

Beheerplan Wegen

2016-2020



2016

Colofon

Beheerplan Wegen 2016-2020

Gemeente Wassenaar

Auteurs:

R. van de Nadort (Antea Group)

D. Veldhoen (Antea Group)

R. van Hoek (Antea Group)

H. te Sligte (Werkorganisatie Duivenvoorde)

Samenvatting

In het beheerplan Wegen 2016-2020 is de technische onderhoudsbehoefte van het wegareaal (ca. 1.500.000 m² verharding) inzichtelijk gemaakt.

Hierbij is uitgegaan van de landelijke CROW wegbeheersystematiek en het vastgestelde kwaliteitsniveau Basis.

Er is een kwalitatieve visuele inspectie gedaan om de huidige kwaliteit van het wegareaal in beeld te brengen en de kosten voor de eerste 5 jaar "scherper" te bepalen.

Hieruit blijkt dat er ca. 22% achterstallig onderhoud is met name voor het straatwerk (elementenverharding) wat voor een groot deel veroorzaakt wordt door boomwortelopdruk.

Er is een financiële doorrekening gemaakt over 20 jaar, waarbij de eenheidsprijzen (gebaseerd zijn op de kennisbank van Antea) een gemiddelde groep wegen (netwerkniveau) .

Op projectniveau (straat) kan er immers verschil zijn in opbouw etc. en dus eenheidsprijs.

Voor het instandhouden is jaarlijks ca. € 1.650.000,- benodigd voor groot onderhoud incl. VAT kosten (onderhoudsstrategie met cyclische maatregelen tussen periode van aanleg en vervanging).

Voor het vervangen van de weg, fiets en voetpaden met nieuwe materialen na einde levensduur (ca. 50 jaar) zijn de rehabilitatiekosten ca. € 2.000.000,- per jaar.

Voor klein onderhoud (veilig houden , kleine oneffenheden/verzakkingen met oppervlakte < 50 m²) is ca. € 112.500,- nodig.

Voor het onderhoud van geluidsreducerend ("stil") asfalt is jaarlijks ca. € 91.000,- nodig en voor het onderhoud aan de markering ca. € 25.000,-

Voor de beheerkosten (onderzoek, advies en licentie beheerprogramma) jaarlijks ca. € 32.000,-.

Totaal is dit ca. € 1.910.500,- per jaar (ex. vervanging van ca. € 2.000.000,-/jr)

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	<i>Algemeen</i>	5
1.2	<i>Doel beheerplan</i>	5
1.3	<i>Jaarplan</i>	5
1.4	<i>Leeswijzer</i>	5
2	Wettelijke kaders	7
2.1	<i>Landelijke wet- en regelgeving</i>	7
3	Beleidsuitgangspunten	8
3.1	<i>Beleidsvisie</i>	8
3.2	<i>Beheerproces</i>	8
3.3	<i>Onderhoudsniveau</i>	9
3.3.1	<i>Veiligheid</i>	9
3.3.2	<i>Voorkomen van gevolgschades</i>	9
3.3.3	<i>Uitstraling</i>	10
3.3.4	<i>Overige beheeraspecten</i>	10
3.4	<i>Conclusie</i>	11
4	Terugblik beheerperiode 2012-2015	12
4.1	<i>Onderhoudsniveau</i>	12
4.2	<i>Uitgevoerd onderhoud</i>	12
4.3	<i>Kosten en budget</i>	12
4.4	<i>Overig</i>	12
5	Huidige situatie	14
5.1	<i>Huidig areaal</i>	14
5.2	<i>Beschrijving areaal</i>	14
5.3	<i>Ontwikkelingen areaal</i>	15
5.4	<i>Staat van areaal</i>	15
5.5	<i>Conclusie</i>	16
6	Jaarlijks onderhoud	17
6.1	<i>Groot en klein onderhoud</i>	17
6.2	<i>Conclusie</i>	18
7	Achterstallig onderhoud/vervanging	19
7.1	<i>Achterstallig onderhoud</i>	19
7.2	<i>Achterstallige vervanging</i>	19
8	Vervanging	20
8.1	<i>Vervanging van verhardingen</i>	20
8.2	<i>Conclusie</i>	21
9	Communicatie	22
9.1	<i>Informeren</i>	22
9.2	<i>Betrekken</i>	22
10	Financiën	23
10.1	<i>Onderbouwing van de kosten</i>	23
10.2	<i>Berekende kosten voor groot onderhoud en vervanging</i>	25
10.3	<i>Kosten voor klein onderhoud</i>	26
10.4	<i>Kosten voor markering</i>	27
10.5	<i>Beheerkosten</i>	27
10.6	<i>Uitgangspunten voor de verantwoording</i>	27
10.7	<i>Benodigde budgetten</i>	29
10.8	<i>Bijlage 1: Onderhoudstrategie</i>	31

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Voor de periode 2013-2017 heeft de gemeente Wassenaar een beheerplan wegen. Echter, vanwege de ambtelijke samenvoeging met de gemeente Voorschoten is besloten om in 2016 het beheerplan te vernieuwen. Hierdoor lopen vanaf nu beide beheerplannen samen. Met deze harmonisatie wordt ook een betere afstemming bereikt met beheerplannen van andere beheerdisciplines binnen de werkorganisatie.

Het beheerplan wegen is opgesteld door een projectgroep bestaande uit medewerkers van de werkorganisatie Duivenvoorde en Antea Group. De lokale kennis van de wegbeheerder van de gemeente Wassenaar in combinatie met de landelijke ervaringen van Anteagroup geeft het plan een gedegen inzicht in de beheeropgave en de benodigde budgetten voor de verhardingen. De aanpak heeft geresulteerd in een specifieke onderhoudstrategie voor de gemeente Wassenaar.

Aanpak

De volgende stappen zijn doorlopen om tot het voorliggende beheerplan te komen:

- Gezamenlijk is afgestemd wat de aanpak en de aandachtspunten zijn;
- De onderhoudstrategie (onderhoudscycli en eenheidsprijzen) is tegen het licht gehouden;
- Ter bepaling van de onderhoudsbehoefte zijn doorrekeningen (netwerkniveau) uitgevoerd;
- De resultaten zijn besproken en getoetst;
- Samen met de afdeling financiën is vervolgens de financieringswijze uitgewerkt.

1.2 Doel beheerplan

Het doel van dit beheerplan is om inzicht te geven in het beheer en onderhoud van de gemeentelijke wegen (verhardingen) en de daarvoor benodigde budgetten. Primair voor de periode 2016-2020, maar ook met een doorkijk op de langere termijn voor de financiële verantwoording. Het document geeft inzicht in het beheerareaal, de beleidsuitgangspunten, de huidige kwaliteit, het benodigde onderhoud en de kosten die daarmee gepaard gaan.

Het document is daarmee zowel een kader voor de beheerder om het beheer en onderhoud beleidsmatig en planmatig te kunnen uitvoeren, als een verantwoording richting de bestuurder van de te realiseren kwaliteit en de benodigde budgetten.

1.3 Jaarplan

Het beheerplan vormt de schakel tussen het gemeentelijk beleid enerzijds en de realisatie van de noodzakelijke onderhoudsmaatregelen anderzijds. De gegenereerde onderhoudsbehoefte in het beheerplan wordt uiteindelijk verwerkt in de komende jaarplannen. Tussentijds zal een actualisatie plaatsvinden om te zorgen dat de verandering in de onderhoudsbehoefte, ten gevolge van snellere of langzamere achteruitgang van de verhardingen, wordt bijgesteld.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding, het doel en de aanpak van dit beheerplan weergegeven. In hoofdstuk 2 worden in het kort de wettelijke kaders aangegeven. Hoofdstuk 3 beschrijft de uitgangspunten voor het wegbeheer. In dit hoofdstuk worden het belang van de wegen, het beheerproces en de beleidsuitgangspunten toegelicht. Daarnaast worden ook de doelstellingen weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt de afgelopen periode beschouwd, omdat dit sterk bepaald hoe we er nu voor staan. Hoofdstuk 5 beschrijft de huidige situatie. Het areaal, de kwaliteit van de verharding en de knelpunten komen aan de orde. In hoofdstuk 6 tot en met 8 wordt beschreven hoe de ambities van de gemeente worden gerealiseerd: welke maatregelen zetten we in om het gewenste onderhoudsniveau te realiseren. Omdat communicatie tussen de gemeente en de gebruikers van de openbare ruimte steeds belangrijker wordt, is hiervoor een apart hoofdstuk opgenomen, hoofdstuk 9. In hoofdstuk 10 wordt het financiële kader weergegeven. Hierin wordt tevens ingegaan op mogelijkheden ter verbetering van de toekomstige borging en inzetbaarheid van de beheer- en onderhoudsgelden van Wassenaar. Tot slot worden in hoofdstuk 11 de algemene conclusies en het advies benoemd.



Van der Oudermeulenlaan

2 Wettelijke kaders

2.1 Landelijke wet- en regelgeving

Wegbeheer wordt gedefinieerd als de zorg voor het blijven voldoen van alle verhardingen aan de wettelijke eisen en richtlijnen. Het beheer en onderhoud van de verhardingen is dus een verplichting die de gemeente voor haar verhardingen heeft op basis van wet- en regelgeving. Wettelijk is niet vastgelegd aan welke eisen de weguitrusting moet voldoen. De invulling verschilt daarom per gemeente.

De volgende wetten en regelingen zijn voor wegbeheer van toepassing:

De Wegenwet (vereist van de beheerder adequaat beheer en onderhoud).

De Wegenverkeerswet (verwacht dat de wegbeheerder maatregelen treft die de veiligheid van de weggebruiker en het functionele gebruik van de wegen waarborgen).

