

Beheerplan Wegen

2018 - 2022

Gemeente Beemster

Referentie: T&PBF6016R001F04

Versie: 04/Finale versie

Datum: 22 januari 2018

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Netherlands
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

:
Referentie: T&PBF6016R001F04
Versie: 04/Finale versie
Datum: 22 januari 2018

Auteur(s): Peter den Otter

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Het beheerplan	2
1.2	Doel beheerplan	2
1.3	Scope en definities	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Kaders en beleid	4
2.1	Landelijk kader en beleid	4
2.2	Gemeentelijk beleid	5
2.3	Uitgangspunten	6
3	Areaalgegevens en Kwaliteit	7
3.1	Areaalgegevens	7
3.2	Vervangingswaarde	7
3.3	Kwaliteitsniveau	7
3.4	Ontwikkeling	8
3.5	Meldingen en Schadeclaims	9
4	Beheermaatregelen	10
5	Financiën en meerjarenplanning	12
5.1	Inleiding	12
5.2	Uitgangspunten	12
5.3	Beschikbaar budget	12
5.4	Korte termijn en meerjarenplanning	12
5.5	Benodigd budget totaal	13
5.6	Risicoparaagraaf	14
6	Ontwikkelagenda	16
6.1	Ontwikkelpunten	16

1 Inleiding

1.1 Het beheerplan

Gemeente Beemster is verantwoordelijk beheerder

De gemeente Beemster is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het gemeentelijke Wegennet. De gemeente is verantwoordelijk voor het behalen van maximale meerwaarde uit deze investering, ofwel het beheren van de openbare ruimte. In dit beheerplan wordt ingegaan op deze taak. Beoogd wordt hiermee binnen de actuele kaders vast te leggen hoe het beheer van de wegen de komende 5 jaar, tussen 2018 en 2022 wordt uitgevoerd.

In 2014 is de aansturing van het beheer van de wegen in de gemeente Beemster ondergebracht in de ambtelijke organisatie van de gemeente Purmerend. Het dagelijks beheer en onderhoud van de wegen ligt sindsdien bij het Team Beheer en Verkeer van het Ruimtelijk Domein.

Ontwikkeling beheerplan

Mede op verzoek van de provincie Noord-Holland is het van belang op korte termijn een beheerplan voor wegen te ontwikkelen, zodat een realistisch budget opgenomen kan worden in de begroting. Daarnaast is het belangrijk dat de gemeente Purmerend beschrijft op welke wijze het beheer wordt ingevuld voor de gemeente Beemster; het beheren conform het voorliggende plan is onderdeel van de tussen beide partijen overeengekomen Service Level Agreement.

Totstandkoming Beheerplan

Voorliggend Beheerplan Wegen is het resultaat van een project, waarin de gemeente is ondersteund door advies- en ingenieursbureau Royal HaskoningDHV. Na de analyse waarin alle relevante informatie is verzameld en geanalyseerd heeft een afstemming plaatsgevonden met betrokken ambtenaren. Daarna is, op basis van de actuele gegevens, de meerjarenplanning en de bijbehorende begroting opgesteld.

1.2 Doel beheerplan

Dit beheerplan legt de kaders vast hoe het beheer van de wegen de komende 5 jaar wordt uitgevoerd. Hierin worden eveneens de onderhoudsmaatregelen genoemd voor de periode 2018-2022. Nadrukkelijk is dit document geen visie of een beleidsplan, maar geeft het een actueel inzicht in het areaal van de wegen in de gemeente, de onderhoudssituatie daarvan en wat financieel nodig is om het in stand te houden.

Met dit beheerplan wordt de planning vastgelegd voor de uitvoering voor de komende jaren. Uitgangspunt bij het plannen van het beheer is het vastgestelde kwaliteitsniveau.

1.3 Scope en definities

Dit beheerplan wegen betreft alleen het onderhoud aan de verhardingen. Het onderhoud van de markering en belijning zijn hierin meegenomen als procentueel onderdeel van de eenheidsprijzen van onderhoudsmaatregelen.

Definities

In dit beheerplan worden er meerdere definities en begrippen gebruikt, in bijlage A is daarom een begrippenkader opgenomen waar deze begrippen verdere uitleg krijgen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de kaders, de uitgangspunten en de (gangbare) systematiek beschreven, die gebruikt wordt om wegen te beheren. In hoofdstuk 3 worden de arealen en de actuele kwaliteit daarvan beschreven en hoofdstuk 4 en 5 beschrijven hoe deze informatie is omgezet naar een meerjarenplanning voor het onderhoud. In hoofdstuk 5 zijn de financiële consequenties van deze keuzes uitgewerkt. Hoofdstuk 6 bevat de ontwikkelingsagenda.

2 Kaders en beleid

Dit hoofdstuk beschrijft de kaders waarbinnen het beheerplan is opgesteld. De gemeente Beemster hanteert de verplichtingen in de wet, de relevante beleidskaders van de Gemeente en de beheerkaders bij het beheer en onderhoud van het wegen.

2.1 Landelijk kader en beleid

De huidige kaders voor het beheer van wegen staan beschreven in het diverse wetboeken en de CROW normen. Zie onderstaande tabel.

