

Mededelingen

Portefeuillehouder: M. Verbeek

Betreft : Motie wegbeheer
Aan : Leden van de Commissie Fysiek domein
T.b.v. : Commissie van 23 juni 2021
Van : M. Verbeek
Behandelaar : D. Ripken en T. Wittekamp
Datum : 17 juni 2021
Bijlage(n) : 2

Beste leden van commissie,

In de raadsvergadering van 26 juni 2020 is de motie 'wegbeheer' aangenomen. De raad heeft daarmee het college opgedragen om:

'[...] uiterlijk in het eerste kwartaal 2021 aan de raad een rapportage voor te leggen, met de actuele stand van zaken t.a.v. het onderhoud van wegen en fietspaden en daarbij, zo nodig, voorstellen te doen (zo mogelijk meerdere alternatieven met een kostenplaatje) hoe de in 2016 beoogde kwaliteitsverbetering van het wegonderhoud alsnog kan worden bereikt, op basis waarvan de raad vervolgens een keuze kan maken.'

Met de mededeling van 25 februari jl. heb ik u geïnformeerd over de vertraging van de uitvoering van de motie vanwege softwarematige problemen bij de verwerking van de inspectiedata. Inmiddels is de verwerking van de data afgerond en kan ik u informeren over de actuele stand van zaken t.a.v. het wegbeheer en hoe dit zich verhoudt tot de in 2016 beoogde kwaliteitsverbetering.

Vergelijking nu en 2016

In 2016 was het percentage van wegen met een laag kwaliteitsniveau 16%. Het doel van het beheerplan toen was om dit percentage omlaag te brengen naar 8% in 2019. Op basis van het reguliere budget in de voorziening werd het mogelijk geacht om het percentage terug te brengen naar 9%. Om de laatste stap te maken naar 8% is toen eenmalig € 1.215.000 in de voorziening infrastructuur gestort. In het najaar 2020 is een nieuwe inspectie uitgevoerd. Op basis van deze inspectie is de conclusie dat het percentage wegen met een laag kwaliteitsniveau nu 16% is. Dat betekent dat de beoogde kwaliteitsverbetering uit 2016 niet is behaald.

Evaluatie

Aan het niet halen van deze doelstelling liggen een aantal factoren ten grondslag. Deze worden hieronder kort uiteen gezet.

- In het beheerplan wegen uit 2016 is een concreet uitvoeringprogramma opgenomen voor de eerste twee jaren. Dit programma is grotendeels uitgevoerd. Na 2 jaar had er een nieuwe inspectie en een tussentijdse bijstelling van het programma moeten plaatsvinden. Zoals ook al gemeld in de mededeling eerder dit jaar, is het niet gelukt

hier uitvoering aan te geven door het volledig wegvallen van de beleidscapaciteit op het gebied van wegbeheer.

- Enkele grote werken (wijkreconstructies) hebben de afgelopen jaren geen doorgang gevonden, o.a. vanwege de verkenning over aardgasvrije wijken. Deze wijken herbergen een substantieel deel van de “onvoldoende” wegen.
- In de rapportage uit 2016 is onvoldoende rekening gehouden met doorlopende degeneratie van wegen. De kwaliteit neemt met de jaren af over het gehele areaal. Dit verklaart ook waarom, ondanks het grotendeels uitvoeren van het programma 2017-2018, het percentage wegen met een laag kwaliteitsniveau nog steeds 16% is.
- Wegbeheer staat niet op zichzelf. In de afgelopen jaren zijn er diverse integrale projecten uitgevoerd, bijvoorbeeld in samenhang met de vervanging van riolering of vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. De wegen die daarbij zijn onderhouden of vervangen betroffen niet per se de slechte delen van het areaal.

Vervolg

Op dit moment wordt gewerkt aan het beheerplan wegen 2022-2026. In het beheerplan wordt een realistisch meerjarenplan uitgewerkt dat alsnog toewerkt naar het beoogde doel van 8% wegen met een laag kwaliteitsniveau. Gelet op het feit dat de beleidscapaciteit wegbeheer in de afdeling Openbare Werken, ondanks alle inspanningen, nog steeds niet is ingevuld, is het niet zeker of het gaat lukken om aan het eind van dit jaar nog een voorstel voor het definitieve beheerplan aan de raad voor te leggen. Uiteraard wordt wel alles op alles gezet om dit voor elkaar te krijgen. Om u inzicht te verschaffen in het beheerplan is een ruwe concept versie bijgevoegd bij deze mededeling.

Om het nieuwe meerjarenplan uit te werken worden eerst standaard beheermaatregelen opgesteld. De vertaling daarvan naar het meerjarenplan gebeurt op basis van een maatregelentoets (of de standaard maatregelen in de praktijk ook echt doelmatig zijn) en de keuze voor een beheerstrategie (zie hieronder). De financiële gevolgen van het meerjarenplan worden doorgerekend in een kostenraming. Omdat de afgelopen jaren minder onderhoud is uitgevoerd dan was voorzien, is de reservering in de voorziening infrastructuur jaarlijks toegenomen. Deze reservering wordt uiteraard meegenomen in de financiële doorrekening.

Wijziging in CROW richtlijn

De inspecties en kwaliteitsniveaus zijn in het voorgaande rapport gebaseerd op de CROW richtlijn “Wegbeheer 2011”. In de definitieve versie van de rapportage wordt de richtlijn aangepast in de publicatie ‘Wegbeheer 2019’.

De nieuwe richtlijn geeft meer keuzevrijheid aangaande de te volgen beheerstrategie. Zo kan bijvoorbeeld de keuze gemaakt worden om naast procentueel gestuurd meer risicogestuurd te gaan beheren en inspecteren. Bij risicogestuurd beheer gaat het erom dat inspecties en maatregelen worden ingezet waar slechte kwaliteit het grootste risico vormt. Denk daarbij bijvoorbeeld aan wegen in de winkelcentra, belangrijke gebiedsontsluitingswegen, hoofdfietsroutes en looproutes nabij verzorgingshuizen. Het gaat dan niet alleen om het

verlagen van het percentage onvoldoende wegen, maar ook om het doelmatig besteden van onderhoudsgelden waar het risico het grootst is.

Interpretatie percentage

Het genoemde percentage onvoldoende wegen betekent niet dat 8% van de totale oppervlakte aan wegen onvoldoende mag zijn. De meetsystematiek gaat namelijk uit van wegvakken in plaats van oppervlakte. Een volledig wegvak wordt al als onvoldoende aangemerkt als er op een paar m² sprake is van schade (bijvoorbeeld door wortelopdruk). Het percentage schetst dus geen realistisch beeld van de praktijksituatie buiten. Dat is ook niet het doel van de methodiek. Het doel is om op basis van een gestandaardiseerde inspectiemethode een objectief beeld te verkrijgen van de trendontwikkeling van onvoldoende wegvakken in het gehele wegareaal. Op basis daarvan en de gekozen beheerstrategie kan er planmatig beheer worden gevoerd. Dat uit de inspectie een percentage van 16% komt, betekent dus niet dat 16% van het wegareaal in Huizen onvoldoende is. In werkelijkheid ligt dat percentage lager. Dit is ook terug te zien in het belevingsonderzoek waarstaatjegemeente.nl (2019), waar Huizen een hoger cijfer scoort op begaanbaarheid van wegen dan het Nederlands gemiddelde.

Doelmatige strategie

De vraag is dan ook of de eerder gekozen strategie voor herstelwerkzaamheden doelmatig is. Deze strategie maakt bijvoorbeeld geen onderscheid tussen een groot afgelegen parkeerterrein en een intensief gebruikt voetpad nabij een zorginstelling. Het herstel van het parkeerterrein levert procentueel gezien meer op, maar het herstel van het voetpad nabij de zorginstelling zorgt voor een grotere afname van het risico op valpartijen. Bij het opstellen van het nieuwe beheerplan worden zowel de procentueel- als de risicogestuurde strategie meegewogen. Daarnaast is het plan om regelmatig te gaan inspecteren, in ieder geval elke twee jaar, zodat op termijn ook een trend in de degeneratie van het wegareaal inzichtelijk wordt. Dit is ook in lijn met de ontwikkeling die de afdeling Openbare Werken doormaakt naar integraal planmatig beheer van de openbare ruimte.

Uitnodiging themasessie

Wij hebben zo goed als mogelijk geprobeerd schriftelijk toelichting te geven op de technische inhoud van dit onderwerp, maar eigenlijk doet een schriftelijke toelichting hier geen recht aan. Daarvoor moeten we naar buiten toe. Daarom willen wij u graag uitnodigen voor een themasessie wegbeheer in september waar we aan de hand van praktijkvoorbeelden uitleg kunnen geven over het onderwerp. We nemen u dan mee en gaan in gesprek over het proces dat we doorlopen naar het definitieve beheerplan wegen voor de gemeente Huizen. U krijgt t.z.t. via de griffie een uitnodiging voor de themasessie.

