

Beleidsplan Wegen 2015 - 2019



**GEMEENTE
HILLEGOM**

Rapportage

Gemeente Hillegom

december 2014
Definitief

Beleidsplan Wegen 2015 - 2019

Rapportage

dossier : BD2751-101-100

registratienummer : IF-AF20140023

versie : 2.0

classificatie : Klant vertrouwelijk

Gemeente Hillegom

december 2014

Definitief

INHOUD	BLAD	
1	INLEIDING	2
2	BEGRIPPENKADER	3
2.1	Definitie wegen	3
2.2	Beheer en onderhoud	4
3	KADERS EN UITGANGSPUNTEN	6
3.1	Wettelijk kader	6
3.2	Gemeentelijk beleid	6
3.3	Vertaling kaders naar CROW methodiek	7
3.4	Wegbeheersystematiek	8
4	AREAALGEGEVENS EN KWALITEIT	9
4.1	Kwantiteit	9
4.2	Kwaliteit	10
4.3	Meerjarenplanning	11
5	FINANCIEN	12
5.1	Beschikbaar	12
5.2	Benodigd	12
6	CONCLUSIES EN AANBEVELING	14
7	COLOFON	15

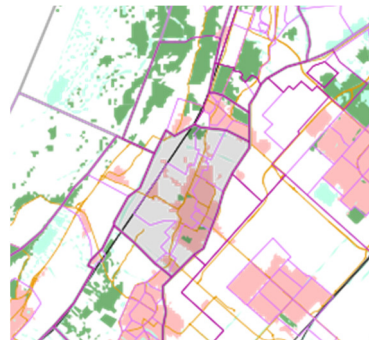
BIJLAGE

1	Wet- en regelgeving
---	---------------------

1 INLEIDING

Gemeente Hillegom is verantwoordelijk wegbeheerder

De gemeente Hillegom is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet. Het totale wegennet heeft een lengte van 79 km en een oppervlakte van ca. 860.000 m². Dit wegennet bestaat voornamelijk uit asfalt- en elementenverhardingen. De vervangingswaarde van al deze wegen samen bedraagt ca. € 85 miljoen. Het in stand houden van al de wegen is een complexe taak. In dit beleidsplan wordt ingegaan op deze taak. Beoogd wordt hiermee actuele kaders vast te leggen waarbinnen het wegbeheer de komende 5 jaar moet worden uitgevoerd.



Notitie Wegbeheer toe aan actualisatie

Op basis van het "Beleidsrapport Wegbeheer" van november 2010 heeft de gemeente Hillegom besloten om het wegenareaal te onderhouden op basisniveau (R). In de praktijk betekent dit dat het onderhoud op het wegenareaal plaatsvindt op een standaardniveau aan de hand van de landelijke methodiek van het CROW. In dat kader vindt elk jaar een wegininspectie plaats, in 2014 heeft deze inspectie voor het laatst plaatsgevonden. Na een periode van 5 jaar is het nu tijd voor een periodieke actualisatie van het beleid.

Totstandkoming Beleidsplan Wegen

Voorliggend Beleidsplan Wegen is het resultaat van een project, waarin de gemeente is ondersteund door advies- en ingenieursbureau Royal HaskoningDHV. Het project is van start gegaan met een analysefase, waarin alle relevante informatie is verzameld en geanalyseerd. Vervolgens heeft een werksessie plaatsgevonden met betrokken ambtenaren. Daarna is de actualisatie van de gegevens, de meerjarenplanning en de bijbehorende begroting uitgevoerd. Tot slot zijn alle resultaten vastgelegd in het voorliggend "Beleidsplan Wegen".

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden alle definities en relevante begrippen beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de kaders, de uitgangspunten en de (gangbare) systematiek die gebruikt wordt om de wegen te beheren. In hoofdstuk 4 worden de wegen en de actuele kwaliteit daarvan beschreven en hoe deze informatie is omgezet naar een meerjarenplanning voor het onderhoud. In hoofdstuk 5 zijn de financiële consequenties van deze keuzes uitgewerkt. Hoofdstuk 6 gaat in op mogelijke keuzes in onderhoud en kwaliteitsniveaus en de gevolgen daarvan op het benodigde budget. Hoofdstuk 7 tenslotte bevat de conclusies en aanbevelingen.

