilair van hoge(re) kwaliteit.

4.3.2 Subcentra



Ambities

De uitstraling van de subcentra en het gebruik ervan is in vergelijking met de woongebieden in Lelystad hoog, echter minder hoog dan in het stadshart en de kustzone. Dit vraagt om een relatief hoge inzet op de technische staat van vooral de verharding. De ambitie is echter minder hoog dan in het stadshart en de kustzone.

Door het relatief intensieve gebruik kent ook dit deelgebied een redelijk hoge vervuilingdruk. Dit betekent dat ook hier de onderhoudbaarheid van de openbare ruimte hoger dan basis dient te zijn. Het beperken van niveauverschillen en obstakels, het weloverwogen plaatsen van afvalbakken nabij vervuilingpunten en het plaatsen van vandalisme-ongevoelig straatmeubilair kan hierbij helpen.

Door de relatief hoge gebruiksdruk met veel voetgangersverkeer is er in de subcentra vergeleken met de woonwijken een relatief grotere kans op struikelgevaar en verwondingen als gevolg van een technische slechte onderhoudstoestand. Dit is uiteraard ongewenst, mede gezien de wettelijke risicoaansprakelijkheid van de gemeente. De ambitie voor technische veiligheid is in dit deelgebied, evenals in het stadshart en de kustzone, hoog.

Gebruikswaarde:

Dit deelgebied heeft vergeleken met het stadshart een mindere diversiteit aan functies. Echter de diversiteit is groter dan in de woongebieden het geval is. Dit betekent dat aandacht nodig is om diverse functies naast elkaar te laten bestaan.

Ook hier dient de openbare ruimte flexibel te zijn om de ene dag plaats te bieden aan een markt en de volgende dag aan verkeer of andere evenementen. Flexibiliteit dient zich tevens te manifesteren in het kunnen anticiperen op toekomstige veranderingen zoals andere soorten winkels.

De hogere gebruiksdruk in vergelijking met de woongebieden brengt een hogere kans op criminaliteit en vandalisme met zich mee. Dit vraagt om veel aandacht voor handhaving. Het gaat hierbij niet alleen om het tegengaan van vandalisme, maar bijvoorbeeld ook om zogenaamd 'wildparkeren' tegen te gaan.

Ook aan de verkeersveiligheid dient extra aandacht te worden besteed. De verschillende typen verkeer moeten ook hier veilig hun eigen ruimte kunnen gebruiken.

Belevingswaarde:

De subcentra vormen min of meer de visitekaartjes van de wijken. Derhalve dienen de subcentra meer dan de woongebieden een duidelijke herkenbaarheid en identiteit te hebben. De ambities voor beeldkwaliteit in de subcentra zijn echter minder hoog dan in het stadshart het geval is.

De beeldkwaliteit dient ondersteund te worden door een redelijk schone en nette openbare ruimte. Dit ondanks de relatief hoge vervuilingsgraad.

Ook in de subcentra gaat veel aandacht uit naar sociale veiligheid. Met name na sluitingstijd van de winkels als zich minder mensen op straat bevinden. De sociale veiligheid kan verbeterd worden door bijzondere aandacht te besteden aan de openbare verlichting en het voorkomen van 'dode' hoeken.

Tenslotte is het voor de uitstraling van dit deelgebied van belang dat bewoners, winkeliers en eigenaren van horeca zich betrokken voelen bij de openbare ruimte. Dit kan ook hier door duidelijke afspraken te maken tussen hen en de gemeente over bijvoorbeeld reclameborden en medebeheer.

Milieuwaarde:

De subcentra kennen veel verharding, relatief weinig natuur en een redelijk hoge gebruiksdruk. Ambities voor ecologie kunnen beperkt verwezenlijkt worden. Daar waar mogelijk kan elementenverharding of halfverharding worden toegepast.

Prestaties:

Als wordt gekeken naar de huidige situatie voor dit deelgebied dan vallen een aantal zaken op: Evenals het stadshart heeft een groot deel van de subcentra een stevig en saai uiterlijk en een verkeerstechnische inrichting. Grote delen zijn verouderd en er zijn veel obstakels. Op een aantal plaatsen is sprake van wildparkeren.

Op een drietal aspecten worden de ambities niet gehaald. De functionaliteit van dit deelgebied kan beter. Door de vele obstakels en soms onduidelijke inrichting valt hier nog een en ander te winnen.

Ook de beeldkwaliteit voldoet nog niet aan de ambities. Zoals reeds genoemd kent een groot deel van het gebied een stevig en saai uiterlijk.

Tenslotte kan ook hier de sociale veiligheid beter. Evenals in het stadshart zijn ook in de subcentra te veel 'dode' hoeken en nauwe, slecht verlichte steegjes te vinden.

Onderhoudsinspanningen

Ambitie:

Vergeleken met het stadshart en de kustzone vergen de subcentra, mede gezien de wat lagere gebruiksdruk minder onderhoudsinspanningen dan dat dit bij het stadshart het geval is. Wel dienen de onderhoudsinspanningen van een dusdanig niveau te zijn dat de ambities op het gebied van belevingswaarde gehaald worden.

Huidig:

Voor de objecten en objectgroepen verharding, water, kunstwerken, straatreiniging, groen en straatmeubilair wordt thans met lagere onderhoudsinspanningen volstaan dan conform de gestelde ambities nodig zou moeten zijn.

Inrichtingsmaatregelen

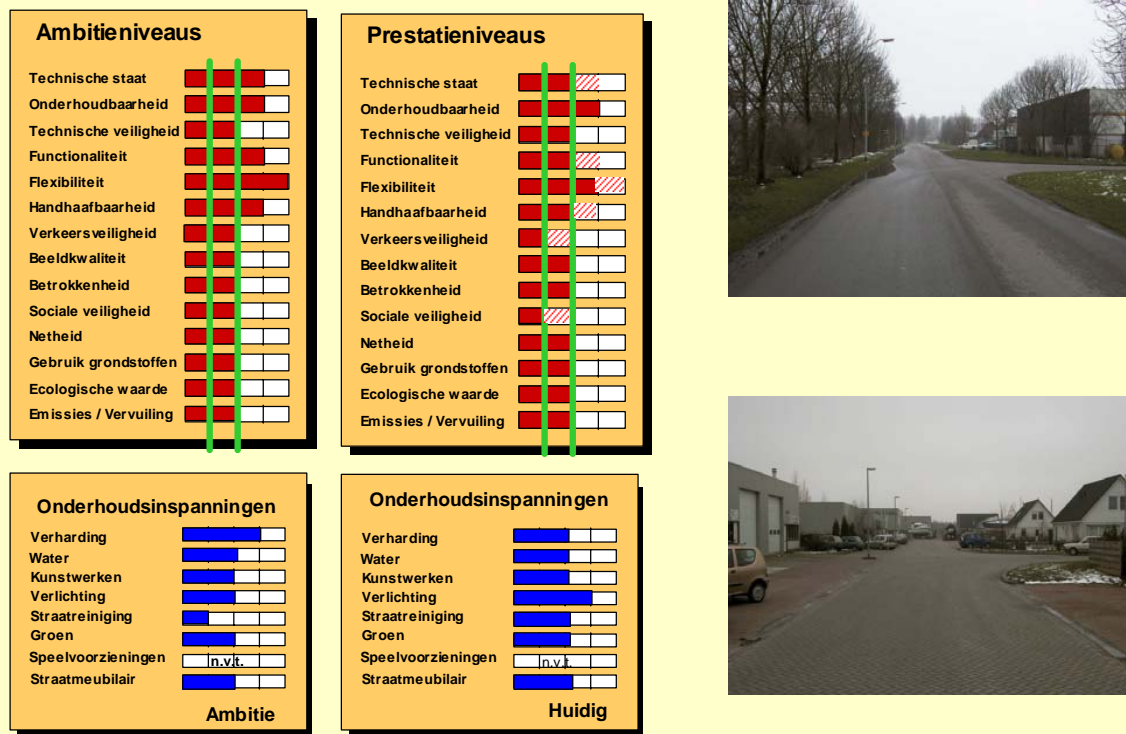
Voor het verhelpen van de knelpunten met betrekking tot de openbare ruimte in dit gebied, is het veranderen van het onderhoud goed, maar niet volledig afdoende. Voor een volledige aanpak zijn ook inrichtingsmaatregelen nodig. Deze inrichtingsmaatregelen worden in het kader van dit KSP niet verder uitgewerkt. Onderstaande opsomming moet daarom worden gezien als signalering van wat qua inrichting aandacht vraagt.

In dit gebied zijn de volgende inrichtingsmaatregelen aan te bevelen:

- Verbeteren beeldkwaliteit door verbeteren overzichtelijkheid: minder verspringingen in gevels, minder niveauverschillen en "jaren-70-objecten" in de openbare ruimte er om heen;
- Parkeren oplossen in goed beheerde voorzieningen (goed aangeduid, alleen kort parkeren), evt. gebouwde of ondergrondse voorzieningen;
- Introvertheid van centra verminderen door naar buiten geöriënteerde winkels;
- Kwalitatief hoogwaardiger verharding en straatmeubilair toepassen dan nu het geval is.

4.3.3 Bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen



Ambities:

Technische waarde:

De bedrijventerreinen trekken relatief veel zwaar verkeer aan. De ontsluitingswegen kennen de zwaarste belasting. Wegvakken nabij laad- en losplekken dienen te zijn uitgevoerd met een extra stevige fundering en/of voorzien van stelconplaten.

Het zware verkeer vraagt om zware, brede wegconstructies en solide kantopsluitingen. Voor kantorenlocaties geldt dit uiteraard in mindere mate. De bedrijventerreinen kennen echter een relatief lage gebruiksdruk. Dagelijks onderhoud kan dan ook in een lagere frequentie plaatsvinden dan in woongebieden. Het onderhoud dient wel efficiënt te worden uitgevoerd. Keerzijde van de lagere gebruiksdruk is een grotere kans op onkruidgroei. De inrichting dient gericht te zijn op het zoveel mogelijk voorkomen van ongewenste onkruidgroei. Dit betekent bij voorkeur geen elementenverharding.

Gebruikswaarde:

Op sommige bedrijventerreinen is sprake van functiemenging zoals bijvoorbeeld op het bedrijventerrein Noordersluis. Hier zijn veel bedrijfswoningen aanwezig.

Dergelijke functiemenging dient mogelijk te zijn en te blijven. Derhalve is de ambitie voor functionaliteit relatief hoog gesteld.

De flexibiliteit van de bedrijventerreinen dient groot te zijn. Er dient geanticipeerd kunnen worden op toekomstige veranderende vraag naar bedrijfs en kantoorruimte.

Voor de handhaafbaarheid is extra aandacht nodig. Het gaat met name om het voorkomen van foutparkeren van vrachtwagens en personenauto's op bermen.

Belevingswaarde:

De openbare ruimte van de bedrijventerreinen kent een vrij sobere inrichting. De ambities voor beeldkwaliteit beperken zich tot basis. Bij kantorenparken kan een hogere ambitie voor wat betreft beeldkwaliteit worden nagestreefd. De betrokkenheid van bedrijven bij de openbare ruimte is relatief laag. Deze kan wel verhoogd worden door bijvoorbeeld het toepassen van parkmanagement, zoals gezamenlijk beveiligingsbeleid.

De sociale veiligheid kent een ambitie op basis niveau. De openbare verlichting dient voldoende te zijn, dit geldt tevens voor de situering van groen ten opzichte van de wegen.

Milieuwaarde:

De voor een redelijk groot deel verharde ruimte van de bedrijventerreinen bieden slechts beperkte mogelijkheden voor natuurontwikkeling en ecologische waarden. Aan de randen (zoals bij Oostervaart) zijn soms wel mogelijkheden voor het aantakken op ecologische aantrekkelijke gebieden.

Prestaties

De huidige situatie beschouwend valt op dat de bedrijventerreinen voor een groot deel sober zijn onderhouden. De hoge ambities voor technische staat worden niet gehaald daar slechts op enkele plaatsen een betere fundering ten behoeve van zwaar verkeer is aangebracht.

Ook kan de functionaliteit van de bedrijventerreinen beter. Er is thans geen sprake van extra efficiënte inrichting. Daarnaast is het merendeel van de bedrijventerreinen niet in die mate flexibel ingericht dat de ambities worden gehaald. Zo kiest de gemeente Lelystad voor het afhandelen van parkeren op eigen terrein. Dit heeft ondermeer als consequentie dat bedrijven minder flexibel met de voor hen beschikbare ruimte om kunnen gaan.

Er wordt is de huidige situatie nog te veel wildgeparkeerd op bermen. De handhaafbaarheid haalt derhalve de ambitie niet.

Op sommige bedrijventerreinen is de verkeersveiligheid matig door onoverzichtelijke bochten.

Onderhoudsinspanningen

Ambitie:

De onderhoudsinspanningen zijn voor verharding hoog mede gezien het zware verkeer dat over deze verharding rijdt. Voor een groot aantal objectgroepen kan volstaan worden met een normale onderhoudsinspanningen. Voor straatreiniging kunnen de onderhoudsinspanningen zelfs extensief zijn, gezien de relatief lage gebruiksdruk.

Huidig:

Voor de objectgroep verharding wordt thans met lagere onderhoudsinspanningen volstaan dan conform de ambities nodig zou moeten zijn.

Inrichtingsmaatregelen

Voor het verhelpen van de knelpunten met betrekking tot de openbare ruimte in dit gebied, is het veranderen van het onderhoud goed, maar niet volledig afdoende. Voor een volledige aanpak zijn ook inrichtingsmaatregelen nodig. Deze inrichtingsmaatregelen worden in het kader van dit KSP niet verder uitgewerkt. Onderstaande opsomming moet daarom worden gezien als signalering van wat qua inrichting aandacht vraagt.

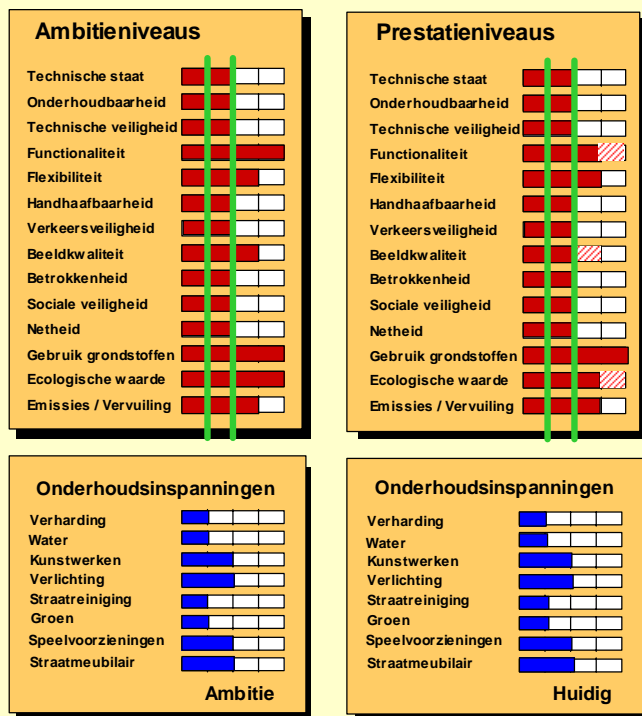
In dit gebied zijn de volgende inrichtingsmaatregelen aan te bevelen:

- Segmentering van de bedrijventerreinen, naar b.v. "hoogwaardige dienstverlening", "kleinschalige bedrijvigheid en diensten", "woon-werkgebieden" en "grootschalige bedrijvigheid en distributie". Door deze segmentering kan de openbare ruimte in de verschillende gebieden veel beter worden toegesneden op de behoeften op het terrein;

- Uniforme regels en oplossingen voor parkeren van personeel en bezoekers, onderbouwd met metingen van de werkelijke behoefte; vervolgens de private voorterreinen en de aanpalende openbare ruimte daarvoor geschikt maken (juiste hoeveelheid, goed gemarkeerd), met aandacht voor goede aansluiting van private op openbare grond;
- Afspraken en regels maken voor erfafscheidingen en reclame;
- Trottoirs, rijwegen (breedtes) en bochtstralen geschikter maken voor het gebruik;
- Groen (assortiment en plaatsing) en verlichting (kleur en hoeveelheid) in de gebieden verbeteren, zodat beeldkwaliteit en sociale veiligheid toeneemt;
- Tbv. verkeersveiligheid veel bedrijventerreinen aanwijzen als 30-km gebied, met toepassing van snelheidsremmende maatregelen (b.v. sinusvormige drempels in asfalt).

4.3.4 Grote groengebieden buiten de stad

Grote groengebieden buiten de stad



Ambities

Technische waarde:

Door de lage gebruiksdruk en de belangrijke ecologische waarde van dit deelgebied is de ambitie voor technische staat standaard. De gebieden worden op een natuurlijke wijze beheerd. Hetzelfde geldt voor onderhoudbaarheid. Omdat actieve beheersmaatregelen in het gebied maar sporadisch voorkomen is de ambitie voor onderhoudbaarheid basis. De ambitie voor technische veiligheid is eveneens basis. Voorkomen dient te worden dat bijvoorbeeld een omgevallen boom een gevaar vormt voor wandelaars of fietsers.

Gebruikswaarde:

De functionaliteit van de groengebieden buiten de stad is van groot belang. Dit vanwege het kunnen combineren van natuur en recreatie. De betreedbaarheid van paden en wegen vragen extra aandacht. Hetzelfde geldt voor de flexibiliteit.

De groengebieden dienen dermate flexibel te dienen worden ingericht zodat geanticipeerd kan worden op veranderende wensen in de toekomst. Ook hier dient gedacht te worden aan het combineren van natuur en recreatie waarbij recreatie de hoofdfunctie is. Handhaafbaarheid kent een ambitie op basisniveau. Het illegaal storten van afval dient zoveel mogelijk worden tegengegaan, daarnaast dient te worden voorkomen dat de voetpaden worden betreden door gemotoriseerde voertuigen die de natuur vernielen. Ook de verkeersveiligheid kent een ambitie op basisniveau. Gezien de lage verkeersdruk en de aard van deze gebieden is dit voldoende.

Belevingswaarde:

De groengebieden buiten de stad dragen bij aan het groene imago van Lelystad. De ambitie voor beeldkwaliteit ligt derhalve boven basis vanwege het 'visitekaartje' van de stad. Dit geldt met name voor de randen van het bos.

Actieve betrokkenheid is door beheer of inrichtingsmaatregelen moeilijk te beïnvloeden. Dit geldt evenzo voor sociale veiligheid.

De ambities voor netheid zijn tevens basis. Ecologische waarden hebben in dit deelgebied de voorkeur boven een opgeruimd geheel. Dit houdt in dat omgevallen bomen doorgaans niet (meteen) worden verwijderd.

Milieuwaarde:

De groengebieden buiten de stad zijn zeer belangrijke onderdelen van de ecologische structuur van de stad en het buitengebied. Het gebruik van verhardingen, bebouwingen en dergelijke dient tot het hoogst noodzakelijke beperkt te worden. Het gevolg van een beperkt grondstoffengebruik is een vermindering van de emissies. Het beheer en de inrichting van het gebied moeten bijdragen aan een optimale ecologische waarde van het gebied.

Ecologisch beheer kan in strijd zijn met de functionaliteit of de technische veiligheid van een gebied. Er moet een goede afweging worden gemaakt, waarbij ecologie de doorslag zou moeten geven.

Prestaties

Als de huidige situatie onder de loep wordt genomen kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt: het bos heeft in de huidige situatie een monotoon uiterlijk, dit ondanks de soortenrijkheid. Er wordt momenteel veel aandacht besteed aan het omvalrisico van bomen bij paden en wegen. Over het algemeen heeft het relatief jonge bos behorende tot dit deelgebied tijd nodig, vandaar dat bepaalde ambities (nog) niet worden gehaald. Ecologische waarde is hier één van. Een andere is beeldkwaliteit.

Ook kan het afstemmen van natuur en recreatie in dit deelgebied nog beter vorm worden gegeven.

Onderhoudsinspanningen

Ambitie:

De groengebieden buiten de stad kunnen volstaan met voornamelijk routinematig onderhoud. De onderhoudsinspanningen komen derhalve niet boven het basisniveau uit. De gebruiksdruk van het gebied is laag, de netheid voldoet thans aan de gestelde ambities, een hogere beeldkwaliteit is voornamelijk een kwestie van jaren. Groen en Water dienen ecologisch, in dit geval extensief, beheerd te worden.

Huidig:

De huidige onderhoudsinspanningen voor dit deelgebied zijn conform de onderhoudsinspanningen die behoren tot het ambitieniveau.

Inrichtingsmaatregelen

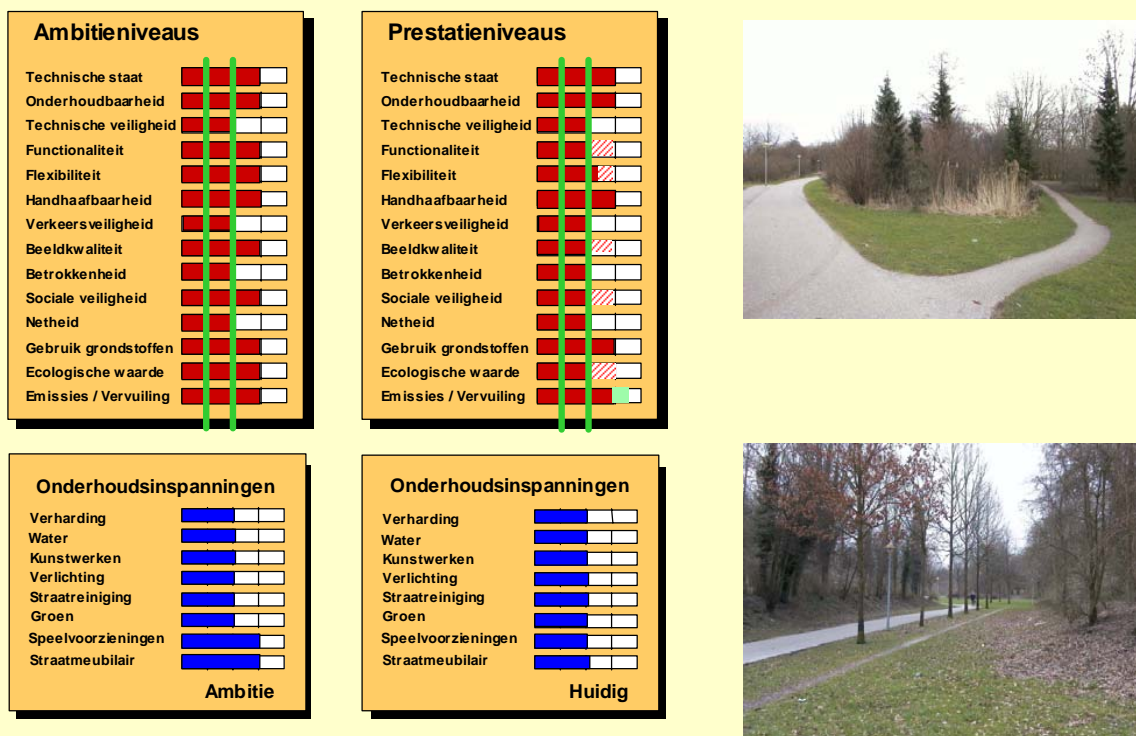
Voor het verhelpen van de knelpunten met betrekking tot de openbare ruimte in dit gebied, is het veranderen van het onderhoud goed, maar niet volledig afdoende. Voor een volledige aanpak zijn ook inrichtingsmaatregelen nodig. Deze inrichtingsmaatregelen worden in het kader van dit KSP niet verder uitgewerkt. Onderstaande opsomming moet daarom worden gezien als signalering van wat qua inrichting aandacht vraagt.

In dit gebied zijn de volgende inrichtingsmaatregelen aan te bevelen:

- Functionaliteit van de gebieden vergroten door meer segmentering tussen de gebieden onderling, met specialisatie in afzonderlijke richtingen, b.v. "waterrecreatie", "skeelers";
- Een en ander onderbouwen met verbetering van b.v. verharding, padenstructuur, brughogtes, waterstructuur, enz.;
- Herkenbaarheid van de gebieden vergroten door meer diversificatie van groenassortiment, waterbeheer, enz.;
- Ecologische waarde van de gebieden verbeteren door zonering aan te wijzen, en in de ecologische zones recreatiedruk te verminderen (denk aan padenstructuur e.d.) en civiele maatregelen (zoals paddentunnels e.d.);
- Leisure-activiteiten in de gebieden uitwerken, door b.v. (semi-)private sportactiviteiten aan / langs de gebieden te positioneren, waarbij over en weer mogelijkheden voor medegebruik ontstaan.

4.3.5 Groengebieden in de stad & Campuszone

Groengebieden in de stad & Campuszone



Ambities

Technische waarde:

De gebruiksdruk ligt in dit deelgebied hoger dan bij de groengebieden buiten de stad. Dit vormt de voornaamste reden waarom er extra aandacht aan technische staat wordt besteed. De gebieden worden zoveel mogelijk op een natuurlijke wijze beheerd. Gezien de hogere gebruiksdruk komen actieve beheermaatregelen in het gebied meer voor dan in groengebieden buiten de stad. Derhalve ligt de ambitie voor onderhoudbaarheid boven basis. De ambitie voor technische veiligheid is basis. Ook hier dient voorkomen te worden dat bijvoorbeeld een omgevallen boom een gevaar vormt voor wandelaars of fietsers.

Gebruikswaarde:

De functionaliteit van dit deelgebied is van redelijk groot belang. De (groen)gebieden hebben meer een recreatieve dan een natuurfunctie. De groengebieden dienen dermate flexibel te worden ingericht zodat geanticipeerd kan worden op veranderende wensen in de toekomst. Maar ook combinaties als evenementen en spelen op hetzelfde terrein dienen mogelijk te zijn. Handhaafbaarheid kent een ambitie boven basisniveau. Gezien de hogere gebruiksdruk is de kans op vandalisme groter dan in de groengebieden buiten de stad. Ook de verkeersveiligheid kent een ambitie op basisniveau. De verkeersdruk in de parken is lager dan in de woonwijken. Gezien de aard van dit deelgebied is basis voldoende.

Belevingswaarde:

Evenals de groengebieden buiten de stad vormen de groengebieden in de stad in belangrijke mate het beeldvormend karakter van Lelystad. De ambitie voor beeldkwaliteit ligt derhalve boven basis. Actieve betrokkenheid is door beheer of inrichtingsmaatregelen moeilijker te beïnvloeden dan in woonwijken het geval is. Sociale veiligheid verdient wel extra aandacht. Betere verlichting en het voorkomen van 'dode' hoeken kunnen hieraan bijdragen. De ambitie voor netheid is basis. Ecologische waarden hebben ook in dit deelgebied de voorkeur boven een opgeruimd geheel.

Milieuwaarde:

Groengebieden in de stad hebben een hogere ecologische potentie dan bijvoorbeeld woonwijken. Derhalve dient ook hier het gebruik van verhardingen, bebouwingen en dergelijke beperkt te worden. Het gevolg van een beperkt grondstoffengebruik is een vermindering van de emissies. Het beheer en de inrichting van het gebied moeten bijdragen aan een hoge(re) ecologische waarde van het gebied.

Prestaties:

Gekeken naar de huidige situatie kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt: De (groen)gebieden zijn niet echt multifunctioneel. Het deelgebied heeft een relatief monotoon beeld. De parken zijn niet karakteristiek, veel parken lijken op elkaar. Er is soms sprake van weinig zicht ('dode' hoeken) en er is weinig soortenrijkdom. Mede op basis van bovenstaande karakteristieken worden de ambities op het vlak van functionaliteit, flexibiliteit, beeldkwaliteit en sociale veiligheid niet gehaald.

Onderhoudsinspanningen

Ambitie:

Het verschil tussen de onderhoudsinspanningen tussen groen in de stad en groen buiten de stad ligt voor al in het feit dat de gebruiksdruk van het groen in de stad hoger ligt dan in het hiervoor behandelde deelgebied. Door het intensiever gebruik vergen met name speelvoorzieningen en straatmeubilair meer dan normale onderhoudsinspanningen. Ook verharding, water, straatreiniging en groen vergen in vergelijking tot het groen buiten de stad een iets hogere onderhoudsinspanning.

Huidig:

Voor de objecten en objectgroepen speelvoorzieningen en straatmeubilair wordt thans met lagere onderhoudsinspanningen volstaan dan conform de ambities nodig zou moeten zijn.

Inrichtingsmaatregelen

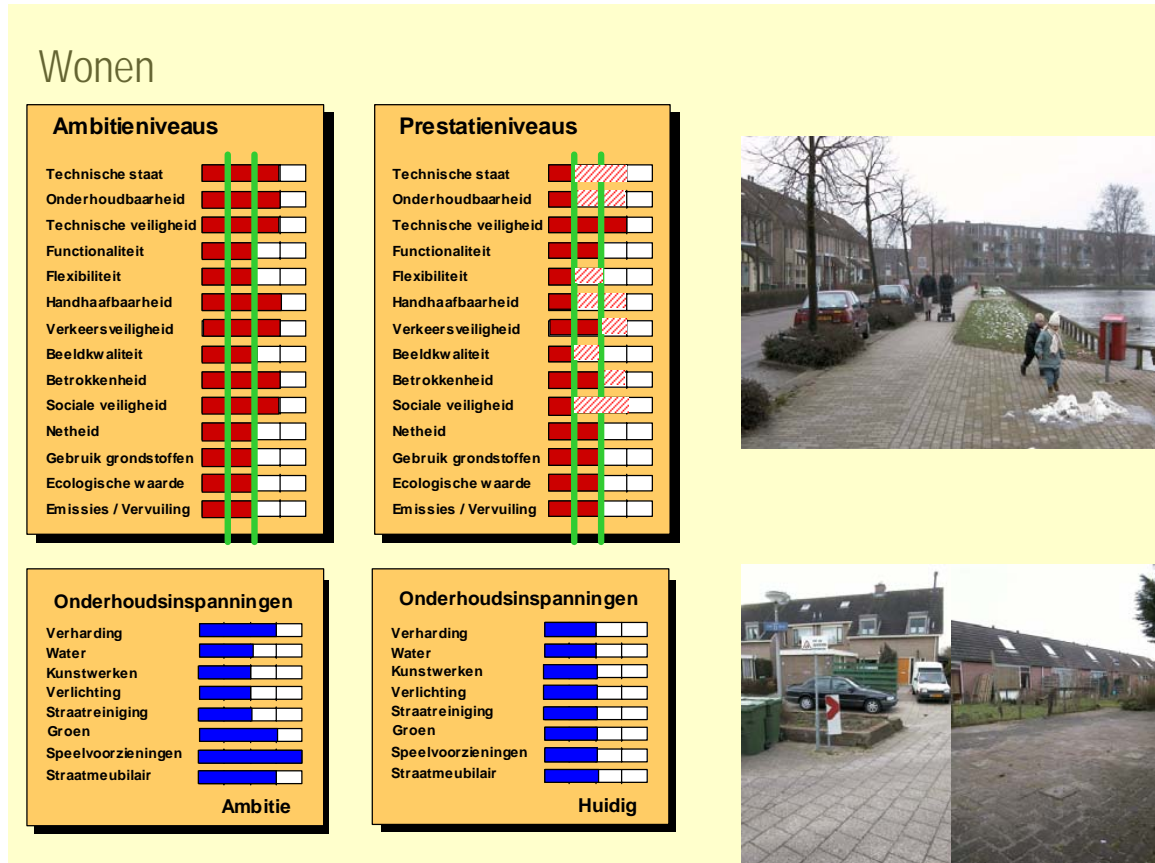
Voor het verhelpen van de knelpunten met betrekking tot de openbare ruimte in dit gebied, is het veranderen van het onderhoud goed, maar niet volledig afdoende. Voor een volledige aanpak zijn ook inrichtingsmaatregelen nodig. Deze inrichtingsmaatregelen worden in het kader van dit KSP niet verder uitgewerkt. Onderstaande opsomming moet daarom worden gezien als signalering van wat qua inrichting aandacht vraagt.

In dit gebied zijn de volgende inrichtingsmaatregelen aan te bevelen:

- Ook hier herkenbaarheid van de gebieden verbeteren door diversificatie groenassortiment en diversificatie van "specialisaties" van gebieden; overigens zijn deze gebieden ook dagelijks groen voor de Lelystedelingen, dus specialisatie kan hier minder ver gaan dan bij "groen buiten de stad";

- Verbeteren sociale veiligheid door meer verlichting en terugsnoeien groen op stedelijke langzaam-verkeer-routes door de gebieden heen;
- Ecologische waarde: zie groen buiten de stad, aangevuld met uitwerken mogelijkheden waterkanten (b.v. van "harde" naar "ecologische" oevers).

4.3.6 Wonen



Ambities

Technische waarde:

De ambitie voor de technische staat is in dit deelgebied een niveau extra. De gebruiksdruk is ook redelijk hoog in de woongebieden. Ook de ambitie voor onderhoudbaarheid is hoog, vanwege de wens zoveel mogelijk onkruidgroei tegen te gaan en in de toekomst zoveel mogelijk machinaal te reinigen in de wijken. Dit is nu vanwege de inrichting niet altijd mogelijk. Vanwege de soms onduidelijke functie van de openbare ruimte en speelplaatsen en parkeerplaatsen kort op elkaar, is extra aandacht voor de technische veiligheid van belang.

Gebruikswaarde:

De ambitie voor functionaliteit is op basisniveau. Delen van de wegen door de woonwijken kennen reeds een meervoudig ruimtegebruik (parkeren, spelen en autogebruik). Een duidelijke scheiding van deze functies is her en der op zijn plaats. Ook de ambitie voor flexibiliteit is basis, meervoudig gebruik van ruimte ten behoeve van bijvoorbeeld evenementen komt niet veel voor in de woonwijken. Wat betreft de handhaving is de ambitie hoger. Nabij speel- en parkeerplaatsen zijn veel plekken waar overlast kan ontstaan. De overgang tussen privé-terrein en openbaar terrein is op een aantal punten onduidelijk. Verkeersveiligheid verdient gezien de combinatie van auto-, fiets-, voetgangersverkeer en spelende kinderen in de woonwijken extra aandacht. Het wegennetwerk in de woonwijken zal in de toekomst conform de gedachten van Duurzaam Veilig worden uitgerust. Dit is mede de reden van de hogere ambitie voor verkeersveiligheid.

Belevingswaarde:

Er is vaak een onduidelijke grens tussen openbaar en privé onbebouwd gebied. Extra inspanningen ten aanzien van beeldkwaliteit zouden hier verbetering in moeten brengen. In de delen met een sociaal culturele achtergrond zoals het Werkeiland dienen extra inspanningen te worden verricht op het gebied van beeldkwaliteit. Het vergroten van de betrokkenheid bij bewoners is gewenst, mede gezien het streven naar een goede afstemming van de openbare ruimte op de leefomgeving. Sociale veiligheid in de woonwijken verdient extra aandacht gezien de wens van een veilige leefomgeving. Extra verlichting is op bepaald plaatsen nodig, donkere steegjes of achterpaden dienen niet voor te komen. De gemeente Lelystad hanteert ten behoeve van de sociale veiligheid het Politiekeurmerk Veilig Wonen. Streven is om het Politiekeurmerk in alle woonwijken toe te passen, echter is dit thans nog niet het geval. De woonwijken dienen een redelijk net beeld te hebben, een basisniveau op het gebied van netheid volstaat hier.

Milieuwaarde:

Er is redelijk veel verharding aanwezig in de woonwijken. Hierdoor zijn de mogelijkheden voor natuurontwikkeling en ecologische waarden beperkt. Daar waar mogelijk kan elementenverharding of halfverharding worden toegepast, hoewel hierbij wel gelet dient te worden op de onderhoudbaarheid.

Prestaties

Als wordt gekeken naar de huidige situatie voor dit deelgebied dan vallen een aantal zaken op: De technische staat van de openbare ruimte is momenteel van onvoldoende niveau. Door de inrichting is de openbare ruimte matig onderhouden. Er zijn veel obstakels in de openbare ruimte. Hierdoor is de openbare ruimte matig te onderhouden. Dit maakt de openbare ruimte tevens minder flexibel. Daarnaast is de scheiding privé-openbaar onduidelijk of niet verzorgd (veel houten schuttingen).

Er is veel sprake van wildparkeren en enige vorm van vandalisme. De ambities voor handhaafbaarheid worden op dit moment dan ook niet gehaald. Het wildparkeren wordt mede veroorzaakt door het vaak ontbreken van parkeeraanduiding. De wijken zijn over het algemeen onoverzichtelijk. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Door de onoverzichtelijkheid en de soms onduidelijke indeling is de beeldkwaliteit van de woonwijken matig. Verder lijken de bewoners een teruggetrokken bestaan te leven. Er is weinig sprake van betrokkenheid.

De woonwijken vallende onder herstructureringsgebieden presteren op een aantal kwaliteitsaspecten lager dan gemiddeld. Met name op de aspecten Betrokkenheid, Sociale veiligheid, Handhaafbaarheid en Beeldkwaliteit is een lagere score waar te nemen. Echter kennen deze herstructureringswijken niet allemaal hetzelfde prestatieprofiel, accenten verschillen per wijk.

De woonwijken met een cultuurhistorische achtergrond zijn met name redelijk verschillend qua ambitie. Vooral de ambitie ten aanzien van de het aspect Beeldkwaliteit is voor deze wijken hoger dan gemiddeld.

Onderhoudsinspanningen

Ambitie:

Gezien de karakteristiek, de gebruiksdruk en de ambities op het vlak van belevingswaarde kan over het algemeen voor dit deelgebied op een aantal onderdelen worden volstaan met een basis onderhoudskwaliteit. Voor de onderdelen water, kunstwerken, verlichting en straatreiniging is dit het geval. Verharding, groen en straatmeubilair vergen iets grotere onderhoudsinspanningen, mede gezien de vandalismegevoeligheid van groen en staatmeubilair en de ambities voor de technische staat van de verharding. Speelvoorzieningen dienen intensief te worden onderhouden gezien de gebruiksdruk en de vandalismegevoeligheid van de speelvoorzieningen.