Burgerlijk Wetboek (regelt op basis van het Nieuw Burgerlijk Wetboek aansprakelijkheid).

Wet Milieubeheer (vereist de zorg van eenieder voor het milieu) zoals verder vastgelegd in:

- **Besluit Bodemkwaliteit** (regelt de toepassing van o.a. bouwstoffen en grond),
- **Richtlijn herstel en beheer (water)bodemkwaliteit** (geeft kennis over het omgaan met stoffen in het milieu, zoals o.a. teerhoudend asfalt).

Arbeidsomstandighedenwet (regelt de gezondheid, veiligheid en welzijn van werknemers).

Aansprakelijkheid

De burger en daarmee ook de weggebruiker is tegenwoordig mondiger. Digitale voorzieningen verlagen de drempel om meldingen te doen. Deze laagdrempeligheid kan er toe leiden dat de gemeente als wegbeheerder sneller aansprakelijk gesteld wordt voor schade die iemand meent te lijden als gevolg van gebreken aan de weg.

In het Nieuw Burgerlijk Wetboek is de bewijslast zodanig geregeld dat de beheerder dient aan te tonen dat hij niet aansprakelijk is. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in risicoaansprakelijkheid en schuldaansprakelijkheid. Indien de schade het gevolg is van een gebrek aan de openbare weg is sprake van risicoaansprakelijkheid. Indien de schade niet het gevolg is van een gebrek aan de weg zelf, maar van de aanwezigheid van losse voorwerpen of substanties op de weg dan is er sprake van schuldaansprakelijkheid.

Met de huidige wetgeving betekent dit dat een adequate meldingenregistratie en –afhandeling, het regelmatig uitvoeren van inspecties en daaraan gekoppeld een adequate onderhoudsaanpak belangrijk zijn om de aansprakelijkheid te beperken.

3 Beleidsuitgangspunten

De wegen in de gemeente Wassenaar faciliteren de noodzakelijke mobiliteit en bereikbaarheid binnen de gemeente zelf en doorgaand verkeer. Voor alle gebruikers geldt dat ze er op moeten kunnen vertrouwen dat ze zich veilig kunnen verplaatsen én voldoende comfortabel. Het ontwerp en materiaalgebruik spelen daarbij in eerste instantie een belangrijke rol, maar in de loop der jaren gaat ook het beheer en het daaruit volgend onderhoud een rol spelen.

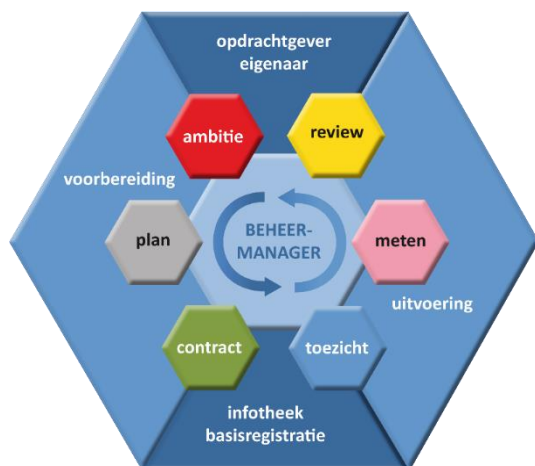
3.1 Beleidsvisie

In de programmabegroting 2016-2020 zijn beleidsaspecten voor de kapitaalgoederen benoemd. Voor het kapitaal goed Wegen is een verandering aangegeven ten aanzien van het gewenste onderhoudsniveau. Budgettaire beperkingen waren in 2011 reden om het onderhoudsniveau van de openbare ruimte op niveau C (laag) te stellen. Intussen is gebleken dat groot onderhoud aan een aantal wegen noodzakelijk is en uitvoeren van klein onderhoud niet meer voldoende is. De doelstelling, zoals aangegeven in de programmabegroting, is daarom geworden: "Wegen op vastgesteld beeldkwaliteitsniveau B (basis) houden door uitvoeren van groot onderhoud". Daarnaast heeft het wegbeheer een raakvlak met Verkeer wat tot uiting komt in het volgende punt in de programmabegroting: "Bij onderhoud van wegen wordt Duurzaam Veilig als uitgangspunt meegenomen".

3.2 Beheerproces

Ten aanzien van het beheerproces is in de programmabegroting het volgende aangegeven: "Beleid maken voor het beheer van de gemeentelijke kapitaalgoederen, i.c. wegen, kunstwerken, riolering, openbare verlichting, VRI en groen, start met het goed in beeld krijgen welke kapitaalgoederen de gemeente in bezit heeft (bijvoorbeeld strekkende meters asfalt, vierkante meters tegelverharding en plantsoenen). De basis voor het gestructureerd en planmatig beheer en onderhoud van de verschillende categorieën kapitaalgoederen openbare ruimte wordt gevormd door de meerjaren beheerplannen en hiervan af te leiden beheerjaarplannen."

Beheerproces



Figuur 1, beheermodel

Het hedendaags (weg)beheer verlangt een systematische aanpak. Dit beheerproces is gerangschikt rond de belangrijkste taken en verantwoordelijkheden bij het beheer van de openbare ruimte. In het model hiernaast is dit schematisch weergegeven. Als regievoerende gemeente staat hierbij de beheerder centraal. Dit is uiteraard geen zelfstandig proces: het bestuur oefent als 'eigenaren' van de openbare ruimte ook hun invloed uit op de openbare ruimte door beleidsmatig (aan) te sturen op een resultaatgerichte, procesmatige en planmatige aanpak van beheer van de kapitaalgoederen. Een beheersysteem, waarin alle relevante data is vastgelegd, moet de wegbeheerder daarin ondersteunen.

Doordat het een herhalend proces is, vormt het een goede basis om verbeterpunten te signaleren en door te voeren. Tevens biedt het een uniforme basis voor een gerichte samenwerking tussen de verschillende beheerdisciplines.

Het opstellen van dit beheerplan maakt ook onderdeel uit van het beheerproces.

Weginspectie en nader onderzoek

Om voor de beheer- en jaarplannen inzicht te krijgen welke verhardingen substantiële schade hebben, wordt tweejaarlijkse een globale visuele wegininspectie uitgevoerd. Bij de oudere elementenverhardingen worden daarna de stenen en tegels visueel op restlevensduur gecontroleerd. Voor asfaltverhardingen wordt de constructie nader onderzocht met behulp van boringen en metingen.



Integraal afstemmen

Wanneer de mogelijkheid zich voordoet, wordt het onderhoud van de openbare ruimte integraal aangepakt. Werkzaamheden uit andere disciplines zoals riolering, ondergrondse infrastructuur, openbare verlichting en groen worden geclusterd in één project. Door deze aanpak blijft de overlast door tussentijdse werkzaamheden beperkt en worden kosten bespaard.

Het vergt wel een goede afstemming vooraf, waarbij iedere discipline actuele input moet geven om gezamenlijk de juiste keuzes te kunnen maken.

Tegenwoordig wordt steeds vaker het riool gerelined (versterken met een kous) in plaats van vervangen. Hiervoor hoeft de verharding niet opengebroken te worden en is er geen reden voor integrale aanpak.

Realisatie

De verschillende groepen onderhoudsmaatregelen worden op verschillende wijzen voorbereid en uitgevoerd. De klachten en meldingen worden grotendeels door een eigen onderhoudsdienst herstelt en afgehandeld. Buiten de klachten en meldingen wordt het klein onderhoud door een aannemer uitgevoerd op basis van een raamcontract. Het groot onderhoud wordt via de projectenafdeling (Civiel) gerealiseerd op basis van raamcontracten of aanbestedingen.

3.3 Onderhoudsniveau

Het vastgestelde beeldkwaliteitsniveau voor de komende periode is B (basis). Een beeldkwaliteitsniveau komt niet alleen tot uitdrukking in de gebruikte materialen, maar het beeld wordt ook bepaald door het uit te voeren technisch en verzorgend onderhoud. Omdat de gehanteerde CROW-systematiek¹ bij het technisch onderhoud uitgaat van een reactieve aanpak, zal telkens een deel van de verhardingen onder het niveau B komen. Dit zal gesignaleerd moeten worden en binnen een afzienbare periode onderhouden moeten worden. Wanneer dit tijdig plaatsvindt, is er geen risico ten aanzien van veiligheidsproblemen en kapitaalvernietiging. In hoofdstuk 5.4 staat weergegeven hoe de huidige staat van de verhardingen is.

Met het beeldkwaliteitsniveau B wordt een optimaal onderhoudsniveau nagestreefd qua kosten. Bij een hoger niveau moet je immers sneller dan nodig ingrijpen en bij een lager niveau is de kans op kapitaalvernietiging groter. Kapitaalvernietiging zal hoofdzakelijk optreden bij asfaltverhardingen. Wanneer benodigd asfaltonderhoud niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt de uiteindelijke onderhoudsmaatregel zwaarder en relatief duurder. Daarmee wordt verlies van kapitaal geleden.



3.3.1 Veiligheid

Uitgaande van het vastgestelde beeldkwaliteitsniveau B en de daarbij behorende CROW-richtlijnen voor het onderhoud van de verharding is de veiligheid van de verharding voor de gebruiker gewaarborgd. Echter, wanneer een verharding in de praktijk een zeer laag kwaliteitsniveau heeft, wordt de kans op onveiligheid groter. We spreken dan over achterstallig onderhoud. Zie ook *Figuur 5, staat van het areaal op basis de wegininspectie 2015*.

