



CONFORM

Agendanummer: CR1
Begrotingswijz.: _____

Onderwerp : Beeldkwaliteit Onderhoud Wegen

Aan de raad van de gemeente Waalwijk

Waalwijk, 13 mei 2008

0. Samenvatting

Op dit moment is het onderhoud aan de wegen gebaseerd op de financiële middelen die in de begroting beschikbaar worden gesteld. De gemeente Waalwijk heeft momenteel geen referentienorm.

In 2007 zijn twee interne workshops georganiseerd met als doel het begrip "kwaliteit" te introduceren. Op basis van deze workshop is een tweetal scenario's verder uitgewerkt als de twee voorkeursscenario's uit de Workshop, genaamd: "Genuanceerde keuze" en "Hoge ambitie". Binnen de methodiek wegbeheer wordt gesproken over een optimale manier van onderhouden van de wegen. Dit scenario noemen we "Minimaal veilig".

Op basis van de uitkomsten van de theoretische doorrekening van de kosten behorende bij scenario "Genuanceerd" en "Hoge ambitie" zijn we noodgedwongen overgestapt naar het uitwerken van het scenario "Minimaal veilig".

Om de kosten voor onderhoud te kunnen bepalen, is eind 2007 een weginspectie uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn m.b.v. het eigen wegbeheersysteem (IBOR) getoetst aan de onderhoudsrichtlijnen. Het huidige budget is structureel ontoereikend om de verhardingen in een acceptabele gebruikstoestand ("Minimaal veilig") te krijgen en te houden. Op termijn zal dit leiden tot een verdere achteruitgang van de gebruikerstoestand en verslechtering van de kwaliteit van de verhardingen.

1. Wat is de aanleiding?

Op dit moment wordt het dagelijks onderhoud en het periodiek groot onderhoud van de wegen, die in beheer zijn bij de gemeente, gebaseerd op de financiële middelen die in de begroting beschikbaar worden gesteld. De gemeente Waalwijk heeft momenteel geen referentienorm, die het mogelijk maakt eenduidig te bepalen op welk moment een weg aan onderhoud toe is. Het Beheerbeleid voor Verhardingen moet voortaan zijn gebaseerd op de gewenste kwaliteit. Dit uitgangspunt is vastgelegd in het Coalitieprogramma en het Collegeprogramma "Meedoen en Meedenken" 2006-2010.

De gemeente Waalwijk heeft momenteel ca. 3 miljoen m² verharding in beheer, hiervan wordt de herinvesteringswaarde globaal geraamd op ca. € 175 miljoen.

De gemiddelde levensduur van de verhardingen, circa vijftig jaar, in ogenschouw nemend, kan worden geconstateerd dat de gemeente Waalwijk de komende jaren te maken krijgt met fors oplopende vervangingsinvesteringen.

2. Wat willen we bereiken?

Met het vaststellen van het "Beheerbeleidsplan Wegen" wordt bereikt en bepaald dat:

- de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de verhardingen op de juiste plaats komt te liggen;
- het bestuur in staat wordt gesteld de kwaliteit van de wegen te beïnvloeden en de consequenties van hun keuzes te overzien;
- te maken beleidskeuzes uitvoerbaar zijn;
- die kwaliteit van de verhardingen wordt bereikt, die past in het gemeentelijk beleid;
- het bestuur zich ervan bewust is dat zij de middelen beschikbaar stelt en daarmee de beheerorganisatie faciliteert;

1000



- het noodzakelijk is om de beschikbaar gestelde middelen zo doelmatig en doeltreffend mogelijk in te zetten;
- de rolverdeling van alle betrokken partijen duidelijk en helder vast is gelegd.

3. Wat gaan we daarvoor doen?

3.1. Huidige situatie

3.1.1 Huidig beleid Beheer Wegen

Beheerbeleid

Momenteel is er geen duidelijk beleid vastgesteld voor het beheer en onderhoud van de wegen. Het onderhoud en de vervangingen van de wegen is gebaseerd op de (financiële) middelen, die in de begroting beschikbaar zijn. Met andere woorden: de beschikbare hoeveelheid geld bepaalt op welk (onderhouds)niveau de wegen in de gemeente Waalwijk kunnen worden onderhouden.

Bekostiging

In de begroting wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen de middelen, die zijn opgenomen voor het uitvoeren van het dagelijkse kleine onderhoud en het planmatig onderhoud enerzijds en anderzijds de middelen voor het uitvoeren van grootschalige vervangingsprojecten uit het Integraal Uitvoeringsprogramma (IUP).

Het Integraal Uitvoerings Programma (IUP)

Voor het IUP zijn wel duidelijke kaders geformuleerd. Vanuit de verschillende disciplines worden suggesties aangedragen voor het realiseren van werken en projecten. Hierbij is onder meer te denken aan onderhouds- en vervangingsmaatregelen aan wegen en riolering. De ingebrachte suggesties worden op elkaar afgestemd en er wordt gezocht naar de synergie. De gemeente Waalwijk heeft in het IUP een goed instrument dat een integrale aanpak mogelijk maakt van het (her)investeren in de gemeentelijke infrastructuur.