Huidig:

Voor de objecten en objectgroepen verharding, speelvoorzieningen en straatmeubilair wordt thans met lagere onderhoudsinspanningen volstaan dan conform de ambities nodig zou moeten zijn.

Inrichtingsmaatregelen

Voor het verhelpen van de knelpunten met betrekking tot de openbare ruimte in dit gebied, is het veranderen van het onderhoud goed, maar niet volledig afdoende. Voor een volledige aanpak zijn ook inrichtingsmaatregelen nodig. Deze inrichtingsmaatregelen worden in het kader van dit KSP niet verder uitgewerkt. Onderstaande opsomming moet daarom worden gezien als signalering van wat qua inrichting aandacht vraagt.

In dit gebied zijn de volgende inrichtingsmaatregelen aan te bevelen:

- Terugdringen damwanden, muurtjes, niveaunderschillen in het straatbeeld, i.k.v. verminderen onderhoudsbehoefte, verbeteren overzichtelijkheid (dus sociale veiligheid en verkeersveiligheid);
- Herintroduceren van (op veel plekken) helder straatbeeld met trottoirs, parkeervakken (gemarkeerd) en rijweg; dit tbv verkeersveiligheid, handhaafbaarheid en beeldkwaliteit;
- Groenassortiment beter gaan toespitsen op groeiplaatsomstandigheden, zodat bomen meer vitaal tot wasdom komen en struiken niet steeds over verharding heen groeien of het zicht in bochten ontnemen; oneigenlijk gebruik van groen (bv. als snelheidsremmers) terugdraaien; dit gaat ten koste van zichtassen door de straat en gaat gepaard met veel schade en onderhoud aan de bomen;
- Regels stellen en handhaven van regels t.a.v. erfafscheidingen private gebieden (staat van onderhoud, beeldkwaliteit ontwerp);
- Delen van openbare ruimte qua inrichting geschikt maken voor mede- of zelfbeheer bewoners.

4.3.7 Thematisch wonen

Thematisch wonen

Ambitieniveaus	
Technische staat	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Onderhoudbaarheid	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Technische veiligheid	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Functionaliteit	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Flexibiliteit	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Handhaafbaarheid	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Verkeersveiligheid	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Beeldkwaliteit	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Betrokkenheid	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Sociale veiligheid	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Netheid	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Gebruik grondstoffen	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Ecologische waarde	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Emissies / Vervuiling	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>



Prestatieniveaus	
Technische staat	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Onderhoudbaarheid	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Technische veiligheid	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Functionaliteit	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Flexibiliteit	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Handhaafbaarheid	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Verkeersveiligheid	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Beeldkwaliteit	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Betrokkenheid	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Sociale veiligheid	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Netheid	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Gebruik grondstoffen	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Ecologische waarde	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>
Emissies / Vervuiling	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: red;"></div>

Onderhoudsinspanningen	
Verharding	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Water	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Kunstwerken	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Verlichting	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Straatreiniging	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Groen	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Speelvoorzieningen	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Straatmeubilair	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>

Ambitie

Onderhoudsinspanningen	
Verharding	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Water	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Kunstwerken	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Verlichting	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Straatreiniging	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Groen	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Speelvoorzieningen	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>
Straatmeubilair	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>

Huidig

Ambities

Technische waarde:

De ambitie voor de technische staat is in dit deelgebied basis. De gebruiksdruk is ook minder hoog dan in de 'reguliere' woongebieden. De ambitie voor onderhoudbaarheid is hoog, vanwege de nadruk hierop bij de inrichting, waardoor het minder intensief en gemakkelijker kan worden onderhouden. Voor de technische veiligheid volstaat gelet op de gebruiksdruk en de aard van dit deelgebied een basisniveau.

Gebruikswaarde:

De ambitie voor functionaliteit is op basisniveau. Afstemming tussen functie en gebruik van de openbare ruimte behoeven geen speciale aandacht. Ook de ambitie voor flexibiliteit is basis, meervoudig gebruik van ruimte ten behoeve van bijvoorbeeld evenementen komt sporadisch voor in dit deelgebied. Verkeersveiligheid verdient extra aandacht daar het hier woongebieden betreft waar zowel langzaam als snel verkeer zich in dezelfde ruimte begeven.

Belevingswaarde:

In de wijken behorende tot dit deelgebied wordt veel rekening gehouden met vormgeving van huizen en openbare ruimte. Ze zijn en worden in samenhang ontworpen. Soms worden er bijzondere materialen gebruikt. Aan de beeldkwaliteit van deze wijken worden hogere eisen gesteld. Het vergroten van de betrokkenheid bij bewoners is gewenst, mede gezien het streven naar een goede afstemming van de openbare ruimte op de leefomgeving. Sociale veiligheid in deze wijken kan volstaan met een basisniveau. Uiteraard dient de straatverlichting goed te zijn. Evenals de overige wijken dienen de woonwijken behorende tot dit deelgebied een redelijk net beeld te hebben. Een basisniveau op het gebied van netheid volstaat hier.

Milieuwaarde:

De ligging van de wijken behorende tot dit deelgebied (aan de randen van de stad) biedt een hogere ecologische potentie dan bijvoorbeeld woonwijken. Het gebruik van verhardingen, dient daar waar mogelijk beperkt te worden. Het gevolg van een beperkt grondstoffengebruik is een vermindering van de emissies. Het beheer en de inrichting dit deelgebied dient bij te dragen aan een hoge(re) ecologische waarde van het gebied.

Prestaties

Kijkend naar de huidige situatie vallen een aantal zaken op:

Evenals bij het deelgebied 'wonen' bevinden zich ook hier veel obstakels in de openbare ruimte. Dit is nadelig voor de onderhoudbaarheid van de wijken. De technische veiligheid is goed te noemen. De flexibiliteit is matig. Tevens is er sprake van onduidelijke parkeeraanduiding. Ondanks dit is de handhaafbaarheid goed te noemen. Er is weinig vorm van vandalisme. De beeldkwaliteit kan beter, extra inspanningen zijn hier op zijn plaats. Ook in deze wijken leiden de bewoners een relatief teruggetrokken bestaan. De betrokkenheid met de openbare ruimte is minder hoog dan gewenst.

De hoge ambities met betrekking tot ecologische waarde, gebruik grondstoffen en emissies worden niet helemaal gehaald. Er is nog te veel verharding, ook ecologisch beheer kan nog beter.

Onderhoudsinspanningen

Ambitie:

Voor dit deelgebied kan worden volstaan met een basisniveau voor onderhoud. De gebruiksdruk is lager dan in de 'normale' woonwijken, terwijl de ambities voor beeldkwaliteit hoger liggen.

Huidig:

Voor het objecten groen liggen de huidige onderhoudsinspanningen hoger dan conform de ambities nodig zou moeten zijn.

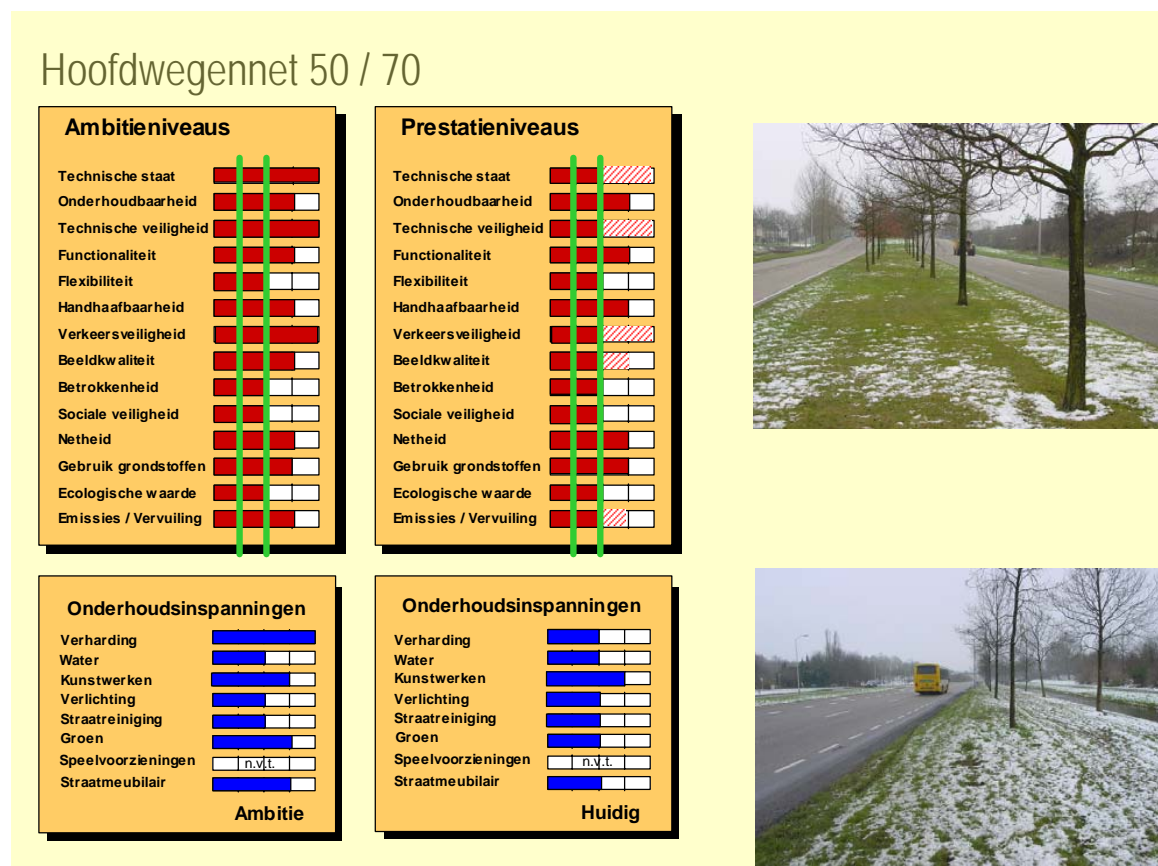
Inrichtingsmaatregelen

Voor het verhelpen van de knelpunten met betrekking tot de openbare ruimte in dit gebied, is het veranderen van het onderhoud goed, maar niet volledig afdoende. Voor een volledige aanpak zijn ook inrichtingsmaatregelen nodig. Deze inrichtingsmaatregelen worden in het kader van dit KSP niet verder uitgewerkt. Onderstaande opsomming moet daarom worden gezien als signalering van wat qua inrichting aandacht vraagt.

In dit gebied zijn de volgende inrichtingsmaatregelen aan te bevelen:

- Bijzonderheid en extra kwaliteit van de gebieden koesteren, dus bij inrichtingsmaatregelen in de toekomst juist versterken ipv. wegnivelleren;
- Groenassortiment beter gaan toespitsen op groeiplaatsomstandigheden, zodat bomen meer vitaal tot wasdom komen en struiken niet steeds over verharding heen groeien of het zicht in bochten ontnemen; oneigenlijk gebruik van groen (bv. als snelheidsremmers) terugdraaien; dit gaat ten koste van zichtassen door de straat en gaat gepaard met veel schade en onderhoud aan de bomen;
- Regels stellen en handhaven van regels t.a.v. erfafscheidingen private gebieden (staat van onderhoud, beeldkwaliteit ontwerp);
- Delen van openbare ruimte qua inrichting geschikt maken voor mede- of zelfbeheer bewoners; onderzoeken of gebieden geschikt zijn voor vormen van "parkmanagement".

4.3.8 Hoofdwegennet 50/70



Ambities

Technische waarde:

Vanwege de hoge gebruiksdruk op het hoofdwegennet is veel aandacht nodig voor de technische staat, ook omdat zwaar verkeer gebruik maakt van deze wegen. Het onderhoud aan deze wegen moet snel en eenvoudig kunnen gebeuren om een continue doorstroming van verkeer op de wegen te kunnen garanderen. Vanwege de hoge snelheden op de wegen is de technische veiligheid een belangrijk aandachtspunt. Obstakels en diepe kuilen moeten worden voorkomen.

Gebruikswaarde:

Het laten doorstromen van verkeer is het hoofddoel van het hoofdwegennet. De ambitie voor functionaliteit is hoog. Handhaafbaarheid is eveneens belangrijk. Het betreft dan voornamelijk handhaving van verkeer (een goede afscherming van de weg en eventueel snelheidsremmende maatregelen). Door de relatief hoge snelheden op het hoofdwegennet en het vele verkeer is er veel aandacht nodig voor de verkeersveiligheid. Maatregelen conform 'Duurzaam Veilig' zullen worden doorgevoerd op het hoofdwegennet. Feitelijk gaat verkeersveiligheid hiermee naar een nieuw 'basisniveau'; een basisniveau zoals dit in het SPvE-IOR wordt beschreven.

Belevingswaarde:

De belevingswaarde is op twee manieren van belang. Zowel de beleving van de aangrenzende gebieden door de automobilisten als de beleving van de weg vanaf aangrenzende gebieden. Het hoofdwegennet vormt de entree van Lelystad. Om deze reden dient de aandacht voor de beeldkwaliteit hoger te zijn. Ook op belangrijke herkenningspunten in de wegenstructuur, bijvoorbeeld de rotondes, is aandacht nodig voor de beeldkwaliteit. De ambitie voor netheid is hoger dan basis omdat de wegen een visitekaartje van de stad vormen.

Milieuwaarde:

Feitelijk gezien is het in strijd met de functie van het hoofdwegennet om de ambitie voor het gebruik van grondstoffen hoog te stellen. Dit is min of meer tegenstrijdig met de ambitie voor technische staat. Echter aandacht voor de milieueffecten van de toe te passen grondstoffen is wel van belang. Daar waar bewoners overlast ondervinden van stank of geluid is het van belang extra aandacht aan het terugdringen van emissies te besteden.

Prestaties

Kijkend naar de huidige situatie kan de volgende balans worden opgemaakt: Een groot deel van het hoofdwegennet is aan het einde van haar levensduur en is basis onderhouden. De hoge ambitie voor technische staat wordt hiermee niet gehaald. Hetzelfde geldt voor de technische veiligheid. Het profiel lokt hard rijden uit wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Er bevinden zich een aantal onoverzichtelijke aansluitingen richting wijken vanaf het hoofdwegennet. De structuur heeft een monotoon beeld, de beeldkwaliteit is niet bijzonder. Tenslotte is op sommige plaatsen thans sprake van geluidsoverlast. De brede bermen zorgen voor filtratie van het regenwater alvorens het in het oppervlaktewater terechtkomt.

Onderhoudsinspanningen

Ambitie:

De hoge gebruikintensiteiten van het hoofdwegennet leveren hoge onderhoudsinspanningen op, voornamelijk op het gebied van verharding. Het vele en vaak ook zware verkeer zorgt ervoor dat de verharding relatief snel slijt. Om een goede beeldkwaliteit van de wegen te bereiken en om gevaarlijke situaties te voorkomen zal naast verharding ook extra aandacht aan straatmeubilair (bebording), groen (bermen) en kunstwerken dienen te worden besteed. De overige beheergroepen dienen op een basisniveau te worden onderhouden.

Huidig:

Voor de objecten en objectgroepen verharding, kunstwerken en straatmeubilair wordt thans met lagere onderhoudsinspanningen volstaan dan conform de ambities nodig zou moeten zijn.

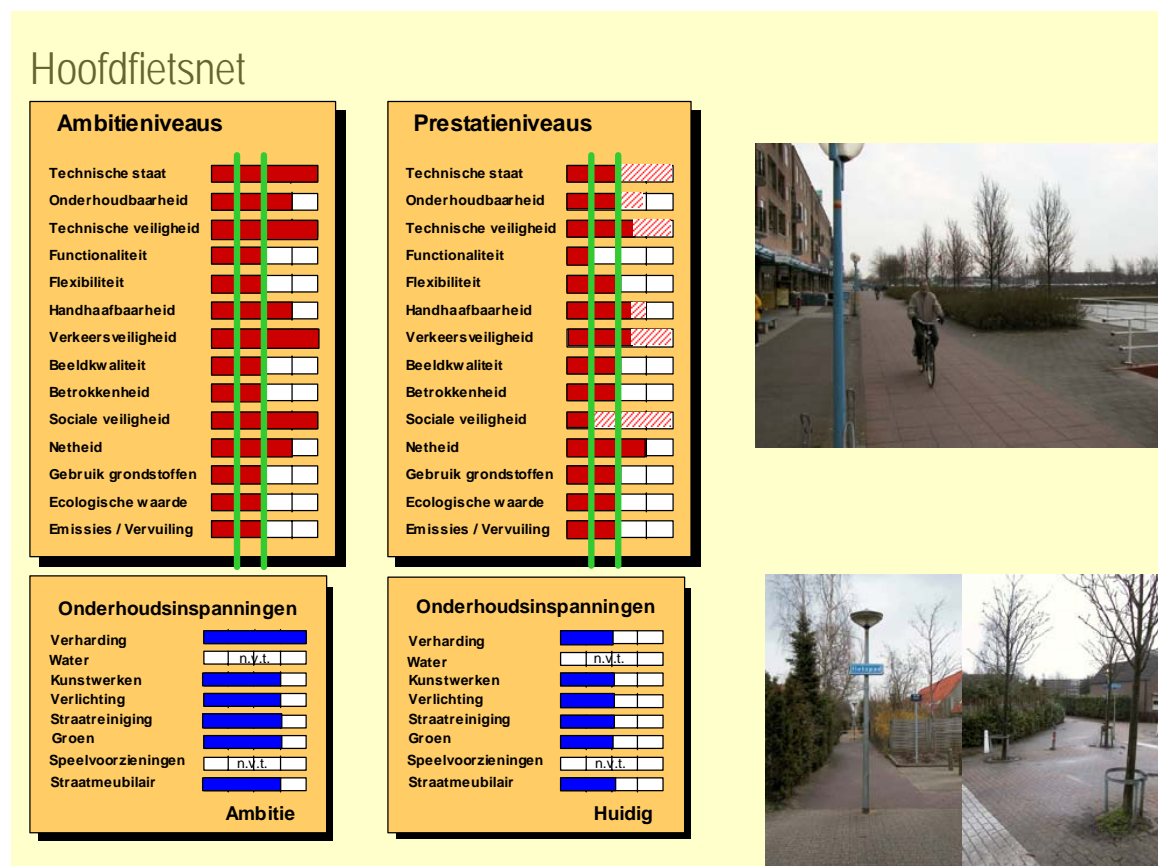
Inrichtingsmaatregelen

Voor het verhelpen van de knelpunten met betrekking tot de openbare ruimte in dit gebied, is het veranderen van het onderhoud goed, maar niet volledig afdoende. Voor een volledige aanpak zijn ook inrichtingsmaatregelen nodig. Deze inrichtingsmaatregelen worden in het kader van dit KSP niet verder uitgewerkt. Onderstaande opsomming moet daarom worden gezien als signalering van wat qua inrichting aandacht vraagt.

In dit gebied zijn de volgende inrichtingsmaatregelen aan te bevelen:

- Verkeersveiligheid: proces van "downgraden" matrixnetwerk van dreven naar ringweg en inprikkers doorzetten;
- Evenzo verder gaan met aanpassen kruisingen van dreven, b.v. tot rotondes;
- Sociale veiligheid: meer terug naar stadswegen, met op gelijk niveau fietsers en voetgangers (waar dat qua verkeersveiligheid kan);
- Herkenbaarheid en beeldkwaliteit verbeteren door specifiek en gedifferentieerd assortiment groen (laanbomen) bij de verschillende onderdelen van het net;
- Waar dat financieel kan: geluidswallen weg, geluid dempen met ZOAB;
- In kerngebied van de stad snelheid terugbrengen naar 50 km/u, rijwegen versmallen, snelheid fysiek remmen.

4.3.9 Hoofdfietsnet



Ambities

Technische waarde:

Evenals het hoofdwegennet kent het hoofdfietsnet een hoge gebruiksdruk. Hierdoor is veel aandacht nodig voor de technische staat. Het onderhoud aan het hoofdfietsnet moet snel en eenvoudig kunnen gebeuren om de doorstroming van het fietsverkeer te kunnen garanderen. Ook hier is de technische veiligheid een belangrijk aandachtspunt. Obstakels en diepe kuilen moeten worden voorkomen.

Gebruikswaarde:

Doorstroming van het fietsverkeer is uiteraard een voorwaarde voor het hoofdfietsnet, echter speelt dit een minder voorname rol dan dat dit bij het hoofdwegennet het geval is. Een basisniveau voor functionaliteit is hiervoor voldoende. Hetzelfde geldt voor flexibiliteit. Handhaafbaarheid is relatief belangrijker. Misbruik van het hoofdfietsnet door gemotoriseerd verkeer dient te worden voorkomen. Er is veel aandacht nodig voor de verkeersveiligheid. De ambitie hiervoor is hoog. Dit houdt ondermeer in dat er extra aandacht besteed dient te worden aan kruisingen met andere verkeersstromen.

Belevingswaarde:

De beeldkwaliteit van het hoofdfietsnet hoeft niet uitzonderlijk hoog te zijn. Wel dient aandacht besteed te worden aan herkenningspunten in en van het hoofdfietsnet, bijvoorbeeld door continuïteit van de routes te realiseren. De fietspaden dienen sociaal veilig te zijn. Er dient veel aandacht te worden besteed aan verlichting, doorzicht en het voorkomen van hoge begroeiing langs de fietspaden en in bochten. Daarnaast dient met de situering van fietspaden rekening te worden gehouden met mogelijkheden van toezicht vanuit woningen en dergelijke. De ambitie voor netheid is hoger dan basis omdat de fietspaden voor een deel de entree van de stad vormen.

Milieuwaarde:

Gezien de aard en de functie van het hoofdfietsnet kennen milieuwaarden geen hoge ambitie. De nadruk ligt hier meer op de technische waarde.

Prestaties

De huidige situatie beschouwend kan het volgende worden gesteld: het hoofdfietsnet is redelijk basis onderhouden. De hoge ambitie voor technische staat kan (nog) niet worden waargemaakt. Bepaalde delen zijn slecht toegankelijk voor onderhoud. Ook is er te veel sprake van wortelopgroei en verzakkingen in het wegdek. Verder is de herkenbaarheid slecht en zijn er veel gevaarlijke kruisingen. Hierdoor wordt de ambitie voor verkeersveiligheid niet gehaald. Ook zijn er in de huidige situatie te veel donkere stukken te vinden. De sociale veiligheid scoort slechts matig.

Onderhoudsinspanningen

Ambitie:

Evenals bij het hoofdwegennet dienen de onderhoudsinspanningen voor de verharding van het hoofdfietsnet hoog te zijn. Met name vanuit het oogpunt van veiligheid en comfort is dit benodigd. Om een goede veiligheid (zowel verkeers- als sociale) te garanderen dienen ook extra onderhoudsinspanningen te worden geleverd voor de kunstwerken, verlichting, straatreiniging en groen.

Huidig:

Voor de objecten en objectgroepen verharding, kunstwerken, straatreiniging en straatmeubilair wordt thans met lagere onderhoudsinspanningen volstaan dan conform de ambities nodig zou moeten zijn.

Inrichtingsmaatregelen

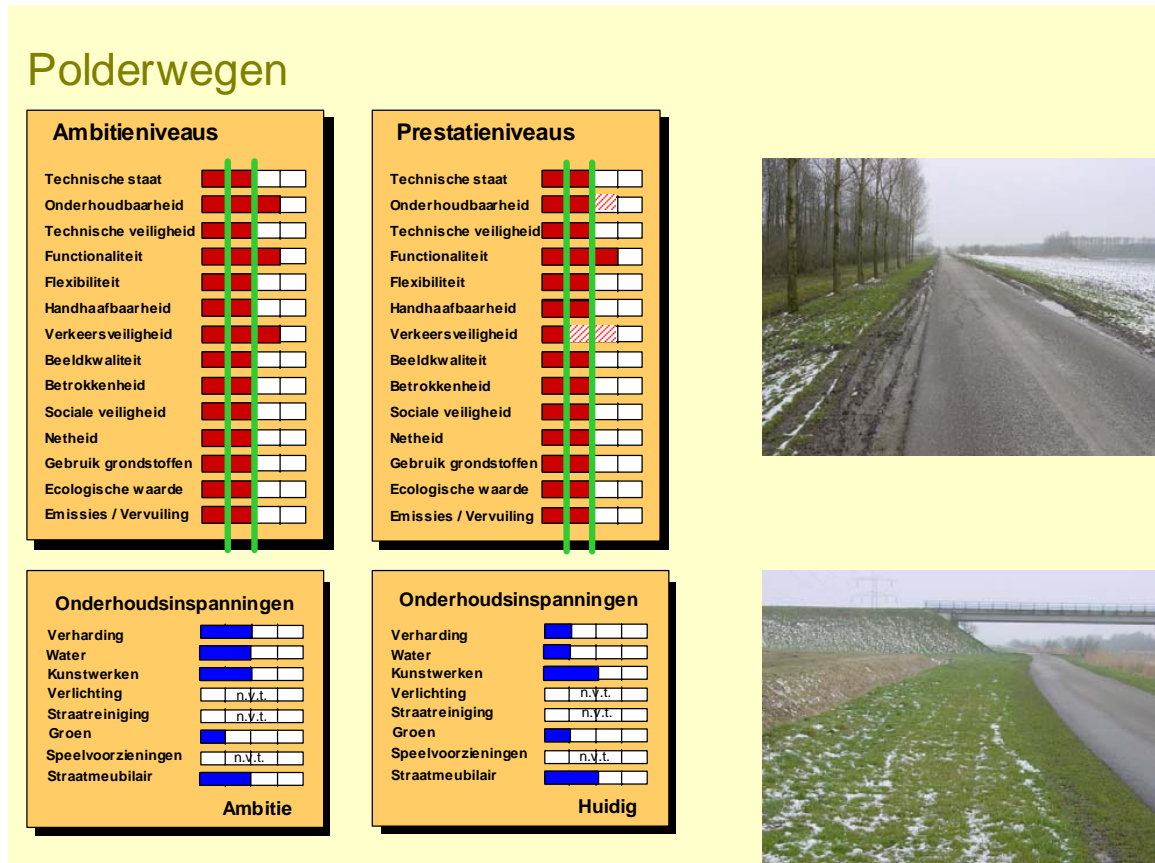
Voor het verhelpen van de knelpunten met betrekking tot de openbare ruimte in dit gebied, is het veranderen van het onderhoud goed, maar niet volledig afdoende. Voor een volledige aanpak zijn ook inrichtingsmaatregelen nodig. Deze inrichtingsmaatregelen worden in het kader van dit KSP niet verder uitgewerkt. Onderstaande opsomming moet daarom worden gezien als signalering van wat qua inrichting aandacht vraagt.

In dit gebied zijn de volgende inrichtingsmaatregelen aan te bevelen:

- Herkenbaarheid net sterk verbeteren door: bewegwijzering, meer uniforme verharding, logischer routevorming (verwijderen knikken en omrijbewegingen);
- Sociale veiligheid verbeteren: op kernnet meer en betere verlichting en terugzetten van groen (gaat verder dan snoeien, vraagt om grotere afstand tussen opgaande beplanting en fietspad);
- Sociale veiligheid: in samenhang met downgraden drevestructuur bezien of parallelle fietsroutes zijn in te passen.

- Betere (vlakke) verharding, ook waar het net door woonwijken gaat;
- Bezien kruisingen met (auto)rijwegen, is het mogelijk om fietsers (veilig) voorrang te geven?

4.3.10 Polderwegen



Ambities

Technische waarde:

De polderwegen kennen een relatief lage gebruiksdruk. Het aandeel zwaar verkeer is wel groot. Er kan worden volstaan met een basisniveau voor technische staat. Wel dient het onderhoud aan deze wegen relatief snel en eenvoudig kunnen gebeuren. Vanwege de lagere snelheden op deze wegen is de technische veiligheid hier vergeleken bij het hoofdwegennet minder een aandachtspunt.

Gebruikswaarde:

De ambitie voor functionaliteit is iets hoger. Het verkeer dient door te kunnen stromen. Handhaafbaarheid is gezien de relatief lage gebruiksdruk niet echt een item. Snelheidsremmende maatregelen zijn wellicht op een aantal plaatsen nodig, de smalle profielen doen de rest. Wel dient het verkeer op de polderwegen veilig te worden afgewikkeld. Kruisingen dienen overzichtelijk te zijn vormgegeven.

Belevingswaarde:

De beeldkwaliteit behoeft op de polderwegen geen bijzondere aandacht. Dit geldt evenzo voor de betrokkenheid, de sociale veiligheid en de netheid. Ook deze items kunnen gezien de ligging, de functie en de karakteristiek van de polderwegen volstaan met een basisambitie.

Milieuwaarde:

Gezien de aard en de functie van de polderwegen kennen milieuwaarden geen hoge ambitie. Mogelijkheden voor ontwikkeling van ecologische waarden zijn beperkt. Dit komt ondermeer door verwaaiing van bestrijdingsmiddelen. Gezien de lage gebruiksdruk is er tevens nauwelijks sprake van geluidsoverlast of luchtverontreiniging.

Prestaties

De huidige situatie onder de loep nemend kunnen de volgende conclusies worden getrokken: De bermen van de polderwegen zijn kwetsbaar, dit heeft onder andere invloed op de verkeersveiligheid en de onderhoudbaarheid. Daarnaast zijn de bermen te laag en word er te hard gereden.

Onderhoudsinspanningen

Ambitie:

Het voornaamste kenmerk van het verkeer op de polderwegen is dat het voor een groot deel zwaar verkeer betreft, maar dat de intensiteiten laag zijn. Derhalve kan met een basisniveau van onderhoudsinspanningen worden volstaan voor de verharding, de kunstwerken en het straatmeubilair. Water kan tevens op een basisniveau worden onderhouden, dit dient vooral functioneel te zijn, ten behoeve van een goede afwatering. Het groen kan extensief worden onderhouden waarbij het zaak is dat het groen niet over de wegen heen moet groeien. Daar verlichting slechts incidenteel voorkomt zijn hier geen onderhoudsinspanningen aan toebedeeld. Hetzelfde geldt voor straatreiniging en speelvoorzieningen.

Huidig:

Voor de objecten en objectgroepen verharding en water wordt thans met lagere onderhoudsinspanningen volstaan dan conform de ambities nodig zou moeten zijn.

Inrichtingsmaatregelen

Voor het verhelpen van de knelpunten met betrekking tot de openbare ruimte in dit gebied, is het veranderen van het onderhoud goed, maar niet volledig afdoende. Voor een volledige aanpak zijn ook inrichtingsmaatregelen nodig. Deze inrichtingsmaatregelen worden in het kader van dit KSP niet verder uitgewerkt. Onderstaande opsomming moet daarom worden gezien als signalering van wat qua inrichting aandacht vraagt.

In dit gebied zijn de volgende inrichtingsmaatregelen aan te bevelen:

- Bermenprobleem: inhaalschade voorkomen door aanbrengen van gewapende bermen, grastegels, enz.;
- Beeldkwaliteit: waar differentiatie aanwezig is, deze koesteren. Dus: klinkers behouden op de Knardijk.

4.4 Overzicht Matrixen

Door de ambities, prestaties en onderhoudsinspanningen per gebied en per onderdeel uit te splitsen worden de verschillen tussen de gebieden duidelijk gemaakt. Hiervoor is gebruik gemaakt van een aantal matrixen. Per kolom wordt een gebied weergegeven. Veel donkere vakjes betekent een gemiddeld hoge ambitie of hoge prestatie of hoge onderhoudsinspanningen voor dat gebied.

4.4.1 Ambities

Ambities

	St+kstz.	Subcentra	Bedr.terr.	Gr. bu st.	Gr. Bi. St.	Wonen	Th. wonen	Hoofdw.	Hoofdriets	Polderw.
Technische staat	exclusief	exclusief	exclusief	basis	exclusief	exclusief	basis	exclusief	exclusief	basis
Onderhoudbaarheid	exclusief	exclusief	exclusief	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Technische veiligheid	exclusief	exclusief	basis	basis	basis	exclusief	basis	exclusief	exclusief	basis
Functionaliteit	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis	exclusief
Flexibiliteit	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis	exclusief	exclusief	basis
Handhaafbaarheid	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief
Verkeersveiligheid	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Beeldkwaliteit	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Betrokkenheid	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Sociale veiligheid	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	exclusief	basis	exclusief	exclusief	basis
Netheid	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Gebruik grondstoffen	exclusief	exclusief	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Ecologische waarde	basis	basis	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Emissies/vervuiling	basis	basis	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis

Verklaring ambities:

exclusief	exclusief
extra	extra
basis	basis
te laag	te laag

4.4.2 Prestaties

Prestaties

	St+kstz.	Subcentra	Bedr.terr.	Gr. bu st.	Gr. Bi. St.	Wonen	Th. wonen	Hoofdw.	Hoofdriets	Polderw.
Technische staat	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	te laag	basis	basis	basis	basis
Onderhoudbaarheid	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	exclusief	basis
Technische veiligheid	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Functionaliteit	exclusief	exclusief	basis	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	basis	exclusief
Flexibiliteit	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	exclusief	basis
Handhaafbaarheid	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief
Verkeersveiligheid	exclusief	exclusief	te laag	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Beeldkwaliteit	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	basis	basis	exclusief	exclusief	basis
Betrokkenheid	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Sociale veiligheid	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	basis	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Netheid	exclusief	exclusief	basis	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Gebruik grondstoffen	exclusief	exclusief	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Ecologische waarde	basis	basis	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis
Emissies/vervuiling	basis	basis	basis	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	basis

Verklaring prestaties:

exclusief	exclusief
extra	extra
basis	basis
te laag	te laag

4.4.3 Onderhoudsinspanningen huidig scenario

Onderhoudsinspanningen huidig scenario

	St+kstz.	Subcentra	Bedr.terr.	Gr. bu st.	Gr. Bi. St.	Wonen	Th. wonen	Hoofdw	Hoofd fiets
Verharding	intensief	normaal	normaal	extensief	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal
Water	normaal	normaal	normaal	extensief	normaal	normaal	normaal	normaal	nvt
Kunstwerken	intensief	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal	intensief	normaal
Verlichting	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal
Straatreiniging	intensief	normaal	extensief	extensief	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal
Groen	intensief	normaal	normaal	extensief	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal
Speelvoorzieningen	nvt	nvt	nvt	normaal	normaal	normaal	normaal	nvt	nvt
Straatmeubilair	intensief	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal

Verklaring onderhoudsinspanningen:





intensief	
aandacht	
normaal	
extensief	

4.4.4 Onderhoudsinspanningen doel scenario

Onderhoudsinspanningen doel scenario

	St+kstz.	Subcentra	Bedr.terr.	Gr. bu st.	Gr. Bi. St.	Wonen	Th. wonen	Hoofdw	Hoofd fiets	Polderw.
Verharding	intensief	intensief	intensief	extensief	normaal	intensief	normaal	intensief	intensief	normaal
Water	intensief	intensief	normaal	extensief	normaal	normaal	normaal	normaal	nvt	normaal
Kunstwerken	intensief	intensief	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal	intensief	intensief	normaal
Verlichting	intensief	intensief	normaal	normaal	normaal	normaal	normaal	intensief	nvt	normaal
Straatreiniging	intensief	intensief	extensief	extensief	normaal	normaal	normaal	intensief	nvt	normaal
Groen	intensief	intensief	normaal	extensief	normaal	intensief	normaal	intensief	intensief	extensief
Speelvoorzieningen	nvt	nvt	nvt	normaal	intensief	intensief	normaal	nvt	nvt	nvt
Straatmeubilair	intensief	intensief	normaal	normaal	intensief	intensief	normaal	intensief	intensief	normaal

Verklaring onderhoudsinspanningen:

intensief	
aandacht	
normaal	
extensief	

Naast het huidig scenario en het doelscenario is er natuurlijk ook nog het herverdelingsscenario. Hier zal in hoofdstuk 6 wat dieper op ingegaan worden.

5 MAATLATTEN

5.1 Basiskwaliteit

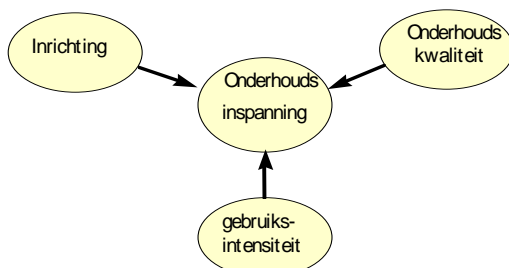
De inrichting van het openbaar gebied zal in ieder geval moeten voldoen aan een aantal basis eisen, welke voor de gehele gemeente kunnen worden vastgelegd in bijvoorbeeld een Standaard Programma van Eisen voor Inrichtingswerken in de openbare ruimte (SPvE-IOR).

Het doel van het standaardprogramma van eisen voor Inrichtingswerken in de Openbare Ruimte (SPvE-IOR) is het vaststellen van een normenboek met eisen voor het realiseren en inrichten van de openbare ruimte, ten behoeve van ontwerpers en ontwikkelaars. Het is meer dan alleen een programma van eisen voor de ontwerper en realisator van de openbare ruimte. Het is tevens een werkinstructie voor de ontwikkelaar en een toetsingskader voor de gemeente. Het is ook een basis voor het formuleren van hogere ambities aan de inrichting van de bestaande openbare ruimte. Het SPvE-IOR geeft de basiskwaliteit in Lelystad weer wat betreft de inrichting van de openbare ruimte. Het vastleggen van de basiskwaliteit vereenvoudigt het vastleggen van en discussiëren over kwaliteiten en ambities en prestaties hierin. Daarmee is het SPvE-IOR en de hierin beschreven basiskwaliteit een belangrijk onderdeel voor de maatlatten.

5.2 Gewenste onderhoudskwaliteit

Om de gestelde ambities voor de verschillende deelgebieden visueel te kunnen maken is het noodzakelijk de vertaling naar objectgroepen te maken. Per objectgroep (verharding, water e.d.) wordt de gewenste onderhoudskwaliteit vastgesteld. Dit kan door middel van de ambities voor een aantal kwaliteitsaspecten te vertalen in onderhoudskwaliteit.