Wet	Inhoud	Effect op Wegen
Grondwet	zorg van de overheid gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu	De zorg voor een goede weginfrastructuur.
Burgerlijk Wetboek	Hierin is de aansprakelijkheid geregeld voor schade als gevolg van een onrechtmatige daad	De beheerder moet aantonen wat hij heeft gedaan om risico's voor de weggebruiker te beperken en dat hij structureel aan monitoring en onderhoud doet.
Wet Milieubeheer	In deze Wet is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen zijn aangemerkt en niet zonder beschermende maatregelen in het milieu worden gebracht	De vrijkomende materialen bij onderhoud aan wegen.
Code Milieu verantwoord Wegbeheer	Bevat richtlijnen voor het vaststellen en verwijderen van teerhoudende lagen in asfaltverhardingen.	Bij onderhoud aan asfaltverhardingen wordt projectmatig bekeken of er sprake is van teerhoudend asfalt. Bij het constateren van teer wordt overgegaan tot het selectief verwijderen hiervan.
Wet Geluidhinder (WGh)	Hierin is het bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd	Voor wegen is dit onder andere bij de aanleg van een nieuwe weg, de bouw van nieuwe woningen nabij de wegen en bij wijzigingen aan de weg.

Tabel 2.1a Wet en regelgeving

Normen	Inhoud	Effect op Wegen
CROW publicatie 146	Handleiding voor het uitvoeren van de globale visuele inspectie/	De methodiek maakt het mogelijk om op netwerkniveau informatie over de conditie van het gehele wegennet te verzamelen. Hiermee worden netwerkplanningen, begrotingen en kwaliteitsoverzichten opgesteld.
CROW publicatie 147	Systematiek van Rationeel Wegbeheer	Dit is een praktische benadering waarmee wordt 'voorspeld' hoe een weg in de toekomst slijt. Uitgangspunt is een goed onderhouden wegennet dat bestaat uit verhardingen met een verschillende levensduurverwachting en kwaliteit. De systematiek gaat dus niet uit van een wegennet dat louter uit wegen in topconditie bestaat. Verder houdt de systematiek rekening met gemiddelde omstandigheden en

		normaal gebruik.
CROW publicatie 185	Handboek aansprakelijkheid beheer openbare ruimte.	Dit handboek bundelt technische en juridische kennis om aansprakelijkstelling te voorkomen. Het handboek bevat handreikingen om beter om te gaan met meldingen, onderhoud, inspectie en claimbehandeling. De opgenomen claimrisicometer geeft de beheerder eenvoudig inzicht in de claimrisico's. Ook zijn voorbeelden van jurisprudentie opgenomen. Die geven aan welke afwegingen een rechter maakt bij de beoordeling van aansprakelijkstellingen
CROW publicatie 323	Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2013	De foto's, beschrijvingen en prestatie-eisen in de kwaliteitscatalogus stellen beheerders van openbare ruimte in staat om inzichtelijk te communiceren met hun bestuurders, gebruikers en uitvoerders van het onderhoud. De kwaliteitscatalogus 2013 bevat ruim 200 beeldmeetlatten met vijf kwaliteitsniveaus, variërend van zeer hoog (A+) tot zeer laag (D), waarmee de gewenste kwaliteit per gebied kan worden gekozen.

Tabel 2.1b Normeringen

2.2 Gemeentelijk beleid

Binnen de gemeente Beemster zijn diverse beleidskaders beschikbaar die kaders geven voor het beheer en onderhoud van wegen. In het kader van dit beleid zijn de volgende documenten van belang.

Beleidskader	Gevolg voor discipline
Collegeprogramma met hoofd en hart voor Beemster (2014)	Beemster blijft zijn beleid voor de openbare ruimte blijven toetsen en ontwikkelen. Om het inrichten en beheren van de openbare ruimte verder gezamenlijk inhoud te geven, zal burgerparticipatie een belangrijke rol vervullen.
Leidraad Inrichting Openbare Ruimte Beemster (2016)	Deze leidraad geeft aan welke uitgangspunten gehanteerd moeten worden bij nieuwe ontwikkelingen en aan welke eisen de openbare ruimte moet voldoen.
Uitvoeringsplan Duurzaamheid 2015 – 2018 (2015)	De gemeente Beemster maakt alleen nog gebruik van gerecycled bestratingsmateriaal: eerder gebruikte stenen, die zijn vermalen en verwerkt tot nieuwe stenen. Met de leverancier is afgesproken dat deze alle oude bestrating inneemt om te verwerken tot nieuw bestratingsmateriaal. In de praktijk komt dit erop neer dat de leverancier het nieuwe materiaal op de locatie aflevert en de oude stenen gelijk weer meeneemt. Zo wordt oud direct vervangen door gerecycled nieuw.
Beemster omgevingsnota	Deze nota geeft beoordelingskaders voor ingrepen in de ruimte, zoals bouwen of verbouwen, inrichten van de openbare ruimte of wijzigen van een monument. Voor onderhoud aan wegen geldt dat bestrating en inrichting passen bij het bijbehorende regieniveau dat van toepassing is.

Tabel 2.2 Beleidskaders

2.3 Uitgangspunten

Onderhoudsniveau beeldkwaliteit: C

CROW publicatie 323 (CROW, 2013) geeft kaders voor beeldkwaliteit in de openbare ruimte. De kwaliteit van wegen is op basis van de CROW richtlijnen uitgedrukt in vijf beeldkwaliteitsklassen. De beeldkwaliteit meten we aan de hand van uiterlijke kenmerken, dit duiden we aan de hand van kwaliteitsniveaus: van A+ tot en met D.

Beeldkwaliteitsniveau C is in de beeldkwaliteitscatalogus van CROW als volgt gedefinieerd:

	Algemeen	Beeldkwaliteit	Technische kwaliteit
A+	Zeer goed	Prachtig	(zo goed als) nieuw; perfect onderhouden
A	Goed	Mooi	Technisch goed in orde
B	Voldoende	Voldoende	Heel en veilig
C	Matig	Sober/schraal	Discomfort, enige hinder, veiligheid komt in geding
D	Slecht	Verloedering	Kapitaalsvernietiging, functieverlies, aansprakelijkstelling

Tabel 2.3 CROW kwaliteit omschrijving

De gemeente Beemster heeft als uitgangspunt de wegen op minimaal niveau C te onderhouden. Daarbij is de insteek dat de veiligheid in het openbaar gebied niet in het geding komt en er geen kapitaalvernietiging plaats vindt. De gemeente vertaalt deze beeldkwaliteit in haar beheer als volgt: *solide, sober en doelmatig*.