2 BEGRIPPENKADER

Dit beleidsplan gaat over het beheer en onderhoud van wegen in de gemeente Hillegom. De gemeente is als beheerder verantwoordelijk voor de wegen, maar wat voor soorten wegen worden er onderscheiden en wat is beheer eigenlijk in dit verband? En waar is het voor nodig? Er zijn vele begrippen en aspecten die aan beheer gekoppeld zijn. In dit hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

2.1 Definitie wegen

Definitie wegen

Een weg of straat is een strook gebruikt en geschikt gemaakt voor wegverkeer. Wegen zijn meestal verhard om de begaanbaarheid voor voertuigen mogelijk te maken of te verbeteren. Wegen zijn een belangrijk onderdeel van de verkeersinfrastructuur. Dit beleidsplan heeft betrekking op openbare wegen in beheer en onderhoud bij de gemeente Hillegom. Zogenaamde "eigen wegen" die niet openbaar zijn en onverharde wegen vallen buiten de scope van dit plan.

Wegonderdelen

Een weg bestaat uit één of meer wegonderdelen, zoals rijbanen waarop het verkeer wordt afgewikkeld. Een rijbaan bestaat op haar beurt weer uit een of meer rijstroken. In veel gevallen zijn rijstroken met belijning van elkaar gescheiden. Binnen de bebouwde kom onderscheiden we meerdere wegonderdelen langs de wegen zoals parkeerstroken, trottoirs en/of fietspaden aangebracht, die ook deel van de weg uitmaken. Buiten de bebouwde kom liggen bermen langs de rijbaan, deze maken ook onderdeel uit van de weg. Datzelfde geldt voor snelheidsremmende maatregelen zoals drempels, wegversmallingen en as-verspringingen. Langs de meeste wegen staat bebording (verkeersborden en straatnaamborden) en ook zijn de meeste wegen voorzien van straatverlichting. Deze verkeersvoorzieningen maken geen onderdeel uit van dit beleidsplan.

Wegverharding en -opbouw

De wegverharding of het wegdek is de wijze waarop een weg is verhard. De wegverharding heeft tot functie om de weg goed begaanbaar te houden voor voertuigen. Voor een goede draagkracht is onder de wegverharding een funderingslaag aangebracht. Een typische opbouw van een weg is dan, van boven naar beneden:

- asfaltverharding (bijvoorbeeld 100 mm);
- puinfundering (bijvoorbeeld 200 mm);
- zandlaag (bijvoorbeeld 500 mm);
- aardebaan: grondlichaam (dikte afhankelijk van weghoogte);
- natuurlijke ondergrond.

Over het algemeen worden de volgende typen verhardingen onderscheiden:

- Asfaltverhardingen: zoals asfaltbeton en SMA;
- Betonverhardingen: waaronder betonplaten en doorgaand gewapende betonwegen;
- Elementenverhardingen: waaronder klinkers, betonstraatsteen, baksteen en natuursteen;
- Halfverhardingen: zoals grind- en schelpenpaden.

De keuze voor een verhardingstype wordt bepaald door diverse factoren zoals o.a. de belastbaarheid, het rijcomfort, de stroefheid, de zichtbaarheid, de geluidseigenschappen, de aanleg- en onderhoudskosten en de uitstraling.

2.2 Beheer en onderhoud

De kwaliteit van de openbare ruimte is van meerdere factoren afhankelijk. Eén van deze factoren is het niveau waarop de fysieke objecten in de openbare ruimte in stand worden gehouden, ofwel het onderhoudsniveau. Dit onderhoudsniveau is van invloed op de onderhoudskosten. In algemene zin geldt: hoe hoger het na te streven niveau, hoe hoger de kosten. Alle activiteiten om het kwaliteitsniveau in stand te houden noemen we beheer en onderhoud. Binnen het beheer en onderhoud van de wegen zijn de belangrijkste beheertaken:

Instandhouding

Als een weg is aangelegd, moet deze in stand gehouden worden. Door het gebruik, het klimaat en andere externe invloeden loopt de kwaliteit van de weg in de tijd namelijk terug. Zonder onderhoudsmaatregelen te nemen zakt de kwaliteit van een weg uiteindelijk onder een bepaald niveau, waardoor negatieve effecten optreden zoals disfunctioneren, onveiligheid en kapitaalvernietiging. Om dit te voorkomen is onderhoud ('technisch beheer') nodig. Voorbeelden van instandhoudingsmaatregelen zijn het herstraten van een trottoir of het aanbrengen van een nieuwe deklaag op een asfaltverharding.

Functionele aanpassing

Na verloop van tijd is instandhouding alleen vaak niet meer voldoende. Want door nieuw beleid en veranderde gebruiksbehoeften kan het nodig zijn om de functionaliteit van een weg aan te passen. Dan dient functionele aanpassing ('functioneel beheer') plaats te vinden, bijvoorbeeld door verandering van de inrichting van de weg of het toevoegen of juist weghalen van wegen of delen daarvan. Voorbeelden van functionele aanpassingen zijn het verbreden van een weg of het aanleggen van een vrijliggend fietspad.