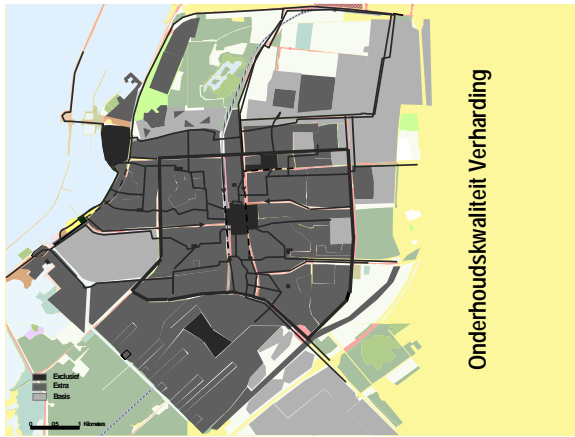
Eigenlijk is dit de eerste stap op weg naar het bepalen van de onderhoudsinspanningen zoals in het vorige hoofdstuk per deelgebied beschreven (zie matrix 4.4.4). Per deelgebied en per objectgroep zijn gewenste onderhoudskwaliteit (netheidsbeeld), gebruiksintensiteit en onderhoudbaarheid (inrichting) bekeken die gezamenlijk de benodigde inspanningen hebben bepaald. In onderstaand wordt deze relatie grafisch weergegeven:



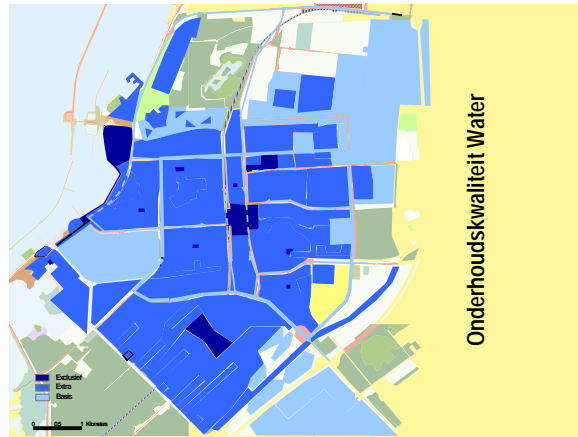
Figuur 1 Onderhoudsinspanning: resultante van onderhoudskwaliteit (netheidsbeeld), gebruiksintensiteit en onderhoudbaarheid.

In bijlage 4 is een overzicht opgenomen waarin in korte termen de motieven voor onderhoudsinspanningen niveaus bezien vanuit de ambities per gebied worden weergegeven.

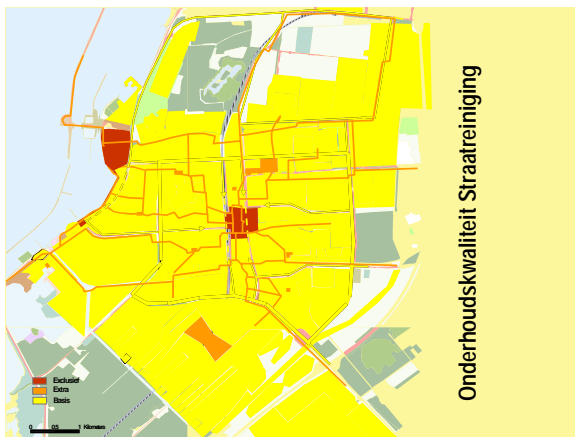
De terminologie van de gewenste onderhoudskwaliteit (Basis, Extra en Exclusief) sluit aan op de terminologie gebruikt bij de maatlatten voor onderhoudskwaliteit. Hierdoor wordt het visueel maken van het beoogde kwaliteitsniveau vergemakkelijkt.



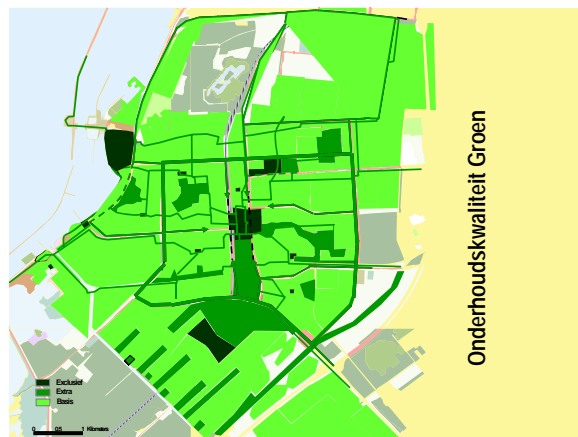
Onderhoudskwaliteit Verharding



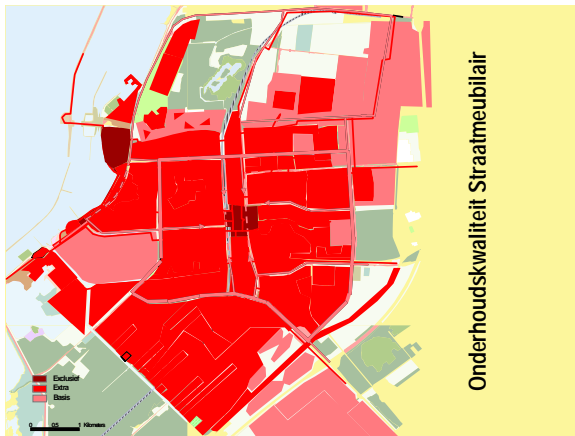
Onderhoudskwaliteit Water



Onderhoudskwaliteit Straatreiniging



Onderhoudskwaliteit Groen



Onderhoudskwaliteit Straatmeubilair

5.3 Opzet Maatlatten

Om meer gevoel te krijgen voor basiskwaliteit zijn referentiebeelden van groot belang. Referentiebeelden geven de gewenste kwaliteit visueel weer. Om gevoel te krijgen voor kwaliteit zijn de referentiebeelden in de vorm van maatlatten opgesteld.

Om de maatlatten op 'Lelystadse maat' te maken zijn er in Lelystad tijdens een 10-tal fotosessies in de wijken en buitengebieden foto's gemaakt. Met deze foto's zijn in bijeenkomsten met de projectgroep maatlatten opgesteld voor onderhoudskwaliteit. Deze maatlatten dekken een realistisch haalbare bandbreedte van na te streven kwaliteit in Lelystad af.

Voor de volgende objecten zijn maatlatten opgesteld:

1. Rijweg
2. Trottoir
3. Groenvoorziening
4. Bomen
5. Straatmeubilair
6. Water

Voor bovengenoemde objecten zijn maatlatten opgesteld voor de aspecten:

1. Technische staat
2. Verkeersveiligheid
3. Functionaliteit
4. Netheid
5. Sociale veiligheid
6. Ecologische waarde








Van een aantal combinaties is geen maatlat opgesteld. Dit is achterwege gelaten als een combinatie niet relevant is, zoals voor bijvoorbeeld de combinatie Rijweg - Ecologische Waarde en Water - Sociale veiligheid.

Elke maatlat bestaat uit een 4-tal foto's. Van de eerste, meest linker foto is de kwaliteit te laag. De tweede foto geeft de basiskwaliteit weer. De derde foto geeft een extra kwaliteit weer terwijl de laatste, meest rechter foto in de reeks de kwalificatie 'exclusief' heeft.

De volgende aandachtspunten zijn van groot belang bij het 'lezen' van de maatlatten:

- De maatlatten vormen een *referentiekader*. Dit houdt in dat bijvoorbeeld een basis-situatie wellicht een andere verschijningsvorm kan hebben.
- De foto's van de maatlatten dienen te worden gezien als een *reeks*.
- Derhalve dient *niet elk plaatje afzonderlijk* te worden geanalyseerd.
- Het gaat bij de opgestelde maatlatten om *onderhoudskwaliteit*. De inrichting en inrichtingskwaliteit op de maatlatten is in dit kader niet relevant.

5.3.1 Rijweg

Rijweg: Technische Staat			
			
			
Te Laag	Basis	Extra	Exclusief
<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ernstige spoorvorming en veel kuilen. Na regen veel plassen. • Veel ontbrekende elementen. • Ernstige oppervlakte schade bij asfaltwegen. • Veel noodreparaties aan asfaltwegen. • Grote hoeveelheden trottoir - en opsluitbanden liggen scheef en zijn beschadigd. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Matige spoorvorming en enkele kuilen. Na regen hier en daar plassen. • Enkele ontbrekende elementen. • Matige oppervlakte schade bij asfaltwegen. • Enige noodreparaties aan asfaltwegen. • De trottoir - en opsluitbanden liggen hier en daar scheef en enkele zijn beschadigd. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Er zijn in het hele straatbeeld nauwelijks kuilen te vinden. Spoorvorming komt nagenoeg niet voor. • Er is nauwelijks oppervlakte schade bij asfaltwegen. • De trottoir - en opsluitbanden liggen recht, slechts enkele zijn licht beschadigd. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • De totale technische staat is perfect. Schadebeelden komen nagenoeg niet voor.

Rijweg: *Verkeersveiligheid*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Rijweg: *Functionaliteit*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Rijweg Verkeersveiligheid

Te laag:

- Onoverzichtelijke situaties door bebouwing dicht aan de weg.
- Onbestemde indeling, geen onderscheid tussen rijbaan en voetpad.
- Grote massa verharding in grijze kleurstelling.

Basis:

- Deels overzichtelijke hoeken, deel onoverzichtelijk.
- De verkeersstromen worden gescheiden door kleur- en/of materiaalgebruik.
- Hier en daar kleuraccenten in de verharding.

Extra:

- Overzichtelijke situaties door ruimer zicht.
- Duidelijke scheiding rijbaan en voetpad.
- Fors gebruik van kleur in de verharding.

Exclusief:

- Overzichtelijke situaties door ruimer zicht.
- Rijbaanscheiding middels bomen en struiken.
- Fors gebruik van kleur in de verharding.

Rijweg Functionaliteit

Te laag:

- Warrige indeling van weg.

Basis:

- Voet en fietspad gescheiden.





Extra:

- Brede rijweg met voetpad aan beide zijden.

Exclusief:





- Goede scheiding door o.a. kleurstelling.

Rijweg: *Netheid*

Te Laag
Basis
Extra
Exclusief

Rijweg: *Sociale veiligheid*

Te Laag
Basis
Extra
Exclusief









Rijweg Netheid

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Veel zwerfvuil. Veel bladeren. Veel onkruid. Algengroei op verharding. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Weinig zwerfvuil. Aanvaardbare hoeveelheid bladeren. Beperkte onkruidgroei. Beperkte algengroei. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Nagenoeg geen zwerfvuil. Nagenoeg geen bladeren. Nagenoeg geen onkruidgroei. Geen algengroei. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Zeer schoon. Geen zwerfvuil, bladeren, onkruid of algengroei.
--	--	---	---

Rijweg Sociale Veiligheid

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Minder dan 1 lantaarn per 50 meter. Bebouwing van de weg afgekeerd. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Gemiddeld 1 lantaarn per 50 meter. Bebouwing naar de weg gericht op enige afstand (>10 meter). 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 1 à 2 lantaarns per 50 meter. Bebouwing naar de weg gericht op betrekkelijke afstand (<10 meter). 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Gemiddeld 2 lantaarns per 50 meter. Bebouwing naar weg gericht op zeer korte afstand (<5 meter).
---	---	--	---

5.3.2 Trottoir

Trottoir: Technische Staat			
			
Te Laag	Basis	Extra	Exclusief
Trottoir: Vekeersveiligheid			
			
Te Laag	Basis	Extra	Exclusief


Trottoir: Technische Staat

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Veel kuilen, veel plassen na regen. • Veel ontbrekende elementen. • Grote hoeveelheid trottoirbanden en stoeptegels liggen scheef en zijn beschadigd. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Enkele kuilen, na regen hier en daar plassen. • Enkele ontbrekende elementen. • Trottoirbanden en stoeptegels liggen hier en daar scheef en enkele zijn beschadigd. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nauwelijks kuilen, sporadisch plassen. • Geen ontbrekende elementen. • Nagenoeg geen scheef liggende trottoirbanden en stoeptegels, slechts enkele zijn licht beschadigd). 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • De totale technische staat is perfect. Schadebeelden komen nagenoeg niet voor.
--	--	---	---

Trottoir: Vekeersveiligheid


<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Onduidelijk waar trottoir zich bevindt. • Trottoir smaller dan 1 meter. • Onoverzichtelijk door geparkeerde auto's. • Minimaal 1 obstakel per 100 meter op het trottoir. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Trottoir gescheiden van rijbaan. • Scheiding door niveauverschil. • Trottoir smaller dan 2 meter. • Onoverzichtelijk door geparkeerde auto's. • Minder dan 1 obstakel per 100 meter op trottoir. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Trottoir gescheiden van rijbaan. • Scheiding door kleur en niveauverschil. • Trottoir smaller dan 2 meter. • Overzichtelijke situatie. • Minder dan 1 obstakel per 100 meter op trottoir. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Trottoir gescheiden van rijbaan. • Scheiding door kleur en niveauverschil. • Trottoir breder dan 2 meter. • Overzichtelijke situatie. • Geen obstakels op trottoir.
--	---	--	--

Trottoir: *Functionaliteit*



Te Laag Basis Extra Exclusief

Trottoir: *Netheid*



Te Laag Basis Extra Exclusief

Trottoir: *Functionaliteit*

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Trottoir smaller dan 1 meter. • Moeilijk toegankelijk. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimale breedte trottoir 1.20 meter. zonder obstakels en goed toegankelijk. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Trottoir breder dan 2 meter. • Goed toegankelijk. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Wandelgebied. • Zeer goed toegankelijk.
--	---	---	---

Trottoir: *Netheid*

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Veel zwerfvuil. • Veel onkruid tussen tegels. • Algengroei op verharding. • 'Gruuwe' verharding. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Weinig zwerfvuil. • Weinig onkruid tussen tegels. • Beperkte algengroei op verharding. • Neutrale uitstraling verharding. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen zwerfvuil. • Geen onkruid tussen tegels. • Geen algengroei op verharding. • Frisse uitstraling trottoir-rijweg. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen zwerfvuil. • Geen onkruid tussen tegels. • Geen algengroei op verharding. • Frisse uitstraling trottoir-rijweg.
--	---	--	--

Trottoir: Sociale Veiligheid



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Trottoir: Sociale Veiligheid

<u>Te laag:</u>	<u>Basis:</u>	<u>Extra:</u>	<u>Exclusief:</u>
<ul style="list-style-type: none"> Minder dan 1 lantaarn per 50 meter. Geen toezicht via woningen mogelijk door bewoners. Onoverzichtelijke hoeken. 	<ul style="list-style-type: none"> Gemiddeld 1 lantaarn per 50 meter. Woningen naar trottoir gekeerd op minder dan 10 meter afstand. Onoverzichtelijke hoeken. 	<ul style="list-style-type: none"> 1 à 2 lantaarns per 50 meter. Woningen naar trottoir gekeerd op minder dan 10 meter afstand. Overzichtelijke situatie. 	<ul style="list-style-type: none"> Gemiddeld 2 lantaarns per 50 meter. Woningen naar trottoir gekeerd op minder dan 10 meter afstand. Overzichtelijke situatie.

5.3.3 Groenvoorziening

Groenvoorziening: *Technische Staat*






Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Groenvoorziening: *Verkeersveiligheid*






Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Groenvoorziening: Technische Staat

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Een groot deel van begroeiing langs rand steekt uit boven verharding. Een groot deel van begroeiing heeft snoeiachterstand, veel dood hout. Veel onkruid tussen begroeiing. Zichtbaar afgetakelde beplanting door uitgeholde plantvakken. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Een klein deel van begroeiing langs rand steekt uit boven verharding. Een klein deel van begroeiing heeft snoeiachterstand, weinig dood hout. Weinig onkruid tussen begroeiing. Redelijk gesloten plantvak. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Een zeer klein deel van begroeiing steekt uit boven verharding. Een zeer klein deel van begroeiing heeft snoeiachterstand, dood hout komt nauwelijks voor. Nagenoeg geen onkruid tussen begroeiing. Plantvak is goed gesloten. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Begroeiing steekt niet uit boven verharding. Geen snoeiachterstand, geen dood hout. Geen onkruid tussen begroeiing. Plantvak is goed gesloten.
---	---	--	--

Groenvoorziening: Verkeersveiligheid

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Begroeiing dicht op weg zorgt voor onoverzichtelijke situaties. Onvoldoende doorrijhoogte. Begroeiing zorgt voor donkere delen op 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Begroeiing dicht op weg zorgen niet direct voor onoverzichtelijke situaties. Voldoende doorrijhoogte. Begroeiing geeft 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Begroeiing verder van weg zorgt niet voor onoverzichtelijke situaties. Voldoende doorrijhoogte. Begroeiing geeft 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Begroeiing verder van weg zorgt niet voor onoverzichtelijke situaties.</i> <i>Voldoende doorrijhoogte.</i> <i>Begroeiing geeft</i>
--	---	---	--

weg.	geen onderbelichte delen op weg.	geen onderbelichte delen op weg.	<i>geen onderbelichte delen op weg.</i>
------	----------------------------------	----------------------------------	---

Groenvoorziening: *Functionaliteit*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Groenvoorziening: *Netheid*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Groenvoorziening: *Functionaliteit*

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Oneigenlijk gebruik van openbaar groen. • Functieloos. • Totaalbeeld is onverzorgd. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Openbaar groen wordt enigszins gebruikt waarvoor het is bedoeld. • Enige functionaliteit. • Totaalbeeld is oké. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Openbaar groen wordt consequent gebruikt waarvoor het is bedoeld. • Functioneel goed. • Totaalbeeld is prima. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Openbaar groen wordt optimaal gebruikt. • Functioneel uitstekend. • Totaalbeeld is uitstekend.
--	--	--	---

Groenvoorziening: *Netheid*

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Veel zwerfvuil en blad in en langs randen van groenvoorziening. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Gedurende een beperkte periode is plaatselijk zwerfvuil en blad aanwezig in en langs randen van groenvoorziening. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Incidenteel is er sprake van zwerfvuil en blad in en langs de randen van groenvoorziening. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Zowel in het vak als langs de randen van groenvoorziening is geen of zeer kort zwerfvuil en blad aanwezig.
--	--	---	---

Groenvoorziening: *Sociale Veiligheid*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Groenvoorziening: *Ecologische Waarde*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Groenvoorziening: *Sociale Veiligheid*




<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen toezicht door hoogopgaande aaneengesloten beplanting. • Geen alternatieve veilige route aanwezig. • Onvoldoende toezicht vanaf woningen. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Toezicht op pad vanaf openbare weg, weinig hoogopgaande beplanting. • Er zijn enkele alternatieve veilige routes aanwezig. • Toezicht vanaf woningen is redelijk. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nagenoeg geen hoogopgaande beplanting langs pad, redelijk lange zicht assen. • Er zijn voldoende veilige alternatieve routes aanwezig. • Toezicht vanaf woningen is goed. • Toezicht op pad vanaf openbare weg. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen hoogopgaande beplanting langs pad, lange zicht assen. • Er zijn veel veilige alternatieve routes aanwezig. • Toezicht vanaf woningen is zeer goed. • Toezicht op pad vanaf openbare weg.
--	--	---	---

Groenvoorziening: *Ecologische Waarde*

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kleine vakken. • Beheer is intensief. • Geen inheemse soorten toegepast of soorten die als voedsel- of waardplanten dienen voor specifieke soorten. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vakken hebben redelijke afmeting. • Beheer is deels intensief, deels extensief. • Gedeeltelijk inheemse soorten toegepast of soorten die als voedsel- of waardplanten dienen voor specifieke soorten. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vakken hebben redelijk grote afmeting. • Beheer is redelijk extensief. • Gedeeltelijk inheemse soorten toegepast of soorten die als voedsel- of waardplanten dienen voor specifieke soorten. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vakken hebben grote afmeting en er zijn verbindingen. • Beheer is extensief. • Inheemse soorten toegepast of soorten die als voedsel- of waardplanten dienen voor specifieke soorten.
--	--	---	--




5.3.4 Bomen

Bomen: Technische Staat


Te Laag
Basis
Extra
Exclusief

Bomen: Verkeersveiligheid


Te Laag
Basis
Extra
Exclusief

Bomen: Technische Staat

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Boomspiegel te klein. Veel dood hout, in meer dan 25% van de bomen komen gebroken takken voor. Er is sprake van wortelopgroei. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Boomspiegel is voldoende groot. Weinig dood hout, in minder dan 25% van de bomen komen gebroken takken voor. Slechts sprake van lichte wortelopgroei. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Boomspiegel is voldoende groot. Nagenoeg geen dood hout, in minder dan 10% van de bomen komen gebroken takken voor. Geen sprake van wortelopgroei. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Grote boomspiegel. Geen dood hout, geen gebroken takken. Geen sprake van wortelopgroei.
---	--	---	--

Bomen: Verkeersveiligheid

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Boom staat op minder dan 1 meter van de rijbaan. Meer dan 25% van de bomen heeft te laag hangende takken voor passerende voetgangers/ fietsers. Er is sprake van wortelopgroei. Veel dood hout. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Boom staat op minder dan 1 meter van de rijbaan. Minder dan 25% van de bomen heeft te laag hangende takken voor passerende voetgangers/fietsers. Er is slechts sprake van lichte wortelopgroei. Weinig dood hout. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Afstand tussen boom en rijbaan > 1 meter. Nagenoeg geen van de bomen heeft te laag hangende takken voor passerende voetgangers/fietsers. Er is nagenoeg geen sprake van lichte wortelopgroei. Nagenoeg geen dood hout. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Afstand tussen boom en rijbaan > 1 meter. Geen enkele boom heeft te laag hangende takken voor passerende voetgangers/fietsers. Er is geen enkele sprake van lichte wortelopgroei. Geen dood hout.
---	---	---	--

Bomen: *Functionaliteit*



Te Laag Basis Extra Exclusief

Bomen: *Netheid*



Te Laag Basis Extra Exclusief

Bomen: Functionaliteit

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Boom heeft geen functie als beeldbepaler, afscheiding parkeervak of schaduwplaats. • Bomen staan in de weg. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Boom heeft enigszins een functie als beeldbepaler, afscheiding parkeervak of schaduwplaats. • Bomen staan ver genoeg van rijbaan. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Boom heeft een functie als beeldbepaler, afscheiding parkeervak of schaduwplaats. • Bomen staan ver genoeg van rijbaan. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Boom heeft een voornamelijk functie als beeldbepaler, afscheiding parkeervak of schaduwplaats. • Bomen staan ver genoeg van rijbaan.
---	---	---	--

Bomen: Netheid

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • In meer dan 25% is er sprake van dood hout. • Boom maakt geen vitale indruk. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • In minder dan 25% is er sprake van dood hout. • Boom maakt redelijk vitale indruk. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • In minder dan 5% is er sprake van dood hout. • Boom maakt vitale indruk. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is geen sprake van dood hout. • Boom maakt zeer vitale indruk.
--	--	--	---

Bomen: *Ecologische Waarde*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Bomen: *Ecologische Waarde*

<u>Te laag:</u>	<u>Basis:</u>	<u>Extra:</u>	<u>Exclusief:</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Afstand tussen bomen > 5 meter • Er is sprake van verharding tussen bomen • Beheer is intensief • Geen inheemse soorten toegepast of soorten die als voedsel- of waardboom dienen voor specifieke soorten 	<ul style="list-style-type: none"> • Afstand tussen bomen ligt tussen 1 en 5 meter • Nagenoeg geen sprake van verharding tussen bomen • Beheer is intensief • Gedeeltelijk inheemse soorten toegepast of soorten die als voedsel- of waardboom dienen voor specifieke soorten 	<ul style="list-style-type: none"> • Afstand tussen bomen is kleiner dan 1 meter • Geen sprake van verharding tussen bomen, ruimte tussen bomen op enkele plaatsen opgevuld met struweel begroeiing • Beheer is redelijk extensief • Gedeeltelijk inheemse soorten toegepast of soorten die als voedsel- of waardboom dienen voor specifieke soorten 	<ul style="list-style-type: none"> • Afstand tussen bomen is kleiner dan 1 meter • Geen sprake van verharding tussen bomen, ruimte tussen bomen opgevuld met struweel begroeiing • Beheer is extensief • Inheemse soorten toegepast of soorten die als voedsel- of waardboom dienen voor specifieke soorten

5.3.5 Straatmeubilair

Straatmeubilair: Technische Staat






Te Laag
Basis
Extra
Exclusief

Straatmeubilair: Verkeersveiligheid






Te Laag
Basis
Extra
Exclusief

Straatmeubilair: Technische Staat





<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Straatmeubilair is niet heel. Verf is voor een groot deel afgebladderd. Meer dan 25% van het straatmeubilair staat scheef. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Straatmeubilair is op enkele uitzondering na heel, kapot straatmeubilair wordt binnen 1 maand vervangen. Verf is voor een klein deel afgebladderd. Minder dan 25% van het straatmeubilair staat scheef, wordt binnen 1 maand rechtgezet. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Straatmeubilair is heel, kapot straatmeubilair wordt binnen 1 week vervangen. Straatmeubilair zit redelijk in de verf. Minder dan 10% van het straatmeubilair staat scheef, wordt binnen 1 week rechtgezet. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Straatmeubilair is heel, kapot straatmeubilair wordt binnen 1 dag vervangen. Straatmeubilair zit goed in de verf. Geen enkel straatmeubilair staat scheef, wordt binnen 1 dag rechtgezet.
---	---	--	--

Straatmeubilair: Verkeersveiligheid

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Aanrij risico groot door situering straatmeubilair. Opstekende delen 5 < 30 centimeter, kunnen gemakkelijk over het hoofd worden gezien. Straatmeubilair vormt geen entiteit 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Aanrij risico redelijk klein, situering straatmeubilair oké. Opstekende delen > 30 centimeter. Straatmeubilair vormt niet in het geheel een entiteit, toch wel redelijk duidelijke situatie. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Aanrij risico klein, situering straatmeubilair helder. Opstekende delen > 30 centimeter. Straatmeubilair vormt over het algemeen een entiteit, duidelijke 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Aanrij risico nihil, situering straatmeubilair zeer helder. Opstekende delen zorgen niet voor een aanrij risico. Straatmeubilair vormt een entiteit, zeer duidelijke
--	--	---	---





<p>waardoor een chaotische, onduidelijke situatie ontstaat.</p>		<p>situatie.</p>	<p>situatie.</p>
---	--	------------------	------------------

Straatmeubilair: *Functionaliteit*

Te Laag
Basis
Extra
Exclusief

Straatmeubilair: *Netheid*

Te Laag
Basis
Extra
Exclusief

Straatmeubilair: *Functionaliteit*

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Onjuiste plaatsing en onderhoud van straatmeubilair waardoor functieloos. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Plaatsing en onderhoud van straatmeubilair is dusdanig dat het aan de beoogde functie kan voldoen. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Straatmeubilair voldoet goed aan beoogde functie door goed onderhoud en situering. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Straatmeubilair vormt functionele entiteit door plaatsing en onderhoud.
--	---	---	--

Straatmeubilair: *Netheid*

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vuil (waardoor in dit geval teksten deels onleesbaar). • Graffiti zorgt voor onverzorgd beeld, graffiti wordt niet verwijderd. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Redelijk schoon. • Enige graffiti, binnen redelijke termijn verwijderd. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schoon. • Incidenteel graffiti, wordt vrij snel verwijderd. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Zeer schoon. • Incidenteel graffiti, wordt direct verwijderd.
--	---	---	---

Straatmeubilair: *Sociale Veiligheid*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Straatmeubilair: Sociale Veiligheid

<u>Te laag:</u>	<u>Basis:</u>	<u>Extra:</u>	<u>Exclusief:</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Geen toezicht door plaatsing in aaneengesloten beplanting. • Woningen op afstand (> 50 meter). 	<ul style="list-style-type: none"> • Redelijk toezicht door plaatsing straatmeubilair vóór aaneengesloten beplanting. • Woningen in nabijheid (25 < 50 meter). 	<ul style="list-style-type: none"> • Goed toezicht door plaatsing straatmeubilair vóór lage beplanting beplanting. • Woningen in nabijheid (25 < 50 meter). 	<ul style="list-style-type: none"> • Goed toezicht door plaatsing straatmeubilair tussen bebouwing. • Woningen op zeer kleine afstand (< 25 meter).

5.3.6 Water

Water: Technische Staat			
			
Te Laag	Basis	Extra	Exclusief
Water: Verkeersveiligheid			
			
Te Laag	Basis	Extra	Exclusief

Water: Technische Staat

<u>Te laag:</u>	<u>Basis:</u>	<u>Extra:</u>	<u>Exclusief:</u>
<ul style="list-style-type: none"> Delen van oevers ingestort. Beschoeiing in slechte staat, beschoeiing door begroeiing weggedrukt. 	<ul style="list-style-type: none"> Oevers voldoende. Beschoeiing soms door begroeiing weggedrukt. 	<ul style="list-style-type: none"> Oevers in goede staat. Beschoeiing incidenteel door begroeiing weggedrukt. 	<ul style="list-style-type: none"> Oevers in zeer goede staat. Beschoeiing is intact.

Water Verkeersveiligheid:

<u>Te laag:</u>	<u>Basis:</u>	<u>Extra:</u>	<u>Exclusief:</u>
<ul style="list-style-type: none"> Oppervlakte oevers/kades glad. Obstakels. Slechte of geen scheiding. 	<ul style="list-style-type: none"> Oppervlakte oever/kades redelijk begaanbaar Weinig obstakels Enige vorm van scheiding 	<ul style="list-style-type: none"> Oppervlakte oever/kades goed begaanbaar. Weinig obstakels. Goede scheiding. 	<ul style="list-style-type: none"> Oppervlakte oever/kades goed begaanbaar. Geen obstakels. Zeer goede scheiding.

Water: *Functionaliteit*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Water: *Netheid*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Water Functionaliteit:

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Bergingscapaciteit van het water ontoereikend. Nauwelijks mogelijkheden voor recreatief gebruik. Veel obstakels. Smalle watergang bemoeilijkt varen en schaatsen. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Bergingscapaciteit van het water voldoende. Beperkte mogelijkheden voor recreatief gebruik. Er is een aantal obstakels. Watergang heeft een gemiddelde breedte.. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Bergingscapaciteit van het water is ruim voldoende. Voldoende mogelijkheden voor recreatief gebruik. Er zijn weinig obstakels. Watergang heeft een goede breedte. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Bergingscapaciteit van het water is goed. Veel mogelijkheden voor recreatief gebruik. Er zijn geen obstakels. Watergang is breed opgezet.
---	--	---	---

Water Netheid:

<p><u>Te laag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Voortdurend sprake van drijfvuil, bladval ter plaatse van (de oevers van) de watergang of –partij. Doorzicht van water is onvoldoende. Vorming van kroos en algen. 	<p><u>Basis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Op niet storende wijze sprake van drijfvuil, bladval ter plaatse van (de oevers van) de watergang of –partij. Doorzicht van water is redelijk. Enige vorming van kroos en algen. 	<p><u>Extra:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Incidenteel sprake van drijfvuil, bladval ter plaatse van (de oevers van) de watergang of –partij. Doorzicht van water is ruim voldoende. Incidenteel vorming van kroos en algen. 	<p><u>Exclusief:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Geen sprake van drijfvuil, bladval ter plaatse van (de oevers van) de watergang of –partij. Doorzicht van water is goed. Geen vorming van kroos en algen.
---	---	--	--

Water: *Ecologische Waarde*



Te Laag

Basis

Extra

Exclusief

Water Ecologische Waarde:

<u>Te laag:</u>	<u>Basis:</u>	<u>Extra:</u>	<u>Exclusief:</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Geen biodiversiteit in en om water. • Oevers zijn steil waardoor natuur zich niet kan ontwikkelen. • Watergangen en partijen zijn versnipperd. 	<ul style="list-style-type: none"> • Beperkte mate van biodiversiteit in en om water. • Oevers zijn redelijk flauw waardoor natuur zich in beperkte mate kan ontwikkelen. • Watergangen en partijen zijn in beperkte mate versnipperd. 	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoende biodiversiteit in en om water. • Oevers zijn flauw waardoor natuur zich in voldoende mate kan ontwikkelen. • Watergangen en partijen zijn nauwelijks versnipperd. 	<ul style="list-style-type: none"> • Veel biodiversiteit in en om water. • Oevers zijn flauw waardoor natuur zich in goed kan ontwikkelen, daarnaast zijn er plas/drasbermen aanwezig. • Watergangen en partijen zijn niet versnipperd.

6 SCENARIOS & KOSTEN

6.1 De scenario's

In hoofdstuk 4 zijn voor de verschillende deelgebieden in Lelystad ambities gesteld voor een 14-tal kwaliteitsaspecten. Daarnaast is gemeten hoe deze deelgebieden in de huidige situatie op de 14-kwaliteitsaspecten presteren. Vervolgens zijn mede op basis van het verschil tussen ambities en prestaties voor de deelgebieden onderhoudsinspanningen voor een 8-tal objectgroepen opgesteld. De objectgroep riolering is niet in de profielen opgenomen. Reden hiervoor is dat er geen onderscheidende aandacht tussen deelgebieden aan riolering wordt besteed. De onderhoudsinspanningen kunnen uiteindelijk in kosten worden uitgedrukt. Hiervoor zij verwezen naar het volgende hoofdstuk.

Het zoveel mogelijk voldoen aan de gestelde ambities is één van de scenario's waarvoor een kostenplaatje voor wat betreft onderhoud zal worden opgesteld: het doelscenario. Het is uiteraard van belang dit kostenplaatje tegen de kosten in de huidige situatie aan te leggen. Dit wordt hierna als het huidige scenario omschreven. Tenslotte zal worden gekeken in hoeverre met het huidige budget een dusdanige optimaliseringsslag kan worden gemaakt zodat bijvoorbeeld de door bewoners meest relevant geachte ambities gehaald worden. Dit wordt het herverdelingsscenario genoemd.

6.2 Herverdelingsscenario

Naast het huidig (ambities = prestaties) en doelscenario (ambities waarmaken) is er ook nog een tussenliggend scenario denkbaar, namelijk het zogenaamde herverdelingsscenario. Dit scenario gaat uit van een herverdeling van ambities zodanig dat de bijbehorende onderhoudsinspanningen binnen de huidige beschikbare middelen plaats kan vinden. Dit scenario is afgetast bij de bevolking met behulp van een centraal gehouden "inspraakavond".

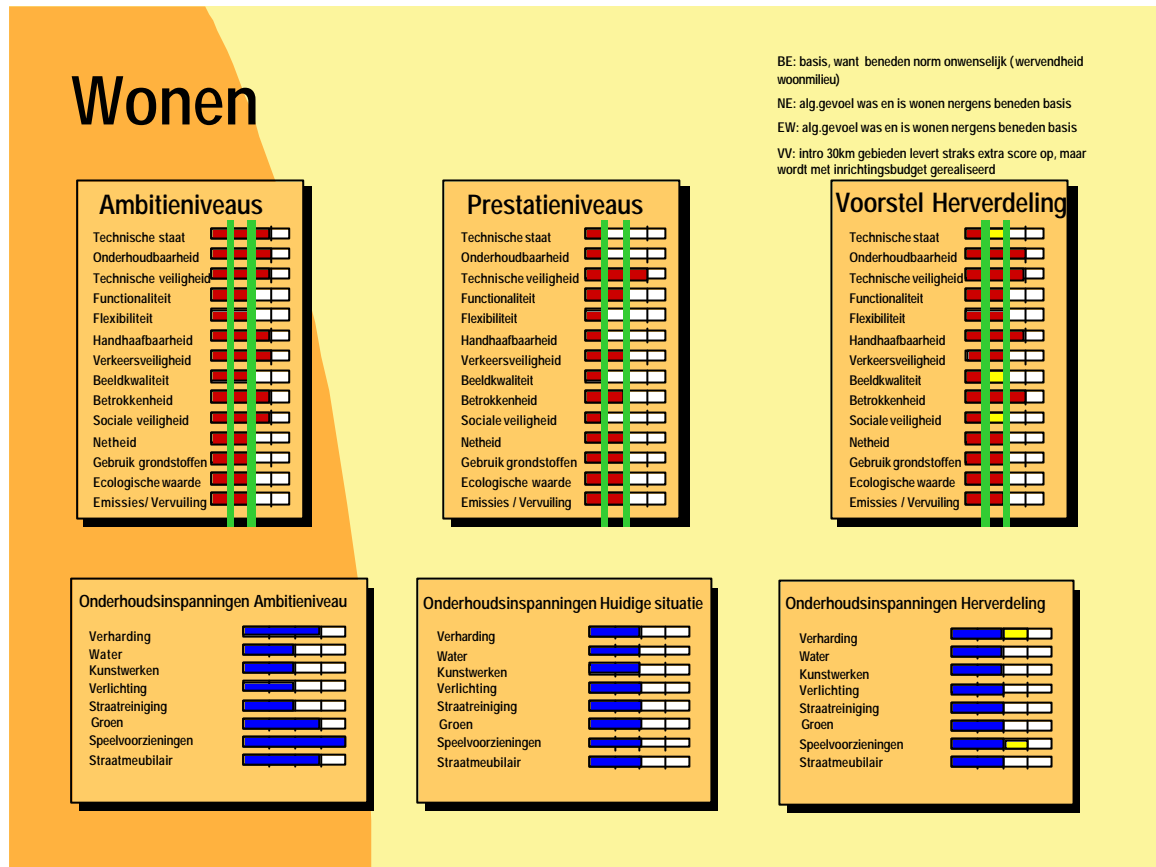
De resultaten van de "inspraakavond" zijn door de projectgroep en het kernteam afgewogen en verwerkt in de vorm van een herverdelingsscenario. De argumenten die bij de afwegingen een rol hebben gespeeld zijn beknopt vermeld tezamen met de weergave van de profielen.