Met vriendelijke groet,

Marlous Verbeek

Motie wegbeheer



De raad van de gemeente Huizen,

in vergadering bijeen op 25 juni 2020

gelet op het bepaalde in artikel 44 van het reglement van orde voor de vergaderingen en overige werkzaamheden van de raad;

overwegende dat:

- de raad in zijn vergadering van 29 oktober 2015 een motie heeft aangenomen, met de opdracht aan het college om met voorstellen te komen om te bereiken dat het na een eerder ingesteld onderzoek vastgestelde percentage van 16% "onvoldoende kwaliteit van de verharding" overeenkomstig de kwaliteitsnormen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek CROW wordt teruggebracht tot maximaal 8% "onvoldoende kwaliteit van de verharding";
- in de raadsvergadering van 30 juni 2016 de Rapportage Wegbeheer 2016-2019 is behandeld, en de raad daarbij een motie heeft aangenomen waarin het college is opgedragen pakketten samen te stellen uit de extra beheers- en onderhoudswerkzaamheden die verricht moeten worden om het streefpercentage van maximaal 8% "onvoldoende kwaliteit van de verharding" te behalen, en hier minimaal de pakketten "doorgaande wegen", "fietspaden" en "infrastructuur in wijken" in op te nemen;
- de raad in zijn vergadering van 15 december 2016 op voorstel van het college gekozen heeft voor een onderhoudspakket "hoofdwegen, fietspaden en een deel woonwijken (boomwortelschade)", en besloten heeft de hiermee gemoeide kosten, ad € 1.215.000,- in 2016 te storten in de Reserve infrastructuur en te onttrekken aan de vrije ruimte in de egalisatiereserve;
- bij het betreffende raadsvoorstel een "Notitie Wegbeheer 2017-2026" gevoegd was die een periode tot en met 2021 overziet, waarin vermeld staat dat elke twee jaar de inspectie herhaald wordt en de planning geactualiseerd wordt;
- het gevoelen bij de raad is dat thans de kwaliteit van het wegonderhoud, en met name de fietspaden, niet (meer) in overeenstemming is met de doelen waartoe in december 2016 is besloten;
- informatie over de huidige stand van de kwaliteit van het wegonderhoud t.o.v. het streefcijfer maximaal 8% "onvoldoende kwaliteit van de verharding", en een beeld

daarvan in meerjarenperspectief, niet gevonden kan worden bij het voorstel
"Meerjarenonderhoudsplanning 2020 t/m 2024 voor infrastructuur en rioolexploitatie"

- er behoefte is aan een actueel beeld van het niveau van het wegonderhoud t.o.v. het in 2016 gestelde doel van maximaal 8% "onvoldoende kwaliteit van de verharding"

draagt het college op:

- uiterlijk in het eerste kwartaal 2021 aan de raad een rapportage voor te leggen, met de actuele stand van zaken t.a.v. het onderhoud van wegen en fietspaden en daarbij, zo nodig, voorstellen te doen (zo mogelijk meerdere alternatieven met een kostenplaatje) hoe de in 2016 beoogde kwaliteitsverbetering van het wegonderhoud alsnog kan worden bereikt, op basis waarvan de raad vervolgens een keuze kan maken;

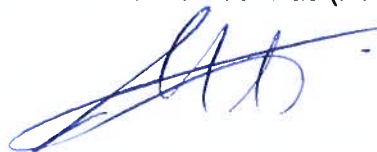
en gaat over tot de orde van de dag.

ingediend door:

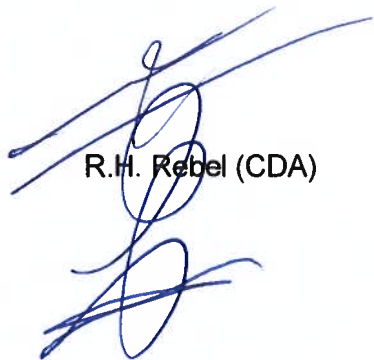
J.H. Prins (VVD)



S. van der Pas (PvdA)



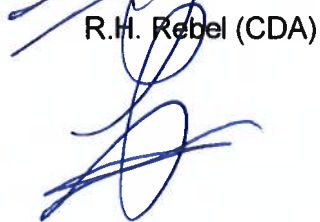
W. Doorn (ChristenUnie)



R.W. de Bruijn (Leefbaar Huizen)



R.H. Rebel (CDA)



RAPPORT

Beheerplan Wegen

2022 t/m 2026

Klant: Gemeente Huizen

Referentie: BH8992TPRP2106111010

Status: Concept/P0.3

Datum: 11 juni 2021



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Beheerplan Wegen

Ondertitel: Beheerplan wegen 2022 t/m 2026
Referentie: BH8992TPRP2106111010
Status: P0.3/Concept
Datum: 11 juni 2021
Projectnaam: Beheerplan wegen 2022 t/m 2026
Projectnummer: BH8992
Auteur(s): Peter den Otter

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

Datum: 11 juni 2021

Goedgekeurd door:

Datum: 11 juni 2021

Classificatie

Open

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden vervaelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Beheerkaders	4
2.1	Landelijke wetgeving en normeringen	4
2.2	Doelstellingen gemeente	4
2.3	Beeldkwaliteitsniveau	5
2.4	Beheersystematiek	6
3	Beheerstrategie	7
4	Huidige situatie	9
4.1	Areaal	9
4.2	Actuele kwaliteit	10
4.3	Belevenisonderzoek	12
4.4	Meldingen	12
4.5	Aansprakelijkheid	13
5	Onderhoudsplanning	14
5.1	Integrale aanpak	14
5.2	Aandachtsgebieden	14
5.3	Omvorming asfalt naar elementen	14
5.4	Rood asfalt	15
5.5	Boomwortelopgroei (BWO)	15
5.6	Wegmarkeringen	15
5.7	Overige kosten	16
6	Financiën	17
6.1	Benodigde budgetten	17
6.2	Beschikbare budgetten	17
6.3	Vergelijk budgetten	18
6.4	Conclusie	19

7	Organisatie	20
8	Risicoparagraaf	21
9	Ontwikkelagenda	22

Tabellen en figuren

<i>Tabel 1: Classificatie beeldkwaliteit</i>	5
<i>Tabel 2: Beheerstrategie t.a.v. wet- en regelgeving</i>	7
<i>Tabel 3: Beheerstrategie t.a.v. belanghebbenden</i>	8
<i>Tabel 4: Gegevens areaal per verhardingstype in 2021</i>	9
<i>Tabel 5: Gegevens areaal per wegcategorie in 2021</i>	9
<i>Tabel 6: Kwaliteit totaal</i>	10
<i>Tabel 7: Benodigd budget onderhoud</i>	17
<i>Tabel 8: Benodigd budget onderhoud</i>	18
<i>Tabel 9: Verschil beschikbaar – benodigd budget</i>	18
<i>Tabel 10: Benodigde organisatie in FTE</i>	20
<i>Figuur 1: Programmatisch werken</i>	7
<i>Figuur 2: Kwaliteit per verhardingstype</i>	10
<i>Figuur 3: Kwaliteit in de wijken</i>	11
<i>Figuur 4: Kwaliteitsverloop vanaf 2007</i>	11
<i>Figuur 5: Waardering Openbare Ruimte 2019</i>	12
<i>Figuur 6: Meldingen over de verhardingen per jaar</i>	13
<i>Figuur 7: Schadeclaims over de verhardingen per jaar</i>	13
<i>Figuur 8: Begroting 2021 t/m 2025</i>	17
<i>Figuur 9: Kernactiviteiten conform ISO 550001</i>	20

Bijlagen

1. Wettelijke kaders
2. Financiële uitgangspunten

1 Inleiding

Gemeente Huizen is verantwoordelijk wegbeheerder

De gemeente Huizen is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet. Het betreft hier de openbare wegen, waar de gemeente ook onderhoudsplichtige is. Het totale wegennet bestaat voornamelijk uit asfalt en elementen en heeft een oppervlakte van ca. 2.300.000 m². De waarde van al deze wegen samen bedraagt ca. € 150 miljoen.

Wegenbeleidsplan toe aan actualisatie

In Huizen worden de wegen, pleinen en paden onderhouden op veilig, heel en schoon wat overeenkomt met het basisniveau conform de landelijke wegbeheermethodiek van het CROW. Het komt ook overeen met beeldkwaliteit B conform de CROW-beeldkwaliteitssystematiek. Het vorige plan is in 2016 vastgesteld door de raad. Na een periode van 5 jaar is het nu tijd voor een actualisatie.

Dit plan geeft inzicht in:

- De kaders voor het beheer (hoofdstuk 2).
- De beheerstrategie (hoofdstuk 3).
- Het areaal en de huidige onderhoudstoestand van de wegen (hoofdstuk 4).
- De onderhoudsplanning, integrale aanpak en overige kosten (hoofdstuk 5).
- De benodigde budgetten en financiële risico's (hoofdstuk 6).
- De benodigde organisatie (hoofdstuk 7).
- Risicoparagraaf (hoofdstuk 8).
- Punten die (verder) ontwikkelt gaan worden met consequenties voor beheer (hoofdstuk 9).

2 Beheerkaders

Dit hoofdstuk gaat over wet- en regelgeving waaraan de gemeente zich moet houden en de doelstellingen die de gemeente heeft. Ook wordt kort de methodiek van Wegbeheer beschreven.

2.1 Landelijke wetgeving en normeringen

De gemeente heeft geen volledige vrijheid in het vaststellen van haar beleid voor wegbeheer. Het beheer van wegen is namelijk (deels) in nationaal geldende wetten en besluiten geregeld. Zij geven de kaders aan voor het beheer. De belangrijkste wet- en regelgeving:

- | | |
|---------------------------|---|
| - Grondwet | - Code Milieu Verantwoord Wegbeheer |
| - Wegenverkeerswet (WVW) | - Wet Geluidshinder (WGh) |
| - Wegenwet | - Europese Richtlijn Omgevingslawaaï |
| - Burgerlijk Wetboek (BW) | - Arbeidsomstandighedenwet (Wet Arbo) |
| - Wet Milieubeheer | - Gemeentewet |
| | - Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) |

Meer informatie over deze wet- en regelgeving is opgenomen in bijlage 1.