3.1.2 Wettelijke kaders

Op zowel Europees als nationaal niveau zijn wetten vastgesteld, die betrekking hebben op de kwaliteit van de wegen welke in beheer zijn bij de gemeente. Deze wetten worden in bijlage 1 weergegeven.

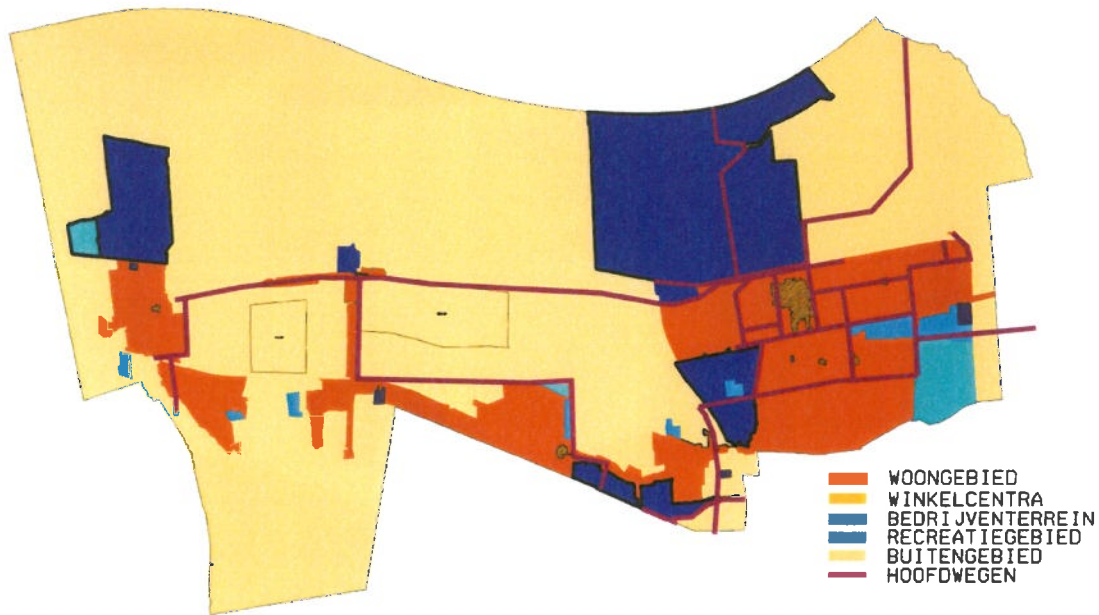
3.2 Nieuw beleid; beheren op kwaliteit

3.2.1 Uitgangspunten

Indeling naar structurelementen

De gemeente Waalwijk is opgedeeld in zogenaamde structurelementen. Structurelementen zijn gebieden met hetzelfde soort gebruik en/of functie in de openbare ruimte. De indeling naar structurelementen voor verhardingen sluit aan op de indeling die bij groen gehanteerd wordt. In de onderstaande afbeelding 3.1 is aangegeven waar deze verschillende structurelementen te vinden zijn.





Afbeelding 3.1: Indeling Waalwijk naar structurelement

Kwaliteitsniveaus

Om de discussie over kwaliteit op een duidelijke en eenduidige wijze te kunnen voeren, is een indeling in kwaliteitsniveaus opgesteld. Aan de hand van deze kwaliteitsniveaus kunnen de kaders worden vastgesteld waarbinnen de wegen beheerd moeten worden.

Er zijn vijf kwaliteitsniveaus benoemd. Hiermee wordt aangesloten bij de methodiek die hiervoor door het CROW (CROW: stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond- water- en Wegenbouw en verkeerstechniek) is opgesteld en landelijk als wegbeheer- methodiek wordt geaccepteerd.

Deze kwaliteitsniveaus zijn in bijlage 2 verder uitgewerkt in woord en beeld.

3.2.2 Huidige kwaliteit

In het najaar van 2007 is de huidige kwaliteit van de verhardingen in beeld gebracht door middel van een inspectie. Tijdens deze inspectie worden de verhardingen op een aantal voorgeschreven zichtbare schadebeelden beoordeeld naar ernst en omvang van de schade. De verzameling van al deze beoordelingen per gebied geeft het gemiddelde kwaliteitsniveau van de verhardingen in het gebied weer. De kwaliteitsniveau's zijn in figuur 3.2 weergegeven.

	Rijbanen	Fietspaden	Voetpaden	Parkeren en overig
Buitengebieden	Laag	Basis	Laag	Basis
Hoofdwegen	Basis	Basis	Basis	Basis
Industrie	Laag	Basis	Basis	Laag
Recreatiegebieden	Zeer laag	Hoog	Basis	Basis
Winkelgebieden	Basis	Hoog	Hoog	Laag
Woongebieden	Basis	Basis	Basis	Basis

Figuur 3.2: Huidige kwaliteit per structurelement onderverdeeld naar functie



Buitengebieden:

De kwaliteitsniveaus van de verhardingen in het buitengebied liggen tussen basis en laag. Vooral de rijbanen en voetpaden scoren laag. De fietspaden hebben het niveau basis+.