Regulering van het gebruik

Onder regulering van het gebruik worden diverse activiteiten verstaan die op één of andere wijze het gebruik van de wegen door de gebruikers reguleren. Taken die hierbij horen zijn vergunningverlening, handhaving en burgerparticipatie. Voorbeelden van het reguleren van het gebruik zijn het aanleggen van drempels om de snelheid te verlagen of weggebruikers (door het plaatsen van borden) een andere route te laten rijden.

Ondersteunende beheertaken

Naast deze hoofdtaken zijn er diverse ondersteunende beheertaken, zoals het maken van beheer- en beleidsplannen, interactie met de burgers en gebruikers van de openbare ruimte, registratie van meldingen en het monitoren van de kwaliteit door het uitvoeren van weginspecties.

Van de genoemde beheertaken krijgt instandhouding of 'technisch beheer' vaak de meeste aandacht. De oorzaak hiervan is dat deze instandhouding wordt gezien als een basale plicht. Het betreft de plicht van een gemeente om haar kapitaalgoederen in stand te houden en als een goed rentmeester op te treden. De gemeente kan namelijk aansprakelijk worden gesteld als er schade ontstaat of als er ongelukken gebeuren door slecht onderhouden wegen¹.

Elke weg heeft een bepaalde 'technische' levensduur. Onderhoud bestaat uit maatregelen die ervoor zorgen dat het object tijdens de levensduur blijft functioneren en dat de verwachte technische levensduur

¹ Zie bijvoorbeeld het vonnis LJN: BY5595: "Gemeente Stichtse Vecht schuldig aan dodelijk motorongeval", waaruit blijkt dat gemeenten ook strafrechtelijk kunnen worden vervolgd vanwege nalatig onderhoud aan openbare wegen ten gevolge waarvan ongelukken gebeuren.

daadwerkelijk wordt gehaald. Onderhoud bestaat uit een grote diversiteit aan groot- en kleinschalige maatregelen, deze worden hierna kort toegelicht.

Regulier Groot onderhoud

Onder Regulier Groot Onderhoud worden maatregelen verstaan, die een dusdanige omvang hebben dat, zowel de structurele achteruitgang van de kwaliteit van de wegverharding wordt vertraagd, als door conserveren (overlagen) de oppervlakte eigenschappen op een acceptabel niveau worden gehouden. Regulier groot onderhoud betekent meestal het frezen van slechte gedeelten, en overlagen als ook het geheel of gedeeltelijk herstraten. In principe gebeurt dit gemiddeld eenmaal per 20 jaar. Dit zijn veelal grootschalige en laagfrequente onderhoudsmaatregelen, die worden genomen op basis van de actuele toestand van een weg.

Klein onderhoud

Onderhoud wordt als klein of regulier aangemerkt, als het door de jaren heen een ongeveer gelijke budgetbehoefte vraagt, afgezien van indexering, areaaluitbreiding en dergelijke. Dit gaat over het algemeen om het dagelijks onderhoud zoals het verhelpen van kleine schades en storingen of om onderhoudsmaatregelen die een vaste frequentie kennen, zoals onkruidbestrijding, het reinigen van de wegen, het herstraten van kleine delen van de weg of het aanvullen van sporen in de berm. Klein onderhoud heeft vaak een sterk routinematig karakter.

Vervanging of rehabilitatie / infrastructurele werken

Als het einde van de technische levensduur is bereikt (de weg functioneert niet meer of het kost onevenredig veel onderhoud om deze nog goed te laten functioneren) en er is nog steeds behoefte aan de weg, dan moet deze worden vervangen. Vervanging van een weg betekent dus dat de oude weg tot en met de fundering wordt afgebroken en dat een vergelijkbare nieuwe weg met dezelfde functionaliteit wordt aangelegd.

De meeste wegen zullen na zo'n 60 jaar vervangen moeten worden. Het moment en de omvang van de vervanging is echter sterk afhankelijk van externe factoren zoals de ondergrond van een weg, de manier waarop deze belast is en de leeftijd van de onderliggende riolering. In sommige gevallen kan vervangingen daardoor eerder of later nodig zijn. De technische levensduur wordt vaak niet bereikt, omdat het einde van de functionele levensduur zich al eerder aandient. Dit is bijvoorbeeld het geval als een compleet kruispunt wordt vervangen door een rotonde of als een woonstraat wordt heringericht om meer parkeerruimte te creëren.

3 KADERS EN UITGANGSPUNTEN

In dit hoofdstuk is het wettelijk kader beschreven. Tevens is ingegaan op aanpalende beleidsterreinen die voor wegenonderhoud relevant zijn. Het gemeentebestuur definieert de doelstellingen voor de kwaliteit van de verhardingen in de openbare ruimte. Dit moet zich vertalen in keuzes en prioriteiten bij het uitvoeren van onderhoud.