3.3.2 Voorkomen van gevolgschades

Uit *Figuur 5, staat van het areaal op basis de wegininspectie 2015* komt naar voren dat van de onderdelen die lager zijn dan niveau B, een groot deel daarvan intussen op niveau D (achterstallig onderhoud) is gekomen. Afhankelijk van de soort schade is er een (groter) veiligheidsrisico en

¹ Het **CROW** is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

moeten deze onderdelen een hogere prioriteit krijgen bij het opstellen van het jaarplan. Waar nodig, vindt door middel van klein onderhoud een eerste veiligheidsverbetering plaats. Omdat "een ongeluk soms in een klein hoekje zit" worden de onderdelen waar klein onderhoud tijdens de globale visuele wegininspectie gesignaleerd is, doorgegeven aan de onderhoudsploeg voor controle en uitvoering.

3.3.3 Uitstraling

Op de beleving van een weg, ofwel hoe schoon, heel, veilig en mooi de weg wordt ervaren, zijn drie facetten van invloed: de verzorgingsgraad (schoon), de technische staat (heel, veilig) en de vormgeving en inrichting (mooi). Dit beheerplan heeft met name betrekking op het in stand houden van de verharding en geeft alleen inzicht in de kosten voor de technische staat. Het verzorgend onderhoud is niet meegenomen in de kosten omdat dit niet binnen de wegbeheertaak valt. Het verzorgend onderhoud bepaald wel sterk de beleving van gebruikers ten aanzien van het onderhoudsniveau. Wanneer een verharding er vlak en strak bij ligt, maar het onkruid groeit er tussen en er ligt het nodige straatvuil, dan zal een gebruiker het geheel lager waarderen dan wanneer het een schone verharding betreft.

3.3.4 Overige beheeraspecten

Beheerbewust (her)ontwerpen

Beheerproblemen zijn vaak een gevolg van verkeerde inrichting of veroudering. Een specifiek voorbeeld daarvan binnen het wegbeheer is bijvoorbeeld de problematiek van de wortelopdruk. Bij oudere wijken zijn de ontwerpmaatstaven intussen vaak veranderd (parkeerproblematiek, verouderd groen, veilig over straat). Een beheerder heeft daarom ook de taak om te kijken of er op dit vlak iets moet veranderen wanneer de kans zich voordoet bij groot onderhoud of vervanging. Bij nieuwe aanleg of herinrichting van de buitenruimte moet rekening worden gehouden met de gevolgen gedurende de hele levenscyclus, hetgeen de beheerder het beste kan overzien. Om de ontwerpkeuzes te borgen, beschikt de gemeente over een LIOR (Leidraad Inrichting Openbare Ruimte).

Flexibiliteit

Niet alleen het beheer en de inrichting zijn van belang, ook het gebruik is een bepalende factor voor de kwaliteit van de verhardingen. Hierop anticipeert de beheerafdeling door materiaalaanpassing en herdimensionering wanneer de kans zich voordoet. Een goed voorbeeld daarvan zijn de asfaltwegen die nog geen fundering hebben in Wassenaar alsnog te voorzien van een fundering bij vervanging van de asfaltconstructie.

Milieu en duurzaamheid

In de programmabegroting is aangegeven dat duurzaamheid een belangrijke ambitie is voor de gemeente Wassenaar. Hierbij wordt ingezet op CO²-reductie en een energieneutraal Wassenaar in 2040. Het college wil verder investeren in meerdere terreinen, maar hieronder valt niet het wegbeheer.

Ten aanzien van CO²-reductie kan wegbeheer een bijdrage leveren door bij de aanbesteding en uitvoering hier eisen aan te verbinden (CO²-prestatieladder).

Door kritisch te zijn ten aanzien van materiaalgebruik en mogelijk hergebruik, wordt niet alleen duurzaamheid in relatie tot het milieu maar ook in relatie tot kosten gerealiseerd.

In het kader van een duurzame samenleving vindt het bestuur het ook belangrijk dat er een veilige en gezonde leefomgeving voor ouderen is. Het wegbeheer kan hier een bijdrage aan leveren door verharding in gebieden waar veel ouderen wonen of gebruik van maken te prioriteren bij benodigd onderhoud.

In relatie tot milieu draagt wegbeheer reeds bij door de (beperkte) toepassing van geluidreducerende asfaltdeklagen.

Risicogestuurd wegbeheer

Naast de brede onderhoudsaanpak die de gemeente nastreeft, is sinds kort het risico gestuurd wegbeheer in beeld. Met deze aanpak is het mogelijk om beleidsmatig en effectgestuurd de onderhoudsmaatregelen te prioriteren in het uitvoeringsprogramma.

3.4 Conclusie

In de programmabegroting voor 2016-2019 is de bestuurlijk ambitie aangegeven om de wegen, één van de kapitaalgoederen, door middel van groot onderhoud op minimaal kwaliteitsniveau B (basis) weer te gaan onderhouden. Het beheer van de wegen is een proces, waarbij de wegbeheerder de regie voert. De kernactiviteiten die daarbij horen, zijn onder meer het uitvoeren van inspecties, het bepalen van de onderhoudsbehoefte, afstemmen met andere disciplines voor een integrale aanpak en het realiseren het geplande onderhoud. Daarbij is aandacht voor het veilig houden van de wegen en voorkomen van gevolgschades. De veiligheid voor de gebruiker wordt niet alleen door het onderhoud gewaarborgd, maar ook door aanpassingen in het kader van Duurzaam Veilig.

Naast het bovenstaande is er aandacht voor aspecten waar het hedendaags beheer ook in Wassenaar mee te maken heeft, zoals de zorg voor het beheer bewust (her)ontwerpen, flexibel inspelen op de veranderende behoefte van de gebruikers, milieu en duurzaamheid en risicogestuurd wegbeheer.

4 Terugblik beheerperiode 2012-2015

Hieronder staan kort enkele specifieke kenmerken van de afgelopen beheerperiode benoemd.

4.1 Onderhoudsniveau

Het vastgestelde beeldkwaliteitsniveau in de afgelopen beheerperiode was niveau C (laag). Bij aanvang van de beheerperiode in 2012 was de stand van zaken volgens onderstaande tabel.

Onderhouds niveau	% kwaliteit 2010	% kwaliteit 2012
A+	Nvt	Nvt
A	70,4%	82%
B	7,7%	6,2%
C	3,0%	2,7%
D	18,9%	9,6%

Er heeft in de eerste jaren wel een kwaliteitsverbetering plaats kunnen vinden door het uitvoeren van grote verkeers- en rioolprojecten (van Zuylen van Nijeveltstraat, Lange Kerckdam, Deijlerweg, Kieviet-noord, Binnenklinge). Echter, na 2012 is er weer achterstand opgetreden, met name bij de elementenverharding. Een belangrijke oorzaak hiervan is boomwortelopdruk.

4.2 Uitgevoerd onderhoud

In de periode 2013-2015 is jaarlijks op ongeveer 3,5% van het areaal asfalt groot onderhoud uitgevoerd (circa 25.000 m²) en op 1,5% van het areaal elementenverharding (circa 11.000 m²). De focus in de periode 2013-2015 is voornamelijk geweest op het op orde brengen van hoofdwegen en fietspaden (asfalt) zoals de Groot Haesebroekseweg, Van der Oudermeulenlaan, Violierenweg e.o., Hofcampweg en fietspad De Wassenaarse Slag.

In het centrum is groot onderhoud (herinrichting) uitgevoerd aan het straatwerk, onder meer in de Kerkstraat en Windlustweg.

4.3 Kosten en budget

In hoofdstuk 10 zijn de berekende kosten voor de komende jaren weergegeven. Deze zijn hoger dan de kosten in het vorige beheerplan. In het algemeen geldt voor de vergelijking met het vorige beheerplan dat het verschil in kosten voor groot onderhoud te verklaren is doordat er in het vorige beheerplan voor gekozen is om alleen op basis van de kwalitatieve planning voor de eerste 5 jaar een raming te maken. Daarbij zijn lagere eenheidsprijzen gehanteerd, onder meer omdat gedeeltelijk de marktwerking is meegenomen (raamcontract).

In Raadsbesluit eind 2013 is besloten om voor de begroting van 2014 de storting in de Voorziening te baseren op de uitgangspunten van de beheerplannen 2013-2017.

Er is ook een verschil in de rehabilitatiekosten omdat in het vorige beheerplan rehabilitatie niet over een lange periode (20 jaar) berekend is, maar uitgegaan is van een percentage van het benodigde budget voor asfaltvervangning. De reden hiervoor was dat in de programmabegroting van 2012 aangegeven was dat de Raad het jaarlijkse structurele bedrag voor rehabilitatie van € 2 miljoen euro een te groot en onzeker bedrag vond om structureel in de bestemmingsreserve te storten. Een ander punt dat destijds meegespeeld heeft in de uiteindelijke hoogte van het bedrag is dat ook gekeken is naar de capaciteit van de organisatie.

4.4 Overig

Door de samenvoeging in 2013 van Wassenaar en Voorschoten moest de organisatie nog opgebouwd worden waardoor de capaciteit van Omgevingsbeheer nog niet optimaal was. Hierdoor zijn er een aantal projecten doorgeschoven.

Binnen de afdeling Omgevingsbeheer is sinds de samenvoeging gewerkt aan verbetering en integrale afstemming van de beheerplanningen van riolering en wegen en de samenwerking met de projectenafdeling Civiel. Dit is bepalend voor de realisatie van de beheerplannen. Binnen de organisatie zal er in de komende periode verbetering moeten komen in de integrale samenwerking

met Ruimtelijke Ontwikkeling en Verkeer zodat onderhoudsplanningen en plannen voor nieuwe ontwikkeling/verkeersbeleid beter op elkaar afgestemd kunnen worden.