Hoofdwegen:

De kwaliteit van verhardingen van de hoofdwegen is overwegend basis. Voor de rijbanen ligt de kwaliteit tussen het niveau basis en laag. De fietspaden scoren basis+.

Industrie/werkterreinen:

De kwaliteit van verhardingen op de industrieterreinen is gemiddeld basis tot laag. Toch zit hier wel een nuance in vanwege locaties die nieuw aangelegd of verouderd zijn, bijvoorbeeld: op industrieterrein Haven zijn delen vrij nieuw en enkele delen oud. Het bedrijventerrein Zanddonk heeft kwaliteitsniveau basis.

Recreatiegebieden:

Het kwaliteitsniveau van de rijbanen in de recreatiegebieden is als enige zeer laag. De fietspaden liggen op het niveau hoog en de voetpaden op basis+.

Winkelgebieden:

De kwaliteit van verhardingen in de winkelgebieden is zeer verdeeld. Het kwaliteitsniveau ligt verspreid tussen hoog en laag. De winkelcentra van Waalwijk hebben overwegend een hoog niveau. De verhardingen zijn voor een groot deel vernieuwd. De verhardingen in de winkelcentra van Waspik hebben een laag kwaliteitsniveau en die van Sprang Capelle een kwaliteitsniveau basis.

Woongebieden:

Het kwaliteitsniveau van de verhardingen in woongebieden is basis. De elementverhardingen liggen overwegend op een basisniveau. Het kwaliteitsniveau van asfalt ligt tussen basis en hoog.

3.2.3. Gewenste kwaliteit

In 2007 zijn als voorbereiding op dit raadsvoorstel twee interne workshops georganiseerd met als doel het begrip "kwaliteit" te introduceren en een indicatie te krijgen over de haalbaarheid van diverse scenario's.

Op basis van deze workshop is een tweetal scenario's verder uitgewerkt als de **twee voorkeurscenario's uit de Workshop**, genaamd: "Genuanceerde keuze" en "Hoge ambitie". Hieronder worden de 2 scenario's op hoofdlijnen weergegeven

"Genuanceerde keuze"

	Rijbanen	Fietspaden	Voetpaden	Parkeren en overig
Buitengebieden	Laag	Hoog	Laag	Laag
Hoofdwegen	Hoog	Hoog	Basis	Basis
Industrie	Basis	Basis	Basis	Basis
Recreatiegebieden	Laag	Hoog	Hoog	Laag
Winkelgebieden	Hoog	Hoog	Hoog	Hoog
Woongebieden	Basis	Basis	Basis	Basis

Figuur 3.3: Scenario Genuanceerde keuze



"Hoge ambitie"

	Rijbanen	Fietspaden	Voetpaden	Parkeren en overig
Buitengebieden	Basis	Hoog	Basis	Basis
Hoofdwegen	Hoog	Hoog	Hoog	Hoog
Industrie	Basis	Basis	Basis	Basis
Recreatiegebieden	Basis	Hoog	Hoog	Basis
Winkelgebieden	Hoog	Hoog	Hoog	Hoog
Woongebieden	Basis	Hoog	Hoog	Basis

Figuur 3.4: Scenario Hoge ambitie

Bovenstaande scenario's hebben het begrip **"beeldkwaliteit"** als uitgangspunt. Daarnaast zijn er scenario's doorgerekend die een andere invalshoek kennen, te weten:

- een scenario waarbij wordt uitgegaan van het huidige budget;
- een scenario waarbij wordt uitgegaan van het minimale veiligheidsniveau.

"Minimaal veilig"

Binnen de CROW-methodiek wegbeheer wordt gesproken over een optimale manier van onderhouden van de wegen in zowel technische als financiële zin. Het niveau dat hier bij hoort, is het niveau "basis". Dit scenario noemen we "Minimaal veilig". Hiermee wordt voldaan aan de ondergrens van "verantwoord wegbeheer" zoals deze door het CROW is gedefinieerd. Handhaving van dit kwaliteitsniveau betekent dat voldaan wordt aan de wettelijke bepalingen, die gelden voor de beheerder. Tevens is de kans op schadeclaims hiermee zeer beperkt en is er geen sprake van kapitaalsvernietiging.

"Handhaving huidig budget"

Het scenario "Handhaving huidig budget" is doorgerekend als referentie. Hierbij is de kwaliteit van de verharding op een termijn van vijf tot tien jaar bepaald indien het huidige budget gehandhaafd blijft.

De gemiddelde kwaliteit van de verhardingen zal op deze termijn afzakken naar het niveau "laag".

3.3 Keuze scenario

Op basis van de uitkomsten van de theoretische doorrekening van de kosten behorende bij scenario "Genuanceerd" en "Hoge ambitie" zijn we noodgedwongen overgestapt naar het uitwerken van het scenario "Minimaal veilig".