Voor het gebied wonen zijn tijdens de inspraakavond bijvoorbeeld de volgende opmerkingen / keuzes gemaakt:

- Over het algemeen is de mening dat er meer aandacht besteed moet worden aan deelgebied Wonen (in ieder geval basisniveau). De inzet moet met name worden geleverd voor de wijken die dreigen te verouderen. Bovendien vond men dat de wijken niet allemaal dezelfde benadering moeten krijgen.
- *Technische Staat* wordt als het belangrijkste aspect beschouwd, gevolgd door *Sociale Veiligheid* (beide belangrijker dan bv *Netheid*). *Technische Staat* en *Sociale Veiligheid* dienen in ieder geval op basisniveau te worden gebracht. Voor *Beeldkwaliteit* geldt dit in mindere mate (2 vd 4 groepen prefereren basisniveau).
- *Technische Staat* wordt beschouwd als 'motor' voor de openbare ruimte. Als deze goed is zullen ook andere kwaliteitsaspecten beter scoren doordat o.a. bewoners bewuster en zuiniger omgaan met de openbare ruimte. In iets mindere mate wordt dezelfde rol toebedeeld aan functionaliteit.
- *Ecologische Waarde* mag in deelgebied Wonen lager scoren volgens een deel van de bewoners (derhalve onder basis).

Zie bijlage 4 voor een compleet verslag van de inspraakavond.

De profielen voor het gebied wonen zien er dan als volgt uit:



In geel zijn ambities weergegeven die boven het prestatieniveau liggen, terwijl in roze ambities lager dan het prestatieniveau zijn aangeduid.

Met behulp van het reeds bestaande rekenmodel en de bepaalde onderhoudsinspanningen profielen zijn de onderhoudskosten behorend bij het voorstel voor herverdelingsscenario doorgerekend.

Om in één overzicht duidelijk te maken hoe de ambities en onderhoudsinspanningen per gebied verschillen is gebruik gemaakt van dezelfde matrixen die voor de andere scenario's gehanteerd zijn. Veel donkere vakjes betekent een gemiddeld hoge ambitie of hoge onderhoudsinspanningen voor dat gebied.

Ambities

	St+ksztz.	Subcentra	Bedr.terr.	Gr. bu st.	Gr. Bi. St.	Wonen	Th. wonen	Hoofdw	Hoofd fiets	Polderw.
Technische staat	exclusief	exclusief	extra	extra	extra	te laag	extra	extra	extra	extra
Onderhoudbaarheid	exclusief	exclusief	exclusief	extra	extra	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief
Technische veiligheid	exclusief	exclusief	extra	extra	extra	exclusief	extra	exclusief	exclusief	extra
Functionaliteit	exclusief	exclusief	extra	extra	extra	extra	extra	exclusief	te laag	extra
Flexibiliteit	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	extra	extra	extra	extra	extra
Handhaafbaarheid	exclusief	exclusief	extra	extra	extra	exclusief	extra	exclusief	exclusief	extra
Verkeersveiligheid	exclusief	exclusief	te laag	extra	extra	extra	extra	extra	exclusief	te laag
Beeldkwaliteit	exclusief	extra	extra	extra	extra	te laag	extra	extra	extra	extra
Betrokkenheid	exclusief	exclusief	extra	extra	extra	exclusief	exclusief	extra	extra	extra
Sociale veiligheid	exclusief	exclusief	te laag	extra	extra	te laag	extra	extra	te laag	extra
Netheid	exclusief	extra	extra	extra	extra	extra	exclusief	extra	extra	extra
Gebruik grondstoffen	exclusief	exclusief	extra	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	exclusief	extra	extra
Ecologische waarde	extra	extra	extra	exclusief	extra	extra	extra	extra	extra	extra
Emissies/vervuiling	extra	extra	extra	exclusief	exclusief	extra	exclusief	extra	extra	extra





Verklaring ambities:

exclusief	
extra	
basis	
te laag	

Onderhoudsinspanningen herverdelingsscenario

	St+ksztz.	Subcentra	Bedr.terr.	Gr. bu st.	Gr. Bi. St.	Wonen	Th. wonen	Hoofdw	Hoofd fiets	Polderw.
Verharding	exclusief	extra	extra	te laag	te laag	extra	extra	extra	extra	te laag
Water	extra	extra	extra	te laag	te laag	extra	extra	exclusief	nvt	te laag
Kunstwerken	exclusief	exclusief	extra	extra	extra	extra	extra	extra	extra	extra
Verlichting	extra	extra	extra	extra	extra	extra	extra	extra	extra	nvt
Straatreiniging	exclusief	extra	te laag	te laag	te laag	extra	extra	extra	extra	nvt
Groen	exclusief	extra	extra	te laag	te laag	extra	extra	extra	extra	te laag
Speelvoorzieningen	nvt	nvt	nvt	extra	extra	extra	extra	nvt	nvt	nvt
Straatmeubilair	exclusief	extra	extra	te laag	te laag	extra	extra	extra	extra	extra

Verklaring onderhoudsinspanningen:

intensief	
aandacht	
normaal	
extensief	

Het is echter niet mogelijk gebleken om een voorstel voor het herverdelingsscenario binnen het budgetuitgangspunt te realiseren. De berekening is te vinden in bijlage 5 achterin de map.

6.3 Opbouw kostenmodel

Voor het bepalen van de onderhoudskosten is een kwaliteitskostenmodel ontwikkeld. In dit kwaliteitskostenmodel worden de verschillende mogelijke keuzes voor kwaliteit van onderhoud gekoppeld aan de bijbehorende kosten. Daartoe zijn areaalgegevens van de openbare ruimte benodigd, evenals kostenkengetallen en een model waarin deze kunnen worden gecombineerd.

In het kader van het KSP is door medewerkers van de gemeente en door het projectteam van DHV hard gewerkt om genoemd model op te stellen, uit te discussiëren, bij te stellen en te ijken. In dat kader zijn onder meer verschillende modellen uitgewerkt en met elkaar vergeleken.

Inmiddels is sprake van een zeer gedetailleerd en doordacht op Lelystad toegesneden model, wat grondig is onderbouwd met eenheidsprijzen en onderhoudscycli.

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de werkwijze, achtergrond en gedachtengang van het kwaliteitskostenmodel, evenals de vergelijking met diverse andere modelvarianten. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de vergelijking van de uitkomst van het model met de budgetten in de begroting, zowel van het huidig scenario als van het doelscenario.

Aldus is een model aanwezig waarmee redelijk betrouwbaar en snel de diverse scenario's voor onderhoudskwaliteit op kostenconsequenties zijn door te rekenen. Dat geldt ook voor nieuwe of aangepaste scenario's.

6.4 Kostenmodel

Voor de vertaling van de onderhoudsinspanningen naar kosten zijn kostenkengetallen bepaald: wat kost het om een "x" aantal km verharding te onderhouden op de verschillende onderhoudsniveaus (extensief, normaal aandacht en intensief)? Om eenduidige kengetallen te krijgen zijn de objectgroepen verfijnd: de objectgroep water is bijvoorbeeld opgedeeld naar de elementen: watergangen, vijvers en waterlopen, natuurlijke oevers, beschoeide oevers en slibverwerking. Voor elk van de elementen zijn de arealen in de verschillende deelgebieden van Lelystad bepaald. Gedetailleerde overzichten van de kengetallen*hoeveelheden per element is weergegeven in bijlage 5. De kostenkengetallen en de hoeveelheden zijn in de volgende paragrafen verder uitgewerkt. Er zijn in totaal drie modellen voor het huidige en het doel scenario doorgerekend. De verschillen tussen deze modellen worden verderop in deze paragraaf nog beschreven.

Kostenkengetallen

De kostenkengetallen zijn opgebouwd uit:

- Groot onderhoud;
- Klein onderhoud;
- Rehabilitatie;
- Kosten Voorbereiding, Administratie en Toezicht [VAT];
- BTW.

Voor het groot en klein onderhoud zijn onderhoudscycli (onderhoudsmaatregelen afgezet tegen tijd/frequentie) vastgesteld, afhankelijk van de 4 onderhoudsniveaus. Een afvalbak (klein onderhoud) zal vaker geleegd worden in het centrum van Lelystad (intensief niveau) dan in een woonwijk. Het onderscheid in groot en klein onderhoud wordt niet in alle kengetallen gebruikt.

Rehabilitatie: kosten bij vervanging, aan het einde van de levensduur van een element.

VAT (Voorbereiding, Administratie, Toezicht): kosten in eigen organisatie (bijv. kosten van monitoring, maken beleid en plannings, voorbereiding en toezicht, uitvoering onderhoud) die een beheerder toekent aan beheerkosten.

De kengetallen zijn stuk voor stuk onderbouwd met eenheidsprijzen, cyclusbedragen, aan te pakken percentages per keer, enz. enz. Voor een voorbeeld van de onderbouwing van een kengetal zie bijlage 6

De onderhoudscycli zijn op 3 manieren vastgesteld:

- met behulp van interviews met de gemeente Lelystad;
- met behulp van gegevens uit het Oranjewoud pakket;
- aan de hand van referenties van andere gemeenten, aangeleverd door DHV.

Het prijspeil van de kengetallen is 2001. Overige aannames staan in bijlage 7

Arealen

De arealen zijn aangeleverd door de gemeente. Daarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie. Dit is de situatie waar de bestemming nog niet formeel is veranderd. Waar geen gegevens beschikbaar waren heeft DHV een inschatting gemaakt. Dat is met name nodig gebleken ten aanzien van verschillende objecttypen straatmeubilair. Aannames staan in bijlage 7.

Modellen

De kosten van de twee scenario's: huidige situatie en doel situatie zijn doorgerekend. Dat is voor een betrouwbaar mogelijk beeld op 3 manieren gebeurd. Hieronder worden deze kort toegelicht.

Model Lelystad

Bij het model Lelystad is zoveel mogelijk uitgegaan van de situatie in de gemeente Lelystad: de gemeente heeft daar waar kon de gegevens aangeleverd. In dialoog tussen vakbeheerders van de gemeente en DHV middels diverse interviews zijn de kentallen uitgediscussieerd. Waar gegevens ontbraken zijn alsnog in overleg met de gemeente Lelystad kengetallen vastgesteld, of zijn inschattingen door DHV gemaakt. De VAT kosten zijn in dit model uitgedrukt in een percentage van groot en een percentage van klein onderhoud.

Model Lelystad/DHV

In het model Lelystad/DHV is gelijk aan Model Lelystad, alleen heeft DHV gemiddelden van VAT% aangeleverd vanuit haar kennis en ervaring in andere gemeenten. De VAT % kunnen per gemeente enorm verschillen. Uit de verschillende projecten is een range te halen van 5%-30%, afhankelijk van welke objectgroep. Daarom moet hier een bandbreedte van +/- 20% aangehouden worden. Voor een overzicht van de gebruikte VAT kosten zie bijlage 8.

Model DHV

In het model DHV zijn alle de kengetallen en de VAT kosten gewogen gemiddelden van kengetallen uit andere gemeenten Amersfoort, Nijmegen, Leusden, Heusden, Zeist en Maastricht. Kengetallen die zeer afwijkend zijn van het gemiddelde zijn niet meegenomen in de vergelijking. Uit de resterende kengetallen is een gemiddelde bepaald. De cijfers zijn aanzienlijk minder gedetailleerd uitgesplitst dan in de voorgaande modellen. Vooral het aantal te onderscheiden objecttypen is veel kleiner.

De kengetallen die gebruikt zijn om te komen tot een gemiddelde gaan niet uit van dezelfde onderhoudscycli: Gemeente X kan een hele andere opvatting hebben welke onderhoudsmaatregelen voor verhardingen genomen moeten worden op het basisniveau, dan gemeente Y. Dit maakt het onderling vergelijken moeilijker, er moet rekening gehouden worden met een bandbreedte van +/-20%. Aannames van deze modellen staan in bijlage 7. De areaalgegevens zijn zoals in de overige modellen.

6.5 Resultaten

De resultaten van de drie modellen zijn in Tabel 1 en Tabel 2 weergegeven. De tabellen geven de onderhoudskosten van de modellen weer. Dit houdt in dat de kosten incl. VAT en BTW zijn en excl. rehabilitatie.

Door de onderhoudskosten met elkaar te vergelijken kan een beeld van de Lelystadse situatie worden verkregen. Voor het huidige scenario levert dit het volgende beeld op:

Model Lelystad	:	fl. 36.012.072,- (77 %)
Model Lelystad/DHV	:	fl. 35.384.541,- (76 %)
Model DHV	:	fl. 46.468.427,- (100 %)

Voor het doel scenario geldt:

Model Lelystad	:	fl. 41.754.320,- (84%)
Model Lelystad/DHV	:	fl. 41.254.704,- (83%)
Model DHV	:	fl. 49.746.808,- (100%)

BEHEERDISCIPLINES HUIDIG	CYCLI EN VAT LELYSTAD	CYCLI LELYSTAD, VAT DHV	KENGETALLEN EN VAT DHV			
Onderhoudsgroep	Totaal		Totaal			
Verharding	fl 9.803.720,13	fl 9.990.834,54	fl 9.863.847,84	99%	101%	100%
groen	fl 10.544.836,47	fl 9.260.037,82	fl 14.695.067,42	72%	63%	100%
kunstwerken	fl 895.408,75	fl 903.405,51	fl 921.314,18	97%	98%	100%
Speeltoestellen	fl 1.368.049,35	fl 1.469.607,60	fl 1.268.723,56	108%	116%	100%
straatmeubilair	fl 2.194.069,37	fl 2.361.135,84	fl 2.804.962,84	78%	84%	100%
verlichting	fl 2.808.929,03	fl 2.729.718,45	fl 3.812.550,56	74%	72%	100%
water	fl 1.570.253,15	fl 1.740.757,24	fl 1.308.690,16	120%	133%	100%
straatreiniging	fl 5.449.598,30	fl 5.449.598,30	fl 8.494.793,47	64%	64%	100%
riolering	fl 1.377.207,85	fl 1.479.445,99	fl 3.298.477,69	42%	45%	100%
Totaal	fl 36.012.072,40	fl 35.384.541,29	fl 46.468.427,73	77%	76%	100%

Tabel 1 Huidig scenario

BEHEERDISCIPLINES STREEF	CYCLI EN VAT LELYSTAD	CYCLI LELYSTAD, VAT DHV	KENGETALLEN EN VAT DHV			
Verharding	fl 12.439.612,57	fl 12.955.496,09	fl 11.135.303,41	112%	116%	100%
groen	fl 12.265.518,23	fl 10.737.887,18	fl 16.077.598,10	76%	67%	100%
kunstwerken	fl 932.162,74	fl 940.391,47	fl 941.578,93	99%	100%	100%
Speeltoestellen	fl 1.502.147,67	fl 1.613.660,82	fl 1.393.350,98	108%	112%	100%
straatmeubilair	fl 2.609.906,06	fl 2.810.448,75	fl 2.961.195,85	88%	95%	100%
verlichting	fl 3.137.409,46	fl 3.048.935,87	fl 3.980.824,56	79%	73%	100%
water	fl 1.614.524,49	fl 1.792.609,19	fl 1.330.503,25	121%	135%	100%
straatreiniging	fl 5.875.831,12	fl 5.875.831,12	fl 8.627.975,23	68%	64%	100%
riolering	fl 1.377.207,85	fl 1.479.443,99	fl 3.298.477,69	42%	45%	100%
Totaal	fl 41.754.320,18	fl 41.254.704,48	fl 49.746.808,00	84%	83%	100%

Tabel 2 Doel scenario

Modellen onderling

De modellen verschillen onderling op enkele onderdelen. Er zijn hiervoor verschillende oorzaken aan te wijzen.

De oorzaak dat sommige beheerobjecten niet binnen de bandbreedte +/- 20 % (groen, verlichting, straatreiniging, riolering) van het DHV model komen te liggen en dat het DHV model in die gevallen hoger uitkomt dan de twee andere modellen ligt in het feit dat:

- De kengetallen van DHV zijn gebaseerd op steden die ouder en anders van structuur zijn dan Lelystad. De onderhoudsinspanning voor het reinigen van het centrum van Nijmegen en Maastricht bijvoorbeeld, zijn heel anders dan voor het centrum van Lelystad
- Voor het DHV model zijn voor de kengetallen grovere aannames gedaan. Als voorbeeld kunnen hiervoor de bomen worden genomen. Gaat het Lelystadse model uit van 3 typen bomen (in gras, in verharding, in beplanting), het DHV model heeft 1 kengetal voor bomen in het algemeen. Dit is gebaseerd op gemeenten met relatief meer bomen in verharding dan in Lelystad. Ditzelfde geldt ook voor de verlichting, waar met één type wordt gewerkt.
- Het relatief jonge areaal dat binnen Lelystad aanwezig is, maakt het dat ook de kengetallen voor het onderhoud lager zijn dan in andere gemeenten.

De VAT percentages die in Lelystad worden gehanteerd komen overeen met de gemiddelde VAT percentages die DHV heeft aangehouden, gezien het kleine verschil tussen het model Lelystad en het model Lelystad DHV. Wat men ziet is dat de VAT-percentages soms hoger en soms lager zijn. Daardoor komt het dat het model Lelystad vergelijken met het model Lelystad/DHV soms "stuivertje wisselt" als het gaat om welk model lager uitkomt. Met rehabilitatie ligt het vaak omgekeerd aan zonder rehabilitatie.

Begroting Lelystad 2001 versus Lelystad model

Bij het vergelijken tussen het budget van de gemeente enerzijds en de berekende onderhoudskosten van het KSP anderzijds, wordt gebruik gemaakt van het Lelystadse model omdat deze het beste de werkelijke situatie benadert. Om een vergelijk met de begroting 2001 te maken, is bij het Lelystadse model bij alle beheerobjecten ook de rehabilitatie bepaald, behalve bij het beheerobject verharding. Deze is exclusief rehabilitatie. De totale kosten voor het huidige - en het doel scenario staan vermeld in Tabel 3. Zie voor gehele berekening ook bijlage 5.

Onderhoudsgroep			
Verharding	fl 9.803.720,13	fl 12.439.612,57	fl 2.635.892,44-
groen	fl 11.364.153,24	fl 13.165.092,85	fl 1.800.939,61-
kunstwerken	fl 899.970,42	fl 936.724,41	fl 36.753,99-
Speeltoestellen	fl 1.368.049,35	fl 1.502.147,67	fl 134.098,32-
straatmeubilair	fl 2.194.069,37	fl 2.609.940,57	fl 415.871,20-
verlichting	fl 2.808.929,03	fl 3.137.409,46	fl 328.480,43-
water	fl 2.006.589,90	fl 2.050.861,13	fl 44.271,23-
straatreiniging	fl 5.449.598,30	fl 5.875.831,12	fl 426.232,82-
riolering	fl 16.549.570,39	fl 16.549.570,39	fl -
Totaal	fl 52.444.650,13	fl 58.267.190,17	fl 5.822.540,04-

Tabel 3 Kosten huidig en doel scenario*

*Doordat vanuit de Gemeente Lelystad nog andere prijzen voor de beheerobjecten kunstwerken en OV worden aangeleverd, zullen deze twee onderdelen nog een kleine aanpassing ondergaan. Deze aanpassing zal echter niet van dien aard zijn, dat deze grote kostenverschuivingen met zich meebrengt.

	V.A.T.	onderhoud	totaal
Totaal kostenberekeningen DHV			
Dagelijks- en groot onderhoud huidige scenario	0	0	0
Dagelijks- en groot onderhoud wens scenario	11.226.776	41.217.874	52.444.650
	12.473.202	45.793.988	58.267.190
beschikbaar o.b.v. begroting 2001			
Dagelijks onderhoud	6.641.897	22.006.251	28.648.148
<u>groot onderhoud vanuit ICL bijdrage</u>			
Wegen, straten en pleinen	9.491.000		
Kunstwerken	2.199.000		
Riolering	1.081.000		
Riolering (vanuit Algemene middelen)	900.000		
Watergangen	1.128.000		
Openbaar groen	2.118.000		
Manco ICL-geld (6.542.000)			
Parkeren	nvt		
Herinrichting openbaar gebied	nvt		
Groot onderhoud			16.917.000
Subsidies	aanname		500.000
Jaarlijkse extra onttrekking uit reserve	(f 100.705.431 / 25 jaar)		4.028.217
Reserve grondbedrijf	aanname		500.000
Totaal beschikbaar voor onderhoud			50.593.365

situatie huidig scenario

Jaarlijks tekort/ teveel aan beschikbare middelen -1.851.285

situatie wens scenario

Jaarlijks tekort/ teveel aan beschikbare middelen -7.673.825

Tabel 4 Vergelijk begroting 2001 met model lelystad

Verschillen begroting 2001 versus Lelystad model

In Tabel 4 *vergelijk begroting met model Lelystad* staat omschreven welke verschillen er zijn tussen de begroting 2001 en het model Lelystad.

Als de begroting 2001 naast het model Lelystad wordt gehouden, dan is het tekort op de begroting t en opzichte van model Lelystad voor:

Het huidig scenario : fl. 1.851.285,- (3,7%)

Het doel scenario : fl. 7.673.825,- (15,2%)

Dit betekent dus dat het huidige scenario ten opzichte van de begroting 2001 al hoger uitvalt.

Het verschil tussen het huidig scenario en het doel scenario bedraagt :fl. 5.822.540, -

De verschillen tussen het huidig scenario en het doel scenario lijken relatief klein. De oorzaak daarvoor is dat het doelscenario uitdrukkelijk al is gescreend op haalbaarheid. Daartoe zijn alleen de extra ambities overgebleven op die plekken, waar het echt nodig wordt gevonden. De wenselijkheid van dit doelscenario is daar overigens alleen maar groter mee geworden.

DEEL C: STANDAARD PROGRAMMA VAN EISEN INRICHTING

[Gebaseerd op versie oktober 2001]

INHOUDSOPGAVE

7	PROCEDURES	86
7.1	Inleiding.....	86
7.2	Beheerbewust werken in het algemeen	86
7.3	Beheerbewust werken in Gemeente Lelystad	87
7.4	Beheerbewuste planvorming Stadsontwikkelingsprojecten	90
7.5	Beheerbewuste planvorming Groot Onderhoud/Reconstructies	97
7.6	Beheerbewuste planvorming Herstructurering	97
8	VOORWAARDEN.....	98
8.1	Inleiding	98
8.2	Opzet	99
8.3	Voorwaarden niveau inrichtingselement	102
	8.3.1 Hoofdwegen	102
	8.3.2 Erftoegangsweg type A+B	105
	8.3.3 Langzaam verkeer routes	107
	8.3.4 Buurtgroen.....	110
	8.3.5 Park	113
	8.3.6 Bos	114
	8.3.7 Speelvoorzieningen.....	115
	8.3.8 Watergangen en waterpartijen	116
	8.3.9 Ondergrondse infrastructuur	118
	8.3.10 Afvalvoorzieningen.....	120
	8.3.11 Straatmeubilair.....	122
	8.3.12 Kunstwerken	124
8.4	Bronnen	126
9	ACTUALISATIE EN AFWIJKING SPvE-IOR.....	127
9.1	Inleiding	127
9.2	Actualisatie-agenten SPvE -IOR Lelystad	127
9.3	Actualisatiecommissie SPvE -IOR Lelystad (ACCO)	128
9.4	Procesbeschrijving Actualisatie	128
9.5	Afwijkingsmogelijkheid t.b.v. PPvE -IOR.....	128

7 PROCEDURES

7.1 Inleiding

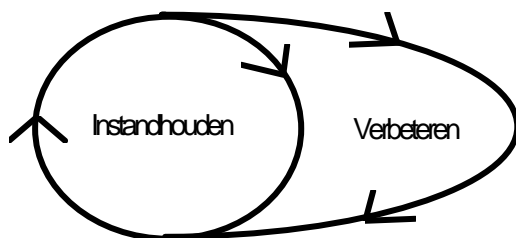
Het proceduredeel van een Standaard Programma van Eisen, Inrichting Openbare Ruimte [vanaf nu: SPvE -IOR] bevat bepalingen voor het planvormingsproces, de realisatie, de nazorg en de overdracht. Daarmee organiseert het proceduredeel het werkproces bij inrichtingswerken en worden taken en rollen van de verschillende partijen in het planproces vastgelegd. Met behulp van de procedurele bepalingen wordt de gemeente als beheerder van de openbare ruimte toegang verschaft om de zo belangrijke toetsende en adviserende rol in het proces te kunnen spelen.

De voornaamste doelen van het eenduidig vastleggen van de procedures voor inrichtingswerken in de openbare ruimte zijn:

- Het bewaken van het totstandkomingsproces van inrichtingswerken met het oog op het beheer van de openbare ruimte;
- Duidelijk toetsingsmomenten voor afstemming met het voorwaardendeel (basiseisen kwaliteit) aan te geven;
- Een duidelijke werkinstructie voor de ontwikkelende partijen mee te geven¹.

7.2 Beheerbewust werken in het algemeen

Het ontwikkelen van een openbare ruimte met toekomstwaarde vraagt om samenwerking tussen diverse disciplines en partijen. Daarbij moet worden voorkomen dat een in aanvang mooi ontworpen openbare ruimte door praktische problemen bij de uitvoering of tijdens de instandhoudingscyclus na verloop van tijd aanzienlijk minder mooi wordt. Kortom, bij planvorming moet steeds rekening worden gehouden met beheer. We noemen dit beheerbewuste planvorming. In figuur 1 is het principe van de beheercyclus weergegeven, die bestaat uit instandhouden en verbeteren. Deze dient als basis voor de procesbeschrijving in het Standaard Programma van Eisen voor Inrichtingswerken in de Openbare Ruimte (SPvE -IOR).

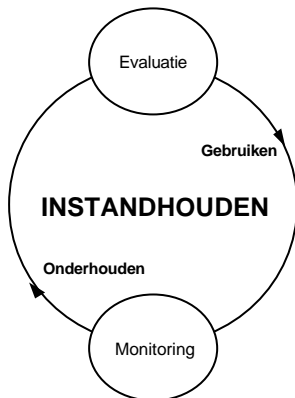


Figuur 1: Beheercyclus

Instandhoudingscyclus

Na de doorgaans kortdurende periode waarin de openbare ruimte wordt ingericht, moet het voor een langere periode in stand worden gehouden (= instandhoudingscyclus). In figuur 2 is aangegeven welke processen in de instandhoudingscyclus plaatsvinden.

¹Het SPvE-IOR bereikt op dit moment nog niet deze doelstelling, het SPvE-IOR dient hierop nog nader aangevuld en aangepast te worden.



Figuur 2 Instandhoudingscyclus

In de instandhoudingscyclus wordt de openbare ruimte gebruikt en daarnaast is zij aan verschillende weers- en natuurinvloeden onderhevig, waardoor veroudering, slijtage en vervuiling plaatsvindt. Dit wordt door de beheerders gesignaleerd, waarna onderhoud (verzorging, reparatie, vervanging) plaatsvindt. Vervolgens blijkt of de openbare ruimte weer voldoet aan de eisen die het gebruik en de gebruiker er aan stellen. De instandhoudingscyclus kan jaren duren. Zo gaat een plantsoen vaak meer dan 15 jaar, een weg vaak meer dan 30 en een riool soms meer dan 60 jaar mee. Het is dus van groot belang dat bij inrichting van de openbare ruimte rekening wordt gehouden met de voorwaarden die goed beheer mogelijk maken.

Het instandhouden en beheren van de inrichting van de openbare ruimte in Lelystad, ook wel monitoring beheer genoemd, doorloopt de stadia van gebiedgericht beheerplan, via inspecties, onderhoudsplannen en maatregelpakketten en voorstellen voor Dagelijks Onderhoud, Groot Onderhoud en Herstructurering. In figuur 3 staat dit proces aangegeven in het donkergrijze gebied. Een nadere beschrijving van dit proces wordt op dit moment uitgewerkt.

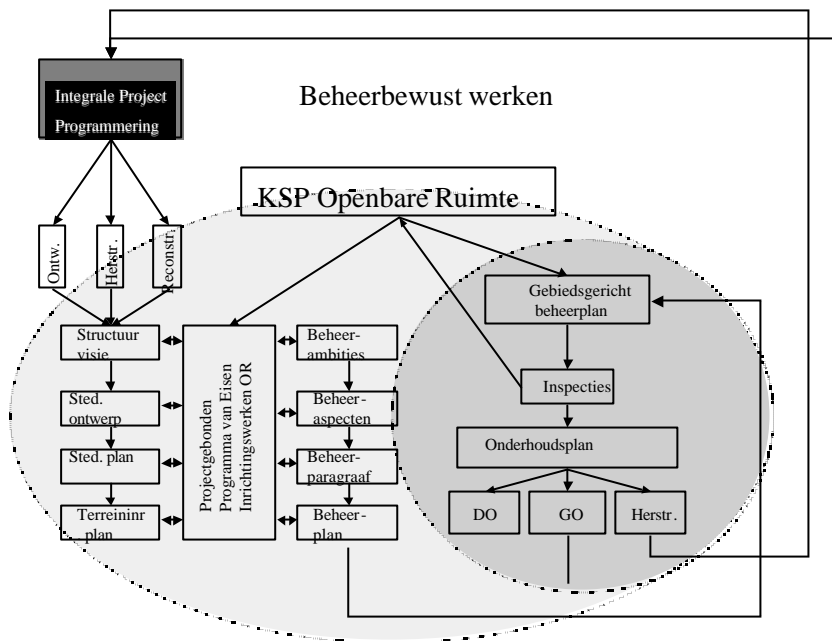
Verbetercyclus

Er zijn twee redenen om de instandhoudingscyclus te verlaten en over te gaan tot de planvormings of verbetercyclus:

1. Bij evaluatie van de openbare ruimte blijkt het onderhoud niet meer afdoende om de openbare ruimte in stand te houden, of geschikt te maken voor haar gebruiksdoeleinden. Een dergelijke situatie doet zich voor als de verharding van een straat niet meer kan worden hersteld, of wanneer de riolering vervangen dient te worden en dus rehabilitatie nodig is;
2. Door een veranderde of nieuwe taakstelling blijkt het reguliere onderhoud niet meer afdoende. Verandering van de taakstelling kan zeer veel oorzaken hebben. Er kunnen nieuwe wettelijke voorschriften worden gesteld; "Duurzaam Veilig" is daar een voorbeeld van, maar er kunnen ook nieuwe maatschappelijke of politieke wensen zijn ten aanzien van het gebruik van de openbare ruimte.

7.3 Beheerbewust werken in Gemeente Lelystad

Wanneer de instandhoudingscyclus en dus het normaal of regulier onderhoud niet (meer) blijkt te voldoen, zijn ingrijpendere maatregelen nodig: planvorming en (her)inrichting. De planvormingscyclus zal ook worden doorlopen wanneer een gebied voor de eerste keer wordt ingericht (nieuwbouw, stadsontwikkeling). In figuur 3 zijn de instandhoudingscyclus en de planvormingscyclus c.q. verbetercyclus t.a.v. de openbare ruimte ingetekend voor de gemeente Lelystad. In Lelystad heeft beheerbewust werken zijn uitwerking in de monitoring van beheer (instandhoudingscyclus) en beheerbewuste planvorming (planvormingsproces c.q. verbetercyclus). In figuur 3 zijn deze cycli aangegeven binnen resp. de donkergrijze en lichtgrijze gebieden.



Figuur 3 Beheerbewust werken Gemeente Lelystad

In het vervolg van deze paragraaf zal ingegaan worden op de momenten die te onderscheiden zijn in beheerbewust werken in Lelystad. Achtereenvolgens worden de begrippen beheerambities, beheeraspecten, beheerparagraaf, beheerplan, beheerkostentoets en projectgebonden programma van eisen voor inrichtingswerken in de openbare ruimte verklaard.

Beheerambities

Beheerambities zijn een vertaling van de algemene beleidsuitgangspunten uit het Kwaliteitsstructuurplan naar gebiedsspecifieke ambities ten aanzien van de kwaliteiten van de openbare ruimte en de daarbij behorende onderhoudsinspanningen (beheerkostentoets). Uitgangspunt is hierbij het gangbare onderhoudsniveau zoals dat binnen de gemeente wordt aangehouden.

Beheeraspecten

Bij de beheeraspecten wordt aangegeven aan welke uitgangspunten de inrichting en het onderhoud van de te realiseren openbare ruimte moet voldoen om de gewenste kwaliteit te handhaven. Bij de uitwerking van de beheeraspecten komen de volgende thema's/onderwerpen aan bod:

- Verdere uitwerking van de ambities ten aanzien van inrichting en onderhoud (maken van keuzen !);
- Verdere uitwerking van de consequenties voor inrichting en onderhoud;
- Beheervorm: hoe wordt de openbare ruimte na realisatie en overdracht beheerd, bijv. parkmanagement of bijzondere, afwijkende vormen van beheer zoals begrazing door dieren etc.;
- Beheerkostentoets: een globaal oordeel op basis van de inrichtings- en onderhoudsambities.

Tevens dient te worden aangegeven waar intensiever onderhoud nodig is en waar extensiever onderhoud mogelijk is. De financiële consequenties van de eventuele verschillen in onderhoudsniveaus moeten globaal worden aangegeven. Indien in een eerdere fase is besloten om een andere beheervorm te kiezen, moet een eerste aanzet worden gegeven voor de randvoorwaarden waarbinnen deze beheervorm kan worden uitgewerkt.

Beheerparagraaf

In de beheerparagraaf worden de beleidskeuzen ten aanzien van het beheer vastgelegd. De beheerparagraaf bestaat uit een administratief deel en een beheerkostenraming. Het administratieve deel dient voor ieder karakteristiek deel van het plangebied te bestaan uit:

- Beschrijving van de karakteristiek van het plangebied;
- Een reactie op het stedenbouwkundig plan;
- Een visie op het beheer van het plangebied;
- Inventarisatie van het plangebied;
- Begrenzings van het openbaar gebied.

In de beheerparagraaf worden waar mogelijk al beheer- en/of onderhoudsmaatregelen omschreven en verder wordt gewerkt met kostenkennallen.

De beheerkostenraming wordt opgesteld op basis van beheer- en/of onderhoudsmaatregelen, kostenkennallen, arealen, objectgegevens en ambities met betrekking tot inrichting en onderhoud. Bij de beheerkostentoets moeten (voor zover relevant voor het betreffende plangebied) de volgende thema's in ieder geval aan bod komen:

- Handhaving en toezicht;
- Huisvuilverwijdering en straatreiniging;
- Verharding;
- Kunstwerken;
- Riolering;
- Openbare verlichting;
- Groen;
- Open water;
- Straatmeubilair.

Beheerplan

Het beheerplan is een nadere uitwerking van de beheerparagraaf. In het beheerplan wordt het beheer in een bepaald gebied omschreven in termen van taken, budget, maatregelen, beoogd effect, enzovoorts. Qua opzet en inhoud wordt verwezen naar de voorwaarden zoals die bij de beheerparagraaf zijn vermeld. Het beheerplan beschrijft de lange-termijn-planning voor het beheer van het gebied, is onderlegger voor de opdracht van Stedelijk Beheer aan Wijkbeheer en onderlegger voor de mutatieverwerking.

In een beheerplan worden tevens heldere afspraken gemaakt over het instandhouden van de openbare ruimte en het eventueel uitvoeren van herstelwerkzaamheden t.a.v. gebreken in de fase van realisering tot aan overdracht. Thema's/onderwerpen die hierin aan bod moeten komen zijn:

- Onderhoudsmaatregelen voor de verschillende onderdelen waaruit de openbare ruimte is samengesteld;
- Onderhoudstermijn, eventueel gedifferentieerd naar de onderdelen waaruit de openbare ruimte is samengesteld;
- Aansprakelijkheid gedurende de fase van realisatie tot overdracht;
- Overdrachtsbepalingen / aanvullende beheersinstructies².

² de invulling, doelstelling en werking van het beheerplan op dit niveau dient nog nader ingevuld te worden -> discussie

Beheerkostentoets

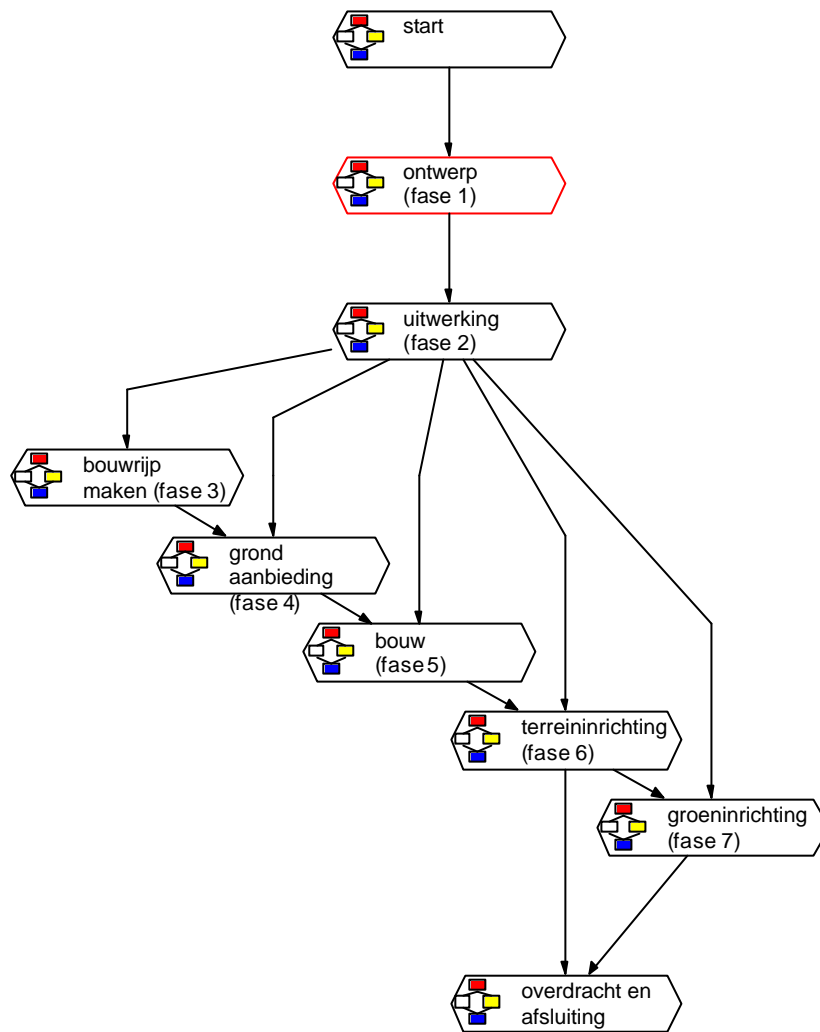
De beheerkostentoets maakt onderdeel uit van de beheerambities, de beheeraspecten en de beheerparagraaf. Het doel van een beheerkostentoets kan zijn het toetsen van de haalbaarheid van het plan (bij beheerambities), keuzen te kunnen maken (bij beheeraspecten) of budgetten te kunnen vaststellen (bij beheerparagraaf). Met behulp van arealen, kostenkentallen of aan maatregelen gerelateerde eenheidsprijzen, variërend per abstractieniveau, worden per plangebied of deel daarvan de kosten voor het beheer bepaald. De typen kentallen of maatregelen worden herleid uit de voor het plangebied of deel daarvan opgestelde beheerambities.