Pareltjes

De “parels”, locaties waar meer aandacht naar uit moet gaan in de gemeente Beemster, moeten op beeldkwaliteit A of B worden onderhouden. Maatregelen die het meest geschikt zijn om de beeldkwaliteit te beïnvloeden zijn kortcyclische maatregelen zoals straatreiniging en groenbeheer. Voor het beheer van wegen is derhalve geen aanvullend budget opgenomen. Wel is €5.000,- meegenomen in het benodigde budget voor straatreiniging dat ook onderdeel is van dit beheerplan.

Participatie/communicatie

Interactie tussen gemeente en burger is belangrijk als het gaat om het beheer van de openbare ruimte. Tegelijkertijd is het niet goed om bij álles de burger te consulteren. Het gaat erom dat er bij bepaalde maatregelen of projecten bewust wordt gekozen voor een bepaalde vorm van inspraak of participatie. Omdat het uitvoeren van regulier onderhoud geen aanpassingen aan de inrichting worden gedaan vindt er geen uitgebreide participatie met de bewoners plaats, maar worden de betrokken inwoners via de website en bewonersbrieven geïnformeerd.

Alleen bij grootschalige herinrichtingsprojecten worden de burgers/belanghebbenden geconsulteerd, hun wensen en aandachtspunten geïnventariseerd en waar mogelijk ook gerealiseerd.

3 Areaalgegevens en Kwaliteit

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de omvang van het areaal en de kwaliteit van wegen.

3.1 Areaalgegevens

In onderstaande tabel is het areaal kwantitatief weergegeven. Dit betreft de stand van zaken in 2017. In dit jaar is het actualisatietraject van areaal en kwaliteit afgerond.

Verhardingstype	2017		
	Oppervlakte in m ²	Percentage	Vervangingswaarde
Asfalt	91.321	28%	€ 7.077.354
Beton	343	0%	€ 23.261
Elementen	226.208	71%	€ 12.950.390
Onverhard	2075	1%	n.v.t.
Totaal	319.947	100%	€ 20.051.005

Tabel 3.1 Areaalgegevens 2017

3.2 Vervangingswaarde

De vervangingswaarde van alle objecten die door de gemeente Beemster worden beheerd geeft een indicatie van de verantwoordelijkheid die de gemeente draagt als rentmeester. De vervangingswaarde is de investering die de gemeente zou moeten plegen om de wegen opnieuw te bouwen. Het gaat om grote bedragen. Een grove inschatting van de vervangingswaarde bedraagt ca. 20 miljoen euro.

3.3 Kwaliteitsniveau

Beschrijving kwaliteitsklassen CROW

De kwaliteit van wegen is op basis van de CROW richtlijnen uitgedrukt in vijf beeldkwaliteitsklassen.

Actuele kwaliteit

In onderstaande tabel is de vastgestelde kwaliteit in de gemeente Beemster weergegeven op basis van uitgevoerde inspectie in 2017.

Beheertype	Eenheid	Hoeveelheid [jaar]	Beeldkwaliteit				
			% A+ (Zeer goed)	% A (Goed)	% B (Voldoende)	% C (Matig)	% D (Slecht)
Asfalt	m2	91.321	28%	30%	18%	0%	24%
Beton	m2	343	92%	8%	0%	0%	0%
Elementen	m2	226.208	36%	50%	2%	0%	12%
Totale areaal	m2	317.872	33%	44%	7%	0%	15%

Tabel 3.2 Kwaliteitsgegevens inspectie 2017

De kwaliteit is mede afhankelijk van functioneren en wet- en regelgeving. Hierdoor kan het voorkomen dat objecten op een hoger kwaliteitsniveau onderhouden moeten worden dan bestuurlijk is vastgesteld.