4. Wat mag het kosten?

4.1 Algemeen

In de begroting wordt onderscheid gemaakt tussen de middelen, die zijn opgenomen voor het uitvoeren van het dagelijkse kleine onderhoud en het planmatig onderhoud enerzijds en anderzijds de middelen voor het uitvoeren van grootschalige vervangingsprojecten uit het Integraal Uitvoeringsprogramma (IUP). De grootte van de onderhoudsinspanning is afhankelijk van het gekozen kwaliteitsniveau. Op een bepaald moment is het financieel niet meer rendabel of technisch niet mogelijk om onderhoud uit te blijven voeren op een weg. Het einde van de levenscyclus van de verharding is dan bereikt en de verharding zal vervangen moeten worden. Aan het uitvoeren van het onderhoud en het vervangen van een weg zijn financiële middelen verbonden.



4.2 Onderhoud en vervanging

Na de aanleg van de verharding zal deze als gevolg van slijtage, weersinvloeden e.d. in kwaliteit teruglopen. Om de levensduur te verlengen, wordt onderhoud uitgevoerd. Kleine schades worden verholpen door middel van **klein onderhoud** (plaatselijk herstel). Zijn de schades ernstiger en omvangrijker dan is **groot onderhoud** nodig.

Ondanks deze levensduurverlengende maatregelen is de levensduur van de verharding eindig. Op dat moment is **vervanging** van de wegconstructie inclusief fundering (rehabilitatie) nodig. Het is noodzakelijk de juiste maatregel op het juiste moment uit te voeren om zodoende kapitaalvernietiging te voorkomen. De jaarlijkse maatregelen en de daarmee gemoeide kosten zijn afhankelijk van het tijdstip van aanleg, de gebruikersintensiteit en de onderhoudshistorie en kunnen dan ook fluctueren in de tijd.

De drie bovengenoemde begrippen met bijbehorende acties zijn in bijlage 3 verder uitgewerkt.

4.3 Kosten

Onderhoud

Om de kosten voor onderhoud te kunnen bepalen, is eind 2007 een wegininspectie uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn m.b.v. het eigen wegbeheersysteem (IBOR) getoetst aan de onderhoudsrichtlijnen, die door het CROW zijn opgesteld.

Deze onderhoudsrichtlijnen komen overeen met het niveau basis (scenario "minimaal veilig").

Bij ruim 16% van het totale areaal aan verhardingen is de onderhoudsrichtlijn overschreden. Van bijna 7% van de verhardingen wordt op basis van de huidige kwaliteit verwacht dat binnen vijf jaar de richtlijn wordt overschreden en dus onderhoud noodzakelijk is.

Hieruit komt naar voren dat voor de komende vijf jaar een budget t.b.v. **onderhoud** benodigd is van ca. **€ 1.800.000 per jaar**.

Vervanging

Vervangen is de zwaarste maatregel die in de praktijk kan worden uitgevoerd.

Aan de hand van de theoretische levensduurbenadering zijn de gemiddelde vervangingskosten per jaar bepaald. Voor de gemeente Waalwijk komt dit neer op een bedrag van € 3.350.000 voor het scenario "Minimaal veilig".

Echter, uit landelijke ervaringen blijkt dat aanmerkelijke voordelen zijn te behalen uit integrale afstemming. Bij een goede integrale afstemming met andere disciplines en werkzaamheden is binnen de openbare ruimte tot maximaal 25% synergievoordeel te behalen uit de vervangingskosten.

Dit zou betekenen dat voor **vervanging** gemiddeld ca. **€ 2.500.000 per jaar** benodigd is.

Samenvatting

	Onderhoud	Vervanging	Totaal
1. Huidig budget	€ 887.500	€ 840.000	€ 1.727.500
2. Minimaal veilig	€ 1.800.000	€ 2.500.000	€ 4.300.000

Het **huidige budget is structureel ontoereikend** om de verhardingen in een acceptabele gebruikstoestand ("Minimaal veilig") te krijgen en te houden. Op termijn zal dit leiden tot een verdere achteruitgang van de gebruikerstoestand en verslechtering van de kwaliteit van de verhardingen. Het overgrote deel van de verhardingen zal op het niveau laag komen. De kans op gemeentelijke aansprakelijkheid is groot als gevolg van deze onderhoudstoestand. Ook zullen de klachten van de burgers toenemen.