Projectgebonden Programma van Eisen voor Inrichtingswerken in de Openbare Ruimte

Het Projectgebonden Programma van Eisen voor Inrichtingswerken in de Openbare Ruimte (PPvE -IOR) is een stuk dat geleidelijk tot stand komt. Het PPvE -IOR wordt in de ontwerpfase, de respectievelijke planfasen en de voorbereidingsfase steeds gedetailleerder uitgewerkt. In de stedenbouwkundig ontwerp- en stedenbouwkundig planfase zullen met name stedenbouwkundige randvoorwaarden met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte worden geformuleerd. Algemeen uitgangspunt is dat het SPvE -IOR van toepassing is. In het PpvE -IOR moet worden aangegeven op welke onderdelen en waarom van het SPvE -IOR wordt afgeweken (zie ook hoofdstuk actualisatie en afwijking SPvE -IOR).

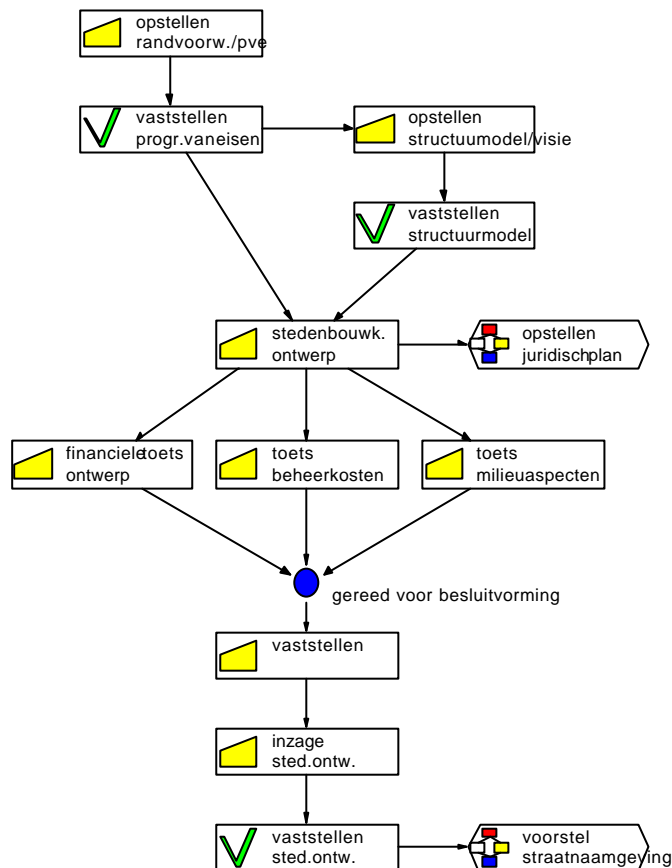
7.4 Beheerbewuste planvorming Stadsontwikkelingsprojecten

Voor stadsontwikkelingsprojecten betekent de inzet van beheerbewust werken een nadere invulling van de relatie met Stadswerken/Stedelijk Beheer bij het werken aan het structuurmodel/visie, het stedenbouwkundig ontwerp, het stedenbouwkundig plan en het terreininrichtingsplan. In het totale proces van stadsontwikkeling (zie figuur 4) van start tot overdracht en afsluiting betekent dit coördinatie in de ontwerpfase (fase 1) en uitwerkingsfase (fase 2). In het vervolg van deze paragraaf wordt ingezoomd op die momenten in het stadsontwikkelingsproces waar beheerinbrengmomenten te onderscheiden zijn. Voor een verdere beschrijving van het stadsontwikkelingsproces wordt verwezen naar intranet.



Figuur 4 Processchema stadsontwikkelingsprojecten

De ontwerfase (fase 1) uit het processchema stadsontwikkelingsprojecten bestaat uit de volgende stappen, producten en beslissingsmomenten:



Figuur 5 Processchema ontwerfase (fase 1)

In het proces van ontwerp kunnen de volgende belangrijke momenten in de relatie met Stedelijk Beheer in de beheerbewuste planvorming onderscheiden worden:

Randvoorwaarden / Programma van eisen

De randvoorwaarden van een project bevatten:

- de relevante beleidsuitgangspunten waarbinnen het project gerealiseerd dient te worden (vanuit beleidsnota's op verschillende schaalniveaus en gebieden);
- (milieu-) technische, juridische, ruimtelijke, financiële en strategische randvoorwaarden;
- inventarisatie huidige situatie binnen en in de omgeving van het plangebied, te verwachten ontwikkelingen en probleemanalyse, etc. (zie checklist).

Het programma van eisen van een project bevat:

- de te realiseren doelstellingen of programma's op basis van beleidskaders;
- specifieke op het gebied gerichte doelstellingen;
- doelstellingen die beantwoorden aan de specifieke vraag.

Het programma moet zowel kwalitatieve als kwantitatieve informatie verschaffen omtrent:

- stedenbouw;
- landschap;

- speelvoorzieningen;
- verkeer;
- wonen;
- onderwijs;
- zorg;
- recreatie;
- voorzieningen/ bedrijvigheid;
- civiele techniek;
- ondergrondse infrastructuur;
- duurzaamheid (visie);
- milieu (visie);
- veiligheid;
- beheer/onderhoud openbare ruimte;
- fasering;
- de globale grondexploitatie.

De afstemming met Stedelijk Beheer dient een Programma van Eisen op te leveren voor Inrichtingswerken in de Openbare Ruimte voor het betreffende project (wordt in het vervolg **Projectgebonden Programma van Eisen voor Inrichtingswerken in de Openbare Ruimte (PPvE-IOR)** genoemd).

Het opstellen van de randvoorwaarden en het programma van eisen wordt door de projectleider gecoördineerd. Hij is verantwoordelijk voor het betrekken van de diverse afdelingen die een bijdrage moeten leveren. De betrokken afdelingen zijn zelf verantwoordelijk voor de geleverde kwaliteit en het eventueel door derden uit te voeren onderzoek (zoals bijvoorbeeld een grondonderzoek).

Tevens dient er in dit stadium uitspraak te worden gedaan op welke wijze de betreffende gebieden ontwikkeld kunnen worden (mede in relatie met de verwerving van gronden). Ook moet hierbij nagegaan worden op welke wijze juridische procedures een rol spelen.

Het programma van eisen zal in elk volgend product: structuurmodel, stedenbouwkundig ontwerp, stedenbouwkundig plan steeds verder gedetailleerd / uitgewerkt worden.

De randvoorwaarden worden in de projectgroep vastgesteld.

De diverse randvoorwaarden en het programma van eisen dienen als een integraal product te worden vastgesteld, dat als uitgangspunt en toetsingskader dient bij de volgende stappen.

Zowel aan het opstellen van de randvoorwaarden als het programma van eisen ligt, waar het de openbare ruimte betreft, het **Kwaliteitsstructuurplan** voor de openbare ruimte ten grondslag.

Structuurmodel/-visie

De afdeling Stedenbouw vervaardigt op een hoog abstractieniveau op basis van het Programma van Eisen het structuurmodel. Het structuurmodel is een ruimtelijke weergave op hoofdlijnen die de mogelijkheden aangeeft op welke wijze de randvoorwaarden / programma van eisen te realiseren zijn binnen het te ontwikkelen gebied. De ligging, aard en begrenzing van de bestemmingen en de hoofdinfrastructuur is globaal aangegeven. Naast de ruimtelijke weergave in de vorm van een kaart wordt dit aangevuld met omschrijvingen op hoofdlijnen en de wijze waarop het Programma van Eisen is vormgegeven.

Standaard Programma van Eisen

Het structuurmodel wordt in B&W vastgesteld (na behandeling stuurgroep), vervolgens ter kennisgeving aan commissie R.O. gezonden. Ter beoordeling van B&W kan ook toezending aan de Raad plaatsvinden.

Beheerambities worden in het structuurmodel aangegeven in de vorm van een vertaling van de algemene beleidsuitgangspunten uit het Kwaliteitsstructuurplan openbare ruimte naar gebiedsspecifieke ambities ten aanzien van de kwaliteiten van de openbare ruimte en de daarbij behorende onderhoudsinspanningen.

Verantwoordelijkheid:	S.O.
Initiatief:	S.O.
Uitvoering:	S.B.(randvoorwaarden, proces, instrumentarium)
Vaststelling:	B&W

Stedenbouwkundig ontwerp

Het stedenbouwkundig ontwerp wordt gezamenlijk met het beeldkwaliteitsplan vervaardigd door stedenbouw en vervolgens na een interne commentaarronde voorgelegd aan de leden van de projectgroep. Het stedenbouwkundig ontwerp is een uitwerking van het structuurmodel, eventueel van een deelgebied. Indien nodig worden de randvoorwaarden/Programma van Eisen nader uitgewerkt/verfijnd.

In het stedenbouwkundig ontwerp zijn opgenomen:

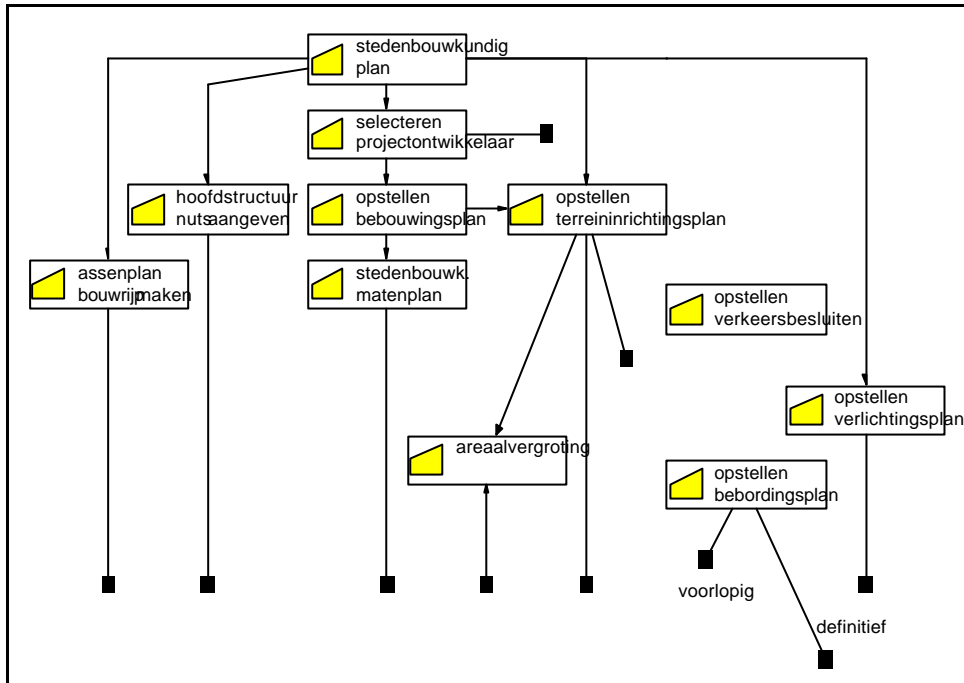
- inrichting openbare ruimte: **beheeraspecten**
- volkshuisvestingsaspecten;
- situering en oriëntatie bouwmassa's;
- beeld / kwaliteitsplan;
- verdeling uitgeefbaar / niet uitgeefbaar;
- groeninrichting, groenontwerp;
- verkeerskundig ontwerp.

B&W stelt het Stedenbouwkundig ontwerp vast, gehoord hebbende commissie RO.

Beheeraspecten worden in het stedenbouwkundig ontwerp opgenomen om de inrichting van de openbare ruimte vanuit beheer de gewenste kwaliteit mee te geven.

Verantwoordelijkheid:	S.O.
Initiatief:	S.O.
Uitvoering:	S.B.(randvoorwaarden, proces, instrumentarium)
Vaststelling:	B&W

De uitwerkingsfase (fase 2) uit het processchema stadsontwikkelingsprojecten bestaat uit de volgende stappen, producten en beslissingsmomenten:



Figuur 6 Processchema uitwerkingsfase (fase 2)

In het proces van uitwerking kunnen de volgende belangrijke momenten in de relatie met Stedelijk Beheer in de beheerbewuste planvorming onderscheiden worden:

Stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan wordt onder verantwoordelijkheid van Stedenbouw gemaakt in overleg met Ruimtelijk Beleid, Stedelijk Beheer, Ingenieursbureau, Mobiliteit en Grondzaken. Het stedenbouwkundig plan kan een fase zijn van een deelgebied. In het stedenbouwkundig plan wordt de precieze ligging van wegen, groenvoorzieningen, water en uitgeefbaar terrein vastgesteld. Daarnaast worden de principes van de terreininrichting vastgelegd. De wegassen worden vastgelegd met een profiel openbaar gebied / uit te geven terrein. Daarmee is het stedenbouwkundig plan een cruciale fase in het proces omdat het de grondslag is voor alle technische uitwerkingen. Het plan moet voldoende gegevens bevatten om als basis te kunnen dienen voor de bestekstekening voor het bouwrijp maken en voor de tracé-toekenning voor de kabels en leidingen. Het aantal woningen is in principe bekend evenals de ligging daarvan. De exacte plaats voor ontsluiting (voor nutsvoorzieningen) van de woningen is nog niet bekend.

De volgende elementen komen in het stedenbouwkundig plan voor:

- verharding;
- groen;
- water;
- uitgeefbaar terrein;
- kavelgrenzen;
- globale plaats bouwblokken;
- wonen + woningcategorie;
- winkels;

Standaard Programma van Eisen

- bedrijven + bedrijvencategorie;
- bijzondere functies + omschrijving;
- talud;
- assen + profielen;
- ondergrondse infrastructuur;
- structurele bomenrijen;
- rijbaan;
- trottoir;
- parkeervakken;
- openbare verlichting.

Het stedenbouwkundig plan met exploitatiebegroting wordt vastgesteld in de projectgroep. Het stedenbouwkundig plan vormt samen met de exploitatiebegroting de concretisering van het geheel aan in het Programma van Eisen geformuleerde doelstellingen. De aanbiedingsnotitie geschreven door de projectleider gaat via de opdrachtgever (directeur SO) naar B&W/Raad. Wanneer de plannen en exploitatiebegroting worden goedgekeurd, betekent dit dat door de raad wordt ingestemd met het plan en het financiële kader.

Bij het stedenbouwkundig plan worden in een **beheerparagraaf** de beleidskeuzen ten aanzien van het beheer en een beheerkostenraming weergegeven.

Verantwoordelijkheid:	S.O.
Initiatief:	S.O.
Uitvoering:	S.B.
Vaststelling:	Raad

Terreininrichtingsplan:

Door Stedenbouw wordt in overleg met Stedelijk Beheer en het Ingenieursbureau het terreininrichtingsplan opgesteld. Tegelijkertijd start Stedelijk Beheer met het opstellen van het **beheerplan**. Het terreininrichtingsplan omvat de detaillering en materialisatie van de in het stedenbouwkundig plan aangegeven inrichting van het openbaar terrein. De uitspraken hebben betrekking op:

- bestrating: materiaalgebruik en bestratingspatroon, profilering en maatvoering;
- groen: typering m.b.t. grootte, vorm, karakter, kleur;
- straatmeubilair: type lichtmasten, speelvoorzieningen, zitgelegenheid e.d.

Voor het terreininrichtingsplan wordt bij andere afdelingen advies ingewonnen m.b.t.:

- groen;
- verkeersaspecten;
- verlichting;
- afvalreiniging.

Voor het **beheerplan** dat het beheer in een bepaald gebied omschrijft in termen van taken, budget, maatregelen, beoogd effect, enzovoorts geldt:

Verantwoordelijkheid:	S.B.
Initiatief:	S.B.
Uitvoering:	S.B.
Vaststelling:	Raad

7.5 Beheerbewuste planvorming Groot Onderhoud/Reconstructies

(Gewerkt wordt aan een invulling voor de processen van Groot Onderhoud/ Reconstructies.)

7.6 Beheerbewuste planvorming Herstructurering

(Gewerkt wordt aan een invulling voor de processen van Herstructurering.)

8 VOORWAARDEN

8.1 Inleiding

Voor inrichtingswerken in de openbare ruimte wordt een bepaalde kwaliteit nagestreefd. Bij het stellen van de voorwaarden is uitgegaan van de volgende kwaliteitswaarden:

- technische waarde;
- gebruikswaarde;
- belevingswaarde;
- milieuwaarde.

Deze vier kwaliteitswaarden worden hierna verder toegelicht.

Technische waarde

Onder technische waarde worden de aspecten verstaan die te maken hebben met de technische kwaliteit van de objecten in de openbare ruimte. Gekeken wordt naar de technische staat, onderhoudbaarheid en technische veiligheid. Deze aspecten hebben onder meer betrekking op de duurzaamheid, de technische levensduur, de slijtvastheid, de kans op gebreken en defecten, stabiliteit als ook de kans op verwondingen of ongevallen die zijn te wijten aan één van deze aspecten.

Gebruikswaarde

De gebruikswaarde van de openbare ruimte heeft betrekking op de mate waarin de openbare ruimte verschillende activiteiten (recreëren, verblijven, verplaatsen, spelen e.d.) mogelijk maakt voor verschillende typen gebruikers (bejaarden, kinderen, allochtonen). Dat geldt voor de objecten en elementen, waaruit de openbare ruimte is samengesteld, ieder afzonderlijk, en in hun onderlinge relatie. De gebruikswaarde valt uiteen in de onderdelen: functionaliteit, flexibiliteit, handhaafbaarheid en sociale veiligheid.

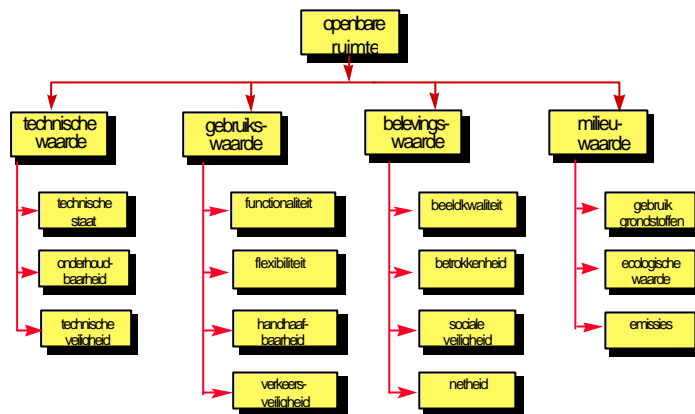
Belevingswaarde

Bij belevingswaarde komen aspecten aan de orde die te maken hebben met de (subjectieve) waardering van de openbare ruimte en die betrekking hebben op de visuele en esthetische eisen. Naast beeldkwaliteit betreft dit de mate waarin bij het ontwerp van de inrichting van de openbare ruimte rekening wordt gehouden met het tegengaan van vervuiling (netheid), het bewerkstelligen van sociale veiligheid en betrokkenheid van de (toekomstige) gebruikers.

Milieuwaarde

De milieuwaarde heeft betrekking op de natuurlijke en milieuhygiënische kwaliteit van de openbare ruimte, en kan worden uitgesplitst in drie onderling samenhangende aspecten. Allereerst betreft het de mate waarin voor de aanleg en het beheer van de openbare ruimte grondstoffen en energie benodigd zijn. Daarnaast geldt als toetsingskader de mate waarin er ruimte is voor het behouden van of het tot ontwikkeling laten komen van natuurlijke ecosystemen (ecologische waarde). Tot slot moet rekening worden gehouden met emissies - via lucht, bodem of water - van stoffen in het milieu door de aanleg of het gebruik van de openbare ruimte.

De eerder genoemde kwaliteitswaarden en hun onderverdeling in verschillende kwaliteitsaspecten zijn in een "kwaliteitsboom" opgenomen. Zie figuur 7.



Figuur 7: De veertien deelkwaliteiten van de openbare ruimte: basis voor de analyse van de kwaliteit

8.2 Opzet

Normaal gesproken worden vanuit de civieltechnische en cultuur-technische disciplines voorwaarden geformuleerd. In het SPvE -IOR Lelystad wordt echter gekozen voor een integrale opzet volgens herkenbare stedenbouwkundige ontwerpeenheden. De voorwaarden zijn gegroepeerd weergegeven per objecttype (b.v. wegen, groen en kunstwerken). Objecttypen kunnen vervolgens weer worden onderverdeeld in inrichtingselementen die samen het objecttype vormen.

Per objecttypen zijn dus voorwaarden van diverse beheerdisciplines van de gemeente terug te vinden, zoals verharding, riolering, groen etc.

De gehanteerde opzet heeft als voordeel dat de stedenbouwkundige of ontwikkelaar de voorwaarden eenvoudig per ontwerpeenheid kan naslaan.

De onderverdeling in objecttypen voor Lelystad ziet er als volgt uit:

- Hoofdwegen: buitenring, radialen, invalswegen en centrumring;
- Erftoegangswegen A en B;
- Langzaam verkeer routes (fietsroute/wandelroute);
- Buurtgroen;
- Park;
- Bos;
- Speelvoorzieningen;
- Watergangen en -partijen;
- Ondergrondse infrastructuur;
- Afvalvoorzieningen;
- Straatmeubilair;
- Kunstwerken;

Voorwaarden niveau objecttypen

Om te beginnen wordt elk objecttype gedefinieerd. Daarna wordt, voorzover mogelijk, een basisprofiel beschreven. Dit basisprofiel geeft aan uit welke elementen het objecttype in ieder geval is samengesteld.

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Ieder objecttype kent verschillende inrichtingselementen. Zo is het objecttype "hoofdwegen" bijvoorbeeld opgebouwd uit de inrichtingselementen: rijweg, verlichting, groen, e.d. Ook aan de relevante inrichtingselementen en functies worden voorwaarden gesteld. Deze voorwaarden staan in de tabel: "Voorwaarden niveau inrichtingselement".

Bronnen

Waar mogelijk is aangegeven in welke bron de eisen zijn terug te vinden. Bronnen bestaan uit documenten / literatuur. De bronnen zijn steeds tussen haken [] vermeld, de nummers tussen de haken corresponderen met de nummering van de bronnen in de bronvermelding aan het eind van dit hoofdstuk. Naast documenten en literatuur is gebruik gemaakt van de kennis van deskundigen van de gemeente. Middels interviews en werkgroepen zijn de voorwaarden aangescherpt.

Hardheid

Ook is aangegeven in de kolom "Hardheid" wat de status van de voorwaarde is. Er worden drie categorieën onderscheiden:

- W** : Wettelijke bepaling
R : Richtlijn
A : Aanbeveling

De van boven naar beneden afnemende hardheid van de norm geeft voor de beoordelend ambtenaar aan welke ruimte er is om van een specifieke eis af te wijken. De mogelijkheid van afwijken staat beschreven in paragraaf 5.4.

Stedenbouwkundig of Inrichtingsniveau

De voorwaarden op het niveau van objecttypen spelen op stedenbouwkundig niveau reeds een rol. Bij de voorwaarden per inrichtingselement is in de tabel steeds aangegeven of deze reeds een rol spelen op stedenbouwkundig niveau (S), of dat de voorwaarden pas op inrichtingsniveau (I) een rol spelen.

Basiseisen

Voor het vaststellen van deze basiseisen zijn keuzes gemaakt met betrekking tot stedenbouwkundige uitgangspunten en waar mogelijk met afmetingen, materialen e.d. Basiseisen bestaan uit eisen voor inrichtingswerken zoals die de normale gang van zaken beschrijven in bestaande wijken (voor ongeveer 80 % van het gebied). Afwijkingen binnen het bestaande gebied en voor nieuw te ontwikkelen gebieden zijn het gevolg van:

- eisen vanuit goedgekeurde beleidsnota's op gemeentelijk en overheidsniveau;
- vernieuwde inzichten (ervaring bestaande wijken).

Het basisniveau voor Lelystad, wat meer een toekomstig basisniveau omschrijft (denk bv. aan Politiekeurmerk wat alleen voor nieuwe gebieden toegepast wordt) zal hoger liggen dan de basis voor bestaande gebieden. In de toekomst zullen bestaande wijken minimaal op hetzelfde basisniveau gebracht worden. Hier moet dus goed op gelet worden bij herstructurering en reconstructies, maar wellicht ook al bij groot onderhoud.

Binnen de basiseisen moet ruimte zijn voor afwijkende inrichtingen daar waar de voorgestelde norm een aanbeveling of richtlijn betreft. Ook in de normen moet ruimte zijn voor afwijkingen, dit betekent dat de basiseisen niet te gedetailleerd vastgelegd dienen te worden.

Basiseisen en opwaardering

Het kan zijn dat de keuze voor een andere inrichting leidt tot een opwaardering van de kwaliteit van het plan. De keuze voor luxere materialen kan bijvoorbeeld leiden tot meer beeldkwaliteit en verkeersveiligheid maar kan voor het beheer minder gunstig zijn in de vorm van onderhoudbaarheid of netheid.

Een aantal afwijkende inrichtingselementen is opgenomen in de laatste kolom. Met nadruk wordt aangegeven dat hier niet beoogd wordt een volledig beeld te geven van alle opplusmaatregelen. Deze inrichtingselementen zijn genoemd als suggestie voor het bereiken van een hoger ambitieniveau.

Effect

De opwaardering van het basisniveau met een bepaalde opplusmaatregel, heeft een positief effect op een of meer van de 14 kwaliteitsaspecten uit de kwaliteitsboom.

Veel maatregelen hebben echter ook een keerzijde: wat voor het ene kwaliteitsaspect positief uitpakt, kan voor een ander kwaliteitsaspect negatief uitvallen. Voor de afweging daarvan zijn de effecten daarom inzichtelijk gemaakt in de kolom "effect". In de kolom zijn de kwaliteitswaarden waarop effect wordt bereikt aangeduid met een code van twee letters, gevolgd door een "+" (in het geval van een positief effect), of een "-" (in het geval van een negatief effect).

De kwaliteitsaspecten zijn als volgt gecodeerd:

BE = beeldkwaliteit;
BT = betrokkenheid;
EC = ecologische waarde;
EM = emissies;
FL = flexibiliteit;
FU = functionaliteit;
GG = gebruik grondstoffen;
HA = handhaafbaarheid;
NE = netheid;
ON = onderhoudbaarheid;
SV = sociale veiligheid;
TS = technische staat;
TV = technische veiligheid;
VV = verkeersveiligheid.

Het SPvE -IOR is geen statisch document. Het voorwaardengedeelte is dan ook een momentopname, oktober 2001. In het volgende hoofdstuk wordt uitgebreid ingegaan op het actualiseren.

8.3 Voorwaarden niveau inrichtingselement

8.3.1 Hoofdwegen

Definitie

Typering: Stadshoofdwegen
 Functie: Verkeersfunctie, gericht op stromen en uitwisselen
 Ontwerpsnelheid: 70/50 km/uur

Basisprofiel

De hoofdwegen kunnen in het kader van Duurzaam Veilig gekarakteriseerd worden als 'gebiedsontsluitingswegen'. Een weg met een gebiedsontsluitingsfunctie faciliteert zowel het stromen als het uitwisselen, maar deze worden naar plaats gescheiden. Het uitwisselen vindt plaats op rotondes, het stromen op de wegvlakken tussen de rotondes. Hoofdwegen bestaan uit [18]:

- I. Buitenring (70/50 km/uur 2x2)
- II. Radialen (50 km/uur 2x1)
- III. Invalswegen (50 km/uur 2x1) en
- IV. Centrumring (< 50 km/uur 2x1)

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Hoofdwegen		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Oppluismaatregelen	Effect
Rijbaan	Rijbaanindeling	A	I	I. 2x2 rijbanen 3,5 m. breed (2x7m) bij 70 km/h en 3,0 m links en 3,5 m rechts (2x6,5m) bij 50 km/h, niet in banden opgesloten II en III. 2x1 rijbanen van 3,0m (III. niet in banden opgesloten) IV. 2x1 rijbanen van 3,5m, geen kantstrepen	Voor typen I, II en III in banden opgesloten en doorgetrokken kantstrepen profiel variëren	VV+, ON- BE+
	Rijbaanscheiding	A	I	I. middenberm 8 m. breed, met begroeiing II. middenberm 1 à 2m. breed, overrijdbaar voor nooddiensten, h= 8 cm III. geen middenberm IV. middenberm variabel met laanbomen belijning moet 5 jaar mee	Bij II en III: verhoogde middenberm maar wel met minimaal onderhoud berm verbreden	EC+, ON-, FU-
	Zijberm	A	I	3 meter breed . Ofwel de middenberm ofwel de zijberm moet overrijdbaar zijn i.g.v. calamiteiten		
	Verharding	A	S	Gesloten, constructie-eis: voor periode van 20 jaar		

Hoofdwegen		Hardheid	S / I	AMBITIONENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Vervolg rijbaan	Geluidwering	A	S	In centrum gebieden: geluidsarm materiaal toepassen. Doorzichtbaar materiaal toepassen Buiten centrum gebieden: liefst geen geluidswallen, bij het toepassen van geluidswallen niet hoger dan 1m.	ZOAB alleen voor <70 km/h	VV+, ON-
	Erfaansluiting	R	S	Nee/ beperkt		
	Oversteken fietsers / voetgangers op wegvakken	R	S	Ongelijkvloers, gelijkvloers of bij rotondes (alleen bij enkelstrooks rotondes)		
	Rotondes	R	I	Bij I op hoekpunten speciaal te ontwerpen rotondes die een entree en regelfuncties hebben. Wellicht driestrooks met vrije rechtsaf		
	Parkeren	R		Bij II, III en IV dubbelstrooks rotondes		
	Openbaarvervoerhaltes	R	S	Nee [] In havens	Wachtenden moeten vanuit de omringende bebouwing gezien worden (transparante en goed verlichte haltes) In havens gecombineerd met informatieborden	SV+
	Pechvoorzieningen	R	S	In de berm		
	Obstakelafstand	R	I	Verkeersborden en lichtmasten: 1,8 m vanaf zijstreep weg bomen 1,3 m vanaf zijstreep weg		
	Fietsers	R		Gescheiden		
	Bromfietsers	R		Op de weg, gescheiden bij 70 km/h	Altijd gescheiden	VV+
Langzaam gemotoriseerd verkeer	R		Gescheiden			
Snelheidsbeperkende maatregelen	R		Nee, alleen bij centrumring Zie handboek Mobiliteit			
Kruispuntprincipes	R	S	Rotondes: gelijkvloers met voorrangmaatregel			
Afwatering	Constructie	R	I	Bij II, III en IV: kolken Bij I: open bermen, geen kolken	Bij II, III en IV: RWS-banden gecombineerd met infiltratiesysteem met overstort op riool	EC+ / GG+
	Afwaterend opp. per kolk	R	I	75m ²		
	Onderlinge afstand kolken	A	I	20 m (aan weerszijden van de rijbaan)		
Parkeerplaatsen	Voorwaarden			Zie 'Erftoegangsweg'		
Openbaar vervoer	Voorwaarden		S	Geen verkeersdrempels in busroute	Aparte busstroken in de rijweg / vrije busbanen	VV+, HA-

Hoofdwegen		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Brandweereisen	Algemeen	R	S	Zie "Erftoegangsweg A+B"		
Groen	Samenstelling	A	S	Langs I: parkachtige / landschappelijke sfeer, veel gras, bomen, enkele heesters / hagen Langs II: verstedelijkt karakter, eenvoudig groen Langs III en IV: wisselend karakter van het groen, in de middenberm in dubbele rijen op gras statige bomen (linde / kastanje / eik / esdoorn)	Bijzondere groensoorten toepassen Geen versnipperd groen en goed bereikbaar groen	BE+ ON+
Verlichting	Lichtsterkte, verdeling e.d.	R	I			

8.3.2 Erftoegangswegen type A en B

Definitie

Typering: Verblifsstraat voor fijnmazige ontsluiting
 Functie: Verkeersfunctie, gericht op uitwisselen
 Ontwerpsnelheid: 30 km/uur

Basisprofiel

De erftoegangsweg is bedoeld voor het toegankelijk maken van erven (alle particuliere en openbare percelen, inclusief 'woonerf' en 'winkelerv'). Deze wegcategorie is er in beginsel voor alle vervoerwijzen. Verder moet het mogelijk zijn met voertuigen in alle richtingen te manoeuvreren bij in- en uitritten van erven en moet de rijsnelheid overal laag liggen (max 30 km/uur).

Type A: asfalt verblijfsfunctie en beperkte ontsluitende functie

Type B: klinkers, volledige verblijfsfunctie

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Erftoegangsweg A + B		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Rijbaan	Rijbaanscheiding	R	S	Geen		
	Verharding	R	I	Type A: asfalt (gesloten), Type B: klinkers (open) kleurechte materialen toepassen, materialen die gangbaar zijn en leverbaar blijven	Bij type B: gebakken materialen Beperken verhard oppervlak	BE+, EC+ GG+, EC+, FU-, VV-
	Breedte	R	I	Type A: 5,5, - 6,0 m Type B: 4,5 - 5,0 m (6,0 m indien fietspaden, zie hieronder)		
	Constructie	R	I	In banden opgesloten rond profiel, opsluitband 10x20, trottoirband 10x20 [28], afschot 1:100	Een op één oor / vlakke profilering met dakprofiel	BE+, ON-
	Zijberm	R	I	Type A: met trottoirband, breedte berm afhankelijk van lokatie en omgeving		
	Trottoir	R	I	Trottoirband 18x20 cm of 13 x15 cm. Indien deze grenst aan groenstrook dan voorzien van een steunrug	Waar laden en lossen op trottoir plaatsvindt, extra zware constructie / fundering Bij hoeken ronde banden toepassen	ON+
	Erfaansluiting	R		Ja		
	Uitritten	R	I	Duidelijk karakter in de vorm van een constructie, is een constructie niet wenselijk dan haaietanden		
	Rechtstanden	R	I	Maximaal 100 m		
	Afwatering	R	I	Maximaal 5 kolken per afvoer diameter 125 mm. Bij hoger aantal koken diameter 160mm toepassen		
	Oversteken op wegvakken	R		Gelijkvloers		
	Parkeren	R		Alleen bij B, in vakken op de rijbaan		

Erftoegangsweg A + B		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Vervolg rijbaan	Openbaarvervoerhaltes	R	S	Op rijbaan in het zicht van omringende bebouwing		
	Fietsers	R	I	niet gescheiden m.u.v. hoofdfietsroutes. indien aanleg solitair fietspad voor hoofdroutes niet mogelijk is dan wegprofiel met 2 rode lopers à 1,5m (totale weg 6m)		
	Bromfietsers	R	S	Op rijbaan		
	Langzaam gemotoriseerd verkeer	R	S	Op rijbaan		
	Snelheidsbeperkende maatregelen	R	S	indien de inrichting van de weg niet voldoende uitnodigt tot het rijden van een maximum snelheid van 30 km/h, dan moeten snelheidsbeperkende maatregelen genomen worden, zie snelheidsremmers hieronder		
	Kruispuntprincipes	R	S	Gelijkwaardig met snelheidsbeperkende maatregelen		
Bomen	Onderlinge afstanden	A	S	Afhankelijk van locatie en boomtype. Bomen kunnen b.v. los in groepen, in rijen (lanen), of in bos voorkomen Zie onder " Buurtgroen "	Soort kiezen afhankelijk van bodemsoort en omgeving	BE+, EC+
Parkeerplaatsen	Bestrating	A	I	door toepassing van donker materiaal herkenbaar afwijkend van overige rijweg	Betere standaard civiel technische detail tekeningen. Degelijke oplossing voor overgang voetpad en parkeerplaats, geen kolken ertussen Langsparkeren betere lengte: 6 m.	TS+, TV+, VV+, ON+ VV+, ON+
	Vormgeving	A	I	Anti-parkeerpalen onnodig maken door inrichting en door aanbod voldoende p.p.		
	Formaat	R	I	Geen stootbanden, afstand erfgrans / bebouwing min. 80 cm Haaks parkeren: parkeervak 2,40 m. x 5 m. Langsparkeren: lengte 5,5 m Parkeervak incl. rijweg minimaal 9m ¹ Bij ruimtegebrek schuine parkeerplaatsen		
	Invalidenparkeerplaats	R	I	Haaks parkeren: parkeervak 3.50 m x 5,00 m. Langsparkeren: lengte 6,0 m. Voorzien van verkeersbord 54b. Bij aanwezigheid van trottoir moet de parkeerplaats dmv een trottoirverlaging of een geprefab. inrit bereikbaar worden gemaakt. Minimaal 0,9 m breed.		