3.1 Wettelijk kader

De gemeente heeft in haar rol als wegbeheerder geen volledige vrijheid in het vaststellen van haar beleid. Het beheer van wegen is namelijk (deels) in nationaal geldende wetten en besluiten geregeld. Zij geven de kaders aan waarbinnen de uitvoering van de beheertaak plaats zal moeten vinden. Voor het beheer en onderhoud zijn diverse wetten en regelingen van belang. De belangrijkste daarvan zijn:

- | | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| - Grondwet | - Code Milieu Verantwoord Wegbeheer |
| - Wegenverkeerswet (WVW) | - Wet Geluidshinder (Wgh) |
| - Wegenwet | - Europese Richtlijn Omgevingslawaaï |
| - Burgerlijk Wetboek (BW) | - Arbeidsomstandighedenwet (Wet Arbo) |
| - Wet Milieubeheer | - Gemeentewet |

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

3.2 Gemeentelijk beleid

Binnen de gemeente Hillegom zijn diverse beleidskaders beschikbaar die kaders geven voor het wegenbeleid. In het kader van dit wegenbeleid zijn de volgende documenten van belang:

Hillegoms Verkeers en Vervoersplan (HVVP, 2009, SOAB)

Het doel van het geactualiseerde HVVP is om te komen tot een nieuwe verkeersstructuur, dat na vaststelling dient als beleidsplan voor de verdere uitwerking (van deze structuur). Het uitgewerkt HVVP betreft een integrale beschrijving van het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid, gericht op een gefaseerd maatregelenprogramma voor op de korte, middellange en lange termijn. Hierbij zit de focus echter duidelijk op verkeer en vervoer. Voor dit beleid is het van belang om bij de uitvoering (planning) van het beheer en onderhoud aan te sluiten bij de verkeerstructuur zoals uitgewerkt in dit HVVP.

Bestuursprogramma 2014-2018 “Samen Sterker”

Iedere bestuursperiode wordt er een collegeprogramma uitgewerkt. In dit programma wordt doorgaans aandacht besteed aan de wegen of - in een breder perspectief – de openbare ruimte.

In het actuele bestuursprogramma stellen partijen zich ten doel een goed onderhoudsniveau te waarborgen. Dit vertaalt zich naar de volgende doelen ten aanzien van de wegen:

- Bereikbaarheid: Hillegom moet goed bereikbaar zijn en de doorstroming van noord naar zuid is belangrijk.
- Leefbaarheid en aanzien: Hillegom is een woongemeente, met een goed onderhouden, aantrekkelijke en evenwichtige openbare ruimte met bereikbare voorzieningen. Daarom moet de leefbaarheid in de kern Hillegom gewaarborgd blijven met een aantrekkelijk en levendig centrum.

- Veiligheid: in Hillegom moeten mensen zich vrij en veilig kunnen bewegen. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn veilige schoolroutes en het veilig gebruik van de fiets.
- Duurzaamheid: We willen dat Hillegom een groene, ambitieuze gemeente is die zich duurzaam ontwikkelt en duurzaam bouwt.

Op hoofdlijnen zijn deze bestuurlijke doelen ook terug te vinden in de beleidsthema's van het CROW.

Tevens wil het bestuur besparingen bereiken door, waar mogelijk, gezamenlijke inkoop met omliggende gemeenten. Wanneer hierdoor mogelijk financiële ruimte ontstaat, maakt het bestuur de afweging of dit wordt geïnvesteerd in een geleidelijke verhoging van het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte.

3.3 Vertaling kaders naar CROW methodiek

Vertalen wij deze uitgangspunten naar onderhoudsniveau voor wegen van het CROW dan lijkt het niveau R (basis) het meest passend, met enkele kwaliteitsaccenten R⁺ (goed) in de centra. Deze keuze komt overeen met het beleid van de afgelopen jaren.

Beleidsthema	Kwaliteitsniveau			
	R ⁻ (sober)	R (basis)	R ⁺ (goed)	R ⁺⁺ (uitstekend)
Veiligheid	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen geminimaliseerd
Bereikbaarheid (wegen)	Bereikbaarheid beperkt minder	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding
Comfort	Enigszins oncomfortabel	Comfortabel	Comfortabel	Zeer comfortabel
Aanzien	Matige uitstraling	Redelijk verzorgde uitstraling	Verzorgde uitstraling	Zeer verzorgde uitstraling
Leefbaarheid	Leefbaarheid beperkt minder	Leefbaarheid niet in het geding	Leefbaarheid niet in het geding	Leefbaarheid niet in het geding
Duurzaamheid	Belasting op milieu conform wettelijke eisen	Belasting op milieu conform wettelijke eisen	Belasting op milieu lager dan wettelijke eisen	Belasting op milieu zo beperkt mogelijk

3.4 Wegbeheersystematiek



Voor het wegbeheer is een richtlijn ontwikkeld die als hulpmiddel dient om tot de meest optimale meerjarenplanning te komen: dat is de feitelijke vertaling van kwaliteitsniveau R naar concrete onderhoudsmaatregelen. Deze wegbeheersystematiek is vastgelegd in publicaties 146 en 147 van de CROW. Dit is het belangrijkste standaardwerk voor het beheer van wegen in Nederland. Deze systematiek wordt door de meeste gemeenten, provincies en waterschappen gebruikt en dient ook vaak als leidraad in jurisprudentie.