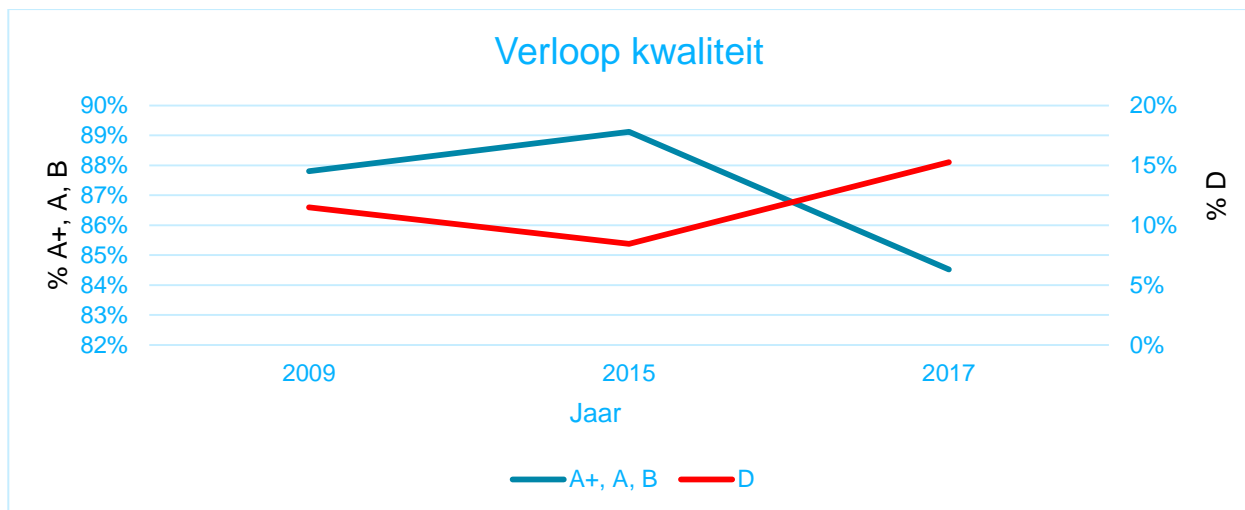
3.4 Ontwikkeling

Kwaliteitsontwikkeling

Tweejaarlijks inspecteert een onafhankelijk wegenadviesbureau de wegen visueel. Deze inspectie gebeurt volgens de systematiek van CROW. Doel van de inspectie is om op een eenduidige manier informatie te verkrijgen over de onderhoudstoestand van de verhardingen om:

- De kwaliteit van de verhardingen over de jaren te monitoren.
- Het meerjarenonderhoudsprogramma en –begroting op te stellen.
- Ondersteunende informatie te verkrijgen voor eventuele aansprakelijkheidsstellingen.

De laatste visuele weginspectie is in het voorjaar 2017 uitgevoerd. In onderstaande grafiek 1 is het kwaliteitsverloop van de wegen sinds 2009 weergegeven.



Grafiek 1: verloop kwaliteit totale verharding

Ten opzichte van 2015 is een verslechtering van de kwaliteit gemeten. Het percentage verhardingen met slechte kwaliteit is toegenomen van 8% naar 15%, voornamelijk door verslechtering van de asfaltverhardingen. Momenteel scoort 24% van de asfaltverhardingen onder ambitieniveau, bij elementenverhardingen bedraagt dit 12%.

Door het beschikbare budget kunnen we niet het levensduur verlengend onderhoud aan de asfaltverhardingen toepassen wat nodig is, maar voeren we plaatselijk onderhoud uit om de veiligheid te waarborgen. Hierdoor neemt wel de totale kwaliteit van de asfaltverhardingen (steeds sneller) af.

Areaaluitbreiding

De aankomende jaren zal het areaal toenemen als gevolg van nieuwbouwproject Tuinderij en het Plan De Keizer. De verwachting is dat het areaal groeit met ca 3% elementenverhardingen. Voor toekomstig onderhoud zal dit op basis van normkosten een verhoging van het benodigd budget vergen van ca. € 4.000, -

3.5 Meldingen en Schadeclaims

Meldingen

Meldingen en klachten in Beemster komen binnen bij het Klant contactcentrum (KCC) van Purmerend en worden doorgestuurd aan de beheerder met zijn discipline wegen. Vervolgens zet de beheerder de klacht uit bij de medewerker of externe aannemer voor het repareren/oplossen van de klacht en of melding.

In 2016 zijn er 69 meldingen over de verhardingen binnengekomen. In 2017 is het bekende aantal tot november geëxtrapoleerd naar het gehele jaar, wat naar verwachting uitkomt op 84 meldingen. Een stijging van 20%.

Meldingen Beemster	2016		2017	
	Aantal	Doorlooptijd afhandeling in dagen	Aantal	Doorlooptijd afhandeling in dagen
Asfalt reparatie	11	46	31	16
Belijning	5	37	2	
Informatie over werk	53	32	51	26
Totaal	69		84	

Tabel 3.3 Klachten en meldingen

De gemiddelde administratieve doorlooptijd van afhandeling bedroeg in 2016 ca 38 dagen, in 2017 is dit gereduceerd tot 21 dagen.

Schadeclaims

In onderstaande tabel 3.4 zijn de schadeclaims van de afgelopen jaren weergegeven.

Jaar	Geclaimd	Uitgekeerd	Schadebedrag	Openstaand	Tlv Gemeente	Schade Omschrijving
2014	€ 5.000		€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	Autoschade en nekletsel door glad wegdek.
2016	€ 5.000	€ 250	€ 250		€ 250	Schade aan mond/ kin door val vanwege ongelijk liggende tegels
2017			€ 500	€ 500	€ 500	Schade aan mountainbike en schouder.
2017	€ 450	€ 250	€ 250		€ 250	Schade aan fiets/helm/kleding en schaafwonden.
2017			€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000	Schade fiets/ letsel door slecht wegdek.
2017			€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	Schade fiets/ gebroken sleutelbeen door slecht wegdek.

Tabel 3.4 Schadeclaims 2014-2017

In het overzicht zijn alleen de “pure” wegbeheerschades opgenomen. Dit betekent dat de schades die een sterke relatie hebben met uitgevoerde werken (zoals de schades bij uitvoering van reconstructiewerken) niet zijn meegenomen. Deze hebben natuurlijk wel invloed op de totale schadelast en daarmee de premie die verzekeraars (in de toekomst) zullen gaan berekenen.

Verder is de verwachting dat door de claimcultuur, de mondige burger en de juridisering van de samenleving verzekeraars steeds meer onder druk staan met als gevolg dat de premie nog verder kan gaan stijgen. Dit kan ertoe leiden dat de eigen risico's (fors) opgeschroefd worden teneinde de premie betaalbaar te houden (hoe hoger het eigen risico, hoe lager de premie). Dit betekent wel dat bij een te honoreren claim, de gemeente zelf meer moet betalen en hier middelen voor beschikbaar moet hebben.