Dat het onderhoud op basis van het huidige budget tot op heden nog niet geleid heeft tot een laag kwaliteitsniveau van de verhardingen is te verklaren door een aantal factoren:



- Als eerste is dit het jaar waarop een groot deel van de verhardingen is aangelegd. Circa 30% van de verhardingen is eind jaren vijftig en begin jaren zestig aangelegd. Het einde van de levensduur van deze verhardingen komt nu in zicht, de verhardingen moeten op korte termijn vervangen gaan worden (zie bijlage 4).
- Verder is de werkelijke kwaliteit van asfaltverhardingen aan het oppervlak niet goed zichtbaar. De asfaltverharding bestaat uit een asfaltpakket van meerdere lagen met vaak daar onder een ongebonden fundering. Als gevolg van het gebruik door het verkeer gaan de verschillende lagen vanaf de onderste laag scheuren. Op het einde van de levensduur moet het hele pakket worden vervangen. Gedurende de levensduur van de weg worden er aan het oppervlak onderhoudsmaatregelen getroffen. Het oppervlak zal er dan ook beter uitzien dan de werkelijke toestand van het asfaltpakket: het oppervlak camoufleert en geeft in een groot aantal gevallen een onjuist beeld van de kwaliteit van de asfaltverharding. Alleen bij nieuwe asfaltpakketten weerspiegelt het oppervlak de volledige technische kwaliteit van de constructie.
- Daarnaast hebben specifieke gebieden in de openbare ruimte kwaliteitsimpulsen gekregen, die budgettair afzonderlijk gedekt zijn. Voorbeelden hiervan zijn de plannen die in het centrum zijn uitgevoerd.

Zoals aangegeven is voor de komende vijf jaar een bedrag van € 1.800.000 benodigd t.b.v. onderhoud. In dit bedrag is een bedrag van € 840.000 opgenomen voor het wegwerken van achterstanden (uitvoeren van onderhoud dat al uitgevoerd had moeten worden). Dit bedrag (€ 840.000) kan aangemerkt worden als incidentele kosten (vijf jaar). Resterend een bedrag van € 960.000 dat aangemerkt moet worden als structurele kosten.

Er is een causaal verband tussen beide bedragen: indien het budget voor het wegwerken van achterstanden niet (of gedeeltelijk) beschikbaar wordt gesteld zal het structurele budget voor onderhoud verhoogd moeten worden.

	Onderhoud		Vervanging	Totaal
	Structureel	Incidenteel	Structureel	
Minimaal veilig	€ 960.000	€ 840.000	€ 2.500.000	€ 4.300.000

4.4 Dekking

Zoals de samenvatting van paragraaf 4.3 laat zien, blijkt een substantieel tekort te bestaan tussen de huidige beschikbare middelen en de benodigde middelen voor het scenario "Minimaal veilig".

Voor wat betreft het onderhoud bestaat een structureel budgettekort van € 72.500,- en dient incidenteel in de periode 2009-2013 jaarlijks een budgetbedrag van € 840.000,- beschikbaar te worden gesteld.

Ten aanzien van de vervanging dient het structurele investeringsbedrag te worden opgehoogd van € 840.000,- tot een bedrag van € 2.500.000,-. Dit betekent een verhoging van het jaarlijkse investeringsbedrag met € 1.660.000,-. Bij een gemiddelde afschrijving van 40 jaar leidt dit tot een jaarlijkse stijging van de kapitaallasten van € 103.451,77.

Het is duidelijk dat een directe relatie bestaat tussen het besluit tot instemming met het voorgestelde kwaliteitsniveau "Minimaal veilig" en het beschikbaar stellen van extra middelen. Met andere woorden: zonder extra beschikbare middelen is het niet mogelijk het voorgestelde kwaliteitsniveau "Minimaal veilig" te realiseren.

De bovengenoemde extra middelen zullen bij de kaderstelling van de begroting 2009 en het bijbehorend meerjarenperspectief worden ingebracht. Zonder de financiële duidelijkheid is het niet wenselijk om uw raad het concrete scenario "Minimaal veilig" te laten vaststellen.

5. Inspraak en communicatie

Het beheren en onderhouden van verhardingen houdt onder meer in dat dit moet plaatsvinden in een goede communicatie met de samenleving. Het vervolg op het vaststellen van het



Beheerbeleid is dat zo duidelijk mogelijk wordt aangegeven wat de gemeente Waalwijk allemaal gaat ondernemen op het vlak van het beheer en onderhoud van de verhardingen.

6. Vervolgtraject besluitvorming

Nadat de Raad de kwaliteitskeuze heeft gemaakt en de daarvoor benodigde middelen beschikbaar zijn gesteld, wordt het beheerbeleid vertaald naar het Beheerplan. Het beheerplan is het ambtelijke stuk waarin het beleid wordt vertaald van "wat" naar "hoe". Allereerst dienen de kwaliteitskeuzes en de onderhoudsstrategie (de wijze van onderhoud) op elkaar te worden afgestemd, zodat de juiste onderhoudscycli en onderhoudsmaatregelen worden uitgevoerd.