De systematiek is gebaseerd op zogenaamd *rationeel wegbeheer*. Dit is een praktische benadering waarmee kan worden 'voorspeld' hoe een weg in de toekomst zal slijten. 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 een normaal gebruik.

Met behulp van een digitaal beheersysteem kan worden bepaald op welk tijdstip, in welke omvang, welke onderhoudsmaatregel moet worden genomen om het onderhoud op de meest optimale wijze uit te voeren. De Gemeente Hillegom beschikt ook over een dergelijk systeem. Uitgangspunt daarbij is om een maximale levensduur van de verhardingen te verkrijgen. Vanuit technisch en financieel oogpunt wordt zeer aanbevolen om de door het systeem voorgestelde onderhoudsmaatregelen, na afstemming met bijvoorbeeld de rioleringsplanning en de lijst met investeringsprojecten, geheel uit te voeren.

4 AREAALGEGEVENS EN KWALITEIT

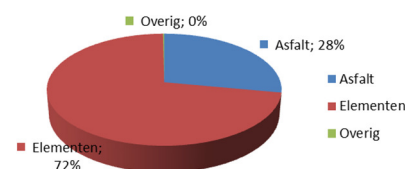
In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de omvang van het areaal en de kwaliteit van de wegen.

4.1 Kwantiteit

Areaalgegevens

Voorliggend beleidsplan heeft betrekking op het totale verharde wegennet dat bij de gemeente in eigendom en beheer is. Dit wegennet heeft een lengte van ca. 79 km en een oppervlakte van ca. 860.000 m². De verdeling van het areaal over de verschillende verhardingstypes is in onderstaande tabel weergegeven.

Verhardingstype	Oppervlakte (m ²)		%
	2011	2014	
Asfalt	259.318	240.344	28%
Elementen	625.969	618.160	72%
Onverhard	2.138	1.901	0%
Totaal	887.425	860.405	100%



In onderstaande tabel is het areaal verharding weergegeven verdeeld over de wegtypen van het CROW:

Wegtype	Oppervlakte (m ²)		%
	2011	2014	
1 Autosnelweg			0%
2 Zwaar belaste weg	57.637	57.667	7%
3 Gemiddeld belaste weg	76.402	64.304	7%
4 Licht belaste weg	90.713	82.117	10%
5 Weg in woongebied	401.435	401.620	47%
6 Weg in verblijfsgebied	230.351	216.433	25%
7 Fietspaden	30.887	38.264	4%
Totaal	887.425	860.405	100%

Uit beide tabellen is te zien dat het areaal over de gehele linie is afgenomen met ca. 4,5%.

Door optimalisatie van het beheersysteem in de afgelopen jaren heeft er een verschuiving plaatsgevonden van arealen. Hierdoor lijkt dat het areaal fietspaden is toegenomen, terwijl dit in de praktijk niet het geval is. De afname van het areaal sinds 2011 is gelegen in de optimalisatie van het wegbeheersysteem. In deze optimalisatie is gebleken dat een deel van het areaal in beheer en onderhoud is van andere partijen, zoals provincie. Dit is rechtgezet, waardoor areaal is afgenomen.

Vervangingswaarde

De vervangingswaarde alle verhardingen die door de gemeente Hillegom 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 alle kapitaalgoederen opnieuw te bouwen. Het gaat om grote bedragen. Een grove inschatting van de vervangingswaarde van alle wegen in de gemeente bedraagt ca. 85 miljoen euro.

4.2 Kwaliteit

Beschrijving kwaliteitsklassen CROW

De kwaliteit van de verhardingen is op basis van de CROW richtlijnen uitgedrukt in vier kwaliteitsklassen: voldoende, matig, onvoldoende en achterstallig. Wegen worden als voldoende beoordeeld wanneer er geen of alleen lichte schades voorkomen. Matig geeft aan dat een weg bijna aan onderhoud toe is. Onvoldoende wil zeggen dat onderhoud moet plaatsvinden. Achterstallig geeft aan dat onderhoud al plaats had moeten vinden. In onderstaande tabel zijn deze verschillende kwaliteitsklassen met enkele foto's nader geïllustreerd:

	Voldoende	Matig	Onvoldoende	Achterstallig
Elementenverharding				
Asfaltverharding				