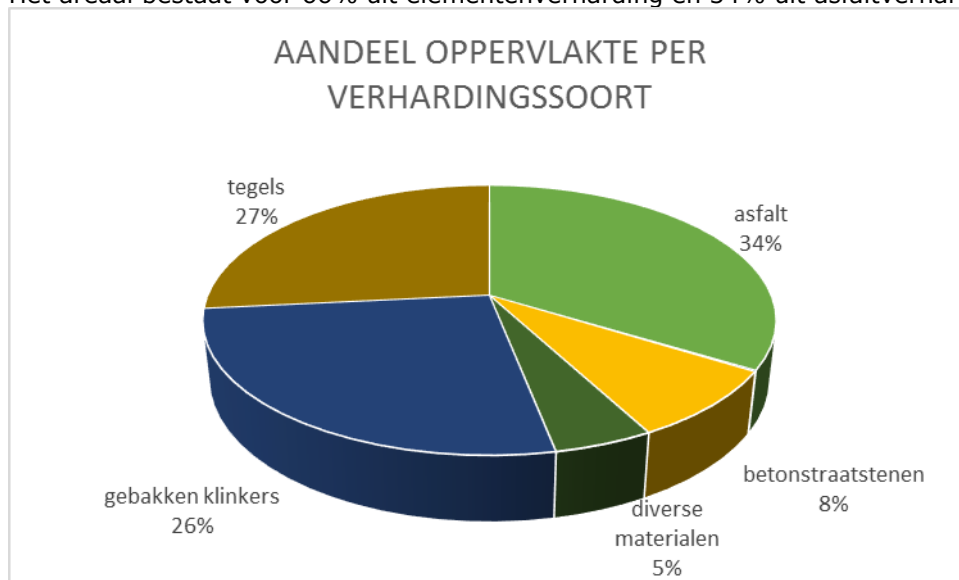
5 Huidige situatie

5.1 Huidig areaal

De gemeente beheert in totaal ongeveer 1,5 miljoen m² verharding.

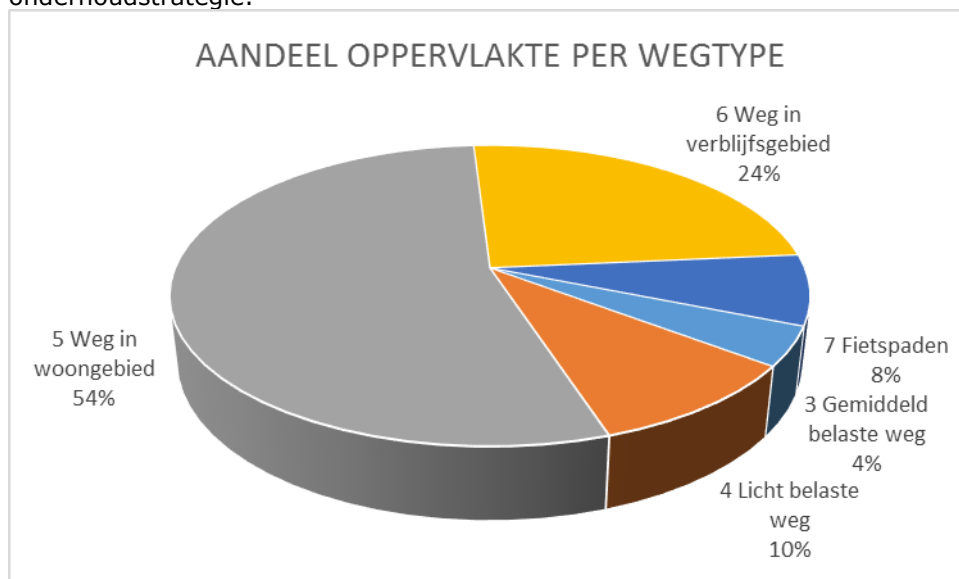
5.2 Beschrijving areaal

Het areaal bestaat voor 66% uit elementenverharding en 34% uit asfaltverharding.



Figuur 2, verdeling verhardingssoorten

Binnen de wegbeheersystematiek wordt een onderverdeling gemaakt in wegtypen. Deze wegtypen zijn groepen van wegen waarbij het onderscheid gemaakt wordt naar gebruik en belasting/verkeersintensiteit. Dit speelt met name een rol bij de indeling in groepen voor de onderhoudstrategie.



Figuur 3, verdeling wegtypen

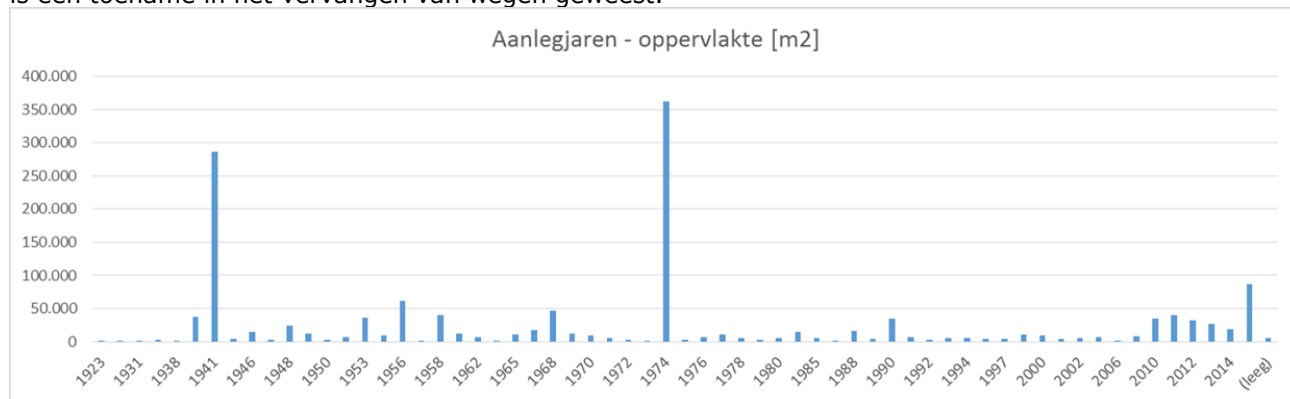
Het grootste deel van het areaal betreft de wegen in woongebied (woonstraten, parkeren) en wegen in verblijfsgebied (voetpaden).

Specifieke kenmerken

Het areaal kenmerkt zich door een enigszins hoger aandeel asfaltwegen dan landelijk gezien bij een stedelijk karakter. De oorzaak hierin ligt in het hogere aandeel in de woongebieden zelf. Het percentage gebakken straatstenen (klinkers) ligt ook enigszins hoger dan het gemiddelde landelijke beeld.

5.3 Ontwikkelingen areaal

In onderstaande grafiek is de hoeveelheid aangelegde wegen in de gemeente vanaf 1923 weergegeven. Duidelijk zichtbaar zijn de pieken in de aanlegjaren 1941 en 1974. De laatste 5 jaren is een toename in het vervangen van wegen geweest.



Figuur 4, oppervlakte van aangelegde verhardingen in de tijd

5.4 Staat van areaal

In relatie tot de wegbeheersystematiek heeft de CROW een 'vertaling' gemaakt van de (technische) inspectieresultaten naar de CROW-beeldkwaliteitscatalogus. De resultaten van de visuele inspectie van wegverhardingen worden gepresenteerd als de beeldkwaliteitsniveaus A+ (zeer hoog), A (hoog), B (basis), C (laag) en D (zeer laag). Hiermee kan op beleidsniveau een beeld gevormd worden van de staat van het areaal.

In relatie tot de voorgaande weginspectie uit 2012 kan geconcludeerd worden dat de kwaliteit van het wegareaal van de gemeente afgenomen is. Dit is het gevolg van de keuze in 2011 voor een kwaliteitsbeeld C (laag).

Niveau	Omschrijving	Relatie richtlijnen wegbeheer	Indicatie technische kwaliteit	Asfalt	Elementen	Totaal
A+	Zeer hoog	Geen schade	Als nieuw	33%	22%	26%
A	Hoog	Enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden	Zeer goed, vlak, heel	16%	24%	21%
B	Basis	Waarschuwingsgrens is overschreden; binnen 5 jaar groot onderhoud verwacht of klein onderhoud nodig	Enige schade doch functioneel; Geen verlies veiligheid	33%	31%	31%
C	Laag	Richtlijn is overschreden; binnen 2 jaar groot onderhoud nodig	Aanzienlijke schade, discomfort of mogelijke oorzaak van onveilige situaties	6%	1%	3%
D	Zeer laag	Achterstallig onderhoud; direct groot onderhoud nodig	Kapitaalvernietiging, kapot en functieverlies, reële kans op onveilige situaties	12%	22%	19%

Figuur 5, staat van het areaal op basis de weginspectie 2015

Uit bovenstaande valt op dat het grootste deel al onderhouden had moeten worden omdat het in de doorrekening als achterstallig onderhoud naar voren komt (niveau D). Omdat dit met name betrekking heeft op elementenverharding (veel kleinschalig onderhoud vanwege wortelopdruk) is het risico op kapitaalvernietiging niet groot. Echter, het aandeel asfaltverharding is zodanig dat hier aandacht aan gegeven moet worden.

Een minder opvallend aandachtspunt is het relatief hoge percentage verharding (gemiddeld 31%) dat nu op niveau B gewaardeerd wordt. Dit zijn onderdelen die op dit moment nog wel voldoen aan

de beeldkwaliteitsnorm maar waarvan de verwachting binnen de CROW-systematiek is dat ze binnen 3 tot 5 jaar onderhouden moeten worden. Daardoor worden ze nog niet opgenomen in het nieuwe jaarplan. Bij een volgende inspectie zal blijken of de verwachting uitgekomen is of niet.