2.2 Doelstellingen gemeente

Coalitieprogramma

De gemeente, winkeliers, bedrijven en gebruikers hebben, naast een gezamenlijk belang met de openbare ruimte, een individueel belang. De gebruikers (vertegenwoordigd door de gemeenteraad) zijn het belangrijkste, zij maken dagelijks gebruik van de wegen en paden en vervullen ook een participatierol. De bedrijven zijn belangrijk voor onder andere de werkgelegenheid in de lokale economie.

In het huidige 'Collegewerkprogramma 2018-2022, Vitaal en Verbindend' zijn de relevante doelstellingen voor het beheer van de verhardingen bepaald:

- **Bereikbaarheid:** Huizen moet goed bereikbaar zijn en goede doorstroming is belangrijk. Daarnaast streeft de gemeente, als fietsgemeente, naar een vitale kern en goede toegankelijkheid voor recreatieverkeer. Dit door lopen en fietsen aantrekkelijk te maken via goede fiets- en looproutes.
- **Leefbaarheid en aanzien:** Huizen is een woon- en recreatiegemeente, met een goed onderhouden, aantrekkelijke en evenwichtige openbare ruimte met goed bereikbare voorzieningen.
- **Veiligheid:** in Huizen moeten mensen zich vrij en veilig kunnen bewegen. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn veilige schoolroutes en veiligheid van de langzaam verkeersroutes.
- **Duurzaamheid:** Bij beheer en onderhoud moet er aandacht zijn voor de uitvoering van verduurzaming en de jaarlijkse reductie van CO2 uitstoot.

Integraliteit met andere beleidsterreinen

Waar mogelijk worden werkzaamheden integraal opgepakt. Daarom zijn ook de overig vastgestelde beleidsdocumenten van belang bij het bepalen van het juiste onderhoud en onderhoudsmoment.

De meest belangrijke voor beheer van verhardingen zijn hierbij:

- Leidraad Groen en Bomenstructuur 2013 en Nota duurzaam groenbeheer 2017: Met name voor onkruid op verharding en boomwortelopdruk.
- GRP: met name voor het integraal vervangen van riolering en bovengelige verharding.
- Mobiliteitsplan Huizen 2019: met name voor de prioritering van het onderhoud.

2.3 Beeldkwaliteitsniveau

Voor de kwaliteitsbeoordeling gebruikt de gemeente de beeldkwaliteitssystematiek zoals vastgelegd in de Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte van het CROW (publicatie 380). Bij de verhardingen is de ambitie “Veilig, Heel en Schoon”, wat overeenkomt met **beeldkwaliteitsniveau B**.

Voor het bepalen van de kwaliteit van het verhardingen en het op basis daarvan opstellen van het onderhoudsprogramma gebruikt wegbeheer de landelijk gehanteerde CROW-systematiek, vastgelegd in CROW-publicaties 146 en 147 (zie 2.4).

De onderstaande tabel 1 laat zien wat de relatie is tussen deze systematieken en de gebruikte termen in het vorige beleidsplan.

Beeldkwaliteit CROW	Handboek Beeldkwaliteit		Technische kwaliteit (147)		Voorbeeld
A+	Hoog	Nagenoeg ongeschonden, goed verzorgd en schoon beeld en in een verkeersveilige situatie	Voldoende	Er is geen schade, de verharding is (zo goed als) nieuw	
A	Hoog	Aantrekkelijk, goed verzorgd en schoon beeld en in een verkeersveilige situatie	Voldoende	Er is (zeer) lichte schade, maar niet hinderlijk	
B	Voldoende	Verzorgd en schoon beeld en in een verkeersveilige situatie	Voldoende	Er is schade aanwezig. De waarschuwingsgrens wordt bereikt en soms overschreden (onderhoud binnen 3-5 jaar te verwachten)	
C	Matig	Onrustig beeld, discomfot of enige vorm van hinder	Matig	De richtlijn is overschreden (onderhoud binnen 2 jaar noodzakelijk)	
D	Laag	Kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functieverlies, juridische aansprakelijkstelling of sociale onveiligheid	Onvoldoende	De richtlijn is meer dan een klasse overschreden (onderhoudsachterstand)	

Tabel 1: Classificatie beeldkwaliteit

Door de koppeling te leggen tussen de wegbeheersystematiek en de kwaliteitscatalogus is een goede communicatie gewaarborgd en kan de wegbeheerder ook in de toekomst gebruik blijven maken van de wegbeheersystematiek voor het bepalen van de benodigde budgetten en het plannen van het noodzakelijke onderhoud.

2.4 Beheersystematiek



Voor het onderhouden van de verhardingen zijn richtlijnen ontwikkeld, die een hulpmiddel zijn om tot de meest optimale meerjarenplanning te komen. Deze wegbeheersystematiek is vastgelegd in publicaties 146 en 147 van het CROW.

Deze landelijk gebruikte systematiek bestaat al sinds 1986 en wordt sinds die tijd in samenwerking met diverse gemeenten verder ontwikkeld en geactualiseerd. Het is gebaseerd op een praktische benadering die 'voorspelt' hoe een weg in de toekomst slijt.

Op basis van de technische urgentie wordt een planning opgesteld voor het uitvoeren van onderhoud. Hierbij houdt men zo goed mogelijk rekening met de behoefte van de belanghebbenden (ambities), de wet- en regelgeving en overige zaken die specifiek zijn voor de gemeente. De technische urgentie is gebaseerd op het effect van schade op de aspecten veiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en beeldkwaliteit.

Daarnaast wordt door het CROW het onderhoud aan verhardingen vanuit technisch en financieel oogpunt onderscheiden naar de volgende typen:

Groot onderhoud:

Gepland, ingrijpend onderhoud aan een groot deel van het object na langere periode van gebruik om het object op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen.

Klein onderhoud:

Maatregelen en dagelijkse reparaties om het object in goede werkende en veilige staat te houden op het gewenste kwaliteitsniveau.

Achterstallig onderhoud:

Onderhoud dat niet op tijd is uitgevoerd, waardoor niet (meer) wordt voldaan aan het vastgestelde kwaliteitsniveau. Achterstallig onderhoud kan leiden tot schade en/of onveilige situaties.

Achterstallig onderhoud kan ook bewuste keuze zijn, omdat op korte termijn grote reconstructies/herinrichtingen plaats gaan vinden.

Vervangingsonderhoud / Reconstructies / Herinrichtingen:

Onder vervangingsonderhoud wordt verstaan het vervangen van het complete object aan het einde van de levensduur. Dit gaat vaak gepaard met herinrichtingen.

3 Beheerstrategie

De beheerstrategie is afgestemd op het voldoen aan wet en regelgeving en de doelstellingen van de gemeente. Om het onderhoud te kunnen sturen wordt gewerkt met het opstellen van uitvoeringsprogramma's. Hiermee worden jaarlijkse onderhoudsprogramma's opgesteld die ervoor zorgen dat de doelen en de wensen worden geborgd. Dit proces is in figuur 1 weergegeven.



De gemeente gaat vanaf 2021 elke 2 jaar het gehele areaal en jaarlijks aandachtsgebieden zoals winkelcentra, zorginstellingen, recreatiegebieden en hoofstructuurwegen inspecteren, op basis waarvan het uit te voeren onderhoud wordt bij- en vastgesteld.

Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen, gevolgen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Het onderhoud wordt zo integraal als mogelijk gepland, om het aantal onderhoudsmomenten (en dus belemmering van de doorstroming en overlast voor de gebruikers) te beperken.

Figuur 1: Programmatisch werken

Het groot onderhoud wordt op de markt gezet op regiebasis bij een regionale aannemer, volgens inkoop- en aanbestedingsbeleid van de gemeente. Het klein onderhoud wordt uitgevoerd door serviceteams. De kracht van de serviceteams is dat zij ook inspecties uitvoeren, zaken in de openbare ruimte constateren en beoordelen en gelijk zelf oplossen of op regiebasis met een lokale / regionale aannemer.

In tabellen 2 en 3 staat meer in detail beschreven hoe men invulling geeft aan de beheertaken.

Algemene doelstellingen	Beheermaatregel/actie
Wet- en regelgeving	
Grondwet: Zorgen voor een goede weginfrastructuur	De weginfrastructuur is in de gemeente goed ingedeeld op de verhardingen, met extra oog voor prioritering van de aandachtsgebieden.
Burgerlijk wetboek: Aansprakelijkheid	De gemeente voert weginspecties uit op basis waarvan ze planmatig onderhoud uitvoeren. Door deze CROW-methodiek te volgen wordt het risico op aansprakelijkheidsstellingen geminimaliseerd.
Wegenwet en Wegenverkeerswet	De zorgplicht (Wegenwet artikel 15 en Wegenverkeerswet artikel 2) is geborgd door het ingestelde proces voor beheer en onderhouden van wegen.
Wet milieubeheer: Regels rondom vrijkomende materialen	Onderhoudswerkzaamheden wordt via bestekken op de markt uitgezet, waarin is opgenomen dat vrijkomende materialen conform de wet Milieubeheer worden behandeld, zoals asbesthoudende funderingen en vervuilde grond.
Code Milieu verantwoord Wegbeheer: Verwijderen teerhoudend asfalt	De gemeente werkt conform de richtlijnen voor het onderzoeken en verwijderen van teer en andere verontreinigingen uit de asfaltketen.
Wet geluidhinder (WGH): bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie	Voor wegen is dit onder andere bij de aanleg en wijzigingen van een weg, en de bouw van nieuwe woningen nabij de wegen. Dan kunnen er geluid reducerende deklagen toegepast worden. De beheerafdeling van de gemeente is terughoudend bij het toepassen ervan, omdat onderhoud aan geluid reducerende deklagen veel kostbaarder is dan reguliere deklagen.