7. De volgende bijlagen horen bij dit raadsvoorstel	Bijgevoegd	In raadhuisje ter inzage
<input type="checkbox"/> Oplegnotitie met overzicht voorgaande besluitvormingsmomenten		
<input type="checkbox"/> Relevante beleidsstukken		
<input type="checkbox"/> Ledenbrief VNG		
<input checked="" type="checkbox"/> Anders, namelijk		
bijlage 1 Wettelijke kaders	<input checked="" type="checkbox"/>	
bijlage 2 Kwaliteitsniveau's	<input checked="" type="checkbox"/>	
bijlage 3 Onderhoud en vervanging	<input checked="" type="checkbox"/>	
bijlage 4 Aanlegperiode	<input checked="" type="checkbox"/>	

8. Fatale beslisdatum:

- Nee
 Ja:

(datum)

Reden:

9. Voorstel

Wij stellen u voor:

1. Kennis te nemen van het "Beheerbeleidsplan Wegen" en met het voorstel te komen tot het scenario "Minimaal Veilig" voor alle verhardingen in de gemeente Waalwijk;
2. Bij de kaderstelling van de begroting 2009 en het bijbehorend meerjarenperspectief het gesignaleerde substantiële tekort voor de uitvoeringstaak "onderhoud wegen" nadrukkelijk in de afweging mee te nemen;
3. Na besluitvorming ten aanzien van de begroting 2009 en het bijbehorend meerjarenperspectief vanuit het aangepaste financiële kader de gemeenteraad te laten instemmen met het hierbij passende uitvoeringsscenario.

Een ontwerp-besluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

HET COLLEGE VAN WAALWIJK,
de secretaris,
drs. A. de Wit

de burgemeester,
drs. A.M.P. Kleijngeld



De raad van de gemeente Waalwijk;
gezien het voorstel van het college van Waalwijk van 13 mei 2008,
nummer B08.0232;

BESLUIT:

1. Kennis te nemen van het "Beheerbeleidsplan Wegen" en met het voorstel te komen tot het scenario "Minimaal Veilig" voor alle verhardingen in de gemeente Waalwijk;
2. Bij de kaderstelling van de begroting 2009 en het bijbehorend meerjarenperspectief het gesignaleerde substantiële tekort voor de uitvoeringstaak "onderhoud wegen" nadrukkelijk in de afweging mee te nemen;
3. Na besluitvorming ten aanzien van de begroting 2009 en het bijbehorend meerjarenperspectief vanuit het aangepaste financiële kader de gemeenteraad te laten instemmen met het hierbij passende uitvoeringsscenario.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering van 2 juli 2008,

DE RAAD VAN WAALWIJK
de griffier,


G.H. Kocken

de voorzitter,


drs. A.M.P. Kleijngeld



Bijlagen behorende bij raadsvoorstel "Beeldkwaliteit Onderhoud Wegen"

Bijlage 1: Wettelijke kaders

Wegenwet

Deze wet heeft betrekking op alle openbare wegen. De Wegenwet maakt onderscheid tussen het beheer van wegen en de onderhoudsplicht van wegen. De gemeente heeft het beheer van alle binnen haar gebied gelegen wegen, die niet in beheer zijn bij Rijk, Provincie of Waterschap. De gemeente heeft in het algemeen de onderhoudsplicht van de wegen die zij in beheer heeft, tenzij de onderhoudsplicht bij een particulier ligt (bijv. woningbouwvereniging). De Wegenwet vereist van de beheerder "goed rentmeesterschap". Dit betekent dat de gemeente ervoor moet zorgen dat het kapitaal, dat in de wegen is geïnvesteerd, in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud.

Wegenverkeerswet

Deze wet bevat regels voor weggebruikers als voor beheerders. De Wegenverkeerswet verwacht dat de wegbeheerder streeft naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen borgen. Deze wet doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de weggebruiker. Daarnaast dienen de eenmaal genomen maatregelen zodanig te worden gehandhaafd dat de weggebruiker zich op de situatie kan instellen. Hieruit blijkt het belang van het onderhoud van verkeersvoorzieningen en verkeersmaatregelen.

Nieuw Burgerlijk Wetboek

Op grond van de in deze wet opgenomen "risicoaansprakelijkheid" is de beheerder aansprakelijk voor schade als de weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan in gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert. Ook heeft de gemeente te maken met de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen zogenoemde "schuldaansprakelijkheid". Op de gemeente rust een algemene zorgplicht voor een veilige openbare ruimte. Volgens het Nieuwe Burgerlijk Wetboek moet de gemeente kunnen aantonen dat er inspecties en onderhoud met optimale zorg wordt uitgevoerd. Alleen dan is het risico voor de aansprakelijkheidstelling terug te dringen.

Wet Maatschappelijke Ondersteuning

Deze wet maakt de gemeente verantwoordelijk voor een aantal maatschappelijke aandachtspunten, beschreven in negen zogenaamde prestatievelden. Één van deze velden is het bevorderen van de sociale samenhang in en de leefbaarheid van steden, dorpen, wijken en buurten. De openbare ruimte heeft hier uiteraard een grote invloed op.

Wet Milieubeheer en het Bouwstoffenbesluit

Deze wet geeft aan welke stoffen als afvalstoffen worden aangemerkt en hoe daarmee om te gaan. Als regel mogen ze niet zonder beschermende maatregelen in het milieu worden gebracht (gestort). Een uitzondering hierop vormen de zgn. secundaire bouwstoffen zoals menggranulaat, hergebruikt zand en bestratingsmaterialen, die in de wegenbouw worden toegepast. Toepassing van deze stoffen dient plaats te vinden overeenkomstig het Bouwstoffenbesluit. Daarnaast is de Provinciale Milieuverordening geldend voor de grondwaterbeschermingsgebieden.