Voorbeeld van schade aan asfaltverharding

5.5 Conclusie

Het areaal van de gemeente Wassenaar kenmerkt zich door een stedelijk karakter met enigszins hogere percentages asfaltverhardingen en klinkerverhardingen dan landelijk gebruikelijk. Opvallend is twee pieken in aanlegjaren (1941 en 1974) volgens de gegevens in het beheersysteem.

Bij het vorige beheerplan was er nog sprake van een verbetering van de verharding tussen de metingen in 2010 en 2012. Met de nieuwe informatie uit 2015 blijkt dat er een achteruitgang plaatsgevonden heeft, waarbij het huidige niveau zelfs iets lager is dan het niveau van 2010.

Omdat het grootste aandeel aan achterstallig onderhoud gerelateerd is aan elementenverharding is het risico op kapitaalvernietiging niet groot, echter het aandeel asfaltverharding is zodanig dat hier aandacht aan gegeven moet worden.

6 Jaarlijks onderhoud

6.1 Groot en klein onderhoud

De onderhoudstrategie is vastgelegd in de vorm van maatregelpakketten, zie bijlage 1. Hierbij zijn voor groepen van wegen de benodigde onderhoudsmaatregelen weergegeven, waarbij de onderverdeling is gemaakt op basis van materiaal (type), gebruik (functie) en intensiteit (belasting). Een rijbaan voor doorgaand verkeer, uitgevoerd in asfalt, vergt een beduidend andere onderhoudsaanpak dan bijvoorbeeld een betegeld voetpad in een woonstraat.

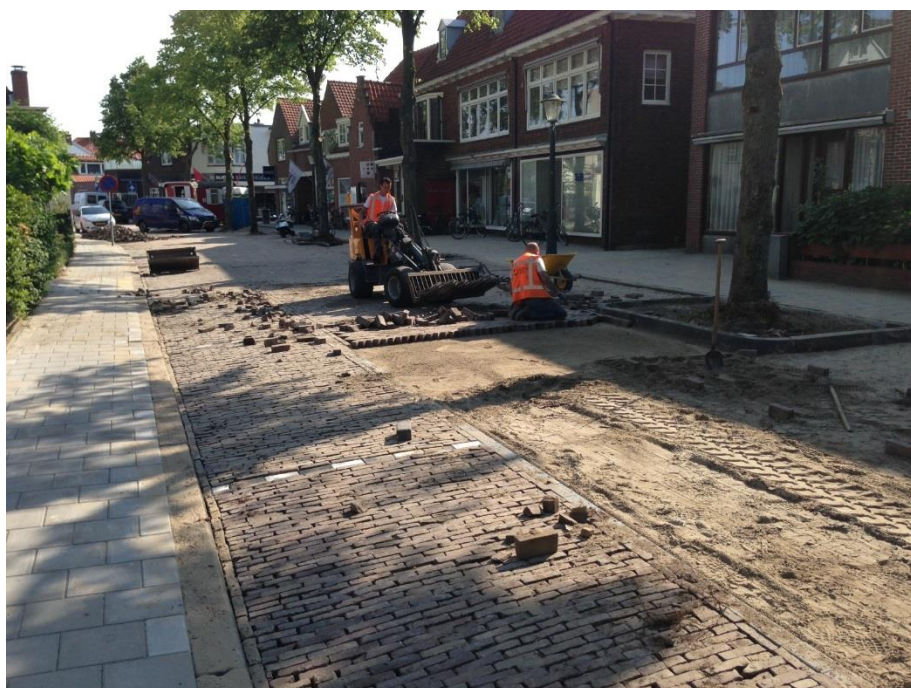
In grote lijnen zijn de onderhoudsmaatregelen als volgt te typeren:

Groot onderhoud

- Elementenverharding: lokale oneffenheden en verzakkingen herstellen (gedeeltelijk herstraten), maar tijdens de levenscyclus tussentijds ook één keer de bestaande materialen in de gehele straat herstraten.
- Asfaltverharding: lokale scheuren en oneffenheden worden weggefreed en opnieuw geasfalteerd en de rafeling (steenverlies aan oppervlak) wordt geconserveerd door een dunne deklaag aan te brengen. Tussentijds wordt in de levenscyclus de constructie versterkt door de gehele bovenlaag te vervangen door 1 of 2 nieuwe lagen.

Doel:

Het tijdig structureel verbeteren van de verharding om de beoogde levensduur te behalen, waarbij afhankelijk van de maatregel veiligheid (veilig gebruik), duurzaamheid (bestendigheid), comfort en aanzien verbeterd worden. Een kenmerk van dit onderhoud is dat de maatregelen zijn gepland en voortkomen uit weginspecties, e.d.



Voorbeeld van groot onderhoud waarbij de rijbaan geheel herstraat wordt (Kerkstraat)

Klein onderhoud

- Elementenverharding: kleine oneffenheden en verzakkingen herstellen; de stenen en tegels worden weer vlak terug aangebracht.
- Asfaltverhardingen: kleine reparaties met asfalt, maar ook scheuren vullen.

Doel:

Het veilig houden van de wegen door kleine problemen snel te verhelpen en bij gepland uitstel van groot onderhoud of vervanging.

Klein onderhoud vloeit voort uit meldingen van bewoners, signalering door de eigen dienst en betreffen soms calamiteiten als er een verzakking van de weg is bij een kapotte rioolaansluiting of ten gevolge van verkeersschade. Een klein deel van het groot onderhoud wordt meegenomen als klein onderhoud wanneer dit op zichzelf staande onderdelen zijn met een beperkte onderhoudsoppervlakte. Hierbij moet gedacht worden aan een oppervlakte die door een onderhoudsploeg binnen een werkdag aangepakt kan worden.

De klachten en meldingen worden door een eigen gemeentelijke onderhoudsploeg opgepakt. Het klein onderhoud dat gesignaleerd is tijdens de weginspectie en de calamiteiten worden door een onderhoudsaannemer opgepakt. Wanneer het mogelijk is, voert deze aannemer ook groot onderhoud uit van geringe omvang.

6.2 Conclusie

Het technische onderhoud dat uitgevoerd wordt tussen de aanleg en de vervanging van een verharding, bestaat uit groot onderhoud en klein onderhoud.

Het groot onderhoud is planmatig en bedoeld om een structurele verbetering aan te brengen, waardoor niet alleen de kwaliteit weer op peil gebracht wordt, maar ook om de beoogde levensduur te behalen.

Het klein onderhoud is niet planmatig, maar komt vaak voort uit meldingen en is voornamelijk bedoeld om wegen veilig te houden.

7 Achterstallig onderhoud/vervanging

7.1 Achterstallig onderhoud

In bijna elk wegennet komt achterstallig onderhoud voor. Dit achterstallig onderhoud is binnen een normaal en evenwichtig onderhouden wegennet beperkt in verband met risico's met betrekking tot verkeersveiligheid, schadeclaims (letselschade, autoruitbreuk, etc.) en kapitaalvernietiging. Volgens de CROW-systematiek dient achterstallig onderhoud binnen 1 jaar opgelost te worden om kapitaalvernietiging en risico's op ongelukken en daaruit voortvloeiende schadeclaims te voorkomen.

Zoals al naar voren kwam in de kwaliteitsanalyse, is er sprake van een substantiële achterstand in het onderhoud in de gemeente Wassenaar. Op basis van de CROW-systematiek is berekend dat het hierbij gaat om een bedrag van circa € 4,8 miljoen euro. Dit heeft met name betrekking op elementenverharding, waarbij veel kleinschalig groot onderhoud nodig is vanwege wortelopdruk.

7.2 Achterstallige vervanging

Er is sprake van achterstallige vervanging als een onderdeel volgens de onderhoudstrategie al vervangen had moeten worden, maar dit nog niet is gebeurd. Bijvoorbeeld: een rijbaan is aangelegd in 1941 en is dus 75 jaar "oud". Volgens de onderhoudstrategie is vervanging van zo'n onderdeel gepland na 50 jaar, dus had dit, theoretisch gezien, al 25 jaar geleden moeten gebeuren en is er sprake van achterstallige vervanging.

Kijkend naar *Figuur 4, oppervlakte van aanlegde verhardingen* valt op dat als we uitgaan van een globale gemiddelde (theoretische) vervanging na 50 jaar dat een substantieel deel (39%) van het areaal ouder is en gezien kan worden als achterstallige vervanging. Dit is een aandachtspunt voor de komende periode, niet alleen in de jaarplannen, maar ook qua budgettering op de langere termijn.



boomwortelopdruk

8 Vervanging

8.1 Vervanging van verhardingen

Tijdens de levensduur van een verharding worden verschillende onderhoudsmaatregelen toegepast en sommige zelfs vaker. Dit is de onderhoudscyclus. De zwaarste onderhoudsmaatregel is de vervangingsmaatregel, ook wel rehabilitatie genoemd. Deze komt aan het eind van een lopende onderhoudscyclus en is het begin van een nieuwe onderhoudscyclus.