Tabel 2: Beheerstrategie t.a.v. wet- en regelgeving

Doelstelling belanghebbenden	Beheermaatregel/actie
Politiek	
Bereikbaarheid	Er wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de bereikbaarheid bij het prioriteren van het onderhoud en er worden projectmatig omleidingsroutes ingesteld. Onderhoud doet de gemeente zo integraal als mogelijk om het aantal onderhoudsmomenten (en dus belemmering van de doorstroming) te beperken.
Kwaliteit op peil houden	De kwaliteit van de verhardingen op beeldniveau B houden. Dit betekent dat het percentage wegen met matige en lage (onvoldoende) kwaliteit alleen incidenteel mag voorkomen. Daarnaast heeft de gemeente extra aandacht voor de (recreatieve) fiets- en voetpaden.
Veiligheid	De gemeente borgt de veiligheid door het onderhoud te prioriteren, waarbij zeker aandacht is voor de verkeersveiligheid op (recreatieve) fiets- en voetpaden.
Duurzaamheid	De gemeente past indien mogelijk duurzame materialen toe, gerelateerd aan de levensduur van de wegen. Daarnaast stuurt zij op zo min mogelijk onderhoudsmomenten gedurende de levensduur van de wegen. Bij onderhoud is de insteek om niet herbruikbaar (rest)materiaal zoveel als mogelijk te voorkomen.
Bedrijven	
Bereikbaarheid	Bij het uitvoeren van onderhoud raakt de bereikbaarheid in meer of mindere mate belemmerd. Het uitvoeren van onderhoud gebeurt in goed overleg en met goede communicatie met de betreffende betrokkenen.
Inwoners	
Vlot en veilig bewegen	Voor het herstel van gaten in asfalt, verzakking van straatwerk en door boomwortels omhoog gedrukte trottoirtegels voert een serviceteam of de aannemer op regiebasis kleinschalig onderhoud uit. De gemeente verzorgt snelle afhandeling van meldingen en levert duidelijke communicatie op basis van de binnenkomende meldingen van het meldingssysteem. En zij levert informatie aan de inwoners over tijdelijke stremming van weggedeelten als gevolg van groot onderhoud.

Tabel 3: Beheerstrategie t.a.v. belanghebbenden

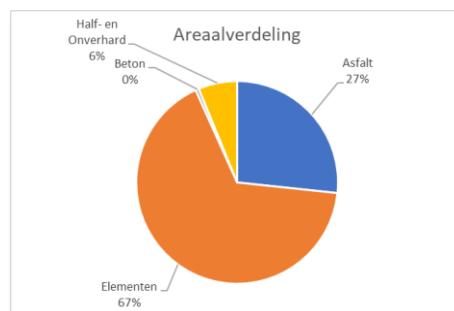
4 Huidige situatie

4.1 Areaal

De gemeente Huizen beheert circa 2.300.0000 m² aan wegen, ca 10% meer als in 2015. Deze groei is voornamelijk het gevolg van optimalisatie van de areaalgegevens door invoering van de BGT en door uitgevoerde herinrichtingen. Het grootste deel van de verhardingen bestaan uit elementen en asfalt.

Verhardingstype	Areaal in m2	Percentage
Asfalt	616.003	27%
Elementen	1.537.279	67%
Beton	12.382	1%
Half- en Onverhard	143.556	6%
Totaal	2.309.220	100%

Tabel 4: Gegevens areaal per verhardingstype in 2021



Om keuzes te kunnen maken en prioriteiten te kunnen stellen zijn binnen de gemeente Huizen de wegen opgesplitst in de CROW-wegcategorieën. In tabel 5 is de verdeling weergegeven.

Wegtype	Voorbeeld	Percentage
3. Gemiddeld belaste weg		10%
4. Licht belaste weg		5%
5. Weg in woongebied		51%
6. Weg in verblijfsgebied		27%
7. Fietspad		7%

Tabel 5: Gegevens areaal per wegcategorie in 2021

De verhardingen van wegtype 3 en 4 zijn van groot belang voor de bereikbaarheid. Zij bestaan voornamelijk uit asfalt met een hoge verkeersintensiteit. Ook gaan de routes voor openbaar vervoer over deze wegen. Wegtype 3 is van vitaal belang voor de afwikkeling van het lokale en doorgaande verkeer. De uitvoering van onderhoud aan deze wegen heeft een grote invloed op de verkeersafwikkeling.

De verhardingen van wegtype 6 en 7 zijn belangrijk, omdat dit voornamelijk de voet- en fietspaden zijn en de gemeente hieraan extra aandacht geeft vanwege de (verkeers)veiligheid en comfort.

4.2 Actuele kwaliteit

De laatste visuele weginspectie is in begin 2021 afgerond.

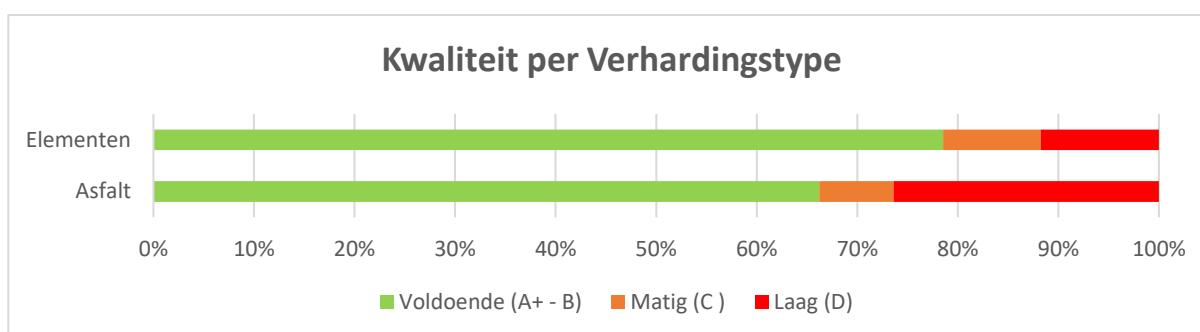
In tabel 6 is de geconstateerde beeldkwaliteit van de wegen afgezet tegen de landelijk gehanteerde bandbreedtes, waarbinnen het areaal de beoogde beeldkwaliteit moet hebben om te voldoen aan beeldkwaliteit Basis. Deze bandbreedtes zijn op basis van ervaringen binnen CROW en vele gemeenten tot stand gekomen.

Beeldkwaliteit	Situatie Gemeente 2021	CROW-norm voor beeldkwaliteit B
Voldoende (A+ - B)	76%	79%-89%
Matig (C)	8%	8%-13%
Laag (D)	16%	3%-8%

Tabel 6: Kwaliteit totaal

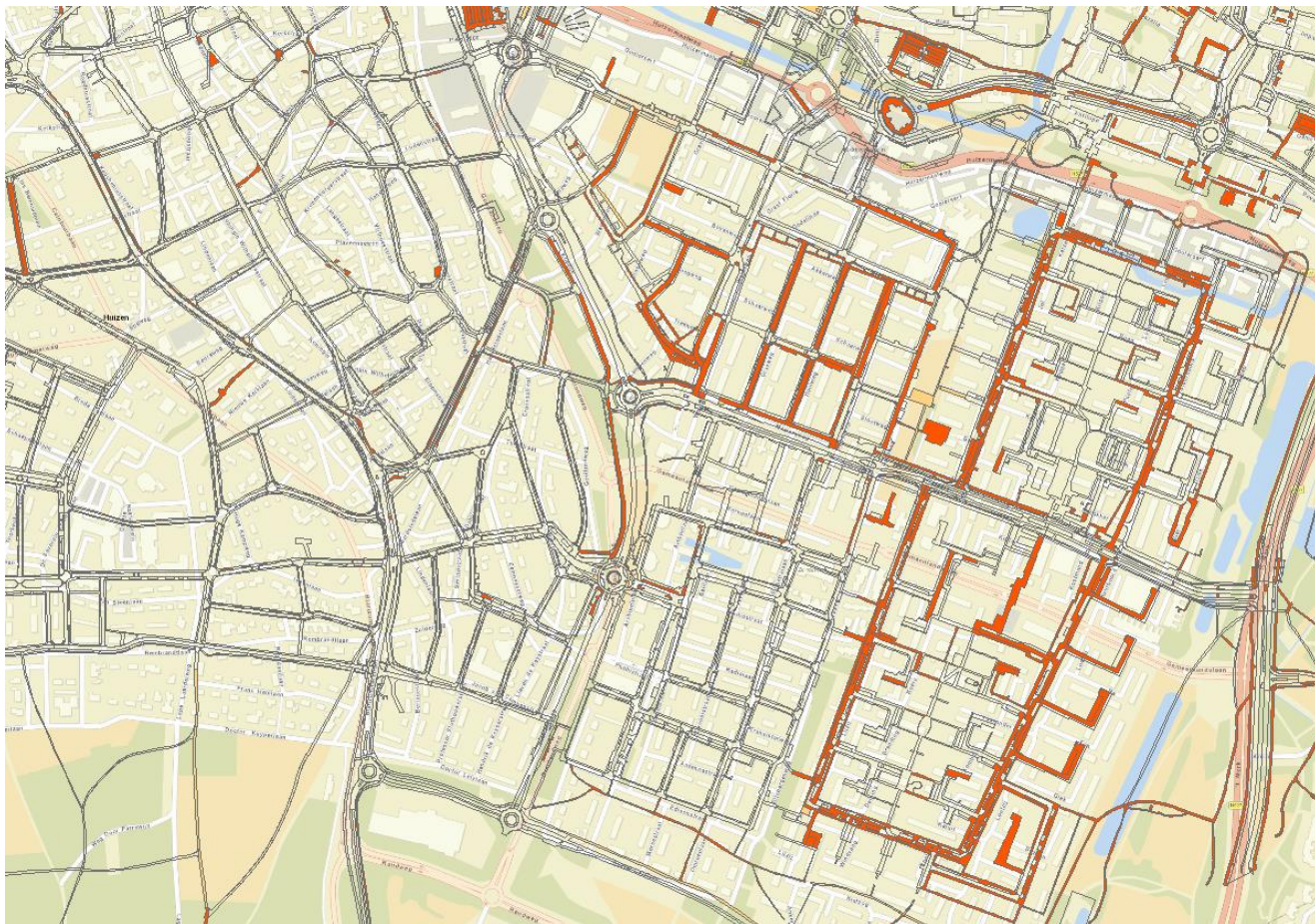
Over het algemeen geldt dat de kwaliteit niet geheel conform de CROW-normeringen is, waardoor de kwaliteit onder ambitieniveau is. Dit komt door het percentage Laag (D), wat te hoog is en ver boven de norm.