Erftoegangsweg A + B		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Vervolg Parkeerplaatsen	Lokatie	A	S	Afstand \leq p.p. 80 m van woning of op zichtafstand van de woningen [zie § 4.2, bron 28]. Overzichtelijke parkeerterreintjes max. 20 plaatsen in zicht van tenminste 2 woningen	Ondergronds parkeren*	SV-, FL+, ON-
	Aantal parkeerplaatsen	A	S	laad- en los mogelijkheid \leq 20 m van woning , indien niet mogelijk dan maximaal op 50 m van de woning het aantal openbare parkeerplaatsen in een woonwijk is te berekenen aan de hand van parkeercijfers en correctie voor parkeervoorzieningen op eigen erf	Parkeren op eigen erf contractueel veiligstellen*	HA+, FL-, BE-
Snelheidsremmers	Afwatering	R	I	Afwatering naar de rijweg; geen kolken in parkeervakken		
	Toepassing	R	S	Alle buurt- en woonstraten: instellen 30-km zone		
	Uitvoeringseisen	A	I	Afhankelijk van de locatie, het gebruik en de omgeving keuze uit voorbeelden Handboek Mobiliteit p.11-15		
Brandweereisen	Benodigde ruimte	R	S	Navragen bij de brandweer / mobiliteit.		
	Bereikbaarheid	R	S	Navragen bij de brandweer / mobiliteit.		
	Brandkranen	R	S	Op max. 80 m van iedere woning een put aanleggen waaruit water omhoog gepompt kan worden. Deze moeten in het midden van de weg geplaatst worden, vooral niet op plaatsen waar geparkeerd wordt		
Verlichting	Verlichtingssterkte	R	I	Afhankelijk van lokale situatie [zie § 4.2, bron 2], Politiekeurmerk basis: horizontale gemiddelde verlichtingssterkte (Egem) 3 lux		
Achterpaden	Breedte paden	R	I	> 1,5 m	Normblad K4, Politiekeurmerk	SV+
	Vormgeving Bestrating	R	I	geen doorlopend pad, van twee kanten ontsluiting betonnen tegels 30x30 cm]		

- Aanvullende informatie nodig betreffende: Basisvoorwaarden van ambulances + overige hulpdiensten

8.3.3 Langzaam-verkeerroutes

Definitie

Typering: Vrijliggend voet- of fietspad
 Functie: Route voor voetgangers en fietsers

Basisprofiel

Het fietspad / de fietsbrug bestaat uit een verharde rijweg, voorzien van een obstakelvrije strook aan weerszijden; het voetpad bestaat uit een (half)verharde loopstrook

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Langzaam-verkeerroutes		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Kwaliteit			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Fietspad	Verhardingsmateriaal	R	I	Asfaltverharding in rood is standaard voor hoofdfietsroute voor andere routes en bij K&L: rode betontegels 30 x 30 cm Algemene eisen verharding: zie "Straatmeubilair"	Benadering per type gebied Overall asfalt toepassen Bestrating niet overdimensioneren	BE+, ON- BE+, FU+, ON- ON+
	Kantopsluiting	R	I	Bij asfalt / beton: geen kantopsluiting Bij tegels: betonband van 10x20		
	Kruispuntprincipes	R	S	Afhankelijk van te kruisen weg. Bij gelijkvloerse kruising met snelheidsbeperkende maatregelen en voorrangmaatregel	Op wijkniveau zo min mogelijk laten kruisen met autoroutes	VV+
	Weren van autoverkeer	R	I	Middels goede inrichting voorkomen dat paaltjes geplaatst moeten worden, indien strooiroute: verzinkbare paaltjes		
	Helling	A	S	Maximaal 1:20 langshelling [ASVV]		
	Afwatering	R	I	Berm, wanneer dit niet mogelijk is, molgoten toepassen. Molgoten uitvoeren in standaard gazonband.		
	Breedte	R	I	2,0- 2,5 m. in één richting, 3,0 - 3,5 m in twee richtingen fietspaden zo comfortabel mogelijk maken voor fietsers		
	Berm	A	I	Groene strook, breedte afhankelijk van de situatie / lokatie		
	Boogstraat Algemeen	R R	I S	3 m [28, check bij Mobiliteit] Consequente aanleg van fiets- en voetpaden op wijkniveau, betere aansluiting van fiets- en voetpaden tussen verschillende wijken en buurten		
Fiets-parkeren	Fietsparkeerplaatsen	R	I	Zie eisen en voorwaarden p.17, Handboek mobiliteit Vanuit omliggende bebouwing is zicht mogelijk op de stallingsruimte of -plaats		

Langzaam-verkeerroutes		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Kwaliteit			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Voetpad	(Onder)scheiding van fietspad	R	I	Scheiding door gebruik van gazonbanden (10x20 cm, ASVV CROW), netto hoogte ± 5 cm	Benadering per type gebied zwart asfalt in parkachtige omgeving extra aandacht voor verkanting bij brede verhardings oppervlakten Waar mogelijk door inrichting voorkomen van fietsverkeer	BE+, FU+, FL+ TV+, VV+ BE+, VV+, ON+
	Verhardingsmateriaal	A	I	Betontegel, grijs (30*30 cm)/ gestort beton Halfverharding mogelijk door gemeente voorgeschreven in groenvoorzieningen; nadere eisen onder "straatmeubilair" t.b.v. rolstoelen max. 1:50, afschot naar de kolken nodig		
	Helling	R	S			
	Breedte	R	I	1,5 m / 2 m (woonbuurten)		
	Weren fietsverkeer	A	I	fietsluisjes		
	Zitbanken	A	I	Zie straatmeubilair		
	Voorzieningen (visueel) gehandicapten	A	I	Minimale breedte vrije doorgang 1.10m ¹		
Voetpad langs open water	R	S	Geen hekwerk toepassen. goed aansluitende stenen om vandalisme te voorkomen			
Afwatering	R	I	Vrije afwatering op berm *			
Onderdoorgang	Helling	R	S	1:30	breedte min. 5 en hoogte min. 3 m gelijkmatige verlichting (0,3 Uh), horizontale verlichtingssterkte Eh:15 lux	SV+, VV+
	Zichtbaarheid	R	S	goede zichthoeken, bij voorkeur taluds, goed verlicht Zie ook onder "Kunstwerken"		
Bewegwijzering	Eisen	R	I	Zie onder "Straatmeubilair"		
Voet- en fietsbrug	Eisen	R	S	Zie onder "Kunstwerken"	Gebiedseigen ontwerpen	BE+, ON-
Bomen	Toepassing	A	S	Zie onder "Buurtgroen"		
Verlichting	Sterkte e.d.	R	I			

Aanvullende informatie nodig betreffende:

- Voetpad: voorzieningen (visueel) gehandicapten, berm
- Onderdoorgang: doorijhoogte en breedte

8.3.4 Buurtgroen

Definitie

Typering:

Groen- en recreatievoorzieningen, ondergebracht binnen de stedenbouwkundige structuur van de wijk

Functie:

Beeldvormende, milieuvormende en recreatieve functie met invloedssfeer op verschillende schaalniveau's

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Buurtgroen		Hard- heid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Groen algemeen	Drooglegging	R	S	minimaal 60 cm. Afhankelijk van het type bomen, heesters, gras Duidelijke grenzen openbaar/ privé. Voorkoming snippergroen en toepassen van grotere vlakken eenduidig openbaar groen beplantingskeuze afhankelijk van functie, niveau en ligging beplanting, versterking door aanpassen beplanting aan bodemsoort en ontwatering geen belemmeringen creëren, onderlinge (groen-) verbindingen creëren	Extra hagen	ON-, BE+
	Samenstelling	R	S			
		R	S			
Bomen	Afstand tot erfscheidingen	W	S	minimaal 2,0 m.	Geen bomen die wortels hebben die de verharding omhoog drukken	ON+, EC+, FL-
	Afstand tot gevels	R	S	minimaal 2,0 m		
	Afstand tot kabel en leidingen(stroken)	R	S	minimaal 1,5 m. afstand tot K&L		
	Afstand tot kolken	R	I	minimaal 1,5 m		
	Onderlinge afstand	R	I	8-12 m. Afhankelijk van boomtype, gebruik en beeld		
	Vormsnoei	R	I	Geen bomen die je moet knotten of kandelabreren (tot een "kandelaar" kaalsnoeien) m.u.v. stadshart. Geen coniferen en dennen, i.v.m de grondsoort		

Buurtgroen		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Bomen vervolg	Sortimentkeuze	R	I	afhankelijk van de bodemgesteldheid Straatbomen: gevarieerd in aantal soorten en patronen Bijzondere locaties markeren	Ruime plantvakken	EC+, HA+
	Diameter	R	I	minimaal 16/18 cm		
	Bomen in verharding	R	I	Zo min mogelijk bomen in de verharding plaatsen, liefst in ruime plantenvakken		
	Doorwortelbare ruimte	R	S	plantgat minimaal 9 kuub (m ³) wortelbare grond en een goede verbinding met de zeebodem		
	Bomenzand	R	S	In verharding bomenzand toepassen. Buiten verharding geen bomenzand toepassen		
	Afstand tot verlichting	R	I	zie verlichting, politiekeurmerk, voor stadscentra gelden andere waarden.		
Kroonhoogte	R	I	Zo natuurlijk mogelijk, afhankelijk van de functie en de omgeving opkronen.			
Heesters	Soortkeuze	R	I	Goede bodembedekkende eigenschappen, zoveel mogelijk lichtafsluitend, i.v.m. grondslag geen zuurminnende beplanting Enkele of specifieke heestersoorten per wijk toepassen Afstemmen heestersoorten op de functie of de plek zoals bij parkeerplaatsen, rondom speelplekken, lang de achterkant van tuinen bij openbare gebouwen		
	Hoogte	R	I	Niet vastgesteld Sociale veiligheid, politiekeurmerk minimaal 1,5 m.		
	Heestervakken	R	S	Max. helling 1:2		
	Helling ondergrond	R	S	Direct aan randen gelegen, zie politiekeurmerk		
	Afstand tot voet- en fietspaden	R	S	minimaal 50 cm doorwortelbare grond		
Honden- uitlaatplek	Ligging en aantal	A	S	Speciaal aangelegde hondenspeelvelden (zie Hondennota), honden zijn verboden op andere speelvelden en plaatsen		
Bosplant- soen Houtwallen/	Soortkeuze	R	I	Divers, toepassing in grootschalige gebieden	(breedte = hoogte)	EC+, ON+
	Vormgeving	R	S	Zoveel mogelijk natuurlijke ontwikkeling bevorderen		
	Breedte / oppervlak	R	S	minimaal 10 m. breed		

Buurtgroen		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Geluidswal	Taluds	R	S	Binnenzijde: 1:3 (bij groen / recreatieve functie), anders 1:2		
	Bereikbaarheid	R	S	De grondwallen die tussen de dreven liggen moeten bereikbaar zijn met onderhoudsmachines		
Hagen	Breedte / oppervlak	R	S	Knippen binnen handbereik moet mogelijk zijn		
	Afstand tot voet / fietspad	R	S	Geen standaard voor, maximale breedte 2,0m, hoogte/ lengte, politiekeurmerk		
	Doorwortelbare ruimte	R	I	Diepte minimaal 50 cm		
Grasvelden	Grootte per lokatie	R	S	Minimaal 2.0 m x 5.0 m	Afwisselen inrichting en vorm per lokatie	FU+, FL+, ON-VV+
	Ligging	A	S	Basisafscheiding door trottoirbanden	Rijweg afscheiding gewenst	
	Helling	R	S	maximale helling 1:4		
	Maaibreedte	R	I	minimaal 2,0 m		
	Bereikbaarheid	R	S	Min. 2 m. brede opening		
	Zaadmengsel	R	I	B3		
Doorwortelbare ruimte	R	I	Minimale doorwortelbare diepte: 25 cm			
Bermen	Lengte en breedte	R	S	Breedte minimaal 2,0 m. grasberm. Afhankelijk van type weg		
	Helling	R	S	1:20		
Zitbanken	Aantal en plaatsing	A	S	In woonwijken 1 per 1000 woningen; altijd in combinatie met een afvalbak; zie ook "Straatmeubilair". Voor b.v. stadshart en kust is het aantal afhankelijk van de plek		

Aanvullende informatie nodig betreffende:

- Bosplantsoen: transparantie
- Grasvelden: hellingspercentage, breedte en ligging

8.3.5 Park

Definitie:

Typering: Grote groengebieden tussen wijken op afstand van de woningen. De inrichting is gebaseerd op het gebruik ervan door bewoners van de wijk (op maximaal 500m), het stadsdeel (op maximaal 1000m) en de hele stad (tot op enkele kilometers)

Functie: Beeldvormende, milieuvormende en recreatieve functie met de invloedssfeer op verschillende schaalniveau's

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Park		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Groen algemeen	Samenstelling	R	S	Variatie in open/gesloten en grootte van ruimtes en in beplantingskeuze. Meerdere gebruiksmogelijkheden (kijken, spelen, wandelen, vissen,...) Drukke en rustige plekken		
		A	S	Heesters 20 - 25 % Bosplantsoen 15 - 20 % Hagen 0- 5 % Gras 50 - 60% Overig 5 - 10 %		
	minimum als buurtgroen	R	S	Politiekeurmerk veilig wonen		
	Doorwortelbare ruimte	R	I	Minimaal 50 cm		
Bomen	Afstand tot erfscheidingen	R	S	minimaal 5,00 m. Bij bebouwing afhankelijk van soort		
	Sortimentskeuze	R	S	Variatie (afhankelijk soort, functie, gebruik, beeld)		
	Standplaats in verharding	R	S	Alleen indien noodzakelijk, dan bomenzand		
	Vrije hoogte	R	I	Niet opkronen, tenzij voor gebruik nodig		
	Onderlinge afstand	R	I	Variatie (afhankelijk soort, functie, gebruik, beeld)		
	Plantmaat	R	I	Minimaal diameter 16/18		
Heesters	Soortkeuze	R	S	Natuurlijke soorten en geschikt voor extensief beheer. Geen zuurminnende soorten		
Bos plantsoen	Soortkeuze	R	S	Natuurontwikkeling bevorderend		
	Vakbreedte	R	I	Minimaal de natuurlijke breedte van de afzonderlijke plant		
Hagen				zie "Buurtgroen"		
Grasvelden				zie "Buurtgroen"		
Zitbanken				zie "Straatmeubilair"		

8.3.6 Bos

Definitie

Typering: Gemeentebossen van Lelystad met veel verschillende boom ($\pm 34\%$ van totale oppervlak gemengd bos)-en struiksoorten met $\pm 30\%$ open ruimten

Functies: Recreatie en aankleding van het landschap, leefgebied voor planten en dieren en bijdrage aan de productie van hout

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Bos		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Bos algemeen	Samenstelling	R	I	23 ha / 6% totale bosoppervlakte is bestemd tot bosreservaten (niets doen)		
	Bosstructuur	R	S	Rest: geïntegreerd bos (extensief beheer) Horizontaal: afwisseling tussen open terrein en bos Verticaal: opbouw van het bos in lagen zoals boom-, struik-, kruiden- en moslaag		
	Afmetingen	R	I	Minimale afmeting 30 x 100m bosbeplanting		
Functies	Recreatie	A	S	<ul style="list-style-type: none"> • Geen lange rechtdoorgaande wegen maar slingerpaden; • hoge dikke bomen; • afwisseling door: verschillende boomsoorten, bos / open plekken, licht en donker bos; • natuurlijkheid; aanwezigheid van ondergoei 	Verspringend bomen kappen	BE+
	Natuur en houtproductie	R	S	Aanzienlijk deel van bomen behoort tot de inheemse soorten er is een hoeveelheid staand en liggend (dood) hout aanwezig		
	ecologische verbindingen	R	S	Houtwallen, smalle stroken bos en waterverbindingen, natuurvriendelijke oevers (Zie "watergangen")	Geleidelijke overgangen met begroeiing waar dieren kunnen schuilen 'stepping stones'	EC+
Voorzorgingen	recreatieve voorzieningen	R	I	Plaatsing bankjes, prullenbakken en speelvoorzorgingen: alleen op druk bezochte recreatieterreinen / plekken Zie verder "Straatmeubilair"		
	informatievoorzorging	R	I	Informatiepanelen bij de hoofdingangen		BT+, HA+

8.3.7 Speelvoorzieningen

Definitie:

Typering: Recreatievoorzieningen, ondergebracht binnen de stedenbouwkundige structuur van de wijk

Functie: Beeldvormende, milieuvormende en recreatieve functie met invloedssfeer op verschillende schaalniveau's

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Speelvoorzieningen		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Speelplaatsen	Ligging, spreiding en formaat	R	S	Op buurtniveau: leeftijd tot 6 jr, max. afstand woning 125 m, grootte 100-500 m ² Op wijkniveau: leeftijd 6-12, max. afstand 400 m, grootte 500-2000 m ² Op stadsdeelniveau: leeftijd 12-18, max. afstand 1000 m, grootte 1000-3000 m ² Op stedelijk niveau: gezinnen en groepen, tot 1600 en meer Minimaal 3 speeltoestellen Sociaal veilig, goed bereikbaar, niet direct aan wegen of open water [zie § 4.2, bron 33]. Minimale afstand tot woningen: • tot 12 jaar : minimaal 20 m. • vanaf 12 jaar: minimaal 50 m zitbanken voor toezichhoudende ouders goede bereikbaarheid voor brandweer, ambulance e.d.	Bij grote kavels (ruim wonen) minder speelruimte / voorzieningen nodig voor jongste groepen kinderen	ON+, HA+
	Grootte, ligging	R	S			
	Voorzieningen	R	S			
Speeltoestellen	Alg. voorwaarden en materialen	R	S	valbrekende ondergrond volgens Attractie besluit: in verharding rubber tegels bijvoorbeeld van ABC, dikte afhankelijk van valhoogte. in gras in principe grof zand of grind, dikte pakket 40 cm, zo nodig met drainage eronder	afwijkingen mogelijk	BE+, ON-
	obstakelvrije zone	R	S	Attractie besluit		

- Speelplaatsen: vormgeving, drooglegging en afwatering
- Speeltoestellen: fundering en valbrekende bodem

8.3.8 Watergangen en waterpartijen

Definitie

Typering: Oppervlaktewater, in de vorm van watergang (rivier, beek, gracht, kanaal, sloot) of waterpartij (vijver, haven)

Functie: Afwatering; kijk- en recreatiefunctie; stedenbouwkundig structurerend element; waterberging

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Watergangen en -partijen		Hardheid	I / S	AMBITIENIVEAU				
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect		
Water algemeen	Waterkwaliteit	R	S	MTR norm Plaatselijk beschikbare goede water (neerslag + kwel) zoveel mogelijk vasthouden Geen DWA overstorten toepassen	Op woonkernniveau een zelfvoorzienend watersysteem met een gesloten waterbalans, infiltratievoorzieningen, wadi's e.d. Infiltratievoorzieningen van nooduitlaten voorzien	EC+, TS+, FU+ ON+, GG+, EC-		
	Doorzicht	R	S	Minimaal 0,4 m				
	Uitgeefbaarheid	R	S	Tenminste één oever toegankelijk voor onderhoud. Water wordt wel verhuurd maar blijft eigendom van de gemeente				
	Bereikbaarheid	R	S	Water, oevers en taluds moeten bereikbaar zijn voor machinaal onderhoud				
	Oppervlakte	R	S	Ten minste 6% open water i.v.m duurzaam watersysteem			Minimaal 10 % open water Geen dode hoeken waar drijfvuil zich kan ophopen, goede doorstroom	EC+, FU+ NE+, BE+, EC-
	Nat profiel	R	S	Minimaal 5m ²				
	Helling talud	R	S	Maximaal 1:2m				
Oevers	Constructie	A	S	Bij kademuren en hoge oevers om de 100m. fauna uitstapplaatsen aanleggen	Helling 1:5	ON+, EC+, TV+, ON+		
	Beschoeing	R	S	Geen gecreosoteerde delen toepassen				
		A	S	Geen hardhout toepassen maar indien nodig steunberm van klei en rietkraag				
		A	S	Afhankelijk van functie(s) natuurvriendelijke oevers toepassen Niet natuurvriendelijke oevers: bovenwater: bij een hoogte verschil tot 1 meter talud tenminste 1:2 bij een groter hoogte verschil talud tenminste 1:4				
	Uitgeefbaarheid	R	S	Eén van de oevers blijft openbaar				
	Plasberm			Breedte 0,5 m., diepte 20 cm.				
Water gangen en vijvers	Breedte Diepte	R	S	Minimaal 7,0 m	diepte min. 1,25 m. (goed voor stroming, ecologische waarde)	EC+, ON+, TV-		
		R	S	Watergangen minimaal 1,20 m				
		R	S	Vijvers minimaal 1,50 m				
		R	S	Kanalen minimaal 2-m.				
	Doorstroming	R	S	In het watersysteem mogen geen dode (niet doorstroombare) eindend voorkomen	<ul style="list-style-type: none"> peilfluctuatie van 30 cm. toegestaan groter oppv. open water (min. 10%) vergroting afvoercapaciteit 	EC+, GG+		
	Waterpeil			waterpeil: 5,20 m.-NAP (max. 4,90 - NAP)				

Watergangen en -partijen		Hard- heid	I / S	AMBITIONIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Afvoer uit stedelijk gebied	Algemene eisen	R	I	Maximaal 1,5 l/s/ha		
Talud	Helling	R	S	onderwater: minimaal 1:3	flauw aflopende taluds, min. 5 ondergedoken waterplantsoorten en geringe hoeveelheid kroos	EC+, BE+
Duikers	Algemene eisen	R	S	in verband met onderhoud en doorspoeling duikers met een diameter van minimaal 0,8 m toepassen. Bij toepassing van vierkante duikers geldt een inwendig basisprofiel van 1,5x2,5 m.		
	Lengte	R	S	niet langer dan 30 m, ivm de waterkwaliteit		
	Onderhoud	A	S	Duikers moeten toegankelijk zijn voor onderhoud. Zowel duiker als omgeving hierop inrichten.		
Zinkers	Algemene eisen	R		Zie onder "ondergrondse infrastructuur"		

Aanvullende informatie nodig betreffende:

- Grondwater: peilbuizen

- Watergangen en vijvers: bereikbaarheid voor onderhoud en bereikbaarheid voor vis

8.3.9 Ondergrondse infrastructuur

Definitie

Typering: Het netwerk van kabels, leidingen en nutsvoorzieningen in de ondergrond

Functie: Transport en opslag van energie, informatie en goederen

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Ondergrondse infrastructuur		Hardheid	I / S	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Kabels en leidingen	Benodigde ruimte K&L			Geen kabels en leidingen onder zwaar belaste wegen (omdat je dan geen goede fundering kunt aanleggen) K&L liggen maximaal op 120 cm. diepte. Het riool vanaf 80 cm. diepte Waterleidingen en gasleidingen liggen minimaal 100 cm. onder de straat Zie Richtlijnen uitvoerings werkzaamheden Zie bijgevoegde tekening	Kabelgoten of kokers aanbrengen	ON+,BE+, FL-
	Benodigde ruimte K&L in combinatie met een riool Gastransportleidingen of SV-transportleidingen Herstraten Profiel woonstraten	R	I			
		R	S			
Drainage	Voorschriften	R	I	Gescheiden rioolstelsel	Geen PVC toepassen	EC+
Boven- grondse voor- zieningen	Plaats			Plaatsbepaling op basis van het stedenbouwkundige plan in overleg met het nutsbedrijven(NUON), KPN en KPC ook onderhoud is hun verantwoordelijkheid. Minimale eis is dat ze per auto bereikbaar zijn	Ondergronds onderbrengen, meterkasten e.d. ondergronds plaatsen	BE+, FL-
Zinkers	Algemene eisen	R	I	Zinkers worden afhankelijk van voorzieningen toegepast (dam met duiker), rioolzinkers worden niet meer gemaakt. Er worden door het waterschap eisen gesteld aan de dekking		
Brand- kranen	Plaats brandkranen	R	I	Ondergrondse brandkranen mogen zich niet bevinden op plaatsen waar geparkeerd kan worden. Putten in midden van de weg samen met putten van regenwater en vuil water om de 50 à 60 m. maximaal Zie ook onder: "erftoegangsweg"	Diep gelegen een derde waterriool met buffer en constante aanvoer waaruit water omhoog gepompt kan worden, dan geen brandkranen	EC+, FU+
Riolering	Uitgangspunten			schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden schoon water = water van: daken, verharding met verkeersintensiteit < 500 v/dag en pp < 20 plaatsen Basis wordt verbeterd gescheiden stelsel met 60% van het verharde oppervlak afgekoppeld van het rioolstelsel Rioolwater wordt gebufferd. Buffering 4 mm. pompcapaciteit 0,3 mm/uur. Overstort naar rioolwaterzuivering als het te vol is	Apart riool voor straatwater	GG+, FU+
	Materialen	A	I	Voorkeur van HPE beton- en gresbuizen boven PVC voor hoofdriool		

Ondergrondse infrastructuur		Hardheid	I / S	AMBITIONENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Vervolg riolering	Technische eisen hoofdriool	R	I	Gronddekking op hoofdriool $\geq 1,20$ m; zinkers zijn niet toegestaan Afstand tussen kruisende leidingen ≥ 15 cm. Diameter DWA 250 mm. Diameter RWA buizen ≥ 300 mm; Bij zwaar verkeer worden betonkolken toegepast, anders kunststofkolken. De riooldiameter bepaalt de grootte van de putten. Beton minimaal 800 mm. (vierkant), kunststof minimaal 800 mm. rond Oude, niet meer in gebruik zijnde rioleringen kunnen mits heel en schoon worden hergebruikt. Indien het riool niet kan worden verwijderd, is dichtstoppen toegestaan. De positie moet op tekening vastgelegd worden.		
	Huisaansluitingen	R	I	Bedrijven worden aangesloten met PVC 250 mm. (uitwendige maat) Alle nieuwe huisaansluitingen worden aangesloten diameter 125 mm. RWA kleur: grijs DWA kleur: bruin		
Drinkwater	Netwerk Materialen	R A	S I	Te bepalen door Waterleidingbedrijf Hydron Te bepalen door Hydron		
Regenwater	Afvoer	R	S	Schoon water, schoon afvoeren		
Ondergrondse constructies	Belasting	R	I		Geen ondergronds parkeren, er is in Lelystad een gesloten grondbalans !! ondergronds parkeren stimuleren in stadshart en centra	
	Dekking	R	I	bovenop tunnel een laag asfalt (geen standards voor dekking met asfalt)		
Energie	Materialen	A	I	Te bepalen door nutsbedrijf		
	Verwarming / Warmte kracht koppeling	A	S	Stelt eisen aan noodzakelijke ruimte in de ondergrond, wijkindeling en woningdichtheid*		

Aanvullende informatie nodig betreffende:

- Kabels en leidingen: plaats, materialen, standaard tracé, mantelbuizen, uitvoering en transportleidingen
- Riolering: wettelijke bepalingen, ontwerpnormen gemalen, inlaten, kolkaansluitingen, persleidingen, vooropneming en revisietekeningen
- Ondergrondse constructies: afschot en aansluiting op omgeving
- Ondergronds afvaltransport

8.3.10 Afvalvoorzieningen

Definitie

Typering: Voorzieningen in de openbare ruimte t.b.v. inzameling huis- en bedrijfsafval (afvalcontainers voor huis- en bedrijfsafval, en openbare voorzieningen, zoals glas-, papier- en kledingbakken, afvaleilanden, haltes chemocar.

Functie: (Gescheiden) inzameling van afval uit de wijk

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Afvalinzameling		Hard-Heid	I / S	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Algemeen inzameling	Afstand tot woningen	R	S	Lawaai en stank producerende vuilopslag plaatsen op enige afstand van woningen	De afvalinzameling dient niet af te wijken van de inzamelmethode in de overige stadsdelen van Lelystad met vergelijkbare stedenbouwkundige opzet en bebouwingsdichtheid	ON+
Glasbak, papierbak en textielbak Algemeen	Vormgeving Plaatsing	R R	I S	Standaard bak ondergronds Niet op parkeerplaatsen; Rekening houden met verkeerssituatie, opstelruimte moet verhard zijn en goed te bereiken. Logische plaatsing (max. afstand van rijweg, toegankelijkheid voor groot materieel)	Plan voor optimale plaatsing	BE+, ON+
Glasbak, nadere eisen	Vormgeving Aantal	R R	I S	Nu: één bak per 2.000 à 3000 inwoners (is te weinig) richtlijnen NVRD	Meer glasbakken	HA+, NE+
Papierbak, nadere eisen	Vormgeving Aantal	R R	I S	Nu: geen (papier wordt opgehaald door verenigingen)	Aanvullende papierbakken gewenst	NE+, FU+
Textielbak, nadere eisen	Vormgeving Aantal	R R	I S	Brandwerend		
Prullenbakken	Algemene eisen			Zie "straatmeubilair"		
Afvaleiland	Vormgeving en plaatsing	A	S	Zie Afdelingsplan afvalstoffen		
Haltes Chemocar	Vormgeving en plaatsing	R	S	n.v.t. (op afroep, 1 keer per maand)		
Particuliere aanbiedlocaties huisvuil	Vormgeving en plaatsing	R	S	Clusterplaatsen voor individuele containers (10-15 bakken) verdienen de voorkeur. Opstelplaatsen markeren met tegel, afm 0.9 x 0.9 m. (opschrift C) en afwijkende kleur (donker) verharding Tweede voorkeur verdienen verzamelcontainers op eigen grond, en als minst gewenst: verzamelcontainers (met cocon) in de openbare ruimte (alleen bij hoogbouw) Aanbiedlocaties moeten zich aan voor vuilniswagens doorgaande straten bevinden	In gebieden met hogere dichtheid zal overgegaan worden op ondergrondse containers	BE+, FL-, HA+

Afvalinzameling		Hard- Heid	I / S	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
	type reiniging	W	S	Duobakken / systeem met GFT bak en een bak voor restafval Individuele containers moeten door bewoners zelf schoongemaakt worden, verzamelcontainers worden op piep basis opgehaald en in de werkplaats schoongemaakt (Collectieve) aanbiedlokaties moeten zich op minder dan 75 m afstand van iedere woning bevinden	Twee bakken; één voor GFT en één voor groen	FU+
	Afstand tot woningen			Bij voorkeur ondergronds Kabels en leidingen moeten geen obstakels vormen bij het graven van toekomstige containerputten	BE+, FL-, HA+, FU+	

- Er zijn richtlijnen voor inrichting gewenst m.b.t. machinaal vegen

8.3.11 Straatmeubilair

Definitie

Typering: Objecten die de openbare ruimte aankleden, zoals bebording, afvalbakken, zitbanken en bestrating.

Functie: De objecten hebben als doel het beoogde gebruik van de openbare ruimte te ondersteunen.

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Straatmeubilair		Hard- heid	I / S	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Algemeen	Materiaalgebruik	R	I	Kiezen voor duurzame, slijtvaste materialen; Geen tropisch hardhout (Azobe) toepassen met uitzondering van de banken	Per gebied/ lokatie uitwerken in relatie tot stedenbouwkundige plannen, familie in vormgeving nastreven FSC gecertificeerd hardhout Aantal obstakels beperkt houden (multifunctioneel gebruik)	BE+, ON- NE+, FU+, BE-
Verkeersborden	Plaatsing en Voorschriften Leverancier	R	I	Zoveel mogelijk combineren van mastgebruik (pas als dit niet kan een extra mast bijplaatsen)		
Belijningen markering	Voorschriften	R	I	Zie Handboek straatnaambebording en stedelijke bewegwijzering, Gemeente Lelystad 1984		
	Materiaal	R	I	Idem		
Straatnaamborden	Plaatsing	R	I	Goed zichtbaar aan de gevel in het centrum, buiten het centrum op palen of lichtmasten		
	Materiaal	R	I	Aluminium bord blauw fond, tekst in wit reflecterend materiaal		
Bewegwijzering	Leverancier	R	I	(buiten bebouwde kom ANWB- bewegwijzering)		
	Type / uitvoering	R	I	Door gemeente te bepalen*.		
Zitbanken	Materiaal	R	I	Degelijk uitgevoerde hardhouten bank, bijvoorbeeld Type Citystyle 4 van hardhout , geen beton	afwijking in centra moet mogelijk zijn	BE+, ON-
	Plaatsing	R	I	Zitbank in groen- en speelvoorziening altijd combineren met prullenbak op $\geq 1,00$ m afstand van de bank .		
Prullenbakken	Model en materiaal	R	I	Rode bakken, bijvoorbeeld Bammens	Afwijking in kleuren en materialen moet mogelijk zijn	BE+, ON-
Fietsbeugels	Duurzaamheid Model en plaats h.o.h	R	I	Goed in het zicht	tegen bebouwing aan, ruimte om erachter en omheen te kunnen vegen	ON+
		R	I	fietsnietjes, twee hoogtes; 460 en 660 mm.		
		R	I	minimaal 45 cm.		
Kunst	Kunst in openbare ruimte	A	S	I.o.m. de gemeente te bepalen		

Straatmeubilair		Hard- heid	I / S	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Openbare Verlichting (incl. verkeers-lichten)	Algemene eisen	R	I	Voldoen aan eisen Politiekeurmerk veilig wonen	Per gebied/ lokatie uitwerken in relatie tot stedenbouwkundige plannen, familie in vormgeving nastreven	BE+
		A	I	Beperken hoeveelheid masten, indien mogelijk combineren met ander straatmeubilair; energiezuinige en armaturen en lampen		
		R	S	Verlichting aanbrengen volgens een door Beheer en Inrichting goed te keuren verlichtingsplan	Bomen en masten zoveel mogelijk in 1 rij	BE+, VV+, FL-, ON+
	Richtlijnen en bepalingen	R	I	"Aanbevelingen voor de openbare verlichting" van de Ned. vereniging voor verlichtingskunde*		
	Verlichtingssterkte	R	I	Zie de betreffende objecttypes;	Conform Politiekeurmerk Veilig wonen	
	Technische- en ontwerpisen	R	S/I	Bij plaatsing masten rekening houden met verkeersveiligheid en overzichtelijkheid		
			Minimale afstand van 8 m. tot bomen, behoudens in het stadshart.			
			Verlichtings- en verkeerslichtarmaturen zoveel mogelijk combineren;			
			Materiaal masten: staal (hogere technische veiligheid en vandalisme bestendig)			
	Straatmeubilair aan masten	R	I/S	indien mogelijk		
	Afwijkend verlichtings-materiaal	R	I	Hoogte masten afhankelijk van functie verharding, per hoogte 4 typen masten, vrije kleurkeuze masten (wel consequent voor 1 wijk)		
Hekwerken	Materiaal	R		Geen tropisch hardhout toepassen		

Aanvullende informatie nodig betreffende:

- Straatmeubilair: plaatsing prullenbakken

8.3.12 Kunstwerken

Definitie

Typering: Civiel-technische constructies in de openbare ruimte

Functie: Overbrugging en overkluistering; oever of waterkering

Voorwaarden niveau inrichtingselement

Kunstwerken		Hard- heid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Kunstwerken Algemeen	Fauna-passages	R	S	ondiep profiel, flauw talud en voldoende schuilplekken	gewenst daar waar ecologische routes lopen	EC+
Materiaaleisen Kunstwerken	Metselwerk	A	I	Voor nieuwe bruggen geen metselwerk meer toepassen voor landhoofden	Grotere betondekking	NE+, ON+
	Beton	R	I	Voorzien van permanente anti-graffiti-coating		
	Staal	R	I	Alle stalen onderdelen beschermen tegen corrosie Voorzien van permanente anti-graffiti-coating		
	Bevestigingsmaterialen	R	I	Bouten en moeren roestvast staal*		
	Hout	R	I	Brugdek voorzien van een anti-sliplaag met gegarandeerde levensduur van 5 jaar	Geen azobé gebruiken voor damwanden en trapleuningen	
	Kunststof			niet besproken	zoveel mogelijk gebruik kunststof	ON+
Autoverkeers- tunnels	Dimensionering / alignement	R	S	Niet van toepassing		
Gecombi- neerde fiets / voet- gangers- tunnel	Sociale aspecten	R	I	Veilig gevoel voor gebruikers nastreven		
	Ventilatie	R	I	Voldoende toevoer via natuurlijke ventilatie; controleren a.d.h. v. aanbevelingen		
	Functionele indeling	R	I	Duidelijke scheiding verkeersfuncties		

Kunstwerken		Hardheid	S / I	AMBITIENIVEAU		
Element	Voorwaarde			BASIS	Opplusmaatregelen	Effect
Fiets / voetgangers-tunnel	Dimensionering / alignement	R	I	Zie onder "langzame verkeer routes".	Schuine taluds, voor een goed overzicht, wanden van fietstunnel naar boven laten "wijken" (_/)	VV+, SV+, ON+
	Veiligheid	R	I	Aspecten sociale veiligheid meewegen; zorgen voor natuurlijk toezicht; verlichting volgens normen NSVV		
	Ventilatie	R	I	Voldoende toevoer via natuurlijke ventilatie*		
	Wandbekleding	R	I	- Onderhoudsvriendelijk - Gebruik lichte kleuren		
Autoverkeers-bruggen	Ontwerpeisen	A	I	n.v.t.		
Gecombineerde auto-verkeers - fiets-voetgangers-brug	Ontwerpeisen	A	I	Streven naar volledige scheiding van functies bij hoofdontsluitingswegen door verschillende bruggen. Leuning minimaal 1m hoog Bij water: min. 2 m. doorvaarhoogte	Doorvaarhoogte van 2,35 m.	VV+, FU+
Oevers	Ontwerpeisen	R	S	Zie onder: "Watergangen en -partijen"		
Duikers	Ontwerpeisen			Zie onder: "Watergangen en -partijen"		

Aanvullende informatie nodig betreffende:

- Fiets / voetgangers-tunnel: afwatering en akoestiek
- Fiets/voet-gangersbrug: ontwerpeisen navragen bij Rien van Keulen
- Steigers-afmeer-voorzieningen: toegankelijkheid en hoogte steiger

8.4 Bronnen

Procedures

Stadsontwikkelingsproces versie 1 oktober 2001

Voorwaarden

1. Structuurplan Openbare verlichting De Landerijen (conceptvoorstel) 14 mei 2000
2. Eisen en Voorwaarden voor de openbare verlichting Havendiep-Zuid te Lelystad
3. Parkeerbeleidsplan gemeente Lelystad, BVA, april 2000
4. Handboek categorisering wegen op duurzaam veilige basis, deel (Voorlopige) en Functionele operationele eisen, publicatie 116 CROW, april 1997
5. Groenstructuurplan Lelystad, augustus 1997, Marcelis Wolak landschapsarchitectuur
6. Politiekeurmerk Veilig wonen nieuwe stad, 1998, SEV
7. Waterplan Lelystad, 14 mei 2001, Iwaco adviesbureau
8. Handboek straatnaam bebording en stedelijke bewegwijzering Gemeente Lelystad 1984
9. Handboek Mobiliteit, april 2001
10. Voorgesteld besluit 30-11-2000, Inzameling huishoudelijk afval Lelystad-Zuid
11. Nota speelruimtebeleid, Ruimte voor de jeugd
12. Ruimte voor de jeugd, Speelvoorzieningen in Lelystad Zuid
13. Publicatie 126, Eenheid in rotondes, CROW
14. ASVV 1996, CROW
15. Uitwerking parkeerbeleidsplan, Gemeente Lelystad, 2000
16. Bosbeleidsplan, januari 1996, Gemeente Lelystad, SOW / adviesbureau Klingen Bomen

9 ACTUALISATIE EN AFWIJKING SPvE-IOR

9.1 Inleiding

Zowel voor het voorwaardendeel als het proceduredeel van het SPvE -IOR geldt dat de informatie hierin als gevolg van nieuwe technieken, veranderende inzichten/regels/normen, ervaringsgegevens en organisatievormen continu verandert en daarom ook geactualiseerd dient te worden. Om het SPvE -IOR een blijvende functie te geven in het proces van beheerbewust werken van de gemeente Lelystad is een actualiseringsmethode opgezet met actualisatie-agenten (9.2) en een actualisatiecommissie (9.3).