4 Beheermaatregelen

Gezien het areaal wegen is het noodzakelijk deze te beheren door systematisch beheer. Dit houdt in dat de gemeente Beemster op basis van vastgestelde kwaliteitscriteria en reguliere inspecties vaststelt welke beheermaatregelen nodig zijn. Vanuit het oogpunt van aansprakelijkheid is dit ook noodzakelijk.

Hierbij worden regulier de volgende stappen doorlopen:

- Inventariseren/Controleren.
- Inspecteren.
- Toetsen van de gemeten kwaliteit aan de gewenste kwaliteit.
- Vaststellen van de te nemen beheer- en onderhoudsmaatregelen.
- Prioriteren van de te nemen maatregelen.

Deze werkwijze draagt bij aan een efficiënte manier van budgetplanning. Een ander belangrijk voordeel is het blijvend bewaken van de kwaliteit van wegen.

Dit betekent dat voor de periode 2018 - 2022 de beheerstrategie omarmd wordt, zodat die aansluit op de kaders en rekening en invulling geeft aan de omgevingsfactoren. Hierin zijn concrete doelstellingen geformuleerd en is de bijbehorende beheersmaatregel of actie opgenomen.

Doelstelling	Beheermaatregel / actie
Wet- en regelgeving	
We garanderen de veiligheid en bereikbaarheid	We voeren regelmatig inspecties uit op basis waarvan we planmatig onderhoud uitvoeren. Correctief herstel (dagelijks onderhoud) laten wij adequaat uitvoeren door de eigen dienst of door de aannemer.
We houden ons aan de regels ten aanzien van verontreinigde vrijkomende stoffen.	We werken conform de richtlijnen voor het onderzoeken en verwijderen van: <ul style="list-style-type: none"> - teer uit de asfaltketen; - asbesthoudende funderingen; - vervuilde grond.
Veiligheid en bereikbaarheid	
We zorgen dat veiligheid zoveel als mogelijk geborgd is.	We hebben gericht aandacht voor voet- en fietspaden rondom voorzieningen en wandelgebieden en het onderhoudsregime is hierop aangepast.
Technisch verantwoord en financieel efficiënt	
We maken technisch verantwoorde keuzes	We schrijven geen maatregelen voor die niet kunnen, denk bijvoorbeeld aan het frezen van een dun asfaltpakket op een fundering. Bij de keuze van de onderhoudsmaatregel wordt gekeken naar het effect op de levensduur van de verharding, zodat het meest economische onderhoud wordt uitgevoerd.
We gaan uit van instandhouding vervangen/rehabiliteren zoveel als mogelijk integraal.	We passen levensduur verlengende maatregelen toe, denk bijvoorbeeld aan het toepassen van slijtlagen. We voeren adequaat onderhoud uit zodat verergering van schades tot een minimum wordt beperkt. Hierbij geven we de meeste aandacht aan de asfaltverhardingen, omdat hier risico op kapitaalvernietiging aanwezig is. Als we onderhoud te laat uitvoeren is een grotere en dus duurdere herstelmaatregel nodig. Daarnaast streven we bij vervangingen altijd een integrale aanpak na en stemmen we met name de vervangingen af op de rioolvervangingen.
We streven naar maximale integraliteit, waardoor we tevens maximaal financieel rendement behalen.	We stemmen wegen, riolering, groen en omgeving (waar mogelijk) op elkaar af, werk met werk combineren.

Tabel 4.1 Beheermaatregelen

De CROW-systematiek gaat ervan uit dat alle wegen, die momenteel onvoldoende kwaliteit hebben, in het eerste jaar onderhouden gaan worden. Dit resulteert dan vaak in een piek in het benodigd budget in het eerste jaar. Over het algemeen geldt ook dat de soep niet zo heet gegeten wordt als de systematiek voorschrijft. Met veiligheid als belangrijkste criterium, is deze piek prima in de aankomende 4 jaren opgelost, door maatregelen uit te stellen naar een later jaar, waardoor een afgevlakte werkplanning wordt verkregen. Dit geeft jaarlijks een evenwichtige uitgavepatroon, maar ook een evenwichtige werklast om het onderhoud voor te bereiden en uit te laten voeren.

Zoals ook in hoofdstuk 3.4 aangegeven bleek het niet mogelijk om eenduidig adequate maatregelen uit te voeren op de verhardingen, doordat we de laatste jaren minder geld te besteden hadden dan werkelijk nodig was. We hebben ons moeten beperken tot kleinschaliger onderhoud om bereikbaarheid en veiligheid te waarborgen.

Afstemmen van het onderhoud op kwaliteitsniveau C

Tijdens de maatregeltoets wordt het uit te voeren onderhoud afgestemd op het gewenste kwaliteitsniveau. Dit wordt bereikt door ernaar te streven dat we niet door kwaliteitsniveau C zakken en daardoor niveau D (achterstand) bereiken.

5 Financiën en meerjarenplanning

5.1 Inleiding

Op basis van de inspectieresultaten is de meerjarenplanning voor de periode 2018 – 2022 gegeneerd. Deze planning geeft inzicht welk onderhoud of vervanging in de huidige situatie is voorzien. Vervolgens zal door het team op detailniveau afstemming plaatsvinden met het geplande onderhoud aan overige beheeraspecten.

Als gevolg van deze afstemming op andere werkzaamheden wordt een maximale efficiëntie en effectiviteit bereikt, wat leidt tot een integrale uitvoering buiten en een efficiënte inzet van het benodigde onderhoudsbudget. Tot slot is een maatregeltoets uitgevoerd waarbij is beoordeeld of de meerjarenplanning voldoende aansluit op de werkelijke situatie buiten.

5.2 Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij de diverse berekeningen.