De kwaliteitsverhouding per verhardingstype laat zien dat de kwaliteit Laag in zowel asfalt (26%) als elementen (12%) voorkomt.



Figuur 2: Kwaliteit per verhardingstype

De slechte kwaliteit op de asfaltverhardingen wordt voornamelijk veroorzaakt door rafeling (verlies van steenslag) van oude deklagen. Bij de elementen wordt de slechte kwaliteit veroorzaakt door ernstige oneffenheden, deels veroorzaakt door opdruk van boomwortels. De slechte (asfalt)verhardingen bevinden zich voornamelijk in de wijken Stad- en Lande en Bovenweg.

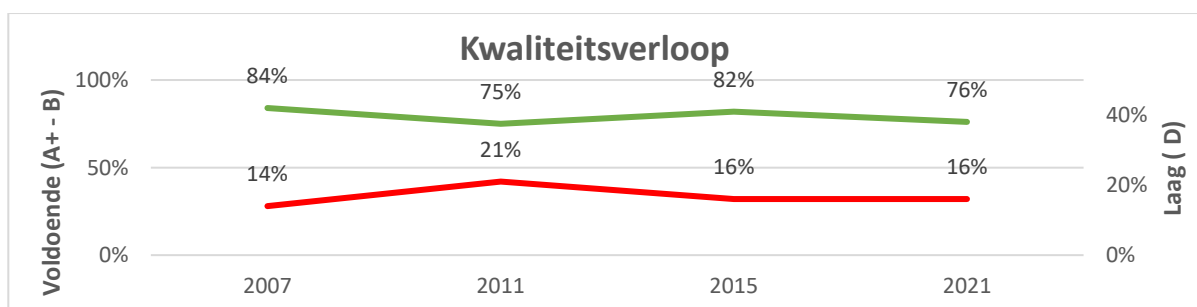


Figuur 3: Kwaliteit in de wijken

Algemeen geldt dat het percentages Laag (D) nooit 0% zal worden. Dit als gevolg van bewuste keuzes om geen grootschalig onderhoud uit te voeren, doordat bijvoorbeeld op korte termijn grootschalige herinrichtingen plaats gaan vinden. Wegbeheer kiest er dan voor om met plaatselijk onderhoud de verhardingen veilig en bereikbaar te houden tot het moment van herinrichting.

Kwaliteitsverloop sinds 2016

In onderstaande grafiek is het kwaliteitsverloop sinds 2016 weergegeven voor Voldoende en Laag.



Figuur 4: Kwaliteitsverloop vanaf 2007

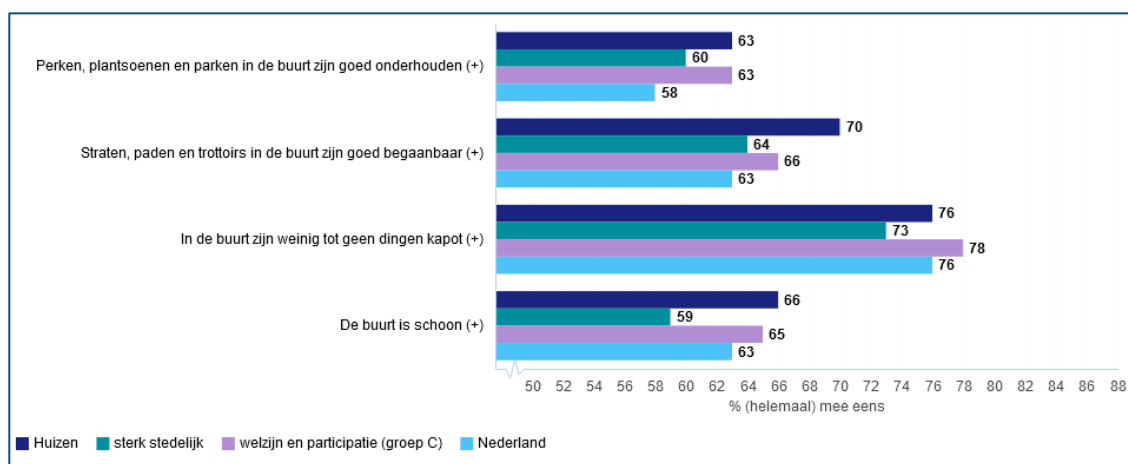
Uit figuur 4 valt op te maken dat tussen 2007 en 2021 het areaal verhardingen met kwaliteitsbeoordeling Voldoende is afgenomen en Laag fluctueert. De belangrijkste oorzaak dat de kwaliteit niet is toegenomen is de vertraging van het uitvoeren van grootschalige aanpak van wijken.

Een aantal oude wijken (o.a. Stad en Lande, Bovenweg) stonden in de planning 2016-2019 voor integrale wijkgerichte aanpak, waardoor de kwaliteit in die wijken aanzienlijk zou verbeteren. In deze revitalisatie zou gelijk grote opgaven (zoals gasloos, energie) meegenomen worden. De revitalisatie is echter nog niet uitgevoerd, waardoor de kwaliteit van de verhardingen in die wijken nog steeds slecht scoren. Het onderhoud is namelijk beperkt tot borgen veiligheid en bereikbaarheid. De invloed hiervan bedraagt ca. 4% op het percentage Laag.

Daarnaast is niet al het andere onderhoud uit de planning 2016-2019 uitgevoerd. Redenen hiervoor zijn o.a. dat er onderhoud is uitgevoerd op fietspaden met rood asfalt. Deze hadden voldoende technische kwaliteit, maar hadden een verhoogd risico op ongevallen vanwege de gladheid. Ook zijn er, vanuit synergie, vanuit het onderhoudsgeld voor verhardingen meer bijdragen aan projecten gevraagd.

4.3 Belevisonderzoek

Uit het belevingsonderzoek uit 2019 onder inwoners - de Burgerpeiling van Waarstaatjegemeente.nl – zijn de specifieke omstandigheden in de gemeente en wijken te duiden. Voor de verhardingen geldt voornamelijk de waardering voor de begaanbaarheid van straten, paden en trottoirs. In figuur handelingsperspectieven in handen.



Figuur 5: Waardering Openbare Ruimte 2019

Uit de figuur blijkt dat de waardering met 70% hoger is dan het landelijk gemiddelde (63%). De lagere technische kwaliteit lijkt nauwelijks invloed op de belevingswaardering te hebben.

4.4 Meldingen

Om meer inzicht te krijgen in de beleving die de weggebruikers hebben van de verhardingen, zijn de binnengekomen meldingen geanalyseerd. In figuur 6 zijn de meldingen, uit de jaren 2016 tot en met 2020, onder elkaar gezet. Het aantal meldingen is, met gemiddeld xxx, landelijk gezien <laag//gemiddeld/hoog>. Bij vergelijkbare gemeentes ligt het gemiddelde op 450. Dit komt voornamelijk door de inzet van serviceteams en een (vanaf 2018) hoger beschikbaar budget voor klein Onderhoud.

< figuur invoegen als aantallen bekend zijn, wordt momenteel uitgezocht >

Figuur 6: Meldingen over de verhardingen per jaar

< conclusie als aantallen bekend zijn >

4.5 Aansprakelijkheid

De gemeente wordt jaarlijks diverse malen aansprakelijk gesteld voor schade ontstaan als gevolg van de staat van de verharding. Bijvoorbeeld schade ontstaan door vallen over ongelijk liggende stoeptegels of de gladheid op de rode fietspaden en in winterse perioden. In figuur 7 zijn het aantal ontvangen aansprakelijkheidsstellingen weergegeven van de periode 2010 -xxx.