Vervanging

- Elementenverharding: de elementen worden vervangen door nieuwe materialen.
- Asfaltverharding: de asfaltlagen worden vervangen door nieuwe asfaltlagen en de fundering wordt zoveel mogelijk behouden of, waar nodig, alsnog aangebracht.
- Voor de vervanging van de verhardingen wordt rekening gehouden met de volgende levensduur c.q. onderhoudscyclus per groep:

	asfalt:	elementen:
○ Gemiddeld belaste wegen (bv. Wittenburgerweg)	40 jaar	40 jaar
○ Licht belaste wegen (bv. Van Duivenvoordelaan)	40 jaar	40 jaar
○ Wegen in woongebied (bv. Raadhuislaan)	60 jaar	50 jaar
○ Voetpaden	50 jaar	50 jaar
○ Fietspaden	50 jaar	50 jaar

Doel:

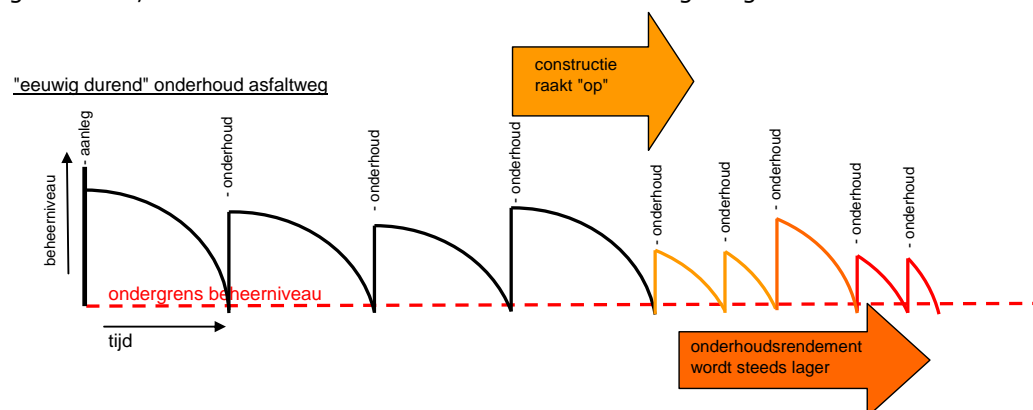
Het tijdig vervangen in het kader van doelmatig onderhoud en met het oog op kansen voor verbetering (inrichting, dimensionering).

Waarom een verharding uiteindelijk vervangen en niet alleen onderhouden

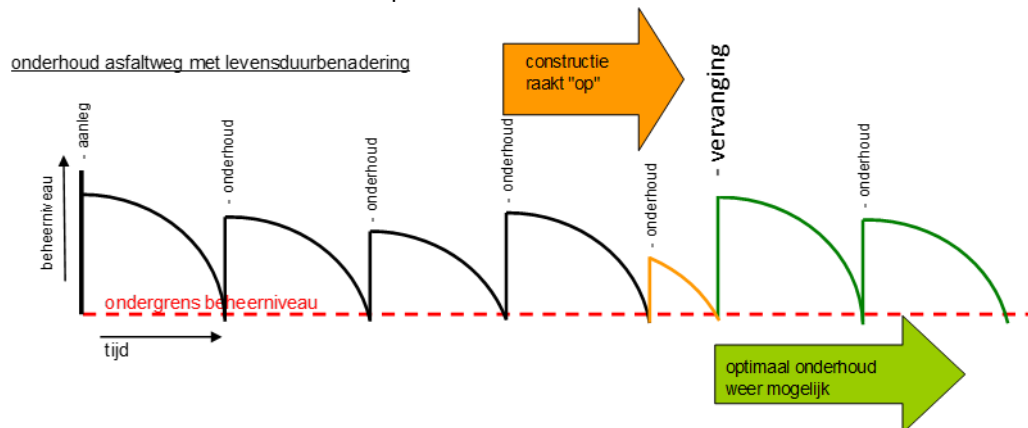
Bij het onderhoud van de wegen is het uitgangspunt dat door toepassing van alle soorten onderhoud de verhardingen uiteindelijk op een doelmatige wijze hun beoogde levensduur halen. Wanneer je geen tussentijds (klein of groot) onderhoud uitvoert, dan zal de verharding eerder vervangen moeten worden. Wanneer nooit vervangen wordt en dus eeuwigdurend wordt onderhouden, leidt dit tot "verbrokkeling". Niet alleen stenen brokkelen steeds verder af, maar ook een asfaltconstructie verbrokkelt inwendig.

Asfaltverharding

Lichte onderhoudsmaatregelen zijn voordeliger en de verharding ligt er op het oog weer goed bij. Denk aan het voorbeeld van een nieuwe laag asfalt. Bij de visuele inspectie zal de weg weer hoog scoren. Maar onder de deklaag is de situatie minder goed. De onderlagen en fundering hebben in de loop der tijd al veel te verduren gehad en hebben een groot deel van hun weerstand tegen de verkeersbelasting verloren. Deze verschijnselen werken door aan de bovenkant. Steeds sneller moet een onderhoudsmaatregel uitgevoerd worden, wat weer leidt tot extra ongemak voor de gebruikers, maar ook tot extra kosten. Onderstaande figuur geeft deze situatie weer.



In het volgende figuur is wel sprake van levensduurbenadering en dus tijdige vervanging. Het leidt tot een veel evenwichtigere verdeling van de onderhoudsmaatregelen. Na de vervanging is de weg als nieuw en heeft de weg weer een normale (lagere) onderhoudsfrequentie. Voor een gemiddeld kostenbeeld is dat de beste aanpak.



Elementenverharding

Voor elementenverhardingen is een cyclus met tussentijds onderhoud en uiteindelijke vervanging ook van toepassing, maar zal de noodzaak voor vervanging vanuit andere factoren dan bij asfalt voortkomen. Een elementenverharding is immers anders opgebouwd. Geen lagen die samen een sterk geheel vormen, maar losse onderdelen op een stevig zandbed. Een groot deel van de verhardingen in de gemeente Wassenaar bestaan uit betonnen straatstenen en tegels.

Betonnen elementen kunnen eroderen of verpulveren in de loop der jaren ten gevolge van invloeden (verkeersbelasting, weer). Heel lang gaat dat goed, maar na flink wat jaren, wordt dat steeds meer zichtbaar. Soms extremer (zie foto), meestal minder extreem. Daarnaast zijn er haarscheurtjes ontstaan. Een aantal stenen zijn al gebroken maar bij het herstraten ontstaat nog meer breuk ten gevolge van het uitbreken, schoonmaken, vervoeren, etc. Deze elementen moeten sowieso vervangen worden (inboet).



Wanneer een oudere rijbaan of voetpad op een gegeven moment geheel herstraat moet worden en de elementen al duidelijke slijtage / breuk vertonen dan wordt het tijd om te vervangen. Je wilt immers in de komende 15-20 jaar niet meer langs hoeven te komen omdat de resterende oude stenen alsnog sterk achteruit zijn gegaan. Dat is niet efficiënt.

Door de uitkomsten van de weginspectie te toetsen aan de leeftijd en staat van de verharding, zorgt de beheerder er voor dat tijdig vervangen wordt. Bij asfaltverhardingen loont het de moeite om van een selectie nader onderzoek te doen en de restlevensduur te bepalen. Voor een deel van de asfaltwegen is dat in de gemeente Wassenaar al gedaan, het restant zal in de komende periode onderzocht worden.

8.2 Conclusie

Voor verschillende groepen van wegonderdelen zijn verschillende vervangingsmomenten bepaald in de nieuwe onderhoudstrategie, afhankelijk van gebruik en materiaal. Het vervangen dient tijdig plaats te vinden in het kader van doelmatig onderhoud. Daarbij zal de beheerder het vervangingsmoment gebruiken met het oog op kansen voor verbetering (inrichting, dimensionering).

9 Communicatie

Het beheer en onderhoud van de buitenruimte heeft directe invloed op de gebruikers van deze ruimte. Wanneer werkzaamheden en wijzigingen hier in plaats vinden, is het vanzelfsprekend om de bewoners hiervan op de hoogte te brengen. Niet alleen om ze te informeren, maar ook om weerstand te verminderen en draagvlak te creëren. Dit kan door middel van informatie verstrekken, maar kan nog een stap verder door de gebruikers hierbij te betrekken en binnen gestelde kaders mee te laten beslissen over de invulling van de openbare ruimte.

9.1 Informeren

Wanneer werkzaamheden uitgevoerd worden, is er in meer of mindere mate sprake van overlast in de vorm van omleidingen, beperkte bereikbaarheid, zandinloop, et cetera. Door vooraf betrokkenen duidelijk te informeren wordt de overlast meer acceptabel gemaakt en is duidelijk bij wie men terecht kan tijdens de uitvoering. De gemeentelijke website wordt hiervoor gebruikt en is hiervoor een medium dat goed past bij de communicatie tegenwoordig.

Bij groot onderhoud, zoals herinrichtingen, worden inloopavonden georganiseerd waarbij de plannen en uitvoering toegelicht worden en gelegenheid is voor vragen. Daarnaast worden nieuwsbrieven gebruikt om de betrokkenen tijdens een langdurige uitvoering over het project te informeren en is het inzetten van een omgevingsmanager bij de gemeente niet ongebruikelijk.

9.2 Betrekken

In het kader van herinrichting bij onderhoud van de buitenruimte wordt tegenwoordig ook trajecten doorlopen waarbij bewoners kunnen participeren. Dit proces wordt niet door de beheerafdeling zelf gedaan.

10 Financiën

In dit hoofdstuk worden de berekende kosten weergegeven en de financiële verantwoording vormgegeven. De wegen vertegenwoordigen een financiële waarde van vele miljoenen euro's. De taak van de gemeente is om hier op een zorgvuldige manier mee om te gaan. Inzicht in de kosten voor onderhoud en vervanging is daartoe onontbeerlijk.

10.1 Onderbouwing van de kosten

Voor de onderhoudstrategie (wanneer welk onderhoud en eenheidsprijzen) is de kennisbank van Antea Group als uitgangspunt genomen. Deze eenheidsprijzen worden landelijk door Antea bij advisering voor wegbeheer gebruikt en zijn daarnaast realistisch (in termen van "hier moet een aannemer het voor kunnen doen"), actueel en onderbouwd. In de eenheidsprijzen is geen markteffect (aanbestedingsvoordeel) opgenomen.

De onderhoudstrategie van Antea Group is vervolgens getoetst met de specifieke situatie van de gemeente Wassenaar en waar nodig bijgesteld.