- Het aantal uren binnen- en buitendienst wijzigt niet, de buitendienst dienst doet geen onderhoud aan de verhardingen;
- Er is rekening gehouden met gedeeltelijke uitbesteding van inspecties;
- Voor vervanging wordt gerekend met gelijke vervangingswaarde als aanleg inclusief VAT kosten;
- Prijspeil voor het budget is 2018 en jaarlijks 1,5% indexering is toegepast, bedragen excl. BTW;
- Nu bekende areaaluitbreidingen zijn opgenomen.

5.3 Beschikbaar budget

Het budget dat de gemeente Beemster jaarlijks beschikbaar heeft voor haar wegen is in onderstaande tabel opgenomen. De bedragen zijn in €, excl. BTW.

Wegen	2018	2019	2020	2021	2022	Gemiddeld
Groot onderhoud en vervanging Asfalt	€ 88.204	€ 89.086	€ 89.086	€ 89.086	€ 89.086	€ 88.910
Groot onderhoud en vervanging Elementen	€ 72.167	€ 72.889	€ 72.889	€ 72.889	€ 72.889	€ 72.745
Dagelijks en klein onderhoud	€ 67.917	€ 67.500	€ 67.500	€ 67.500	€ 67.500	€ 67.583
Totaal	€ 228.288	€ 229.475	€ 229.475	€ 229.475	€ 229.475	€ 229.238

Tabel 5.1 beschikbaar budget

5.4 Korte termijn en meerjarenplanning

Groot- en klein onderhoud

De Wegbeheersystematiek geeft een reëel beeld van het benodigd onderhoud voor de aankomende 2 jaar. De benodigde budgetten voor 2018 en 2019 zijn derhalve bepaald aan de hand van de inspectieresultaten.

Daarna wordt de onzekerheidsfactor te groot om betrouwbare uitspraken te doen op basis van de inspectie. Conform de systematiek zijn de bedragen in de periode 2020 – 2021 gebaseerd op verwachte levenslopen van verhardingen (maatregelcycli), zoals deze in 2013 zijn opgesteld in samenwerking met de gemeente Purmerend. De doorkijk voor deze periode achten wij realistisch, omdat de gebruikte kentallen, die al over een lange periode van 15 jaar gebruikt worden, aansluiten bij werkelijk benodigde budgetten om de ambitiekwaliteit te borgen.

Vervangingen / Rehabilitaties

In tabel 5.1 zijn de vervangingen en rehabilitaties opgenomen, die voorzien zijn voor de periode 2018-2022, met daarbij de reden van vervanging. Hierbij zijn de resultaten van de inspectie 2017 als uitgangspunt gehanteerd, aangevuld met de voorgenomen vervangingen vanuit integrale projecten. De genoemde bedragen, excl. BTW, betreffen een raming van de uitvoeringskosten. De rehabilitaties van de verhardingen worden betaald uit de beschikbaar gestelde budgetten voor groot onderhoud.

Straat	Jaar	Bedrag in €
Dirk Dekkerstraat	2018	€ 157.257
H Wagenmakerstraat		
Burg. Hartogstraat	2019	€ 50.000
Pieter Kramerstraat	2020	€ 70.000
Gerrit Hoogstraatenlaan	2021	€ 105.000
Elias Doetsstraat		
Johannes Ruijterstraat		
Hugo de Grootstraat	2022	€ 35.000
Kerkhoflaan	2023	€ 50.000
Burg. De Geusstraat	2023	€ 100.000
Ninaberstraat		

Tabel 5.1 Voorgenomen vervangingen

5.5 Benodigd budget totaal

In tabel 5.2 zijn de voorziene uitgaven voor regulier groot onderhoud aan wegen voor de komende vijf jaar weergegeven. Jaarlijks wordt een bedrag beschikbaar gesteld om onderhoud aan wegen uit te voeren. De bedragen zijn inclusief aannemerskosten, maar exclusief BTW.

Ook is het benodigd budget voor straatreiniging opgenomen, de onderbouwing hiervan is te vinden in bijlage B. Er is geen beschikbaar budget voor deze taak.

Onderdeel	2018	2019	2020	2021	2022
Groot onderhoud Asfalt	€ 192.577	€ 178.587	€ 82.330	€ 83.565	€ 84.819
Groot onderhoud Elementen	€ 69.235	€ 11.710	€ 116.522	€ 118.270	€ 120.044
Dagelijks en klein onderhoud	€ 116.852	€ 68.513	€ 30.281	€ 30.735	€ 31.196
Bijdrage vervangingen (voornamelijk Elementen)	€ 157.257	€ 50.750	€ 72.116	€ 109.796	€ 37.148
Totale uitgaven	€ 535.921	€ 309.560	€ 301.249	€ 342.366	€ 273.206
Beschikbaar budget	€ 228.288	€ 229.475	€ 229.475	€ 229.475	€ 229.475
Tekort Wegen	-€ 307.633	-€ 80.085	-€ 71.774	-€ 112.891	-€ 43.731
Tekort straatreiniging	€ 74.198	€ 72.955	€ 71.711	€ 71.924	€ 68.136

Tabel 5.2 Benodigd versus beschikbaar budget

De gemeente heeft voor **Wegen** jaarlijks ca. € 230.000 beschikbaar, waar de aankomende 5 jaar gemiddeld € 350.000 benodigd is,. Op basis van de huidige kwaliteitsambitie, de inspectieresultaten en de afstemming met reeds vastgestelde projecten en investeringen is tot 2022 € 120.000, - extra benodigd om de verhardingen op ambitieniveau te krijgen. Als de kwaliteit in 2023 dan weer op ambitieniveau is, is een budget van € 250.000 toereikend om de wegen op ambitieniveau te houden.