9.2 Actualisatie-agenten SPvE-IOR Lelystad

Doel: bewaken en herdefiniëren van de basiskwaliteit van de openbare ruimte.

Aanpak: per objectgroep een actualisatie-agent benoemen met de volgende taken:

- Actief bijhouden van veranderende eisen en wensen mbt procedures en/of voorwaarden voor basiskwaliteit binnen de toegewezen objectgroepen;
- Fungeren als steunpunt voor collega's wanneer het gaat om veranderende eisen en wensen m.b.t. procedures en/of voorwaarden voor basiskwaliteit;
- Wijzigingsvoorstellen opstellen voor de Actualisatiecommissie van het SPvE ¹;
- Bewaken van de integriteit van de wijzigingsvoorstellen in relatie tot het KSP.

Actualisatie-agenten-voorstel

Objectgroep	Optionele afdeling	Voorstel personen
Voorwaarden		
Hoofdwegen	MOB/IB/SB	
Erftoegangswegen type A en B	MOB/IB/SB	
Langzaamverkeersroutes	MOB/IB/SB	
Buurtgroen	IB/SB	
Park	IB/SB	
Bos	IB/SB	
Speelvoorzieningen	IB/SB	
Watergangen en waterpartijen	IB/SB	
Ondergrondse infrastructuur	IB	
Afvalvoorzieningen	Afvalstoffen/WB	
Straatmeubilair	Mob/SB/WB	
Kunstwerken	SB/IB	
Kunstwerken	SB/IB	
Verlichting (nog geen aparte objectgroep in voorwaarden)	SB	
Procedures		
alle objecten-stedenbouwkundig	SO-SB	
alle objecten-milieutechnisch/duurzaamheid	MI	
Procedure grootonderhoud	SB	
Procedure grootonderhoud	SB	
Procedure stadsontwikkeling	SO-SO	

¹ wensen tot layout-aanpassingen kunnen ook, indien deze de bruikbaarheid vergroten, aanleiding zijn tot opstellen van een wijzigingsvoorstel

Standaard Programma van Eisen

Objectgroep	Optionele afdeling	Voorstel personen
Procedure herstructurering	SW-PM?	
Alle procedures-ao	MD-AI	

9.3 Actualisatiecommissie SPvE-IOR Lelystad (ACCO)

Doel: De Actualisatiecommissie (ACCO) beoordeelt de aangedragen wijzigingsvoorstellen en brengt periodiek een wijzigingsrapportage uit. Deze wordt al naar gelang de effecten van de voorstellen ter kennisgeving of vaststelling voorgelegd aan B&W. De ACCO bewaakt tevens de integriteit van de wijzigingsvoorstellen in relatie tot het KSP.

Aanpak: De ACCO hanteert de volgende aanpak:

- De ACCO komt periodiek bijeen. In eerste instantie zal dit ieder kwartaal kunnen zijn. Op langere termijn zal dit 1 of 2 maal per jaar kunnen zijn;
- De ACCO geeft opdrachten tot bijstelling van het SPvE -IOR;
- De ACCO zorgt voor een optimale toegankelijkheid van de laatste versie van het SPvE -IOR.

Rol ACCO-secretaris:

- Neemt aanpassingswensen of vragen hierover aan en distribueert deze naar relevante actualisatie-agenten;
- Ontvangt wijzigingsvoorstellen van de actualisatie-agenten en heeft een pro-actieve rol hierbij;
- Legt de besluiten van de ACCO vast en zorgt voor een wijzigingsrapportage;
- Draagt zorg voor de vaststelling of kennisgeving van de wijzigingsrapportage door B&W;
- Beheert het SPvE -IOR en zorgt voor bijstelling en distributie.

Rol commissieleden:

- beoordeelt de aangedragen wijzigingsvoorstellen en draagt zorg voor de wijzigingsrapportage;
- bewaakt de integriteit van de voorstellen in relatie tot het KSP.

ACCO-leden-voorstel

Secretaris	beleidsmedewerker ontwikkeling OR of afd. OR van afd. Stedelijk Beheer
Voorstel commissieleden	

9.4 Procesbeschrijving Actualisatie

Zie de schematische voorstelling van de actualisatie op de volgende pagina.

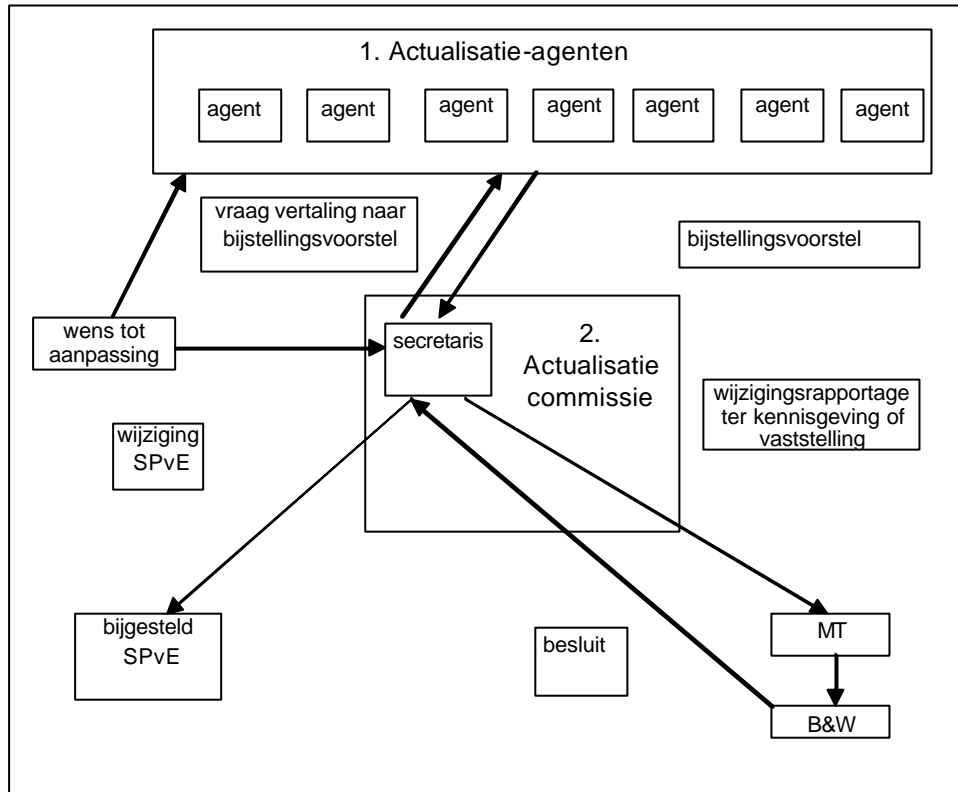
9.5 Afwijkingmogelijkheid t.b.v. PPvE-IOR

Het SPvE -IOR geeft naast een beschrijving van het beheerbewust planproces een opsomming van randvoorwaarden en uitgangspunten die voor de openbare ruimte gelden bij het opstellen van een Projectgebonden Programma van Eisen (PPvE). Van deze randvoorwaarden en uitgangspunten kan onder de volgende condities afgeweken worden:

Van een wettelijke bepaling of eis kan niet worden afgeweken: er zal (ten minste) moeten worden voldaan aan deze voorwaarde.

Van een regel of richtlijn kan ook niet worden afgeweken, tenzij de initiatiefnemer aan de projectgroep kan aantonen dat een voorgestelde oplossing gelijkwaardig of beter is en de gemeente hiermee instemt. Van een regel of richtlijn kan ook worden afgeweken als de gemeente beoordeelt dat de voorwaarde in een bepaald geval onmogelijk of onnodig is

Een aanbeveling is ingegeven door het streven een bepaald doel te bereiken. Van een aanbeveling kan in overleg met de gemeente worden afgeweken. Dat kan bijvoorbeeld als het doel met een andere maatregel kan worden bereikt, of als de gemeente aangeeft dat andere doelstellingen in het specifieke geval prevaleren.



Indien voor een goede inrichting van de openbare ruimte een afwijking van de voorwaarden uit het SPvE noodzakelijk wordt geacht, dient de volgende procedure doorlopen te worden:

Bij het concept-PPvE dient in een aparte notitie per afwijking aangegeven te worden:

- omschrijving afwijking
- reden van afwijking
- effect op inrichtingskosten
- effect op onderhoudsinspanningen op korte en lange termijn

Voordat overgegaan kan worden tot het maken van een definitief PPvE dient deze notitie positief beoordeeld te worden door de projectgroep (NB: in ieder geval dient een de secretaris van de ACCO de notitie toegezonden te worden i.v.m. de altijd aanwezige actualisatievraag).

BIJLAGE 1 Kopie Raadsbesluit

Punt 25 van de agenda voor de vergadering van 14 februari 2002.

Voorstellen met betrekking tot Kwaliteitsstructuurplan.

Aan de gemeenteraad.

Inleiding.

In 1999 heeft de raad met het vaststellen van de rapportage "hoofdstructuur sector stadswerken" de basis gelegd om te komen tot een Kwaliteitsstructuurplan (KSP) voor de openbare ruimte.

De voornaamste aanleidingen waren hierbij dat er onvoldoende zicht was op de na te streven kwaliteit van de openbare ruimte en onvoldoende objectieve maatstaven om op basis van kwaliteitsniveaus de hoogte van de reserves te bepalen. Ook provincie en BiZa dringen aan op een door de raad vastgesteld KSP als basis voor de meerjarenramingen. Dit laatste is vooral ingegeven door de zorg over de besteding van de ICL-gelden.

Eind 2000 is de startnotitie opgesteld voor het KSP dat is behandeld in het college en de commissie voor stadsbeheer, wijkgericht werken, grotestedenbeleid, club- en buurthuiswerk, economische zaken, sociale zaken. Het plan zou in november van dit jaar opgeleverd worden. Na een offertetraject voor externe expertise kon eind februari 2001 met de feitelijke uitwerking van het plan begonnen worden.

In de afgelopen periode is er door diverse werkgroepen, de projectgroep, het kemteam en de klankbordgroep hard gewerkt aan de totstandkoming van de twee onderdelen van het KSP, namelijk het Beleidsplan Openbare Ruimte (BOR) en het Standaard Programma van Eisen voor inrichtingswerken in de Openbare Ruimte (SPvE-IOR).

Gedurende deze periode heeft ook nadrukkelijk interactie met de bevolking plaatsgevonden. In eerste instantie door een fototentoonstelling met enquête, deelname aan de klankbordgroep en informatieavonden in de wijken. Dit heeft zijn weerslag gehad in een concept BOR dat, met instemming van het college, als basis heeft gediend om de burgers van Lelystad tijdens een "inspraakavond" mee te laten praten over herverdelingsaspecten. De hierbij aangegeven prioriteiten zijn afgewogen en verwerkt in een herverdelingsscenario.

Bestuurlijk is in juni 2001 een tussenrapportage gepresenteerd en heeft, eveneens op basis van een tussenrapportage in oktober 2001, besluitvorming plaatsgevonden ten behoeve van de discussie met de bevolking op 12 november 2001.

Nadat de raad op basis van de bijgevoegde stukken de gevraagde keuzen heeft gemaakt krijgt het KSP zijn definitieve status en kan begonnen worden met de uitwerking zoals bijvoorbeeld de meerjarenraming en de aanpassing van het operationele beheer.

Het BOR.

Verreweg het meest belangrijke onderdeel van het Kwaliteitsstructuurplan is het BOR met bijbehorende scenario's en kostenberekening.

Het BOR omvat:

- een beschrijving van de systematiek voor het bespreken van kwaliteit van de openbare ruimte;
- een visie op de openbare ruimte waarbij op basis van kenmerken en samenhang een indeling in typen gebieden is ontstaan;
- een analyse van de huidige kwaliteiten die per gebied in prestatieprofielen zijn neergezet. De prestaties betreffen zowel inrichting als onderhoud;
- een visie op de gewenste kwaliteiten, waarbij vooral op basis van aanwezige plannen en beleidsuitgangspunten van de gemeente ambitieprofielen per gebied zijn bepaald. Ook de ambities betreffen zowel inrichting als onderhoud;

- een beleidsmatige uitwerking van de visie in de vorm van 3 scenario's:
 1. het huidig scenario. De huidige kwaliteit (prestaties) blijft op basis van minimale onderhoudsinspanningen gehandhaafd;
 2. het herverdelingsscenario. Uitgangspunt is een herverdeling van ambities, zodanig dat de bijbehorende onderhoudsinspanningen binnen de huidige beschikbare middelen plaats kunnen vinden. Uiteindelijk is gebleken dat op basis van de door de bevolking aangegeven prioriteiten geen herverdeling mogelijk is binnen het budgetneutraal uitgangspunt;
 3. het doelscenario. De prestaties worden, voor zover dat mogelijk is, met extra onderhoudsinspanningen opgewerkt naar de beoogde ambities. De ambities zijn zoals gezegd afgeleid van de huidige plannen en beleidsuitgangspunten van de gemeente. De daarbij behorende kwaliteit van de openbare ruimte leidt vanzelfsprekend naar dit scenario. Dit scenario sluit dan ook optimaal aan bij de kwaliteitsdoelstellingen van de gemeente en gaat uit van consistent beleid.

De uitwerking van de scenario's spitst zich toe op onderhoud, terwijl de visie zowel inrichtings- als onderhoudscomponenten meeneemt.

Voor de cijfermatige uitwerking is een beheermodel opgezet. Het model kent beheergroepen (wegen, groen, etc.) onderverdeeld in beheerobjecten (bijvoorbeeld asfaltwegen, bomen, etc.). Bovendien zijn per object hoeveelheden bepaald per gebied en werkpakketten voor dagelijks onderhoud, groot onderhoud en rehabilitatie samengesteld bij verschillende onderhoudsniveaus.

De berekende kosten zijn vergeleken met de beschikbare middelen. Omdat bij de huidige beschikbare middelen voor de post wegen geen rehabilitatie is meegenomen, is dit in de berekeningen van onderhoudskosten apart weergegeven. Het model is geijkt op basis van het huidig scenario, waarbij een "sluitfout" van € 816.804,39 (f 1.800.000,00) (3,5%) is geconstateerd. Dit mag acceptabel genoemd worden. Er wordt voorgesteld om aan de veilige kant van deze onzekerheid te blijven.

Benadrukt wordt dat de uitwerking gebaseerd is op dagelijks en groot onderhoud (instandhouding van het bestaande). Zaken als herinrichting, reconstructies, etc. zijn buiten beschouwing gelaten en zullen projectgewijs een kostenverhogende invloed hebben (ten opzichte van rehabilitatie). In de meerjarenraming zullen deze invloeden inzichtelijk gemaakt worden.

In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de verschillende uitkomsten:

<i>Onderdeel</i>	<i>Bedrag per jaar</i>	<i>Vershil met beschikbare middelen</i>
huidig budget	€ 22.961.278,93 (f 50.600.000,00)	n.v.t.
huidigscenario	€ 23.778.083,32 (f 52.400.000,00)	€ 816.804,39 (f 1.800.000,00) (de "sluitfout")
herverdelingsscenario	€ 24.504.131,67 (f 54.000.000,00)	€ 1.542.852,73 (f 3.400.000,00)
doelscenario	€ 26.183.118,47 (f 57.700.000,00)	€ 3.221.839,53 (f 7.100.000,00)

De in de kolom "Vershil met beschikbare middelen" genoemde bedragen zijn op jaarbasis en structureel.

Inspraak.

Met behulp van de resultaten uit het concept BOR heeft de bevolking gediscussieerd over herverdeling van ambities. Het vertrekpunt was de huidige situatie en het huidige budget was een voorafgestelde randvoorwaarde. Daarnaast werd alleen gediscussieerd over ambities die invloed hebben op onderhoud.

De belangrijkste conclusies van de avond zijn hieronder vermeld:

- in tegenstelling tot de informatieavonden viel de opkomst bij de inspraakavond tegen, wellicht houdt dit verband met het hoge abstractieniveau van het plan;
- ondanks de lage opkomst was er voldoende discussie mogelijk en bleek de inbreng ook op een kwalitatief hoog niveau te liggen;
- in globale zin kan gesteld worden dat technische staat in alle opzichten de hoogste prioriteit kreeg. Sociale veiligheid en functionaliteit kregen een gedeelde tweede plaats, terwijl netheid als derde in de rij kwam. Daarnaast bleek weinig bereidheid om de door de bevolking zeer gewenste prestatieverhoging voor het gebied wonen ten koste te laten gaan van kwaliteiten in overige gebieden. Tenslotte werd de wens geuit om toch het basisniveau als minimum te hanteren.

De scenariokeuze.

Elk scenario kent een ambitieprofiel voor zowel inrichting als onderhoud en een kostenuitwerking op het gebied van onderhoud.

Het huidige scenario wijkt het meest af van de visie van het KSP. Sterker nog, het is zelfs strijdig met het uitgangspunt dat in een gebied ten minste een basiskwaliteit gehaald zou moeten worden. Ook komt dit scenario vooral in het gebied wonen niet tegemoet aan de wensen van bewoners.

Het herverdelingsscenario komt enigszins overeen met de visie van het KSP. De ambities die de gemeente met het huidige beleid voorstaat worden op onderdelen niet onderschreven. Wel voldoet dit scenario grotendeels aan de wensen van bewoners en wordt overal ten minste het basisniveau gehaald.

Het derde scenario komt geheel overeen met de visie van het KSP. De ambities zijn afgestemd op het huidige beleid dat de gemeente onder andere in de diverse (ruimtelijke) ontwikkelingsplannen heeft geformuleerd. Bovendien voldoet ook dit scenario aan de wensen van de bewoners en wordt nergens het basisniveau onderschreden.

Gezien het reeds ingezette beleid van de gemeente, de wensen van de bewoners en het relatief geringe budgettaire verschil tussen het doelscenario en de huidige situatie wordt voorgesteld te kiezen voor het doelscenario. Daarmee wordt tenslotte volledig tegemoet gekomen aan uitgangspunten voor kwaliteit uit het KSP. Echter rekening houdend met de financiële positie van de gemeente op dit moment wordt voorgesteld om met een jaarlijkse opschaling naar dit scenario toe te groeien, waardoor op termijn dit kwaliteitsniveau wordt bereikt. De jaarlijkse opschaling wordt afhankelijk gesteld van de bij de voorjaarsnota gekozen financiële prioriteiten. Voor de nieuw te ontwikkelen gebieden wordt voorgesteld om het onderhoudsniveau af te stemmen op hetzelfde niveau als in dat jaar voor onderhoud is gekozen in de bestaande stad. De financiering daarvan vindt plaats bij de jaarlijks toe te kennen areaalvergroting. Daarvoor dient wel de uit 1997 gehanteerde norm te worden aangepast. Deze normering moet worden afgestemd op het voor enig jaar gekozen onderhoudsniveau. In het 1^e kwartaal van 2002 kunt u terzake een voorstel tegemoet zien.

Het SPvE-IOR.

Het SPvE-IOR beschrijft de basiskwaliteit van inrichting en is voornamelijk bedoeld om op het gebied van inrichting en beheer kwaliteit te borgen en discussies aan te gaan over hogere en wellicht ook lagere kwaliteitsambities. Het SPvE-IOR vormt dan ook een referentieniveau.

Ook het SPvE-IOR zelf bestaat uit twee onderdelen. Namelijk een proceduredeel en een voorwaardendeel. Het proceduredeel omvat procedures van planvormingsprocessen teneinde helder en gestructureerd "van grof naar fijn" de basisinrichtingseisen en beheertoetsen in te kunnen brengen. De basisinrichtingseisen zijn beschreven in het voorwaardendeel.

Het geeft een helder overzicht van de laatste stand van zaken met betrekking tot procedures en basiseisen, waarbij verbetering en verfijning een continu proces is. Het SPvE-IOR is hiermee geen statisch stuk. Actualisatie en wijziging zijn daarom ook beschreven in het proceduredeel.

In het proceduredeel is met name uitwerking gegeven aan beheerbewust werken.

Meerjarenraming.

Het beheermodel van het KSP is zwaarder van karakter geworden dan aanvankelijk werd voorgestaan. Dit werd ingegeven door verkregen inzicht in de relatie tussen het KSP en de op te stellen meerjarenraming.

Het KSP en de hierbij gemaakte keuzen vormen het beleidskader en zijn uitgangspunt voor de meerjarenraming. Daarmee is een forse basis aanwezig, maar er moet nog veel werk verricht worden om te komen tot een meerjarenramingonderhoud.

Zo moet er onder andere een verdieping komen wanneer het gaat om een doorkijk van beheerkosten voor de komende decennia en moet de betrouwbaarheid van reeds genomen steekproeven voor onderhoudstoestand vergroot worden. Daarnaast moet als aanvulling op het KSP ook gekeken worden naar omvormingsaspecten (herinrichting, politiekeurmerk, 30-km-gebieden, etc.). Met de huidige inzichten wordt verwacht dat de meerjarenraming aan het eind van het eerste kwartaal van 2002 aangeleverd kan worden richting de raad en daarna de provincie.

Zowel de provincie als BiZa dringen al jaren aan op een door de raad vastgesteld KSP met bijbehorende meerjarenramingen. De belangstelling hiervoor wordt ingegeven door hun zorg over de besteding van de ICL-gelden voor het doel waarvoor deze aan Lelystad worden uitgekeerd.

Voorstel.

De raad wordt voorgesteld:

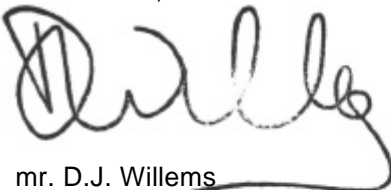
1. het kwaliteitsstructuurplan vast te stellen;
2. het onderhoudsniveau bestaande stad jaarlijks op te schalen afhankelijk van de bij de voorjaarsnota gekozen financiële prioriteiten met als maximum doelstelling het doelscenario; 3. voor de in ontwikkeling zijnde of te ontwikkelen gebieden het onderhoudsniveau af te stemmen op hetzelfde niveau als in dat jaar voor onderhoud is gekozen in de bestaande stad, te dekken uit de jaarlijkse areaalvergroting;
4. voor de in ontwikkeling zijnde of te ontwikkelen gebieden de normering voor de jaarlijkse areaalvergroting af te stemmen op het voor enig jaar gekozen onderhoudsniveau;

De commissie voor stadsbeheer, wijkgericht werken, grotestedenbeleid, club- en buurthuiswerk, economische zaken, sociale zaken gaat akkoord na aanpassing, met uitzondering van de fractie van Christen Unie/SGP die een voorbehoud maakt.

Lelystad, 5 februari

Burgemeester en wethouders van Lelystad,

de secretaris,



mr. D.J. Willems

de burgemeester,



drs. Ch. Leeuwe



Uittreksel uit de notulen van de vergadering van de gemeenteraad d.d. 14 februari 2002.

Paginanummer: N67 - N70.

25. Voorstellen met betrekking tot het Kwaliteitsstructuurplan (stuk nr. 2389)

De heer Van Erk: Mijnheer de voorzitter. De VVD heeft kennis genomen van uw voorstel en de achterliggende stukken. Er is een waardevolle studie verricht naar de huidige onderhoudskwaliteit van de openbare ruimte in de stad en de mogelijkheden tot verbetering daarvan. De rapportage is helder en verschaft inzicht in de relatie tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en een drietal beschouwde onderhoudsscenario's. Daarvoor de waardering van de VVD-fractie. De VVD is met het college van oordeel dat het wenselijk is het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte in de bestaande stad te verhogen. Met het voorstel het onderhoudsniveau van de bestaande stad jaarlijks op te schalen, afhankelijk van de jaarlijks bij de voorjaarsnota gekozen prioriteiten, kan de VVD op zich instemmen.

De stelling dat om dit kwaliteitsniveau te kunnen bereiken extra onderhoudsbudgetten nodig zijn, staat voor de VVD echter nog niet onomstotelijk vast. Regelmatig constateren wij dat onderuitputting van nu reeds beschikbare budgetten optreedt. Dit is met name bij grootonderhoud het geval. Wij hebben de indruk dat indien de al beschikbare en in de toekomst voorziene jaarbudgetten jaarlijks daadwerkelijk worden benut voor het uitvoeren van het geplande onderhoud, de onderhoudskwaliteit van de openbare ruimte al aanzienlijk kan worden verbeterd.

Uw voorstel koppelt het voor de nieuwbouwgebieden aan te houden hogere ambitieniveau - en daarmee het uitgavenniveau voor het toekomstig onderhoud - aan het voor de bestaande stad in te stellen niveau. U geeft in uw voorstel aan dat de meerkosten voor de jaarlijkse toename van het areaal zijn te dekken uit de jaarlijkse areaalvergroting. Is er al inzicht of er voldoende ruimte in de meerjarenbegroting zit om de huidige nieuwbouwgebieden in de toekomst op hetzelfde kwaliteitsniveau te onderhouden als de bestaande stad? En in zijn er al cijfers bekend over de te verwachten onderhoudskosten in de nieuwe wijken Landstrekenwijk en Landerijen?

De heer A. Kok: Mijnheer de voorzitter. Wij vinden het Kwaliteitsstructuurplan rijk aan informatie en het ambitieniveau spreekt ons erg aan. Toch hebben wij problemen met dit voorstel, omdat het volgens ons niet realistisch is. Het extra onderhoudsniveau vergt gigantische investeringen die in de toekomst opgebracht moeten worden en waarvan het volgens onze fractie uiterst onzeker is of dat niveau ooit gehaald kan worden. U stelt voor om het elk jaar opnieuw te bekijken. Ik denk dat het op zich ook niet een hele prettige procedure is. Er worden hier echter verwachtingen gewekt, die nooit waargemaakt kunnen worden, omdat wij daarvoor de middelen niet hebben. Laten wij gewoon eerlijk zijn. Mijn fractie blijft moeite houden met dit voorstel.

Mevrouw G.J. de Jong: Mijnheer de voorzitter. In 1999 zijn wij met dit plan van start gegaan. Er is veel over gesproken en wij zijn nu uitgekomen op dit voorstel. De bestaande stad neemt voor mijn fractie een belangrijke plaats in. De te ontwikkelen gebieden en de bestaande stad moeten op hetzelfde niveau komen te staan.

Mevrouw Boshuizen: Mijnheer de voorzitter. Er ligt hier een belangrijk document op tafel met daarin een heldere visie op de kwaliteit die wij voor onze stad wenselijk vinden. D66 kan zich in dit stuk heel goed vinden en is vooral blij met de aandacht en het ambitieniveau voor de bestaande stad. Wij zijn er ons, samen met het college, terdege van bewust dat er een behoorlijk prijskaartje aan hangt. Maar met de stapsgewijze invoering zoals hier wordt voorgesteld, kunnen wij instemmen. Wij hebben nog een aandachtspunt en dat betreft de communicatie met de bewoners. Wij willen u vragen om die zo zorgvuldig mogelijk te laten plaatsvinden, als de uitwerking eenmaal zover is. Het zou heel jammer zijn als wij bij bewoners verwachtingen zouden wekken die daarna niet waargemaakt kunnen worden. Wij stemmen in met dit voorstel.

De heer S.J. Kok: Mijnheer de voorzitter. De ambities zijn hoog van dit Kwaliteitsstructuurplan. Het is besproken met bewoners. Bewoners staan er achter dat wij inrichting en onderhoud van de openbare ruimte zeker in de bestaande stad kwalitatief verbeteren. Aan dit ambitieniveau hangt wel een stevig prijskaartje. Het is dan wel heel belangrijk dat wij ons realiseren dat wij met het aannemen van dit plan verwachtingen scheppen bij de bewoners. In die zin kunnen wij het niet al te gemakkelijk laten zitten, straks bij de behandeling van de voorjaarsnota. Met het aannemen van dit plan scheppen wij verwachtingen die wij waar zullen moeten maken.

De heer Spriensma: Mijnheer de voorzitter. De raad stelt vanavond een belangrijk beleidsdocument vast, het Kwaliteitsstructuurplan voor de openbare ruimte. Met dit document wordt voor het eerst in het bijna 35-jarig bestaan van de stad de na te streven kwaliteit van de openbare ruimte geformuleerd. In dit proces om te komen tot een beschrijving van de kwaliteiten heeft de bevolking een goede gelegenheid gehad om een inbreng in dit proces te hebben. Kwaliteitsformuleringen voor de openbare ruimte, niet alleen voor de bestaande stad maar ook voor nieuwe stadsdelen. Dat is winst. Vervolgens zijn op basis van objectieve maatstaven de kwaliteitsniveaus in financiële zin vertaald. Met het doelscenario wordt geheel tegemoetgekomen aan de visie van het Kwaliteitsstructuurplan. U stelt voor te kiezen voor het doelscenario en afhankelijk van de financiële mogelijkheden, ieder jaar opnieuw te bepalen bij de voorjaarsnota, door te groeien totdat het gewenste niveau bereikt is, zoals geformuleerd in uw voorstel. De CDA-fractie stemt in met uw voorstel.

Mevrouw Weijerman: Mijnheer de voorzitter. U wilt het onderhoudsniveau van de bestaande stad jaarlijks opschalen, afhankelijk van de bij de voorjaarsnota gekozen financiële prioriteiten. Het zal ieder jaar bij de voorjaarsnota bekeken worden. Wij kunnen met het Kwaliteitsstructuurplan instemmen.

Wethouder Bootsma: Mijnheer de voorzitter. Dit voorstel komt aan het einde van een lang proces, waarin wij hebben getracht het onderhoud van de bestaande stad in beeld te brengen en er een aantal conclusies aan te verbinden in de vorm van enkele scenario's. Terecht constateert de raad dat met het kiezen voor een ambitieniveau de raad ook een verplichting op zich neemt. Alle partijen hebben zich echter helder uitgesproken over de zorg voor de bestaande stad, onder meer in de verkiezingsprogramma's. De heer Van Erk vraagt of de onderuitputting van het grootonderhoud niet enig soelaas kan bieden. Als dat zou kunnen, kan het alleen voor de korte termijn gelden. Het is de heer van Erk bekend dat wij op dat terrein een inhaalslag aan het plegen zijn. Wij zullen spoedig jaarlijks op een totale uitvoering van het grootonderhoud kunnen rekenen.

In het voorstel is geen onderscheid gemaakt tussen de bestaande stad en nieuwe uitleggebieden. Wij gaan de zaken op eenzelfde niveau onderhouden. Toegezegd is dat wij nog nader met elkaar zullen spreken over de areaalvergroting. Die toezegging doe ik natuurlijk gestand. Ik dacht dat in dit stuk stond dat wij het in het eerste kwartaal van 2002 zouden doen. Ik verwacht nu dat wij er in april nader met elkaar over te spreken komen en daarbij vergelijkingsmateriaal uit andere steden kunnen betrekken. Het meest verbaasde mij de opstelling van de ChristenUnie/SGP. Ik hoor in deze raad een heel ander verhaal dan in de commissie. In de commissie had de ChristenUnie/SGP er vooral kritiek op dat het college over haar graf heen zou regeren met dit

voorstel. Ik heb deze kritiek weerlegd met de constatering dat de raad jaarlijks de mogelijkheid heeft om er zelf invulling aan te geven. De raad kan jaarlijks zijn keuze opnieuw maken. Als de Christenunie/SGP nu vindt dat het ambitieniveau te hoog is, dan kan ik die mening niet onderschrijven. Ik betreur het alleen maar, te meer daar ook deze partij regelmatig haar zorg over het onderhoud in deze stad heeft uitgesproken.

De heer Van Erk: Mijnheer de voorzitter. Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag of er al cijfers bekend zijn of inzicht is over de te verwachten onderhoudskosten in de nieuwe wijken Landstrekenwijk en Landerijen.

De heer A. Kok: Mijnheer de voorzitter. Christenunie/SGP hecht inderdaad veel waarde aan het onderhoud van de stad. Wij hechten ook veel waarde aan realistische plannen. Ik ben van mening dat het college nog onvoldoende in is gegaan oh het ontbreken van een financiële dekking. Wij hebben in het rapport over de financiële toekomst al behoorlijk wat wissels op de toekomst getrokken en dit is er weer één. De heer S.J. Kok heeft het juist gezegd: de vaststelling van dit plan geeft verplichtingen. Maar wij hebben het geld er voor nog lang niet beschikbaar. En er zijn nog zoveel andere inspanningen die wij moeten realiseren bij de groei van de stad, terwijl het met de economie steeds minder gaat. Ik denk dat wij een te hoog ambitieniveau nastreven en wij daardoor de burgers op het verkeerde been zetten. Ik denk dat wij realistisch moeten zijn; wij kunnen dit als ambitieniveau neerleggen, waarbij wij de financiering nog in de toekomst laten.

De heer Spriensma: Mijnheer de voorzitter. Inzake de financiering wil ik het college ondersteunen. Wij gaan als raad ieder voorjaar opnieuw keuzen maken.

De heer A. Kok: Er is een spanningsveld tussen twee zaken: enerzijds kunnen wij de financiering ieder jaar opnieuw bekijken, anderzijds is er toch enige verplichting. Daar zit spanning in en mijn afweging is net iets anders dan de afweging van het college.

Wethouder Bootsma: Mijnheer de voorzitter. De onderhoudscijfers van Landstrekenwijk en Landerijen zijn nog niet aan te bieden. Zodra die beschikbaar zijn, worden zij u voorgelegd. Wat de heer A. Kok zojuist zei, is nu precies wat wij doen: wij leggen een ambitieniveau neer en de raad kan het in de komende jaren gaan invullen. Wij hebben geen termijn vastgelegd. Wij geven u dus alle ruimte om in het kader van de voorjaarsnota's en begrotingen uw eigen afwegingen en keuzen te maken. Ik denk dat het niet anders kan dan op deze manier. Als de heer A. Kok vindt dat hij in een bepaald jaar zijn prioriteiten ergens anders moet leggen, dan heeft hij daar dus alle vrijheid toe. Wat wij hier hebben neergelegd, is precies waar de heer Kok om heeft gevraagd.

De heer A. Kok: Mijnheer de voorzitter. Ik constateer dat het verschil van mening tussen mijn fractie en het college zo gering is, dat ik alsnog de steun aan dit voorstel geef.

Zonder hoofdelijke stemming wordt conform het voorstel van burgemeester en wethouders besloten.

BIJLAGE 2 **Namen deelnemers totstandkoming KSP**

Kernteam

A.W.V. Banken
T.H. Grootjen
N.A.M. Berns
G. van Elst
R.J. Wijntjes
G.F.M. Vermeer

H.J.G. Derks
F.A.M. Visser
W. Pelgrim
P.Strijker
A.H. Ronsdorf
M. van der Jagt
M. van der Meer
G. van Elst
E. Praas / J. Zwiers (DHV)

Projectgroep

G. van Elst
G. Kamerik
P. Strijker
A.H. Ronsdorf
H.F. Riepma
T.B. Veldhuis
E. Etmans
G.F.M. Vermeer
G.F. Cronenberg / S.L. van der Steen (DHV)

Wijkraad Atolwijk
H. van der Akker

Wijkraad Lelystad Haven
H. van Montfoort
R. Gramsberg

Wijkraad Waterwijk
M.F. Mual

Communicatie

H.P.M. Strengers
R. Monsanti
E.C. Ehrhardt
S.L. van der Steen (DHV)

Wijkraad Stedelijk Eiland
J. Groenewegen

Brandweer
M. Huisman

Werkgroep SPvE -IOR

H. Postema
H. de Jong
S. de Groot
J. Meijerink
E. Etmans
D. Koster
H. van Rijn
H. Hulsman
A. Liem
J. Alderliesten
S.L. van der Steen / N. van Hoeven (DHV)

Politie
E. Mierop

Centrada
A. Heidenrijk
Dhr. Strakenbroek

Waterschap
C.H. van Dam

GGD
A. v.d. Beek

Klankbordgroep BOR

Gemeente
G. Slagter
E. Etmans
T.B. Veldhuis
M. Ch. Vries
P.Klooster

Bedrijfskring
L. Timmer
R.W. Tromp

Dit is slechts een beknopt overzicht. Er zullen dan ook namen ontbreken, hiervoor dan onze excuses.

BIJLAGE 3 BEGRIPPENKADER IBOR

Technische waarde

Onder technische waarde worden de aspecten verstaan die te maken hebben met de technische bruikbaarheid van de objecten in de openbare ruimte. Gekeken wordt naar de technische staat, onderhoudbaarheid en technische veiligheid. Deze aspecten hebben betrekking op onder meer gebreken, defecten, stabiliteit, e.a., als ook de kans op verwondingen of ongevallen die zijn te wijten aan één van deze aspecten. Buiten beschouwing zijn de aspecten met betrekking tot onjuist gebruik.

Technische staat:

De mate waarin de (objecten in de) openbare ruimte nog in acceptabele staat verkeert.
De technische staat heeft betrekking op de duurzaamheid (o.a. weerbestendigheid, bestand tegen (hoge) gebruiksfrequentie) en degelijkheid van het ontwerp en de gekozen materialen. De technische staat is bepalend voor de investerings- en onderhoudskosten alsmede voor de toekomstige vervangingskosten (bijv. hogere vervangingskosten vanwege lagere kwaliteit).