De hierboven beschreven wetgevingen geven geen richtlijnen voor de kwaliteit waaraan de verhardingen moeten voldoen. Wel wordt hiermee het belang onderstreept dat er kaders vastgelegd moeten worden waarbinnen de wegen beheerd moeten worden. Binnen deze kaders moet rekening worden gehouden met aansprakelijkheid volgens de wetgeving.



Bijlage 2: Kwaliteitsniveaus



Zeer hoog

Duurzaamheid:
Deze verhardingen zijn nieuw tot enkele jaren oud.
De technische staat van de constructie is uitstekend, er zijn geen schades.

Aanzien:
De weg ziet er zeer goed uit. Zichtbare reparaties zijn niet aanwezig.
Plasvorming zeer tijdelijk, in lichte mate.

Comfort:
Het comfort is hoog. Gebruikers ondervinden geen hinder.

Veiligheid:
Veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken. De kans op gegronde schadeclaims is vrijwel nihil.

Kapitaalvernietiging is groot

Hoog

Duurzaamheid:
Deze verharding is enige jaren oud. Schades komen in lichte mate voor.

Aanzien:
Schades en reparaties zijn in beperkte mate zichtbaar.
Enige plasvorming van beperkte duur, niet hinderlijk.

Comfort:
Het comfort is goed. De schades die voorkomen zijn licht van aard en zijn weinig hinderlijk voor alle groepen weggebruikers.

Veiligheid:
Veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken. De kans op gegronde schadeclaims is nihil.

Kapitaalvernietiging is matig

Basis

Duurzaamheid:
Er komen matige schades voor. Deze hebben in beperkte mate invloed op de draagkracht en samenhang van de wegconstructie.

Aanzien:
Deze verhardingen tonen een beeld van veroudering, schadebeelden zijn zichtbaar. De uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar, met nieuw materiaal bij elementen, en vlakken bij afaal.
Lichte mate van plasvorming.

Comfort:
Het comfort is voldoende. Voor fietsers en voetgangers kunnen incidenteel hinderlijke situaties voorkomen.

Veiligheid:
Geeft aanpak aanleiding tot ongelukken. De kans op gegronde schadeclaims is gering.

Kapitaalvernietiging is nihil

Laag

Duurzaamheid:
Meerder matige en ernstige schades komen voor. Deze beïnvloeden in grote mate de samenhang en draagkracht van de wegconstructie.

Aanzien:
Deze verhardingen vertonen duidelijk zichtbare schades. De uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar als een "lappendeken".
Grotere plassen, gedurende langere tijd.

Comfort:
Het comfort is matig. Vooral fietsers of voetgangers kunnen hiervan hinder ondervinden. In beperkte mate hinder voor automobilisten mogelijk.

Veiligheid:
Minder veilig, kans op gegronde schadeclaims.

Kapitaalvernietiging is laag

Zeer laag

Duurzaamheid:
Technische staat is zeer slecht. Ernstige schades zijn in grote mate aanwezig. De wegconstructie is op een vervanging toe.

Aanzien:
De weg ziet er zeer slecht uit. Deze verhardingen vertonen zeer duidelijk zichtbare schades: ernstige spoorvorming en kuilen, gebroken en losliggend materiaal.
Langdurige plasvorming, met grote en diepe plassen.

Comfort:
Het comfortverlies is groot voor alle weggebruikers. Snelheidsaanpassing noodzakelijk.

Veiligheid:
In veel gevallen is aanpassing van de maximumsnelheid noodzakelijk. De kans op gegronde schadeclaims is groot.

Kapitaalvernietiging is groot



Bijlage 3: Onderhoud en vervanging

Klein onderhoud

Onderhoudsmaatregelen die lokaal en incidenteel, over een beperkt gedeelte van het wegvak worden uitgevoerd. De maatregelen zijn bedoeld om de verharding in goede staat te brengen;

- Klachten;
- Incidenteel, indien noodzakelijk;
- Herstellen van oneffenheden, beperkte oppervlakten.