Hieronder staan de belangrijkste aanpassingen in de onderhoudstrategie weergegeven:

Elementenverhardingen

- Bij vervanging wordt 100% nieuw materiaal toegepast voor betonstraatstenen, trottoirbanden, opsluitbanden en putranden. Gebakken materiaal 35% nieuw. Voor kolken wordt alleen arbeid gerekend, omdat leveringskosten worden verrekend via het rioolbudget.
- Bij herstraten wordt met 20% inboet gerekend voor alle materiaal (incl. trottoirbanden).

Asfaltverhardingen

- Bij vervanging wordt 100% nieuw materiaal toegepast voor trottoirbanden, opsluitbanden en putranden. Voor kolken wordt alleen arbeid gerekend, omdat leveringskosten worden verrekend via het rioolbudget.
- Voor al het freeswerk en opbreken van asfaltlagen wordt 50% teerhoudendheid aangehouden.
- Voor fietspaden met een zwarte deklaag wordt in plaats van een conservering met een slijtlaag gerekend met EAB (Emulsie Asfaltbeton).
- Bij gemiddeld belaste wegen (bijvoorbeeld Groot Haesebroekseweg) en licht belaste wegen (bijvoorbeeld Van Duivenvoordenlaan) wordt een nieuwe puinfundering meegenomen in de eenheidsprijs.
- Enkele asfaltconstructies zijn qua dikte aangepast.

Toeslagfactor

Een belangrijke aanpassing ten opzichte van de voorheen door de gemeente gehanteerde eenheidsprijzen is doorgevoerd in de toeslagfactor. Deze was 20% en is voor dit beheerplan gesteld op 50%. Hiermee sluit hij aan op de gehanteerde factor bij projectramingen.

Toeslagfactor:

Uitvoering + eenmalig (incl verkeersmaatregelen)	10%
Algemene Kosten	6%
Winst & Risico	4%
Onvoorzien	10%
Vorb & Toezicht	20%

50%

Toepassing eenheidsprijzen

De eenheidsprijzen zijn alleen bedoeld voor de doorrekening op netwerkniveau. Er zitten namelijk diverse algemene aannames in en ze zijn gebaseerd op een gemiddelde van wegen in een groep. Binnen zo'n groep zijn in de praktijk verschillen, door verschillende leveranciers, verschillende constructies en verschillende gebruikssituaties die op projectniveau inzichtelijk gemaakt moeten worden.

De eenheidsprijzen zijn gebaseerd op onderhoud van de bestaande verharding. Andere (duurdere) materialen, verkeerskundige aanpassingen en herinrichtingen die duurder zijn dan het gewone technische onderhoud zijn niet inbegrepen.

10.2 Berekende kosten voor groot onderhoud en vervanging

Berekende kosten voor groot onderhoud en vervanging

Bij de berekening is uitgegaan van instandhouding van de verhardingen op niveau B met levensduurbenadering. Dat betekent dat de verhardingen aan het einde van de levensduur vervangen worden in plaats van eeuwigdurend groot onderhoud (het zogeheten "lappen"). Wordt er niet vervangen, dan zijn de berekende kosten voor groot en klein onderhoud onvoldoende om dit op te vangen.

In de berekende kosten is al beperkt rekening gehouden met integrale aanpak en eventuele synergievoordelen. Synergievoordelen komen in het volgende planniveau verder in beeld. Indien er sprake is van integrale aanpak met rioolvervanging, dan vervallen de onderhoudskosten voor de verharding in de rijbaan. Voor de parkeervakken en voetpaden is er nog geen eenduidige afspraak gemaakt met de rioolbeheerder ten aanzien het al dan niet bijdragen in de projectkosten door wegbeheer. Derhalve zijn hiervoor de kosten voor wegonderhoud nog opgenomen in de berekening. Er is ook geen rekening gehouden met het zogeheten "opplussen" van de (onderhouds-) werkzaamheden door andere afdelingen, zoals het aanleggen van extra parkeerplaatsen, et cetera. Kleine aanpassingen die binnen de berekende onderhoudskosten vallen, worden meegenomen. Indien een gewenste aanpassing buiten de berekende onderhoudskosten valt, moet een financiële bijdrage geleverd worden door de betreffende discipline.

Voor de structurele instandhouding van de verhardingen is op jaarbasis gemiddeld circa € 1,65 miljoen benodigd voor groot onderhoud. Hieronder is het verloop van de kosten over een periode van 20 jaar weergegeven.

	Planjaar	Groot onderhoud asfalt	Groot onderhoud elementen	Totaal groot onderhoud
KWALITATIEF EN OPGELEGD	2016	€ 596.212	€ 526.813	€ 1.123.025
	2017	€ 1.422.150	€ 3.059.695	€ 4.481.845
	2018	€ 179.610	€ 92.489	€ 272.100
	2019	€ 156.081	€ 112.895	€ 268.976
	2020	€ 1.327.653	€ 328.988	€ 1.656.641
CYCLISCH EN OPGELEGD	2021	€ 434.910	€ 7.763.475	€ 8.198.386
	2022	€ 761.710	€ 347.003	€ 1.108.713
	2023	€ 238.842	€ 618.991	€ 857.833
	2024	€ 157.801	€ 216.028	€ 373.829
	2025	€ 145.944	€ 444.669	€ 590.613
	2026	€ 299.832	€ 374.482	€ 674.315
	2027	€ 400.330	€ 531.625	€ 931.954
	2028	€ 1.728.117	€ 958.920	€ 2.687.037
	2029	€ 636.000	€ 613.919	€ 1.249.919
	2030	€ 613.228	€ 867.916	€ 1.481.144
	2031	€ 1.852.889	€ 811.260	€ 2.664.150
	2032	€ 99.777	€ 391.230	€ 491.007
	2033	€ 591.182	€ 1.202.199	€ 1.793.381
	2034	€ 376.123	€ 236.799	€ 612.922
	2035	€ 801.079	€ 558.432	€ 1.359.512
		gemiddeld	€ 640.974	€ 1.002.891

De kostenpiek in het planjaar 2017 wordt met name veroorzaakt door de onderhoudsmaatregelen waarbij gedeeltelijk herstraat (30-50%) moet worden voor het verhelpen van schaden ten gevolge van onder meer boomwortelopdruk. In de praktijk zullen deze kosten voor groot onderhoud lager uitvallen omdat ze voor een deel ook op te lossen zijn door het uitvoeren van klein onderhoud.

Voor de structurele vervanging van de verhardingen is op jaarbasis gemiddeld circa € 2,0 miljoen benodigd. Hieronder is het verloop van de kosten over een periode van 20 jaar weergegeven.

	Planjaar	Rehabiliteren asfalt	Rehabiliteren elementen	Totaal rehabilitatie
KWALITATIEF EN OPGELEGD	2016	€ 462.873	€ 132.016	€ 594.889
	2017	€ 711.458	€ 661.171	€ 1.372.629
	2018	€ 66.261	€ -	€ 66.261
	2019	€ -	€ 17.112	€ 17.112
	2020	€ -	€ -	€ -
CYCLISCH	2021	€ 827.939	€ 637.967	€ 1.465.906
	2022	€ 715.120	€ 79.643	€ 794.763
	2023	€ 168.380	€ 1.908.865	€ 2.077.245
	2024	€ 2.382.144	€ 12.039.212	€ 14.421.356
	2025	€ 198.813	€ 308.770	€ 507.583
	2026	€ 1.981.900	€ 637.800	€ 2.619.700
	2027	€ 281.489	€ 589.467	€ 870.956
	2028	€ 1.003.492	€ 1.617.854	€ 2.621.346
	2029	€ 143.048	€ 496.174	€ 639.222
	2030	€ 499.244	€ 175.433	€ 674.678
	2031	€ 102.772	€ 73.700	€ 176.472
	2032	€ 169.784	€ 1.003.718	€ 1.173.502
	2033	€ -	€ -	€ -
	2034	€ 8.965.144	€ 137.761	€ 9.102.905
	2035	€ 310.079	€ 346.873	€ 656.952
	gemiddeld	€ 949.497	€ 1.043.177	€ 1.992.674

Geluidreducerend asfalt:

In bovenstaand overzicht is nog geen rekening gehouden met de extra kosten voor de asfaltwegen met geluidreducerend asfalt. Deze extra kosten komen voort uit een kortere onderhoudsinterval dan bij gewone deklagen, vanwege een andere samenstelling van de deklaag waardoor deze eerder gaat rafelen. Het beoogde effect van geluidreductie wordt daarmee teniet gedaan en vervanging van de deklaag is dan nodig.

Uitgaande van een hoeveelheid van ca. 40.000 m² geluidreducerende asfaltverharding en vervanging van de deklaag na ca. 7 jaar zijn de extra onderhoudskosten gemiddeld € 91.000 per jaar.

10.3 Kosten voor klein onderhoud

Met behulp van het beheersysteem kan een doorrekening gemaakt worden van de kosten voor klein onderhoud. De kosten worden dan bepaald volgens de CROW-systematiek door een percentage te nemen van het benodigd budget voor de instandhouding van het wegennet op de lange termijn. Het percentage verschilt per verhardingstype en per wegtype. Echter, hier is niet voor gekozen omdat deze systematiek vaak onrealistisch hoge bedragen genereert. Door te kijken naar de beschikbare capaciteit in de afgelopen jaren en in hoeverre dit voldoende was om de benodigde werkzaamheden uit te voeren, kan een uitspraak gedaan worden voor de komende periode.