< figuur invoegen als aantallen bekend zijn , wordt momenteel uitgezocht >

Figuur 7: Schadeclaims over de verhardingen per jaar

< conclusie als aantallen bekend zijn >

5 Onderhoudsplanning

De inspectieresultaten zijn vertaald naar een meerjarenplanning voor de periode 2022 t/m 2026. Hierbij is een toets op de maatregel en een analyse op risico's uitgevoerd. De planning is een lijst, waarop per wegvak is aangegeven welk onderhoud uitgevoerd moet worden en in welk jaar. Het betreft zowel het groot- als het klein onderhoud.

Bij de toets op de maatregel wordt beoordeeld of deze aansluit op de werkelijke situatie buiten. Hierbij is een risicoanalyse op veiligheid van de weggebruiker en technische levensduur uitgevoerd. Zo zijn de prioriteiten bepaald en wordt het onderhoud als eerste uitgevoerd op de wegen met het grootste risico. Ook wordt gekeken naar het effect van de onderhoudsmaatregel op de restlevensduur van de verharding, zodat het onderhoud zo economisch mogelijk wordt uitgevoerd.

Tevens zijn hierbij de maatregelen zo in tijd verschoven, dat de jaarlijkse kosten gelijk zijn, zodat er een evenwichtige belasting op de organisatie en de bereikbaarheid van de gemeente is, zonder kapitaalvernietiging.

5.1 Integrale aanpak

Integrale projecten komen voort uit ruimtelijke projecten zoals revitalisatie van oude wijken, herinrichting, functiewijziging (e.g. van gewone straat naar schoolzone) en groot onderhoud. Vaak zijn rioolvervangingsprojecten of actuele thema's aanleiding tot herinrichting van gevel tot gevel. Door gebiedsgericht de verouderde openbare ruimte compleet te vernieuwen en herin te richten, waarbij maximaal wordt ingestoken op een integrale aanpak, tezamen met maatregelen voor verkeer (duurzaam veilig) en actuele thema's (Klimaat, energie, circulair) worden grote effecten bereikt. Op deze manier wordt de gehele openbare ruimte opgeknapt gelijktijdig met diverse andere thema's waardoor forse positieve effecten op de leefbaarheid en beleving van het gebied verkregen wordt.

Op projectniveau wordt vastgesteld welke middelen er nodig zijn en wordt de financiering georganiseerd door bijdragen vanuit de verschillende exploitaties van de beheerdisciplines. De bijdrage vanuit wegen is gebaseerd op het voorziene onderhoud of de vervangingskosten indien er geen integraal project zou zijn.

Rioolvervangingsprojecten heeft tot gevolg dat wegen worden opengebroken. De kosten die binnen het GRP worden geraamd bevatten onder andere het herstel van de verhardingen boven de sleuf. Op de bijdrage vanuit het wegbudget aan de investering wordt het bedrag voorzien vanuit het GRP in mindering gebracht.

5.2 Aandachtsgebieden

De gemeente gaat extra focus geven aan onderhoud in de aandachtsgebieden. De beheerstrategie wordt hierdoor meer risico gestuurd. Met aandachtsgebieden bedoelen we centrum/winkelstraten, zorginstellingen, recreatiegebieden en doorgaande wegen. Deze gebieden worden dan ook jaarlijks geïnspecteerd en zo nodig onderhouden.

5.3 Omvorming asfalt naar elementen

De gemeente zet in op het omvormen van asfaltverhardingen naar elementenverhardingen. Elementen zijn duurzamer dan asfalt en door het open karakter helpt het bij klimaatadaptatie.

Ook zal het, naast voordelen voor duurzaamheid en klimaat, een financieel voordeel opleveren omdat de beheerkosten van elementen verhardingen lager zijn dan asfaltverhardingen.

Zo wordt bij de revitalisatie van de wijken Stad en Lande en Bovenweg gelijktijdig met het vervangen van de riolering, de verharding vernieuwd en omgevormd.

De omvang van de wijken is ca 20% van het totale Huizer areaal en bestaat voornamelijk uit asfalt.

5.4 Rood asfalt

In de gemeente wordt gekleurd asfalt gebruikt om extra aandacht te geven aan bijvoorbeeld fietspaden, wegwakingen en (school)zones. Dit wordt met name gebruikt voor de zichtbaarheid van fietspaden of wegen waar zowel fietsers als automobilisten rijden.

Dit asfalt kan minder stroef worden, bijvoorbeeld als het wegdek vochtig is. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de blanke bitumen. De gevolgen in Huizen zijn groot, omdat fietsers met enige regelmaat uitglijden op de rode fietspaden (de Delta en de Botterstraat). Daarom zijn enkele fietspaden 'opgeruwd'.

De meetmethodes voor stroefheid hebben betrekking op situaties met auto's. De meldingen hadden veelal, maar niet allemaal, betrekking op valpartijen met fietsers, brommers en scooters. Tot op heden ontbreekt een door het CROW gevalideerde meetmethode voor fietsers. Dit geeft ook de uitzonderlijkheid van de situatie weer. Op hoofdlijn gaat de gemeente zich op de volgende aandachtspunten richten:

- Het toepassen van rood asfalt met blanke bitumen wordt heroverwogen. Hierbij wordt bekeken of er volwaardige alternatieven zijn.
- Periodiek monitoren en trends en signalen beter duiden.
- Meer kennisdeling met expertinstanties en andere gemeenten om te signaleren en te leren.
- Verbeteren van de in- en externe communicatie en op tijd escaleren naar management en bestuurlijk niveau.

Het totaal aan bovenstaande maatregelen moet ertoe leiden dat er gericht, beter en tijdig wordt gestuurd op signalen die vanuit de samenleving komen. Dit past ook binnen de visie op dienstverlening.

5.5 Boomwortelopgroei (BWO)

Boomwortels onder de verharding zijn in de gemeente de hoofdoorzaak voor de slechte kwaliteit van de elementenverhardingen. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. Mensen kunnen hierover struikelen met alle gevolgen van dien. Daarnaast geldt dat de aanblik niet mooier wordt wanneer de verharding niet egaal oogt. Momenteel worden de gevaarlijke situaties met klein onderhoud opgelost, wat jaarlijks ca. € xxx,- kost. Wegbeheer wil naar een meer structurelere oplossing. Samen met groenbeheer gaan zij hier een speerpunt van maken in de komende jaren.

5.6 Wegmarkeringen

Onderhoud aan wegmarkeringen komt niet vanuit de weginspectie, maar zal vanuit veiligheid en aansprakelijkheid wel uitgevoerd moeten worden. Ook hieraan wil de gemeente structureel aandacht gaan geven. Op basis van het geschatte areaal is hiervoor een bedrag van ca. € 28.000,- berekend.

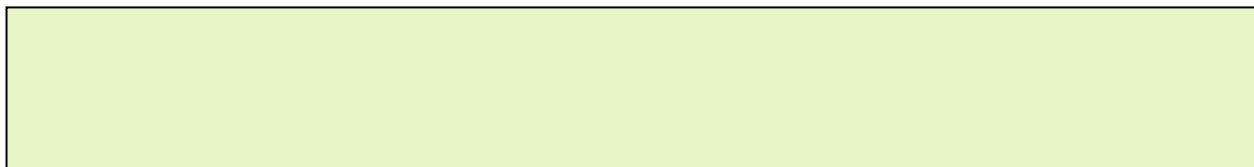
5.7 Overige kosten

Naast het onderhoud aan de verhardingen zijn ook financiële middelen nodig voor aanvullende activiteiten. Dit zijn kosten voor tijdelijke markeringen, tijdelijke verkeersmaatregelen tijdens eigen werken, weginspecties, adviesdiensten door derden en onvoorziene kosten (calamiteiten).

Hieraan wordt jaarlijks gemiddeld € xxx,- uitgegeven.

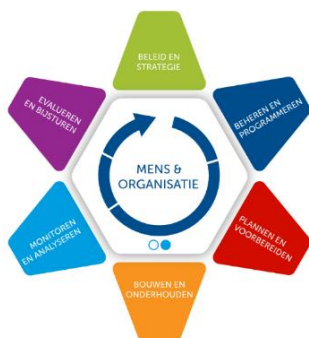
6.4 Conclusie

De kwaliteit van de wegen is momenteel niet op beeldniveau B. Dit is voornamelijk het gevolg van een te hoog percentage D-kwaliteit.



7 Organisatie

De organisatie rondom (weg)beheer verandert landelijk continu. Er wordt nagedacht over nieuwe organisatievormen, vormen van uitbesteding en samenwerkingsverbanden met andere gemeenten en marktpartijen. Iedere gemeente is uniek en heeft het op een eigen manier georganiseerd. Wel blijven onafhankelijk van organisatievormen en samenwerking met andere partijen een aantal kernfuncties overeind. De organisatie functioneert zolang de bestaande, goed op elkaar afgestemde kerntaken steeds opnieuw (kunnen) worden herhaald. Deze kerntaken zijn gebaseerd op Assetmanagement conform de ISO 55001 en weergegeven in onderstaande figuur:



Assetmanagement werkt alleen als iedereen er op de afgesproken wijze mee aan de slag gaat. 'Mens en organisatie' staat dan ook in het hart, omdat alles om de mensen die de beheertaken uitvoeren draait.

Om de beheertaken goed uit te voeren en de regie te houden zijn er voldoende medewerkers nodig.

Voor de gemeente Huizen besteedt het team, dat betrokken is bij de instandhouding van de wegen, de voorbereiding en toezicht uit aan diverse externe partijen en houdt daar de regie op.