Onderhoudbaarheid:

Het gemak waarmee de beoogde technische kwaliteit van (objecten in) de openbare ruimte kan worden gehandhaafd c.q. kan worden hersteld.

Bij het onderhoud van de openbare ruimte spelen bereikbaarheid en een efficiënte werkwijze een grote rol. De onderhoudbaarheid wordt bepaald door het ontwerp en de materiaalkeuze. Een belangrijke afweging is de vraag of de openbare ruimte machinaal dan wel handmatig kan worden onderhouden. Ter verduidelijking van het begrip onderhoudbaarheid enkele voorbeelden:

- de kans op onkruid tussen open verharding is groter dan bij gesloten verharding: de onderhoudbaarheid van open verharding is vanuit deze optiek moeilijker dan bij gesloten verharding;
- relatief grote groenvlakken zijn makkelijker te onderhouden dan snippergroen;
- niveaueverschillen in verharding zijn onderhoudsintensiever en zijn vaak de plaatsen waar straatvuil zich ophoopt;
- de aanwezigheid van straatmeubilair op verhardingen (bijv. parkeerpaaltjes, lantaarnpalen) kunnen de schoonhoudwerkzaamheden belemmeren;
- kabels onder gesloten verharding verminderen de onderhoudbaarheid van die verharding (als regelmatig onderhoud aan kabels moet worden uitgevoerd).

Technische veiligheid:

De veiligheid ten aanzien van het gebruik van de afzonderlijke objecten in de openbare ruimte.

De gemeente hebben als beheerder van de openbare ruimte een wettelijke risicoaansprakelijkheid gekregen met de invoering van het nieuw Burgerlijk Wetboek. De gemeente moet zich inzetten voor voldoende veilige gebruiksmogelijkheden van (objecten in) de openbare ruimte. Eén van de mogelijkheden is het uitvoeren van een risicoanalyse waarin wordt aangegeven op welke onderdelen en in welke mate de beheerder door derden aansprakelijk kan worden gesteld. Dit geldt zowel voor de afzonderlijke objecten als voor de openbare ruimte als geheel. Het laatste deel wordt echter verwoord onder het kwaliteitsaspect functionaliteit.

Gebruikswaarde

De gebruikswaarde van de openbare ruimte heeft betrekking op de mate waarin de (objecten in de) openbare ruimte voldoet aan de functie(s) waarvoor het bedoeld is. De functie(s) van de (objecten in de) openbare ruimte moet eenduidig en overzichtelijk zijn.

Functionaliteit:

De mate waarin de (objecten in de) openbare ruimte in functioneel opzicht geschikt is (o.a. voorzieningenniveau/ afstemming op gebruikers).

Functionaliteit is één van de belangrijkste kwaliteitsaspecten van de openbare ruimte. Het geeft aan in welke mate de objecten in de openbare ruimte functioneel gezien tegemoetkomen aan de gebruiksactiviteiten. Omdat er uiteenlopende vormen van gebruik in de openbare ruimte mogelijk zijn, kent het kwaliteitsaspect functionaliteit vele dimensies.

Handhaafbaarheid:

Het gemak waarmee ongewenste handelingen en/of ongewenst gebruik in de openbare ruimte kan worden voorkomen c.q. ongedaan kan worden gemaakt.

Om een beoogd kwaliteitsniveau van de openbare ruimte te kunnen handhaven is naast het fysieke onderhoud aandacht nodig om een gewenst functioneel gebruik te stimuleren en onbedoeld destructief gebruik te voorkomen. Dit kan zowel met behulp van dwangmaatregelen (bijv. sancties door bijv. optreden politie), maar ook met stimulansmaatregelen. Stimulansmaatregelen moeten in de eerste plaats worden nagestreefd door een weloverwogen inrichting. Is dit niet voldoende, dan zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk in de vorm van technische voorzieningen (bijv. parkeerpaaltjes, verhoogde stoepranden).

Flexibiliteit:

Het gemak waarmee de openbare ruimte kan worden aangepast ten behoeve van tijdelijke gebruiksveranderingen.

Flexibiliteit heeft betrekking op de mogelijkheden tot het multifunctioneel gebruik van de openbare ruimte. Voorbeelden hiervan zijn de pleinen en parken die (tijdelijk) worden gebruikt voor markten, kermissen of buurt evenementen, maar ook aan straten die op speciale dagen of bij speciale evenementen worden versierd (bijv. kerstverlichting).

Verkeersveiligheid:

Onveiligheid verwijst naar de kans op materiële en immateriële schade als gevolg van (bijna) ongevallen in het verkeer en de dreiging die hier vanuit kan gaan.

Verkeersveiligheid verwijst naar het bedoelde functionele gebruik en heeft betrekking op een samenstel van verschillende objecten in de openbare ruimte (bijv. overzichtelijkheid van een kruising voor verkeer: het gaat hier om zowel de inrichting van de verharding als de plaatsing van groen). Verkeersveiligheid moet niet verward worden met de veiligheid van afzonderlijke objecten die te maken hebben met de technische staat van de openbare ruimte (achterstallig onderhoud, scheefliggende tegels etc). Dit wordt verwoord met behulp van de term technische veiligheid. Bovendien wordt ook gekeken naar de bereikbaarheid van de verschillende vervoerswijzen.

Belevingswaarde

Bij belevingswaarde komen aspecten aan de orde die te maken hebben met subjectieve waardering van de openbare ruimte. Naast visuele en esthetische eisen betreft het eisen voor de vervuilingsgraad, sociale veiligheid, en de betrokkenheid van bewoners bij de openbare ruimte.

Beeldkwaliteit:

De uiterlijke verschijning van zowel de afzonderlijke objecten als de openbare ruimte als geheel en/of de mate waarop gebruikers en bewoners de openbare ruimte als een samenhangend geheel zien, met een herkenbare identiteit.

Herkenbaarheid, identiteit en welstand zijn termen die relevant zijn ten aanzien van de beeldkwaliteit van de openbare ruimte. De herkenbaarheid wordt voornamelijk bepaald door de structuur die aanwezig is in de openbare ruimte. Belangrijke structuurbepalende elementen zijn o.a. het stratenpatroon, parken, pleinen en oppervlaktewater. Identiteit is de subjectieve gewaarwording dat de openbare ruimte een samenhangend geheel vormt met een bepaalde mate van herkenbaarheid. Naast de structuur van de wijk zijn daarbij van belang de ruimtelijke verhoudingen tussen groen (openbaar en privé), verhardingen en water, als ook de aanwezigheid van beeldbepalende elementen (bijv. bijzondere gebouwen). De visuele beleving van de welstand tenslotte wordt bepaald door het materiaalgebruik en vormgevings principes.

Betrokkenheid:

De mate waarin bewoners en belanghebbenden zich betrokken voelen tot de openbare ruimte.

De gemeente is als beheerder de eindverantwoordelijke voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Zij streeft er naar om naast haar eigen verantwoordelijkheid een betrokkenheid bij de openbare ruimte op te roepen bij bewoners en andere belanghebbenden. De ruimtelijke opzet en de inrichting van de openbare ruimte moet daartoe voldoende voorwaarden bieden. Een

openbare ruimte die wat betreft vormgeving is afgestemd op de directe leefomgeving van bewoners, kan een belangrijke stimulans zijn om bewoners zich betrokken te laten (gaan) voelen bij de openbare ruimte en zich eventueel actief in te zetten voor mede- of zelfbeheer.

Sociale veiligheid:

De mate waarin de inrichting van de openbare ruimte bijdraagt aan het gevoel van veiligheid. Sociale veiligheid betreft enerzijds de subjectieve beleving van de openbare ruimte door individuele bewoners en gebruikers. Anderzijds is reeds veel onderzoek verricht zodat er ook sprake is van geobjectiveerde normen. Deze normen geven een goede indicatie van wat door velen als sociaal onveilig wordt ervaren. Echter, de subjectieve beleving door bewoners en gebruikers blijft doorslaggevend.

Netheid:

De mate waarin de openbare ruimte is vervuild, of vervuild dreigt te geraken.

De netheid heeft betrekking op de vervuilingsgraad van de openbare ruimte en kan in objectieve normen worden vastgesteld. Een voorbeeld hiervan is de meetmethode, die is ontwikkeld door de "Stichting Nederland Schoon". Naast de mate van vervuiling is ook de hinder of overlast die een bepaalde functie in de openbare ruimte heeft ten aanzien van andere functies, een belangrijke graadmeter voor de kwaliteit van de openbare ruimte.

Milieuwaarde

De milieuwaarde heeft betrekking op de mate waarin er ruimte is voor het behouden van of het tot ontwikkeling laten komen van natuurlijke leefgemeenschappen (zowel planten- als dierengemeenschap). Een duurzaam gebruik van bepaalde grondstoffen en energie heeft direct invloed op het milieu op de bovengenoemde milieuwaarde. Daarnaast moet rekening worden gehouden met emissies - via lucht, bodem of water - van stoffen in het milieu waardoor het evenwicht kan worden verstoord.

Gebruik van grondstoffen en materialen:

De mate waarin gebruik wordt gemaakt van grondstoffen en energie die een gezonde natuurlijke leefomgeving direct of indirect beïnvloeden.

Gebruik van bepaalde typen grondstoffen of energie zal niet alleen direct invloed hebben op de milieuwaarde van een gebied, maar zal ook indirect invloed hebben op de milieuwaarde van de gebieden van waaruit de grondstof of energie afkomstig is. Dit geldt zowel voor het heden als voor de toekomst.

Ecologische waarde:

De mate waarin een duurzame wisselwerking tussen organismen en omgeving in stand kan worden gehouden of kan worden bevorderd, zodat een aangename (natuurlijke) leefomgeving kan ontstaan of worden behouden.

De omvorming van de omgeving tot een voor de mens geschikte woon- en leefomgeving heeft een geweldige impact op de bestaande wisselwerking tussen organismen en de omgeving. Ook in de nieuwe omgeving is het echter mogelijk om een interessante nieuwe duurzame wisselwerkingen te creëren. Hierbij is het vooral van belang dat de nieuwe situatie de oorspronkelijke wisselwerkingen niet veel aantast. Een goed voorbeeld is in dit kader het voorkomen van doorbrekingen in de ecologische infrastructuur.

Emissies:

De mate waarin emissies - via lucht, bodem en water - (negatieve) invloed uitoefenen op het milieu.

Emissies (uitstoot) van stoffen in vaste, vloeibare en gasvormige toestand hebben invloed op het milieu. Te denken valt aan verzuring, verzilting, vermesting en vergiftiging. Het gebruik van bijvoorbeeld zeezand heeft tot gevolg verzilting en het gebruik van 'giftige' verfsorten kan vergiftiging tot gevolg hebben wanneer deze stoffen bij verval in de bodem en grondwater terecht komen. Naast emissies zijn ook van belang de mate van geluidsoverlast en de risico's ten aanzien van externe veiligheid.

BIJLAGE 4 Verslag inspraakavond

Project : KSP Lelystad
Betreft : Input herverdelings-scenario n.a.v. Info-avond 12 november
Datum : 13 november 2001

Hiernavolgend wordt een korte terugkoppeling met de voornaamste conclusies van de workshops tijdens de informatieavond van 12 november jl. gegeven.

Algemeen:

De opkomst van de avond was beperkt (ongeveer 30 bewoners), maar de inbreng, de kwalitatieve argumentatie en de discussies waren zeer goed.

Wonen:

Over het algemeen is de mening dat er meer aandacht besteed moet worden aan deelgebied Wonen (in ieder geval basisniveau). De inzet moet met name worden geleverd voor de wijken die dreigen te verouderen. Bovendien vond men dat de wijken niet allemaal dezelfde benadering moeten krijgen.

Technische Staat wordt als het belangrijkste aspect beschouwd, gevolgd door *Sociale Veiligheid* (beide belangrijker dan bv *Netheid*). *Technische Staat* en *Sociale Veiligheid* dienen in ieder geval op basisniveau te worden gebracht. Voor *Beeldkwaliteit* geldt dit in mindere mate (2 vd 4 groepen prefereren basisniveau).

Technische Staat wordt beschouwd als 'motor' voor de openbare ruimte. Als deze goed is zullen ook andere kwaliteitsaspecten beter scoren doordat o.a. bewoners bewuster en zuiniger omgaan met de openbare ruimte. In iets mindere mate wordt dezelfde rol toebedeeld aan functionaliteit.

Ecologische Waarde mag in deelgebied Wonen lager scoren volgens een deel van de bewoners (derhalve onder basis).

Overige deelgebieden:

Stadshart en Kustzone: Dit gebied is inderdaad als visitekaartje van de stad betiteld, waarvoor de ambities niet lager moeten worden gesteld.

Subcentra: Voorstel is om *Netheid* op basisniveau in te steken (1 niveau lager) ten gunste van *Technische Staat* in deelgebied Wonen. Dit zou gecompenseerd kunnen worden door meer betrokkenheid van winkeliers met het gebied.

Bedrijventerreinen: Het idee wordt geopperd om *Ecologische Waarde*, *Netheid* en *Beeldkwaliteit* 1 niveau lager in te zetten (allen onder basisniveau), dit ten gunste van het deelgebied Wonen. Bedrijven dienen zelf een aandeel te krijgen in het garanderen van *Netheid* en *Beeldkwaliteit* op het terrein. Ecologische waarde wordt van minder belang geacht op een bedrijventerrein. Daarbij moet worden opgemerkt dat geen vertegenwoordiger van bedrijven aanwezig was.

Sociale Veiligheid en *Verkeersveiligheid* dienen in ieder geval op basisniveau te worden gebracht (beide 1 niveau hoger), dit voornamelijk vanwege het langzame verkeer dat in het gebied moet zijn of het gebied doorkruist.

Grote groengebieden buiten de stad: wordt beschouwd als motor van de kwaliteit in Lelystad, dat is ongewijzigd in stand gehouden.

(Groen)gebieden in de stad+Campuszone: Dit deelgebied wordt als één van de basiskwaliteiten van de stad beschouwd. Voorstel is extra in te zetten op *Functionaliteit* ten koste van *Technische Staat*. Dit om deze gebieden toegankelijker te maken voor de vergrijzende bevolking in Lelystad. Hierdoor zullen meer mensen gebruik maken van deze gebieden waardoor de *sociale veiligheid* ook verbetert.

Thematisch Wonen: De inschatting was dat de kwaliteit van de openbare ruimte in dit deelgebied redelijk op orde is. Voorstel is om de *Verkeersveiligheid* op basisniveau in te zetten en dit ten gunste te laten komen van de *Sociale Veiligheid* in het deelgebied Wonen.

Hoofdwegennet 50/70: Voorstel is om de *Ecologische waarde* 1 niveau te laten zakken (onder basisniveau), dit ten gunste van *Technische staat* in deelgebied Wonen.

Hoofdfietsnet: Evenals bij Wonen wordt hier ook *Technische Staat* als 'motor' gezien (1 niveau hoger ten koste van *Ecologische Waarde*). Daarnaast dient de *sociale veiligheid* op basisniveau te worden gebracht ten koste van de *Netheid* (deze komt hiermee op basisniveau).

Polderwegen: Verkeersveiligheid dient in ieder geval op basisniveau te worden gebracht. Dit mede in verband met fietsende schooljeugd in het buitengebied.

BIJLAGE 5 Onderhouds inspanningen per gebied					
Gebied en onderdeel	externief	normaal	zandacht	intensief	reden
Stadshart en kustzone					
Verharding					Druk, zeer heel
Water					Zeer schoon, hoge belevingswaarde
Kunstwerken					Druk, vistekaartje
Verlichting					Hoog niveau verlichting en uitstraling
Straatreiniging					Druk, maximale netheid (dagelijkse schoonmaak)
Goen					Bijzonder groen, intensief onderhoud
Speelvoorzieningen	n.v.t.				n.v.t.
Straatmeublar					Hoge netheid, zeer heel, chique
Subcentra					
Verharding					Zeer heel, wat minder druk
Water					Hoge belevingswaarde
Kunstwerken					Relatief druk, vistekaartje
Verlichting					Relatief hoog niveau verlichting en uitstraling
Straatreiniging					Relatief druk, hoge netheid
Goen					Erige verbijzondering, goed verzorgd
Speelvoorzieningen	n.v.t.				n.v.t.
Straatmeublar					Relatief net, zeer heel, chique
Bedrijventerrein					
Verharding					Robuuste verharding, niet extreem heel i.v.m. weinig voetgangers
Water					Standaard
Kunstwerken					Standaard i.v.m. robuuste dimensionering
Verlichting					Standaard, sociaal veilig
Straatreiniging					Verontreiniging door opzet rñh, basis netheid
Goen					Laanbeplanting
Speelvoorzieningen	n.v.t.				n.v.t.
Straatmeublar					Standaard
Kantoren					
Verharding					Geen apart profiel, inspanningen zouden op wonen gebaseerd kunnen zijn m.u.v. speelvoorzieningen
Water					
Kunstwerken					
Verlichting					
Straatreiniging					
Goen					
Speelvoorzieningen					
Straatmeublar					
Groengebieden buiten de stad					
Verharding					Vooramelijk elsen aan inrichting, lage intensiteit en netheid
Water					Eco-oevers
Kunstwerken					Lage intensiteit
Verlichting					Standaard, sociaal veilig
Straatreiniging					Lage intensiteit, basis netheid
Goen					Ecologisch beheer, geringe intensiteit
Speelvoorzieningen					Geringe intensiteit
Straatmeublar					Geringe intensiteit
(groen)gebieden binnen de stad + campuszone					
Verharding					Intensiever, redelijk heel
Water					Normale intensiteit, basis netheid
Kunstwerken					Idem
Verlichting					Standaard, sociaal veilig
Straatreiniging					Normale intensiteit, hondenuitlaatplaatsen
Goen					Wenig verbijzondering, normale intensiteit
Speelvoorzieningen					Intensief gebruikt, geconcentreerd
Straatmeublar					Idem
Wonen					
Verharding					Heel, redelijk druk
Water					Beleving, veiligheid
Kunstwerken					Normaal
Verlichting					Standaard, sociaal veilig
Straatreiniging					Redelijk net, zwerfvuil verwijderden
Goen					Versnippering, enige verbijzondering
Speelvoorzieningen					Druk, minder geconcentreerd
Straatmeublar					Redelijk druk, heel, vandaisme
Thematisch wonen					
Verharding					Lage intensiteit
Water					Beleving, veiligheid
Kunstwerken					Standaard
Verlichting					Standaard, sociaal veilig
Straatreiniging					Normaal
Goen					Wenig versnippering, geen verbijzondering
Speelvoorzieningen					Minder intensief, geconcentreerd
Straatmeublar					Minder intensief
Hoofdwegennet 50/70					
Verharding					Intensief, vistekaartje, veiligheid
Water					Beleving, veiligheid
Kunstwerken					Intensief, vistekaartje, veiligheid
Verlichting					Veilig
Straatreiniging					Matige verontreiniging, incl. zwerfvuil verwijderden
Goen					Vistekaartje, veiligheid
Speelvoorzieningen	n.v.t.				N.v.t.
Straatmeublar					Vistekaartje, veiligheid
Hoofdfietser					
Verharding					Intensief, comfort, veiligheid, zeer heel
Water	n.v.t.				N.v.t., valt binnen andere gebieden
Kunstwerken					Intensief, comfort, veiligheid
Verlichting					Veiligheid
Straatreiniging					Intensief, veiligheid
Goen					Veiligheid
Speelvoorzieningen	n.v.t.				N.v.t.
Straatmeublar					Veiligheid
Polderwegen					
Verharding					Zwaar, maar weinig intensief verkeer
Water					Functioneel
Kunstwerken					Zwaar, maar weinig intensief verkeer
Verlichting	n.v.t.				N.v.t. zeer incidenteel voorkomend
Straatreiniging	n.v.t.				N.v.t. zeer incidentele reiniging
Goen					Incidentele laanbeplanting, geen verbijzondering, externief
Speelvoorzieningen	n.v.t.				N.v.t.
Straatmeublar					Heel

BIJLAGE 6 Overzicht van de beheerkosten (incl. VAT en BTW)

De totaaloverzichten van de beheerkosten zijn opgenomen in de steekhoes achterin deze map. Dit zijn achtereenvolgens:

- Model Lelystad: huidig scenario, doel scenario en herverdelingsscenario
- Model Lelystad / DHV: huidig scenario en doel scenario
- Model DHV: huidig scenario en doel scenario

Table with multiple columns: Onderbouwgroep, Eenheid, stadshart en kustzone, subcentra, bedrijventerrein, groen gebied/buiten de stad, groen gebied/binnen stad/campuszone, wonen, thematisch wonen, hoofdgemeent 5070, hoofdtraject, polderwegen, Totaal. Rows include categories like Verharding, Groen, Kunstwerken, Straatmeubilair, Verlichting, Water, Straatreiniging, Riolering, and a final Totale row.

Table with columns: Onderbouwgroep, Eenheid, and various sub-categories (stadhart en buidzone, subcentra, bedrijventerrain, etc.) and rows for different sectors like Verharding, Groen, Kunstwerken, Sportvelden, etc.

Large data table with columns for 'Onderhoudsgroep', 'Eenheden', 'Subtotal', and various numerical values. Rows include categories like 'Verharding', 'Gras', 'Speeltoestellen', 'Straatmeubilair', 'Verlichting', 'Water', 'Straatvoorziening', and 'Beplanting'. The table is organized into multiple columns representing different stages or components of the project.

Summary row for the entire table, showing totals for 'Totaal' across various categories. Values include 3.274.704, 777.755, 3.865.967, 720.101, 3.212.287, 40.233.956, 614.207, 12.416.768, 3.313.584, 10.254.588, 78.787.750, 54.006.057, and 37.558.797,5.

Table with 10 columns: Onderbouwgroep, Eenheid, stadhart en kustzone, sublocatie, bestemming, grote grensoverbrengende buiten de stad, grensoverbrengende binnen stad/complezen, wonen, thematisch wonen, hoofdgebied 50/70, hoofdruimte, publiekruimte, Totaal, and Totaal. Rows include categories like Verharding, Groen, Kunstwerken, Sportvelden, Straatmeubilair, Verlichting, Water, Sluwaalruijg, and Ruisdijing.

BIJLAGE 7 Onderbouwing van het kengetal

Asfalt stadshoofdwegen

Onderhoudsniveau:		Basis				
Jaar / frequentie	Maatregelen	Omvang	Prijs/m2	Totaal	z. rehab.	
0	aanleg		fl -		0	
10	plaatselijk repareren	15%	fl 120,00		18	
15	slomlaag	100%	fl 3,50		3,5	
23	plaatselijk repareren en overlagen	100%	fl 55,00		55	
31	plaatselijk repareren	50%	fl 35,00		17,5	
36	slomlaag	100%	fl 3,50		3,5	
43	rehabilitatie	100%	fl 124,40		124,4	
Totaal groot onderhoud					fl 221,90	fl 97,50
Klein onderhoud				10%	fl 22,19	fl 9,75
Cyclusbedrag F/m² per jaar (excl. VAT BTW)					fl 5,68	fl 2,49
VAT		Vast percentage van groot onderhoud	8%	fl 0,41	fl 0,18	
VAT		Vast percentage van klein onderhoud	25%	fl 0,13	fl 0,06	
Cyclusbedrag F/m² per jaar (excl. BTW)					fl 6,22	fl 2,73

Onderhoudsniveau:		Extensief				
Jaar / frequentie	Maatregelen	Omvang	Prijs/m2	Totaal	Z. rehab.	
0	aanleg		fl -		0	
10	plaatselijk repareren	15%	fl 120,00		18	
15	slomlaag	100%	fl 3,50		3,5	
23	plaatselijk repareren en overlagen	100%	fl 55,00		55	
31	plaatselijk repareren	50%	fl 35,00		17,5	
36	slomlaag	100%	fl 3,50		3,5	
43	rehabilitatie	100%	fl 124,40		124,4	
Totaal groot onderhoud					fl 221,90	fl 97,50
Klein onderhoud				10%	fl 22,19	fl 9,75
Cyclusbedrag F/m² per jaar (excl. VAT BTW)					fl 5,68	fl 2,49
VAT		Vast percentage van groot onderhoud	8%	fl 0,41	fl 0,18	
VAT		Vast percentage van klein onderhoud	25%	fl 0,13	fl 0,06	
Cyclusbedrag F/m² per jaar (excl. BTW)					fl 6,22	fl 2,73

Onderhoudsniveau:		Aandacht				
Jaar / frequentie	Maatregelen	Omvang	Prijs/m2	Totaal	z. rehab.	
0	aanleg		fl -		0	
9	plaatselijk repareren	15%	fl 120,00		18	
13	slomlaag	100%	fl 3,50		3,5	
20	plaatselijk repareren en overlagen	100%	fl 55,00		55	
27	plaatselijk repareren	50%	fl 35,00		17,5	
31	slomlaag	100%	fl 3,50		3,5	
37	plaatselijk repareren	15%	fl 120,00		18	
43	rehabilitatie	100%	fl 124,40		124,4	
Totaal groot onderhoud					fl 239,90	fl 115,50
Klein onderhoud				10%	fl 23,99	fl 11,55
Cyclusbedrag F/m² per jaar (excl. VAT BTW)					fl 6,14	fl 2,95
VAT		Vast percentage van groot onderhoud	8%	fl 0,45	fl 0,21	
VAT		Vast percentage van klein onderhoud	25%	fl 0,14	fl 0,07	
Cyclusbedrag F/m² per jaar (excl. BTW)					fl 6,72	fl 3,24

Onderhoudsniveau:		Intensief				
Jaar / frequentie	Maatregelen	Omvang	Prijs/m2	Totaal	z. rehab.	
0	aanleg		fl -		0	
8	plaatselijk repareren	15%	fl 120,00		18	
11	minideklaag	100%	fl 14,26		14,26	
17	plaatselijk repareren en overlagen	100%	fl 55,00		55	
26	minideklaag	100%	fl 14,26		14,26	
31	plaatselijk repareren	15%	fl 120,00		18	
					0	
36	rehabilitatie	100%	fl 124,40		124,4	
Totaal groot onderhoud					fl 243,92	fl 119,52
Klein onderhoud				10%	fl 24,39	fl 11,95
Cyclusbedrag F/m² per jaar (excl. VAT BTW)					fl 7,45	fl 3,65
VAT		Vast percentage van groot onderhoud	8%	fl 0,45	fl 0,27	
VAT		Vast percentage van klein onderhoud	25%	fl 0,14	fl 0,08	
Cyclusbedrag F/m² per jaar (excl. BTW)					fl 7,59	fl 4,00

BIJLAGE 8**Aannames bij het bepalen van de arealen en kostenkengetallen**

Aannames betreffende de arealen zijn gelden voor alle modellen. De aannames van de kostenkengetallen die gebruikt zijn voor het model Lelystad en het model Lelystad/DHV worden eerst besproken. Vervolgens zullen de uitgangspunten van het DHV model besproken worden. Tenslotte zal ingegaan worden op de aannames betreffende rehabilitatie.

Arealen

Voor de volgende gebieden is het onduidelijk hoe deze gebieden beheert gaan worden=> daarom worden deze uit de beheerkosten gehouden:

- Deel winkelcentrum is in particulier beheer
- De kantoren in Lelycentre , aanname als wonen
- Landstrekenwijk en Landerijen valt buiten de berekening, in het rapport aangeven dat deze in de toekomst wel bij de berekening worden betrokken
- Deel groengebied van Galjoen onderverdelen bij grote groengebieden binnen de stad
- Sportparken worden betaald uit een andere gemeente pot, en dus niet bij Stadswerken vandaan. Daarom wordt deze ook uit de begroting gelaten
- Kust centraal valt ook buiten de berekening. Is toekomstig

Aannames kostenkengetallen model Lelystad en Lelystad DHV

Aannames van arealen en kostenkengetallen van het model Lelystad en Lelystad/DHV staan in onderstaand tabel puntsgewijs vermeld:

AANNAMES	
Verharding : Naar aanleiding interviews wegbeheerders	
Verdeling over gebieden	Stadshart: 4,2 % Sub-centra: 1,1 % Bedrijven: 5,9 % Groen buiten: 1,0 % Groen binnen: 3,2 % Wonen: 49,0 % Them. wonen: 0,7 % Hoofdwegen: 15,0 % Fietspaden: 4,0 % Polderwegen: 15,0 %
Centrum, wegen	voor elementen cycli na '75 aangehouden
Verharding	De onderhoudsinspanning: o.b.v. interviews met de wegbeheerders van Lelystad. Areaal buitengebied asfalt: Oranjewoud rapport. Areaal fietsnet buiten de bebouwde kom: Oranjewoud rapport kosten uit Nieuwegein, cycli Lelystad
Verkeersdrempels	nog niet apart verdisconteerd omdat het de vraag is of deze in het totale wegen areaal is opgenomen of dat het areaal er nog bij moet worden opgeteld (er zijn 527 verkeersdrempels in Lelystad met een totale oppv. van 21.696 m2, gegevens van E. Wagenmakers)
Straatmeubilair / speelvoorzieningen geen opgave kentallen van de gemeente.	
Paaltjes	aantal: 16.796 (3 soorten, paal, sleutelpaal en poef, gegevens van E. Wagenmakers) verdeling over gebieden: volgt percentuele verdeling verharding
Bewegwijzering en straatnaamborden	aantal: bewegwijzering 804, straatnaamborden 697 (gegevens van E. Wagenmakers) verdeling over gebieden: volgt percentuele verdeling verharding 4 niveau's door DHV vastgesteld
Verkeersborden	aantal: 4.337 (gegevens van E. Wagenmakers)

	verdeling over gebieden: volgt procentuele verdeling verharding	
Speelplaatsen	In totaal: 414 verdeling	
	Stadshart:	5 %
	Sub-centra:	5 %
	Groen buiten:	5 %
	Groen binnen:	25 %
	Wonen:	50 %
	Them. wonen:	10 %
Speeltoestellen	totaal aantal: 1320 (speel en sport;gegevens vanuit Lelystad) vaste verhouding met aantal speelplaatsen (3,1 per plek)	
Zitbanken	aantal: van Hein van Rijn	
Afvalbakken	gegevens: voorzet van DHV (o.a. basis van 2x per week legen), andere niveaus aangevuld door H. van Rijn / afdeling afvalstoffen Lelystad	
Fietsenrek	1 meter fietsklem is gelijk aan 1 fietsrek , dus 2527 fietsenrekken (gegevens van E. Wagenmakers: 464 fietsklemmen met totale lengte van 2527 m) verdeling over gebieden: volgt procentuele verdeling verharding	
Overig straatmeubilair	Kengetallen DHV Zeist	
<i>Verlichting</i>	<i>opgave gemeente</i>	
Verlichting	Onderhoudsniveaus verlichting bepaald aan de hand interviews B.Blaauw. Wordt door de gemeente Lelystad nog aangeleverd.	
<i>Water geen opgave kentallen van de gemeente</i>		
Water	geen opgave vanuit de gemeente, ervaringscijfers DHV worden toegepast	
Water	200.000 m3 achterstand 15.000 m3 per jaar aanwas 10.000 m3 per jaar Oranjewoud rapport achterstand 80-40, DHV verhogen naar onderhoudsniveau's en inspanningen	
Natuurlijke oevers	Arealen opgave Gemeente Lelystad, kental en percentage DHV	
Damwanden	uitgegaan wordt van 8348m (8,3 km) beschoeide oever (E. Etmans) Deze zijn verdeeld over de KSP gebieden aan de hand van het	
<i>Kunstwerken Opgave door gemeente, afdeling Bouwkunde</i>		
Bruggen	gegevens en cycli van de afdeling bouwkunde. DHV bepaald de 4 andere niveaus bepaald. (komt nog een nieuwe opgave vanuit gemeente Lelystad)	
Duikers	geen opgave, aanname DHV (incl. niveau's)	
Kunstwerken / Duikers	geen gegevens, wel bekend dat er 2 keer zoveel duikers dan bruggen zijn. Totaal duikers dus:	
Muren	totaal: 2827 muurtjes (gegevens van E. Wagenmakers)	
<i>Ondergrondse infra: GRP, Oranjewoud rapport</i>		
Riolering Putten	Basis / hoeveelheden en kostenkental vanuit Oranjewoud rapport. Aanname DWA – RWA 50% - 50%. Volgt procentuele verdeling verharding	
Riolering Strengen	Basis / hoeveelheden en kostenkental vanuit Oranjewoud rapport. Aanname DWA – RWA 50% - 50%. Volgt procentuele verdeling verharding	
Drainage	Basis / hoeveelheden en kostenkental uit Oranjewoud rapport	
Pompputten	Rechtstreeks uit GRP Lelystad	
Hoofdrioleringsgemaal	Rechtstreeks uit GRP Lelystad	

Groen: opgave gemeente, kentallen uit Oranjewoud beheerpakket	
Groen	kengetallen Oranjewoud daar waar deze oplopen het 4de niveau intensief 7 % boven aandacht stellen, daar waar deze gelijk zijn: het basisniveau van Oranjewoud en de spreidings inschattingen van DHV**
Straatreiniging Opgave gemeente Afvalbakken, andere geen opgave, kentallen DHV	
reiniging	percentages en kentallen DHV
stortkosten	zijn de kosten voor zowel groen, wegen en water. kental DHV
Gladheidsbestrijding	aanname : gladheidsbestrijding bij hoofdwegennet en hoofdfietsnet.

** Groen

De onderhoudsinspanning voor groen komt uit het beheerpakket van Oranjewoud dat Lelystad gebruikt. Uit dit pakket worden voor de onderhoudsinspanningen 3 niveaus onderscheiden, te weten, beheergroep 1, intensief, beheergroep 2, matig intensief en beheergroep 3 extensief. Omgebouwd naar onderhoudsinspanningen volgens KSP wordt de volgende indeling gehanteerd :

- Beheergroep 1: Aandacht / Intensief
- Beheergroep 2: Basis
- Beheergroep 3: Extensief

Aannames kostenkengetallen model DHV

Verharding:

De verharding is onderverdeeld in 2 groepen nl. asfalt en elementen. Klinkers en tegels vallen onder deze elementen. Kostenkengetal is bepaald aan de hand van de gebenchmarkte gemeenten.

Groen:

De bomen zijn ipv van 3 groepen onderverdeeld naar 1 groep. Kostenkengetal is bepaald aan de hand van de gebenchmarkte gemeenten.

Kunstwerken:

De kostenkengetallen voor het onderhoud van de kunstwerken zijn bepaald aan de hand van de standaard die DHV bij civiele waterbouw hanteert. Hierbij wordt uitgegaan van stuks (gemiddelde brug) voor beton, hout en stal.

Speeltoestellen:

Binnen DHV is alleen in het project Nijmegen een kostenkengetal opgenomen voor speeltoestellen. Hierbij wordt uitgegaan van fl. 3015,- voor een speelplek met 4 a 5 toestellen. Voor de benchmark is daarom uitgegaan van $3015 / 4,5 = \text{fl. } 670,-$ per speelplek.

Straatmeubilair:

Voor het straatmeubilair zijn de standaard onderhoudskosten gehanteerd, zoals die binnen DHV bekend zijn.

Verlichting

Voor verlichting is gebruik gemaakt van 1 kengetal voor lichtmasten groot, middel klein. Kostenkengetal is bepaald aan de hand van de gebenchmarkte gemeenten.

Water:

Voor water wordt er uitgegaan van de kengetallen uit Nijmegen. Oevers worden samengetrokken tot 1 kengetal.

Straatreiniging:

In de gebenchmarkte gemeenten wordt er uitgegaan van drie niveaus, te weten centrum, wonen en industrieterrein. Wordt hier ook toegepast. Onder centrum valt centrum en subcentra, Onder wonen valt wonen, thematisch wonen, hoofdwegennet en fietspaden. Overig valt onder reinigen industrie.

Riolering:

Uitgegaan van standaardprijzen DHV.

Kosten onderhoud en herinrichting

In de rapportage en berekeningen zijn alleen de kosten voor onderhoud becijferd. Aan bod komt ook een inschatting van de rehabilitatiekosten. Ten aanzien van wegen is daarbij het volgende van belang. Rehabilitatie van wegen (oude situatie precies weer nieuw "terug restaureren") komt in de praktijk vrijwel nooit voor. Er zal bijna altijd sprake zijn van aanpassing van de inrichting aan nieuwe wensen en inzichten. In de rehabilitatiekosten is zeer kleine inrichtingsverandering wel meegenomen. Het gaat om zgn. "onderhoud +". Daaronder wordt bijvoorbeeld verstaan het hier en daar inpassen van een parkeerplaats, het weglaten van een paaltje, een ander verkeersbord e.d. In 80% van de gevallen is echter sprake van grotere veranderingen van inrichting. Denk aan het introduceren van 30-km maatregelen (drempels e.d.), of het streven naar het Politiekeurmerk Veilig Wonen. Er is in deze gevallen van meer dan Onderhoud+. Er is in dergelijke gevallen ook rekening te houden met meerkosten ten opzichte van rehabilitatie, die gemiddeld ca 40% bedragen (bron: nacalculatie van projecten, juni 2001, E. Etmans, gemeente Lelystad).

BIJLAGE 9 Aannames VAT-%

De % die aangehouden zijn bij de VAT kosten die Lelystad heeft aangeleverd en de inschatting van DHV die in het model Lelystad/DHV en het model DHV zijn gebruikt, staan in onderstaande tabel:

	Lelystad model		DHV aanname
	dagelijks onderhoud	groot onderhoud	
stadshoofdwegen	25 %	8 %	16 %
wegen binnen bebouwde kom	25 %	16 %	16 %
polderwegen	13%	8%	16 %
groen	25 %	16%	8 %
kunstwerken	13 %	8 %	20 %
speeltoestellen	13 %	16 %	23 %
straatmeubilair	13 %	16 %	23 %
verlichting	13 %	16 %	12 %
water	13 %	16 %	23 %
straatreiniging	23%	n.v.t	23 %
riolering	13 %	16 %	23 %