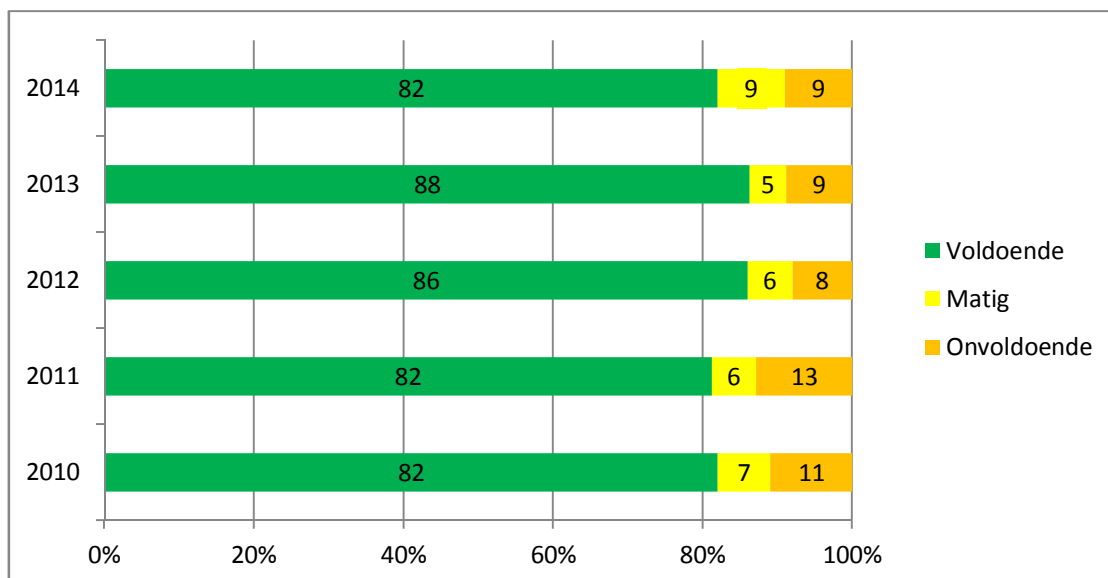
Actuele kwaliteit en verloop uit het verleden

In onderstaande tabel is de vastgestelde kwaliteit in Hillegom weergegeven op basis van uitgevoerde inspecties in de jaren: 2010, 2011, 2013 en 2014. In de CROW systematiek zijn bandbreedtes bepaald waarbinnen de kwaliteit zich moet bevinden, deze is weergegeven als Norm.

Inspectiejaar	Voldoende	Matig	Onvoldoende
2010	82	7	11
2011	82	6	13
2012	86	6	8
2013	88	5	9
2014	82	9	9
Norm	77 – 87%	9 – 14%	4 – 9%

De waardes uit de tabel zijn in onderstaande grafiek ook grafisch weergegeven²:

² Let op schaalverdeling! Deze start bij 70% en loopt door tot 100%. De schaal is uitvergroot, zodat ook kleine verschillen (1%) grafisch zichtbaar worden.



Uit de tabel en bijbehorende grafiek blijkt dat de kwaliteit van het wegennet in de gemeente Hillegom de afgelopen jaren behoorlijk stabiel is geweest. De kwaliteit van het wegennet bevindt zich nu, conform CROW richtlijnen en gemeentelijke ambitie, op de gewenste basiskwaliteit (82% voldoende in 2014). Het percentage onvoldoende is de laatste jaren verminderd en zit in 2014 precies aan de bovenkant van de norm.

4.3 Meerjarenplanning

Op basis van de inspectieresultaten is met behulp van het wegbeheersysteem een standaard meerjarenplanning voor de periode 2015 – 2019 gegenereerd. Dit is een lijst, waarin is aangegeven op welk wegvak, welk type onderhoud in welk jaar moet worden uitgevoerd. Deze standaard planning geeft inzicht in de huidige onderhoudstoestand en de bijbehorende onderhoudsmaatregelen, maar houdt geen rekening met lokale omstandigheden en het al geplande onderhoud. Daarom heeft afstemming plaatsgevonden met het al geplande onderhoud aan de verhardingen, de rioleringsprojecten vanuit het GRP en overige RO projecten.

Bij deze afstemming wordt extra aandacht gegeven aan de doorgaande wegen en het centrumgebied. Hierbij wordt er in deze gebieden eerder dan in overige wijken onderhoud gepland om de kwaliteit in deze gebieden op peil te houden (zelfs iets boven ambitieniveau).

Bij de keuze van de onderhoudsmaatregel wordt ook gekeken naar het effect van de maatregel op de levensduur van de verharding, zodat het meest economisch onderhoud wordt uitgevoerd.