Figuur 9: Kernactiviteiten conform ISO 550001

Benodigde FTE Wegbeheer, gemeente Huizen

Om een indruk te geven van de benodigde capaciteit om de opgave van de gemeente goed in te kunnen vullen, is op basis van de huidige werkwijze, landelijke benchmark met vergelijkbare gemeenten en diverse modellen de verwachte benodigde Fte's in tabel 10 bepaald.

Activiteit	fte beschikbaar	Fte benodigd
Beleid en strategie	0,2	0,2
Beheren en programmeren	0,5	0,5
Plannen en voorbereiden	1,0	1,0
Bouwen en onderhouden	1,5	2,0
Monitoren en analyseren	0,2	0,2
Evalueren en bijsturen	0,1	0,1
Management / Financieel / Secretariaat	0,5	0,5
Totaal fte	3,5	4,5

Tabel 10: Benodigde organisatie in FTE

De huidig beschikbare capaciteit bedraagt 3.5 fte, een tekort van 1.

Er lijkt nu een tekort van 1 fte te zijn. De beheerafdeling wil echter graag verdere procesoptimalisatie doorvoeren, waarbij professioneel beheer de leidraad vormt. Het advies is om op basis van procesoptimalisatie en het gedachtegoed van assetmanagement de benodigde formatie met (afbakening van) taken en verantwoordelijkheden gedetailleerd vast te stellen. Hierdoor is een duidelijke onderbouwde keuze in de formatie te maken.

8 Risicoparagraaf

In deze paragraaf wordt ingegaan op enkele risico's, welke samenhangen met beheer en onderhoud aan wegen.

Reconstructies

Bij reconstructies van wegen wordt goede afstemming met nutsbedrijven gedaan, indien zij hun kabels-en leidingen moeten vernieuwen. In verband met steeds meer beperkte ruimte in de tracés geeft dat steeds meer problemen en kan leiden tot oponthoud tijdens een werk. Oponthoud bij de hoofdaannemer kost de gemeente extra geld. Er zijn voorbeelden dat het werk daardoor 5% duurder is uitgevallen.

Teerhoudend asfalt

Op dit moment zijn geen exacte gegevens over de hoeveelheden teer houdend asfalt opgenomen in het beheersysteem. Er is ook geen beeld van de locaties waar deze zich bevinden. Het is daardoor niet mogelijk de financiële consequenties voor de gemeente in beeld te brengen. Dit wordt per onderhoudsproject apart in beeld gebracht.

Voor wegen is er tot 1991 teer gebruikt als bindmiddel bij de aanleg en onderhoud van asfaltwegen.

Zolang de wegverharding onaangetast blijft is er geen risico, echter wanneer een weg wordt opgebroken verandert dit. Omdat bekend moet zijn hoeveel teerhoudend asfalt vrijkomt, dient er te worden onderzocht of de wegen een of meerdere lagen met teer bevatten. Bij overschrijding van de normen dient het asfalt te worden gereinigd, dit leidt tot kostenverhoging van het project. Deze extra kosten zijn niet op voorhand in te schatten.

Winter/vorstschade

Een niet te verwaarlozen invloed is het weer en dan in het bijzonder die van dooi en vorst op het asfalt. Gaten in het asfalt na een dooi/vorst periode heeft niet alleen te maken met (achterstallig) onderhoud maar ook met het toegepaste type asfalt. Vooral een kwakkelwinter met veel wisselende dooi- en vorstperiodes zorgt voor veel schade. Door vorst zet water in het wegdek uit, met als gevolg dat er scheuren en gaten kunnen ontstaan. Ondanks onderhoud kan dus een (strengere) vorstperiode toch onverwacht veel schade veroorzaken.

Momenteel is er geen reservering opgenomen om winterschade op te vangen. Bij een langdurige periode van wisselende dooi- en vorstperiodes kan de schade aanzienlijk zijn. Indien dit optreedt zal wegbeheer onderbouwd extra budget vragen om de veiligheid en bereikbaarheid niet in gevaar te laten komen.

Openbaarheid beheerareaal

Wanneer de gemeente een weg tot openbare weg heeft bestemd, is zij automatisch ook de onderhoudsplichtige van die weg (art.15 Wegenwet). Voor wegen buiten de bebouwde kom staat de onderhoudsplicht opgenomen in de Wegenlegger.

Wanneer de Wegenlegger geen duidelijkheid verschaft, dan is in principe de rechthebbende van een weg ook de onderhoudsplichtige van die weg, tenzij uit stukken blijkt dat de onderhoudsplicht is overgedragen aan een ander. Momenteel is de wegenlegger van de gemeente niet actueel en accuraat genoeg om te kunnen bepalen wie de feitelijke onderhoudsplichtige is van delen van het areaal buiten de bebouwde kom. Het advies is om de wegenlegger te actualiseren en opnieuw door de gemeente vast te laten stellen.

9 Ontwikkelagenda

Grote 'nieuwe' overstijgende opgaven, zoals de energietransitie, ondergrondse ordening, circulariteit en klimaatadaptatie zijn uitdagingen waar de gemeente voor staat en waar ook wegbeheer een inbreng heeft.

De volgende punten wil de gemeente nog (verder) ontwikkelen en de consequenties op het beheer en onderhoud van de wegen in beeld brengen.

Energie en Circulariteit:

De energietransitie is de overgang van het gebruik van stroom uit fossiele brandstoffen naar duurzame energiebronnen. Ook bij de aanleg en het beheer van wegen wordt veel energie gebruikt. En onder de wegen liggen vele kilometers aan energienetten. Dat betekent dat Wegbeheer moet nadenken welke kansen voor verbetering er zijn bij aanleg en beheer van de wegen, maar ook de werkzaamheden heel goed moet afstemmen op de ontwikkelingen onder de wegen. Nieuwe technologieën, die nu nog onbekend of in ontwikkeling zijn, gaan daarin op termijn een belangrijke rol spelen.

De hoofdthema's voor Wegbeheer zijn:

- Reductie van energieverbruik en CO² in de hele levenscyclus.
- Effecten van de aanleg en vernieuwing van energienetten op het wegennet.

Daarnaast zijn er natuurlijk een heleboel ontwikkelingen die buiten Wegbeheer omgaat, maar wel ergens een raakvlak hebben. Een voorbeeld is de aanleg van elektrische laadpalen. Dat is een ontwikkeling die buiten Wegbeheer omgaat, maar waar ze wel degelijk "last" van kan hebben.

Wegbeheer wil in samenwerking met andere afdelingen van de gemeente kijken naar mogelijkheden om de circulariteit op termijn te vergroten. Hierbij moeten de gevolgen voor het beheer van de verhardingen in beeld gebracht worden.

Klimaatadaptatie

Binnen de gemeente is de klimaatverandering merkbaar. Bijvoorbeeld door hevige regenbuien en langere periodes van droogte en hitte. Wegbeheer wil in samenwerking met andere afdelingen van de gemeente kijken naar mogelijkheden, die richting geven aan het klimaat robuust maken van infrastructurele voorzieningen.

Voor wegen zijn er vier mogelijkheden waarmee de verhardingen een positieve bijdrage aan de klimaatverandering kan bieden.

1. Hemelwater van de reguliere riolering afkoppelen en bovengronds af te voeren naar het oppervlaktewater, wadi's en infiltratielocaties.
2. Omvormen van gesloten verharding (zoals asfalt) naar open verharding (elementen).
3. Te ruim gedimensioneerde wegen versmallen of omvormen van verharding en verkregen ruimte anders benutten (bijv. groen) om zo meer natuurlijke waterberging te krijgen.
4. Het onderzoeken naar mogelijke verhardingen, waarmee water kan infiltreren in de ondergrond.

Hierbij zullen de gevolgen voor het beheer van de verhardingen in beeld gebracht worden.

Bijlage 1

1. Wettelijke kaders

Wettelijke kaders

De huidige kaders voor het beheer van wegen staan beschreven in: het Burgerlijk Wetboek, de Wegenwet, de landelijke CROW-methodiek voor wegbeheer, het Handboek Inrichten Openbare Ruimte en het rapport Van kostenpost naar beleggingsfonds. De gemeente hanteert de landelijke wetten en eisen bij het beheer en onderhoud van wegen.

Wetgeving

Grondwet

Volgens Artikel 21 van de Grondwet is de zorg van de overheid gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Het beheer van wegen past in dit grondwetsartikel en van oudsher wordt de zorg voor een goede infrastructuur dan ook als een taak van de overheid gezien.

Wegenwet

Volgens de Wegenwet moet de wegbeheerder zorgen dat “de binnen haar gebied liggende wegen in goede staat verkeren”. Zonder aansprakelijkheid te scheppen, doet deze wet een beroep op de maatschappelijke plicht van de beheerder om op te treden als een goede rentmeester. Daarbij wordt de beheerder verplicht om voorzieningen regelmatig en duurzaam te onderhouden. Tevens verplicht de Wegenwet wegbeheerders tot het bezit van een Wegenlegger. Deze Wegenlegger is een registratie-instrument waarin voor wegen in eigendom buiten de bebouwde kom wordt aangegeven wie de beheerder is en wat zijn rechten en plichten zijn. De wegbeheerder dient in het kader van zijn verantwoordelijkheid te beschikken over een aantal basisgegevens teneinde zich te kunnen oriënteren op de zaak waarover het gaat.