Voor **Straatreiniging** is geen beschikbaar budget opgenomen, derhalve is hier gemiddeld €71.800 euro tekort om tot het ambitieniveau te komen.

5.6 Risicoparaagraaf

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

Klachten en aansprakelijkheidsstellingen

Om aansprakelijkheid te voorkomen moet de beheerder bewijzen dat hij inspectie en onderhoud met optimale zorg uitvoert. Alleen dan is het risico voor de aansprakelijkstelling terug te dringen. Dit betekent dat een preventief onderhoudsbeleid, een goede registratie en behandeling van klachten en een goed werkend onderhoudssysteem onontbeerlijk zijn.

Als er klachten ten aanzien van de (onveilige) toestand van een weg binnen komen, dienen deze binnen een redelijke termijn tot een oplossing te leiden.

De kosten voor reparatie en/of vervanging van objecten als gevolg van vernieling en vandalisme wordt nu vanuit het beheerbudget betaald. Vanaf heden wordt dit bijgehouden en het benodigde budget als overschrijding op het budget toegestaan na akkoord afdeling financiën.

Teerhoudend asfalt

Op dit moment zijn geen exacte gegevens over de hoeveelheden teerhoudend 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 project apart in beeld gebracht. In de eenheidsprijzen van onderhoudsmaatregelen is uitgegaan van 60% teerhoudend asfalt.

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 veranderd dit. Omdat bekend moet zijn hoeveel teerhoudend asfalt vrijkomt, dient er te worden onderzocht of de wegen één of meerdere lagen met teer bevatten. Bij overschrijding van de normen dient het asfalt te worden gereinigd, dit leidt tot kostenverhoging van het project.

Winter/vorstschade

Een niet te verwaarlozen invloed is het weer en dan in het bijzonder die van (streng) vorst op het asfalt. Gaten in het asfalt na (streng) vorst 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 (streng) vorstperiode toch onverwacht veel schade veroorzaken.

Op dit moment is geen reservering opgenomen om winterschade op te vangen. Landelijk wordt een reservering van 10% van het onderhoudsbudget asfalt toegepast.

6 Ontwikkelagenda

De volgende zaken worden ontwikkeld om verder invulling te geven aan het integraal beheer van wegen

6.1 Ontwikkelpunten

Ontwikkeling beheersysteem

De beschikbare gegevens worden in 2017 blijvend geoptimaliseerd en indien nodig aangevuld in het beheersysteem. Te denken valt hierbij onder andere aan:

- Vastleggen van de “Minimaal C-beeldkwaliteit”
- Verwachte vervangingsjaar per object

Het systeem is 95% actueel en wordt regulier bijgehouden.

Aandacht rondom ouderenvoorzieningen en schoolroutes

Er is momenteel geen beleid voor het onderhoud aan de verhardingen rondom ouderenvoorzieningen en de schoolroutes. Ook voor deze gebieden wordt het beheer op kwaliteitsambitie “minimaal C” uitgevoerd. De gemeente vergrijst, waardoor er in de toekomst meer ouderen gebruik maken van onze verhardingen. De gemeente moet daar gestand voor staan om de veiligheid te waarborgen, waarbij ook de gladheidsbestrijding een rol speelt.

Het voorstel is om hiervoor beleid te ontwikkelen waarbij ook de consequenties voor beheer in beeld wordt gebracht.

Boomwortelopgroei

Boomwortels onder de verharding leiden in onze gemeente regelmatig 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, maar wij willen naar een meer structurelere oplossing. Samen met de collega’s van groenbeheer gaan wij hier een speerpunt van maken in de komende jaren.

Geluid reducerend asfalt

Regelmatig maakt onze gemeente de geluidbelasting als gevolg van het omgevingslawaai inzichtelijk. Hiervoor worden geluidbelastingkaarten en tabellen en een actieplan opgesteld. Een van de mogelijke acties is het aanbrengen van geluid reducerende deklagen. Wij zijn terughoudend bij het toepassen van geluid reducerende deklagen, omdat onderhoud hieraan veel kostbaarder is dan bij reguliere deklagen. Daarbij geldt, dat als eenmaal een geluidreductie is toegepast, deze niet meer verhoogd mag worden; de nieuwe geluidsbelasting is dan de nieuwe norm waaraan voldaan moet blijven worden.

Toekomstige nieuwe geluid reducerende deklagen leiden tot verhoging van het onderhoudsbudget. Deze kosten zijn niet opgenomen in de huidige budgetten. Indien bij de aanleg of bij reconstructie door de gemeente gekozen wordt voor het toepassen van geluid reducerende asfaltdeklaag, vragen we direct extra onderhoudsbudget aan aangezien het onderhoud hiervan duurder is dan reguliere deklagen.

Areaaluitbreiding

Bij areaaluitbreiding met nieuwe verharding zal ook de beheeropgave groter worden. We gaan daarom bij elke in/uitbreiding van het areaal een beheerparagraaf toevoegen waarin de financiële consequenties voor het beheerbudget wordt aangegeven en extra onderhoudsbudget wordt aangevraagd.

Bijlage A

Begrippenkader

Gebruikte begrippen

Begrippenkader

Instandhouding

Het beheren van een beheerobject op een dergelijke manier dat deze voldoende presteert om zijn beoogde functies blijft vervullen

Technische levensduur

De leeftijd die een beheerobject bereikt voordat deze compleet vervangen moet worden.

Beheermaatregel

Een ingreep in de levenscyclus van een beheerobject met als doel deze in stand te houden.