Groot onderhoud

Onderhoudsmaatregelen die over een groot gedeelte van het oppervlak van een wegvak planmatig en periodiek worden uitgevoerd, met het doel de verharding weer aan de richtlijnen te laten voldoen;

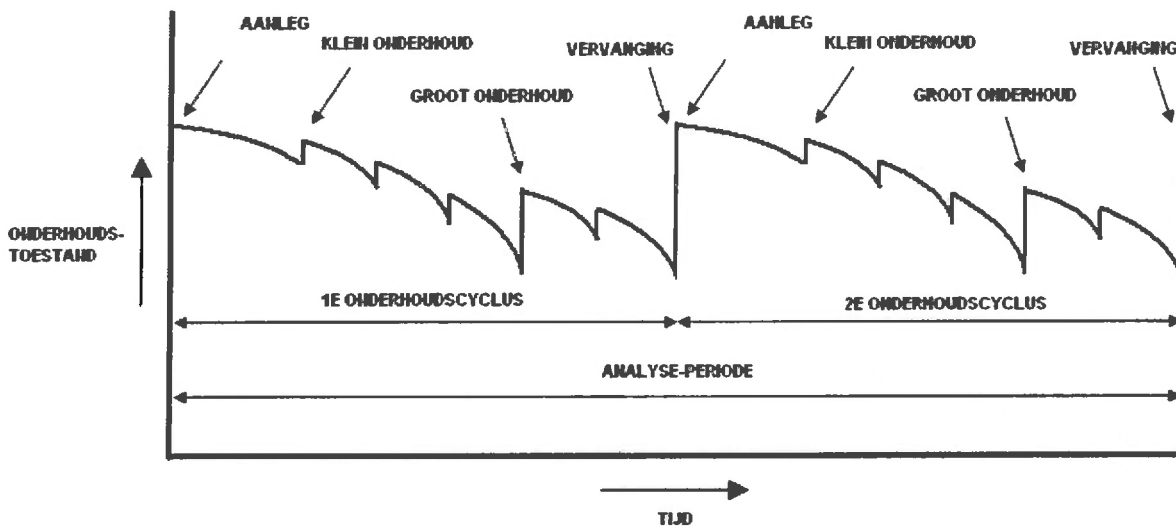
- Structureel, volgens planning;
- Hergebruik van materialen;
- Verlenging levensduur;
- Gericht op opheffen schade zoals scheurvorming, randschade en onvlakheid.

Vervanging

Vervangen is de zwaarste maatregel die in de praktijk kan worden uitgevoerd. Er is dan sprake van vervanging van de hele constructie van de weg, inclusief de fundering. Hiermee wordt de verharding weer op het oorspronkelijke structurele en functionele niveau gebracht, zonder aanpassingen in vormgeving of gebruik;

- Einde levensduur;
- Rehabilitatie, volledige vervanging en eventuele herinrichting;
- Gebruik maken van nieuwe materialen.

In onderstaande figuur 1 zijn twee levenscycli voor een weg weergegeven.



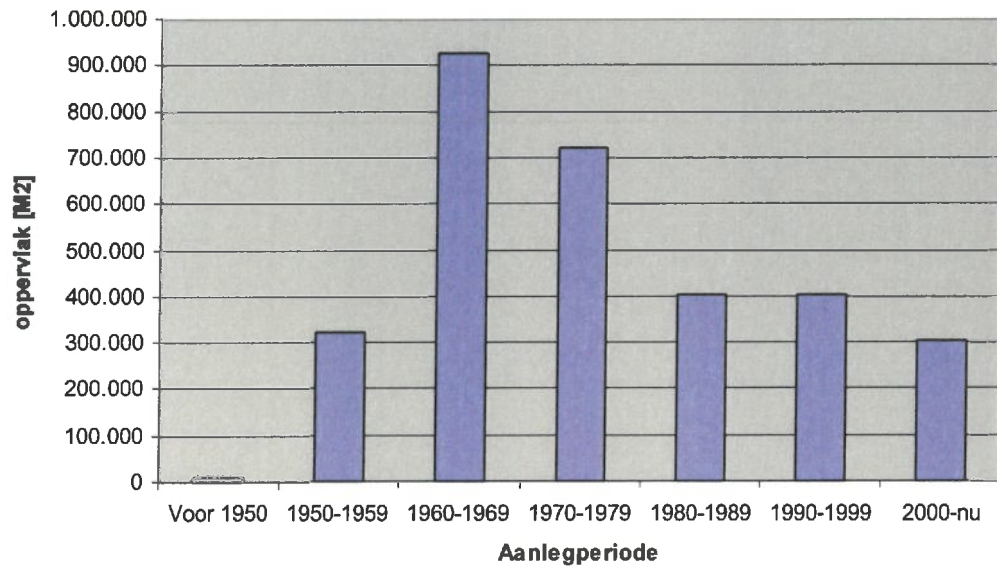
Figuur 1: Levenscycli van een weg

Om kapitaalvernietiging te beperken, is het noodzakelijk om de juiste maatregel op het juiste moment uit te voeren. De jaarlijkse maatregelen en de daarmee gemoeide kosten zijn afhankelijk van het tijdstip van aanleg, de gebruikersintensiteit en de onderhoudshistorie en kunnen dan ook fluctueren in de tijd.



Bijlage 4: Aanlegperiode

Hieronder wordt de leeftijdsopbouw van de verhardingen weergegeven. De gemiddelde levensduur van de verhardingen, circa vijftig jaar, in ogenschouw nemend, kan worden geconstateerd dat de gemeente Waalwijk de komende jaren te maken krijgt met oplopende vervangingsinvesteringen.



Figuur 2: Leeftijdsopbouw van de verhardingen