Burgerlijk Wetboek

In het Burgerlijk Wetboek (BW) dat van kracht is geworden op 1 januari 1992, is de aansprakelijkheid geregeld voor schade als gevolg van een onrechtmatige daad. Ten opzichte van het oude BW is de bewijslast omgedraaid. Indien de beheerder aansprakelijk wordt gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg, dient deze beheerder aan te tonen dat hij de inspectie en het onderhoud van de wegen (inclusief voet- en fietspaden) met optimale zorg uitvoert. Met andere woorden: de beheerder moet kunnen aantonen wat hij heeft gedaan om risico's voor de weggebruiker te beperken en dat hij structureel aan monitoring en onderhoud doet. Alleen op die manier is het risico van aansprakelijkheidstelling door weggebruikers terug te dringen.

Onontbeerlijk voor een overtuigende bewijsvoering zijn daarbij preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie en een goed werkend systeem van rationeel wegbeheer. De mate waarin aan de onderhoudsplicht moet worden voldaan, hangt af van de functie van de weg en de verwachting die de weggebruiker heeft op grond van het feitelijke beeld van de weg. Jurisprudentie heeft inmiddels uitgewezen dat het kwaliteitsniveau “5” (zeer slecht) volgens de oude CROW Wegbeheersystematiek

vermeden moet worden. Daar deze vijschaal inmiddels niet meer wordt gebruikt, wordt het begrip “onderhoudsachterstand” als grens aangehouden.

Als gevolg van het BW met daarin het aangepaste aansprakelijkheidsrecht, is het aantal klachten en daarmee het aantal aansprakelijkheidsstellingen toegenomen. Er is een maatschappelijke verandering waarneembaar waarbij de wegbeheerder ook in de toekomst rekening dient te houden met een groeiend aantal aansprakelijkheidsstellingen. Landelijk wordt gesproken over een verdubbeling van de schade. Een bijkomende trend is het feit dat letselschadeadvocaten op basis van no-cure-no-pay mogen gaan werken. Hierdoor ontstaat een verdere groei van het aantal aansprakelijkheidsstellingen.

Wet Milieubeheer

In de Wet Milieubeheer is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen zijn aangemerkt. Deze stoffen, die in dit kader kunnen vrijkomen bij de aanleg van en het onderhoud aan wegen, mogen niet zonder beschermende maatregelen in het milieu worden gebracht. Er wordt echter een uitzondering gemaakt voor secundaire grondstoffen die in de wegebouw worden toegepast. Deze materialen mogen wel worden gebruikt indien ze worden aangewend overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit.

Code Milieu verantwoord Wegbeheer

In een brief d.d. 25 juni 2008 heeft het ministerie van VROM alle wegbeheerders in Nederland aangeschreven om de Code Milieu Verantwoord Wegbeheer te ondertekenen.

Het betreft de volgende punten:

Inzicht in het wegenbestand over de aanwezigheid van teer;

Het door middel van onderzoek ontdekken van teer in wegverhardingen en wegfunderingen voorafgaand aan reconstructie of sloop;

Het selectief verwijderen van teer houdende lagen en het rechtstreeks voor thermische verwerking afvoeren van het vrijgekomen TAG naar een vergunde inrichting.

De wegbeheerders hanteren hierbij voor de omgang met vrijkomend asfalt de CROW-Richtlijn 210: “Omgaan met vrijkomend asfalt – aandacht voor de teerproblematiek”.

De werkwijze in de gemeente sluit aan bij deze code. Bij het plegen van onderhoud aan asfaltverhardingen wordt projectmatig bekeken of er sprake is van teerhoudend asfalt. Bij het constateren van teer wordt vervolgens overgegaan tot het selectief verwijderen hiervan. Net als alle andere vrijkomende materialen wordt ook teerhoudend asfalt afgevoerd naar een erkende inrichting. De aangemaakte begrotingen in dit beheerplan zijn exclusief de kosten voor het verwijderen van teerhoudend asfalt.

Wet Geluidhinder (WGH)

De wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie zijn sinds het einde van de jaren zeventig vastgelegd in de Wet geluidshinder. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidsbelasting moet worden getoetst. Voor het wegverkeer is dit onder andere bij de aanleg van een nieuwe weg, de bouw van nieuwe woningen en wanneer er wijzigingen aan de weg plaats vinden. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties is toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting terug te brengen.

Sinds 1981 werd de voorgeschreven methode om wegverkeerslawaai te berekenen of meten vastgelegd in een Reken- en Meetvoorschrift. In 2002 is het Reken- en Meetvoorschrift vervangen door het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002 (RMV 2002). Een reden voor het opstarten van een herziening was de wens en noodzaak om met geluid reducerende wegdektypen te kunnen rekenen. Daarnaast bestond de indruk dat de geluidsemissie van het huidige voertuigpark inmiddels behoorlijk afwijkt van de geluidsemissie van de voertuigen waarop de RMW is gebaseerd.

Bij de wijziging van de Wet geluidshinder van 2007 is het tot dan toe vigerende Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002 (RMV 2002) vervangen door de bijlage III behorende bij het Reken- en Meetvoorschrift geluidshinder 2006. Voor het grootste deel is deze gelijk aan het RMV 2002. Nieuw is de toevoeging van de rekenregel voor een midden scherm.

Arbeidsomstandighedenwet (ARBO)

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het opstellen van een meerjarenplan daarvoor en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid moet zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid, welzijn als milieu. Daarnaast moet worden voldaan aan het Bouwprocesbesluit. Dit is een uitwerking van de EG-richtlijn "Minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiel bouwplaatsen". Voor de wegbeheerder betekent dit in hoofdzaak het opstellen van bestekanalyses of ARBO-projectrisico-inventarisaties en het zorgdragen voor het opstellen van Veiligheids- en Gezondheidsplannen (V&G-plannen). In het kader is ook de CROW-publicatie "Maatregelen bijwerken in uitvoering" van toepassing. Daarnaast of eigenlijk ook wel daarbij geldt dat we als wegontwerper verantwoorde keuzes moeten maken in de ontwerpen. Niet alleen moeten we bedenken of dat wat we ontwerpen aangelegd kan worden, maar ook of dat, met aandacht voor de arbeidsomstandigheden waaronder veilig werken, later onderhoud aan de weg kan worden uitgevoerd.

Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)

Investerings

Het BBV stelt dat investeringen in wegen vallen onder maatschappelijk nut: wegen genereren geen middelen en hebben derhalve geen economisch nut. Investerings in wegen leiden tot grote waarde voor de gemeente: leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid, etc. Investerings in wegen zijn typisch investeringen die veel kosten met zich meebrengen. Investerings in wegen zullen geactiveerd en meerjarig afgeschreven worden, afhankelijk van de financiële positie van de gemeente. Investerings mogen alleen gebruikt worden bij aanleg en vervangingen, niet voor onderhoud. Vervangingsonderhoud betreft het compleet vernieuwen van de wegconstructie.

Klein (dagelijks) onderhoud

Voor klein (dagelijks) onderhoud geldt dat de kosten in hetzelfde jaar ten laste van de exploitatie gebracht moeten worden. Dit betreft bijvoorbeeld het herstellen van verzakkingen in klinkerwegen en/of het repareren van gaten in asfaltwegen.

Groot onderhoud

Ook de kosten voor groot onderhoud mogen niet als te activeren investering beschouwd worden. Voor groot onderhoud mag wel een exploitatiebudget of een voorziening gehanteerd worden. De kosten voor groot onderhoud worden óf in hetzelfde jaar ten laste van de exploitatie gebracht (gelijk aan kosten klein (dagelijks) onderhoud), óf uit een voorziening betaald (eveneens in hetzelfde jaar van realisatie). Het betreft een voorziening conform BBV-artikel 44 lid 1c. Groot onderhoud betreft bijvoorbeeld het herstraten van elementenverhardingen of het vervangen van asfaltdeklagen. Momenteel maakt de gemeente gebruik van een exploitatiebudget.

Kapitaalvernietiging en onveilige situaties

Het BBV verplicht tot het inrichten van een voorziening wanneer er sprake is van kapitaalvernietiging of wanneer er sprake is van onveilige situaties. Bij elementen is de kans van optreden verwaarloosbaar. Alleen bij asfaltverharding is dit in theorie mogelijk. In dat geval betreft het een voorziening voor achterstalligheid conform BBV-artikel 44 lid 1a. De gemeente dient deze situatie te voorkomen.

Bijlage 2

2. Financiële uitgangspunten

Financiële uitgangspunten

De in dit rapport genoemde bedragen zijn gebaseerd op berekeningen voor kosten van onderhoud. Bij het berekenen van die kosten voor het uitvoeren van onderhoud zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het betreffen de all-in aannemersprijzen.
- Inclusief bijkomende werkzaamheden als:
 - Trottoirbanden en opsluitbanden.
 - Opnieuw stellen kolken.
 - Opnieuw stellen inspectieputten.
 - Markeringen.
- Inclusief toeslagen voor:
 - Verkeersmaatregelen 2,5%.
 - Eenmalige kosten:
 - Asphalt- en elementenverhardingen 2%.
 - Cementbetonverhardingen 8%.
 - Uitvoeringskosten 6%.
 - Algemene kosten 8%.
 - Winst en risico 5%.
- Exclusief:
 - Jaarlijkse indexatie.
 - 21% BTW.
 - Kosten voor het verwijderen van teer uit de asfaltketen.
 - Kosten voor Voorbereiding Administratie en Toezicht (VAT).
- Gebaseerd op prijspeil 2021.