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

5 FINANCIEN

5.1 Beschikbaar

De budgetten die de gemeente Hillegom voor onderhoud wegen jaarlijks beschikbaar heeft zijn al sinds 2011 onveranderd. Ook de aankomende jaren blijft dit budget beschikbaar. Het onderhoudsbudget voor *regulier groot onderhoud* wegen is € 557.255,- (exclusief btw).

Vanuit deze post worden ook de kosten betaald voor het vervaardigen van de bestekken, jaarlijkse wegininspectie en onvoorziene uitgaven. Gemiddeld bedragen deze kosten jaarlijks € 55.000, -.

Het budget voor *klein onderhoud* wegen ligt bij de Meerlanden (is uitbesteed), conform de Dienst Verlenings Overeenkomst (DVO).

Hillegom kent ook nog een voorziening *infrastructurele werken*. Vanuit deze post worden vervangen funderingen, rehabilitaties en reconstructies van (voornamelijk hoofdwegen) gerealiseerd. Hier is jaarlijks een bedrag van € 427.000, - beschikbaar (voorbereiding, bestek, toezicht en aanneemsom).

Ook vindt er onderhoud plaats vanuit het *grondbedrijf*:

2016	Plan Kapiteyn	€ 62.883,-
2017	Kwekerij	€ 37.857,-
2018	J.Keur	€ 64.764,-
2019	Macobouw	€ 24.895,-

In de planperiode 2015-2019 is dit gemiddeld € 38.000 per jaar.

In onderstaande tabel zijn de beschikbare budgetten per jaar opgenomen (bedragen excl. BTW).

Beschikbaar budget per jaar	Jaarlijks in €
Budget voor Regulier Groot Onderhoud	557.255
Klein Onderhoud door "Meerlanden"	Ca. 130.000
Middelen deels van invloed op de kwaliteit	
Infrastructurele werken	427.000
Grondbedrijf	38.000
Totaal	1.152.255

5.2 Benodigd

In onderstaande tabel zijn de voorziene uitgaven voor regulier groot onderhoud aan de wegen voor de komende vijf jaar weergegeven (zie ook meerjarenplanning par. 4.3).

Jaar	Benodigd	Beschikbaar
2015	554.570	557.255
2016	549.686	557.255
2017	556.373	557.255
2018	608.152	557.255
2019	564.714	557.255
Totaal	2.833.495	2.786.275

Om de verhardingen over 5 jaar op het gekozen CROW kwaliteitsniveau te houden is de aankomende 5 jaren gemiddeld € 566.000 per jaar nodig. De gemeente heeft jaarlijks ca € 557.000 beschikbaar. Dit verschil is dusdanig klein, dat geconcludeerd wordt, dat de gemeente voldoende financiële middelen heeft om de wegen op gewenst ambitieniveau te houden.

In de periode na 2019 zou theoretisch ca. € 654.000, - per jaar nodig zijn om de kwaliteit op dat niveau te handhaven. Dit bedrag is bepaald door een benadering van de levensloop van verharding op basis van landelijke uitgangspunten en historische ervaring binnen Hillegom. Het advies is om dit bedrag nu voor kennisgeving aan te nemen en in 2019 de uitgangspunten te toetsen aan de dan opgedane ervaring in Hillegom.

De kosten voor de vervanging aan het einde van de levensduur van de verhardingen worden uit de post infrastructurele werken betaald. Zoveel als mogelijk wordt de vervanging uitgesteld tot het moment, waarop ook de riolering vervangen moet worden, zodat de kosten worden geminimaliseerd (werk met werk maken) Historisch gezien is gebleken dat de beschikbare middelen hiervoor voldoende zijn..

In de periode 2011-2014 is het budget voor infrastructurele werken ingezet bij de herinrichting van de 1^e en 2^e fase van de N208.

Uit het overzicht blijkt dat de gemeente voor de komende 5 jaar voldoende financiële middelen beschikbaar heeft voor het wegonderhoud om op het gewenst kwaliteitsniveau R (basis) te blijven. Ook de benodigde kosten het uitvoeren van het klein onderhoud zijn conform beschikbare middelen.