Voor de gemeente Wassenaar geldt dat de onderhoudsploeg van de aannemer, in de afgelopen periode voldoende capaciteit had om alle benodigde werkzaamheden voor klein onderhoud uit te voeren en daarbij nog enig groot onderhoud met beperkte omvang kon oppakken. De kosten voor de het klein onderhoud worden op hetzelfde niveau aangehouden ter grootte van € 112.500,- per jaar.

De verwachting is dat dit voor de komende periode voldoende moet zijn, mits het budget voor groot onderhoud en vervanging aansluit op de onderhoudsbehoefte daarvoor.

10.4 Kosten voor markering

Binnen het wegbeheer is ook de zorg voor de markering ondergebracht. Voor het onderhouden van de markering is jaarlijks een bedrag benodigd van gemiddeld € 25.000,-.

10.5 Beheerkosten

Naast de kosten voor het onderhoud zijn er ook jaarlijkse beheerkosten om de beheertaak in te vullen.

Dit betreffen niet alleen de personele kosten, die onder de urenbegroting vallen, maar ook:

- onderzoeks- en advieskosten € 30.000,-
(levensduur, teerhoudendheid, wegininspectie, raamcontract, technisch advies)
- licentiekosten beheerprogramma € 2.000,-

10.6 Uitgangspunten voor de verantwoording

Voorziening groot onderhoud wegen

Om de kosten van het groot onderhoud aan wegen op een evenwichtige wijze over de jaren te verdelen, wil de gemeente een voorziening (BBV art. 44.1.c) vormen en in stand houden. Voor het in stand houden van een dergelijke voorziening is een zorgvuldige verantwoording van de te verwachten kosten en van de daadwerkelijke bestedingen noodzakelijk. De storting in de voorziening groot onderhoud wegen wordt gebaseerd op dit wegenbeheerplan. In dit wegenbeheerplan wordt voor een periode van tenminste 20 jaar op basis van een theoretische onderhoudscyclus (gebaseerd op levensduur) een raming van de te verwachten onderhoudskosten gemaakt. Voor de eerste 5 jaar wordt dit gedaan op basis van een kwalitatieve beschouwing waarbij de theoretische bepaalde onderhoudsmaatregelen getoetst worden. Omdat de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen in de tijd kan verschuiven, wordt het resultaat van de kwalitatieve planning niet 1 op 1 in het beheerplan opgenomen. Het wegenbeheerplan en de achterliggende berekening wordt elke 4 jaar herzien. Tussentijds vindt nog apart een inspectie en doorrekening van het wegenareaal plaats. Op deze manier is tussentijdse bijsturing van de meerjarenplanning geborgd.

Planniveaus

Er is sprake van een verantwoording in meerdere stappen. In het onderstaande schema is de relatie tussen de verschillende planniveaus weergegeven.

Op het niveau beheerplan wordt inzicht in de onderhoudsbehoefte verkregen voor meerdere jaren. Hierbij wordt gerekend op het zogeheten "netwerkniveau", waarbij projectdetails nog niet bekend zijn. Om de eerstkomende periode al qua planning en kosten scherper in beeld te krijgen, wordt een maatregeltoets gedaan, waaruit een meerjarenplanning volgt. Met dit huiswerk kan het gesprek met andere disciplines (domeinen) gevoerd worden om de planning en werkzaamheden met elkaar af te stemmen. Hieruit volgt het uitvoeringsprogramma voor het wegbeheer en daarmee een doelgerichte vulling voor het eerstvolgende jaarplan.

	jaar																				
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1. Wegenbeheerplan																					
<i>Maatregeltoets</i>	▼		▼																		
2. Meerjarenplanning groot onderhoud wegen																					
<i>Afstemming andere domeinen</i>	▼		▼																		
3. Integraal uitvoeringsprogramma																					
<i>Toets realiseerbaarheid</i>		▼																			
4. Jaarplan																					
<i>Formuleren project</i>			▼																		
5. Project (directieraming)																					

In het jaarplan is het kostenbeeld nog steeds gebaseerd op netwerkniveau. Bij de verdere uitwerking en uitvoering van het jaarplan zullen de kosten steeds scherper in beeld komen. Dit kan tegenvallen als er bijvoorbeeld meer teerhoudend asfalt in een asfaltverharding voorkomt dan we in de eenheidsprijzen van uit zijn gaan. Maar het kan ook meevallen als er bijvoorbeeld sprake is van een gunstige aanbesteding.

Het monitoren van de kosten van het uit te voeren onderhoud in relatie tot het beschikbare budget is een continue proces, waarbij een voorziening er voor zorgt dat er niet constant bijgesteld (geschoven) hoeft te worden.

Activeren vervanging wegen (rehabilitatie)

Om te bewerkstelligen dat de kosten van de investeringen ten laste komen van burgers en bedrijven op het moment dat zij er profijt van hebben, wordt thans de systematiek van activering en afschrijving voor alle investeringen gelijk getrokken door wijziging van de artikelen 59 en 64 van de BBV: *investeringen met een maatschappelijk nut worden, evenals investeringen met een economisch nut, geactiveerd en over de verwachte toekomstige gebruiksduur afgeschreven (artikel I, onderdelen AA en CC).*

De verplichting om alle investeringen te activeren volgens de nieuwe methode wordt alleen van toepassing op nieuwe investeringen die na 2017 worden gedaan.

10.7 Benodigde budgetten

In het beheerplan Wegen 2016-2020 is de technische onderhoudsbehoefte van het wegareaal (ca. 1.500.000 m² verharding) inzichtelijk gemaakt.

Hierbij is uitgegaan van de landelijke CROW wegbeheersystematiek en het vastgestelde kwaliteitsniveau Basis.

Er is een kwalitatieve visuele inspectie gedaan om de huidige kwaliteit van het wegareaal in beeld te brengen en de kosten voor de eerste 5 jr "scherper" te bepalen.

Hieruit blijkt dat er ca. 22% achterstallig onderhoud is met name voor het straatwerk (elementenverharding) wat voor een groot deel veroorzaakt wordt door boomwortelopdruk.

Er is een financiële doorrekening gemaakt over 20 jaar, waarbij de eenheidsprijzen (gebaseerd zijn op de kennisbank van Antea) een gemiddelde groep wegen (netwerkniveau) .

Op projectniveau (straat) kan er immers verschil zijn in opbouw etc. en dus eenheidsprijs.

Voor het instandhouden is jaarlijks ca. € 1.650.000,- benodigd voor groot onderhoud incl. VAT kosten (onderhoudsstrategie met cyclische maatregelen tussen periode van aanleg en vervanging).

Voor het vervangen van de weg met nieuwe materialen na einde levensduur (ca. 50 jaar) zijn de rehabilitatiekosten ca. € 2.000.000,- per jaar.

Voor klein onderhoud (veilig houden , kleine oneffenheden/verzakkingen met oppervlakte < 50 m²) is ca. € 112.500,-.nodig.

Voor het onderhoud van geluidsreducerend ("stil") asfalt is jaarlijks ca. € 91.000,- nodig en voor het onderhoud aan de markering ca. € 25.000,-

Voor de beheerkosten (onderzoek, advies en licentie beheerprogramma) jaarlijks ca. € 32.000,-.

Totaal is dit ca. € 1.910.500,- per jaar (ex. vervanging van ca. € 2.000.000,-/jr)

overzicht jaarlijkse kosten

beheerkosten	
belastingen	€ 44.000
pacht	€ 3.000
contracten/abbonementen	€ 17.000
inspecties/ advieskosten	€ 30.000
aansprakelijkheidstellingen (eigen risico)	€ 10.000
verrekening met de WODV	€ 231.972
totaal beheerkosten	€ 335.972

klein / jaarlijks onderhoud	
klein onderhoud	€ 112.500
klein onderhoud asfalt	
klein onderhoud elementen	
herstel schades	€ 10.000
markering	€ 25.000
herstel straatwerk kabelsleuven	€ 0
totaal klein onderhoud	€ 147.500

groot onderhoud	
groot onderhoud elementen (gem. op basis van 20 jaar)	€ 1.002.891
groot onderhoud asfalt (gem. op basis van 20 jaar)	€ 640.974
extra kosten onderhoud stil asfalt	€ 91.000
vanwege eerdere eenmalige storting in voorziening	
voormalige storting in exploitatie (nu beschikbaar in expl.)	
totaal groot onderhoud	€ 1.734.865

vervanging	
totaal vervanging	€ 1.992.674

11 Bijlage 1: Onderhoudstrategie

Cycli Asfaltverhardingen						
<i>Maatregelomschrijving</i>	<i>Conserveren asfalt</i>	<i>Gedeeltelijk groot onderhoud asfalt</i>	<i>Ged. groot onderhoud en conserveren</i>	<i>Verbeteren vlakheid asfalt</i>	<i>Versterken asfalt</i>	<i>Rehabiliteren asfalt</i>
wegtype	A1	A2	A3	A4	A5	A6
wegtype 3			10/30		20	40
wegtype 4			13/38		25	50
wegtype 5			15/45		30	60
wegtype 6			13/38		25	50
wegtype 7			13/38		25	50

Cycli Elementenverhardingen				
<i>Maatregelomschrijving</i>	<i>Gedeeltelijk groot onderhoud (30%)</i>	<i>Gedeeltelijk groot onderhoud (50%)</i>	<i>Verbeteren vlakheid elementen</i>	<i>Rehabiliteren elementen</i>
wegtype	E1	E2	E3	E4
wegtype 3	10/30		20	40
wegtype 4	10/30		20	40
wegtype 5	15		30	50
wegtype 6	15		30	50
wegtype 7	10/20/40		30	50

Literatuur

Programmabegroting 2016, gemeente Wassenaar (uitgave 22 september 2015)

Beheerplan Wegen 2013-2017, gemeente Wassenaar

Wegbeheer 2011, CROW (uitgave december 2011)