Dagelijks onderhoud

Regulier onderhoud zijn de maatregelen voor het herstellen van slijtage door normaal gebruik en omstandigheden. Van reguliere maatregelen is vooraf redelijk te voorspellen wanneer ze uitgevoerd moeten worden omdat het cyclische maatregelen zijn. Het definitieve uitvoeringsjaar wordt tijdens de inspecties vastgesteld. Deze maatregelen zijn nodig om het object op het gewenste onderhoudsniveau te houden.

Klein onderhoud

Regelmatig terugkerend preventief onderhoud gericht op het in goede staat houden van een kunstwerk ten gevolge van normale veroudering of slijtage.

Groot onderhoud

Incidenteel grootschalig onderhoud gericht op het weer in goed staat brengen van een kunstwerk ten gevolge van normale veroudering, calamiteiten, wijziging van functies, verwaarlozing of ontwerpfouten.

Vervanging

Het vervangen van een object, als het einde van de technische levensduur is bereikt en er nog steeds behoefte is aan de functies die het vervult. Vaak zijn deze niet begroot en worden gezien als investering.

Achterstallig onderhoud

Achterstallig onderhoud, is onderhoud dat wel gepland was om een object in stand te houden, maar niet uitgevoerd.

Bijlage B

Straatreiniging

Straatreiniging

Straatreiniging is in de gemeente Beemster opgenomen als maatregel onder Wegen Straten en Pleinen. Om in de gemeente op het C-niveau te beheren worden de volgende maatregelen uitgevoerd.

Vegen en onkruidbestrijding

Het vegen van de wegen en de onkruidbestrijding wordt in twee ronden gedaan (juli/oktober) door een externe partij. In mei en november worden een kleinere rondes gereden. Totale jaarlijkse exploitatiekosten zijn €38.500,-. De onkruidbestrijding is fors duurder geworden als gevolg van het verbod op chemische onkruidbestrijding.

Afvalbakken, lediging en handmatig vegen.

De gemeente heeft 49 afvalbakken met een capaciteit van 50 liter welke afhankelijk van de behoefte één of twee keer per week worden geleegd. Bakken die twee keer per week geleegd worden (ca 20 stuks) worden in de komende jaren vervangen voor grotere exemplaren van 80 of 100 liter zodat één keer per week ledigen mogelijk wordt.

Lediging van afvalbakken en het handmatig vegen en zwerfvuil opruimen op hotspots kost in totaal 382 uur en €24.830,- aan interne uren van de buitendienst. Totale jaarlijkse kosten voor de aanschaf van afvalbakken zijn ca. €1.800,- per jaar, dit loopt op naar €2.700 per jaar vanwege de grotere bakken. Deze investering verdient zich terug door lagere ledigingskosten, hierop kan ca. €3.300 per jaar bespaard worden door een investering van €14.000,- in 20 grotere afvalbakken.

Graffiti

Graffiti wordt 2x per jaar geschouwd en verwijderd. Daarnaast verwijdert de gemeente alleen als bewoners melden bij het KCC. Kosten per jaar zijn €6.513,-.

Hondenpoep

Het hondenbeleid van de gemeente is vastgelegd in de APV. Hondenpoep wordt niet opgeruimd, dit dienen bewoners zelf te doen. Speelplaatsen zijn verboden voor honden, dit is echter niet aangegeven daarom worden er bij een speelplaats gemiddeld 4 paaltjes geplaatst waarop dit is aangegeven. Hier is een eenmalige investering van €3.200 benodigd welke ten laste komt van Straatmeubilair. Daarnaast is voor coördinatie en afhandelen meldingen ca. 40 uur inzet nodig van de beheerder.

Aanvulling o.b.v. onderhoud 'pareltjes'

De 'pareltjes' van de Beemster moeten op een hoger niveau worden onderhouden. Om dit te kunnen doen is een budget beschikbaar van €5.000,- per jaar voor reiniging van de verhardingen.

Zwerfafval

De Beemster heeft actieve vrijwilligers die zwerfafval verwijderen. Deze mensen krijgen van de gemeente hulpmiddelen als prikkers, zakken en ringen. Daarnaast organiseert de gemeente netwerkbijeenkomsten voor hen. Totale kosten zijn geraamd op €8.000,- per jaar welke gedeeltelijk uit de zwerfafvalvergoeding worden betaald tot en met 2022. Inclusief de tijdsbesteding intern kost de zwerfafvalverwijdering €12.080,-. Netto zijn de jaarlijkse kosten voor de gemeente Beemster €1.036,-.

Financiën

In de onderstaande tabel zijn de totale kosten weergegeven voor straatreiniging in de gemeente Beemster. Dit betreft de maatregelen exclusief BTW en eigen VAT kosten.

	2018	2019	2020	2021	2022
Afvalbakken en handvegen	€ 27.230	€ 25.986	€ 24.743	€ 24.955	€ 21.168
Machinaal vegen en onkruid	€ 38.500	€ 38.500	€ 38.500	€ 38.500	€ 38.500
Zwerfafval	€ 8.000	€ 8.000	€ 8.000	€ 8.000	€ 8.000
Graffiti	€ 6.513	€ 6.513	€ 6.513	€ 6.513	€ 6.513
Hondenbeleid	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Aanvulling 'pareltjes'	€5.000	€5.000	€5.000	€5.000	€5.000
Zwerfafvalvergoeding	€ -11.044	€ -11.044	€ -11.044	€ -11.044	€ -11.044
Totaal	€ 74.198	€ 72.955	€ 71.711	€ 71.924	€ 68.136

In de reguliere budgetten zijn geen middelen specifiek opgenomen voor straatreiniging. De zwerfafvalvergoeding is wel specifiek voor dit onderwerp bedoeld, deze is echter slechts tot en met 2022 gegarandeerd.