6 CONCLUSIES EN AANBEVELING

Conclusies:

- Het areaal is over de gehele linie afgenomen met ca. 4,5%. Dit is het gevolg van optimalisatie van het wegbeheersysteem. In deze optimalisatie zijn een deel van het areaal, dat in beheer en onderhoud is van andere partijen, rechtgezet.
- De kwaliteit van het wegennet in de gemeente Hillegom de afgelopen jaren behoorlijk stabiel geweest. De kwaliteit van het wegennet bevindt zich nu, conform CROW richtlijnen en gemeentelijke ambitie, op de gewenste basiskwaliteit.
- Om de verhardingen over 5 jaar op het gekozen CROW kwaliteitsniveau te houden is de aankomende 5 jaren gemiddeld € 566.000 per jaar nodig.
- De gemeente heeft nu jaarlijks ca. € 557.000 beschikbaar voor onderhoud.
- De gemeente heeft voor de komende 5 jaar voldoende financiële middelen beschikbaar om de wegen op het gewenst kwaliteitsniveau R (basis) te houden.
- De benodigde kosten het uitvoeren van het klein onderhoud zijn conform beschikbare middelen

Aanbeveling

Het advies is om de huidige budgetten in de periode 2015-2019 te handhaven en gedurende die periode jaarlijks de kwaliteit te monitoren. Tevens wordt geadviseerd om in 2019 een heroverweging maken van de kwaliteitsambities en budgetten, op basis van actualisatie van de beleidskaders.

7 COLOFON

Opdrachtgever	:	Gemeente Hillegom
Project	:	Beleidsplan Wegen
Dossier	:	BD2751-101-100
Omvang rapport	:	15 pagina's
Auteur	:	P.S. den Otter
Bijdrage	:	H. Westra (Gemeente Hillegom), Peter Schut
Interne controle	:	Peter Schut
Projectleider	:	P.S. den Otter
Projectmanager	:	N.N.A. van Huët
Datum	:	18 december 2014
Naam/Paraaf	:	N.N.A. van Huët

HaskoningDHV Nederland B.V.

Infrastructure

Verlengde Kazernestraat 7

7417 ZA Deventer

Postbus 927

7400 AX Deventer

T (088) 348 63 00

F (088) 348 63 01

E info@rhdhv.com

W www.royalhaskoningdhv.com

BIJLAGE 1 Wet- en regelgeving

Voor het beheer en onderhoud van de wegen zijn de volgende wetten en regelingen van belang:

- | | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| - Grondwet | - Code Milieu Verantwoord Wegbeheer |
| - Wegenverkeerswet (WVW) | - Wet Geluidshinder (Wgh) |
| - Wegenwet | - Europese Richtlijn Omgevingslawaai |
| - Burgerlijk Wetboek (BW) | - Arbeidsomstandighedenwet (Wet Arbo) |
| - Wet Milieubeheer | - Gemeentewet |

Enkele relevantie zaken zijn hieronder uitgewerkt.

Grondwet

Volgens Artikel 21 van de Grondwet is de zorg van de overheid gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.

Wegenverkeerswet (WVW)

De wegenverkeerswet 1994 verplicht de wegbeheerder onder meer om de verkeersveiligheid te verzekeren, de wegen berijdbaar te houden en de bereikbaarheid te waarborgen.

Wegenwet

Volgens de Wegenwet moet de wegbeheerder zorgen dat “de binnen haar gebied liggende wegen in goede staat verkeren”. Zonder aansprakelijkheid te scheppen, doet deze wet een beroep op de maatschappelijke plicht van de beheerder om op te treden als goed rentmeester. Daarbij wordt de beheerder verplicht om voorzieningen regelmatig en duurzaam te onderhouden.

Burgerlijk Wetboek (BW)

Op grond van “risicoaansprakelijkheid” is de beheerder aansprakelijk voor schade als de verharding niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar voor personen of schade aan zaken oplevert. Ook heeft de beheerder te maken met “schuldaansprakelijkheid”. Op de beheerder rust een algemene zorgplicht voor een veilige openbare ruimte. Die zorgplicht houdt in ieder geval in dat zodra de beheerder op de hoogte is van een gevaarlijke situatie, passende maatregelen getroffen moeten worden. De beheerder moet kunnen aantonen wat hij heeft gedaan om risico's voor de weggebruiker te beperken en dat hij structureel aan monitoren en onderhoud doet. Het Burgerlijk Wetboek schrijft geen frequenties voor met betrekking tot monitoren, het CROW adviseert jaarlijks een globale visuele inspectie uit te voeren. Alleen op die manier is het risico van de aansprakelijkheidsstelling door weggebruikers terug te dringen. Onontbeerlijk voor een overtuigende bewijsvoering zijn daarbij preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie en een goed werkend systeem van rationeel wegbeheer. Als gevolg van het BW, met het daarin aangepaste aansprakelijkheidsrecht, is het aantal klachten en daarmee het aantal aansprakelijkheidsstellingen toegenomen.

Gemeentewet

Lid 2 van artikel 24 geeft aan dat het college ten minste eens in de 4 jaar een nota onderhoud aanbiedt aan de raad. De nota geeft kaders weer voor de inrichting van het onderhoud, het beoogde onderhoudsniveau, de planning van het onderhoud, de meerjarige kosten en budgettaire beslag van het onderhoud voor het openbaar groen, water, wegen, kunstwerken, straatmeubilair en speeltoestellen.