



Rapport

Projectnummer: 363497

Referentienummer: SWNL0238297 Definitief

Datum: 30-01-2019

Beleidsrapportage Wegen 2019

Gemeente Uitgeest



Definitief

Opdrachtgever:
Gemeente Uitgeest

Verantwoording

Titel	Beleidsrapportage Wegen 2019
Subtitel	Gemeente Uitgeest
Projectnummer	363497
Referentienummer	SWNL0238297 Definitiefs
Revisie	D1
Datum	30-01-2019
Auteur	Robert de Greef
E-mailadres	robert.degreef@sweco.nl
Gecontroleerd en goedgekeurd door	Peter van Ossenbruggen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel	5
2	Achtergrond	6
2.1	Wet- en regelgeving	6
2.2	CROW-systematiek	6
2.2.1	Weginspectie	6
2.2.2	Onderhoudsplanningen	6
2.2.3	Maatregeltoets	7
2.2.4	Kwaliteit	7
3	Beleid en ambitie	8
3.1	Kaders	8
3.2	Verkeersplan	8
3.3	Herinrichting De Koog	8
3.4	Overname waterschapswegen	9
4	Areaalgegevens	10
4.1	Hoeveelheden	10
4.2	Huidige kwaliteit verhardingen	11
4.3	Kwaliteit naar wijken	12
5	Financiën	13
5.1	Budgetten	13
5.2	Onderhoudsplanningen	13
5.3	Basisplanning	14
5.4	Budgetplanning I (huidig budget)	14
5.5	Budgetplanning II (15% bezuiniging)	14
5.6	Maatregeltoets	14
5.6.1	De Koog-Zuid en Populierenlaan	14
5.6.2	De hoofdinfrastructuur (Hogeweg en Middelweg)	15
5.6.3	Betonstraatstenen met einde levensduur	15
5.7	Maatregeltoetsplanning	15
5.8	Investeringsplanperiode 2	16
5.9	Aangepaste kwaliteiten	16
6	Conclusie	18
6.1	Aanbeveling	18
Bijlage 1	Wet- en regelgeving	
Bijlage 2	Wijkindeling Uitgeest	
Bijlage 3	Bijlage 3 Foto's veroudering openbare ruimte	

1 Inleiding

De openbare ruimte is een pijler van onze samenleving met een groot maatschappelijk rendement. Een goed functionerende openbare ruimte draagt bij aan doelstellingen op het gebied van sociale samenhang, veiligheid, gezondheid, mobiliteit, bereikbaarheid, leefbaarheid en ook vastgoedwaarde. De investeringen die gepaard gaan met het beheer van de openbare ruimte zijn dus niet alleen een kostenpost, het levert ook veel op.

1.1 Aanleiding

De directe aanleiding voor deze beleidsrapportage is de bestuurlijke wens om de consequenties van bezuinigen op het onderhoud van de openbare ruimte inzichtelijk te maken. Om voor wegbeheer te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om te bezuinigen is het nodig om een actueel inzicht te hebben in de wegbeheerdata. Hiertoe is besloten om het wegenareaal van de gemeente Uitgeest eind 2018 te laten inspecteren. Op basis van deze inspectiegegevens zijn financiële onderhoudsscenario's in dit rapport uitgewerkt.

1.2 Doel

Het doel van deze beleidsrapportage is aangeven wat de stand van zaken is van het wegenareaal en wat de mogelijkheden zijn om te bezuinigen en wat hiervan de gevolgen zijn voor het wegenareaal. Het is vervolgens aan het college om daadwerkelijk invulling en uitvoering te geven aan één van de voorgestelde scenario's. De rapportage geeft naast de scenario's ook inzicht in:

- Wat heeft de gemeente Uitgeest aan wegverhardingen in beheer?
- Wat is de technische kwaliteit hiervan en hoe groot is de beheerachterstand?
- Welke maatregelen zijn de komende jaren noodzakelijk om de onderhoudsachterstand weg te werken?
- Wat is het benodigde budget om de onderhoudsachterstand weg te werken?
- Wat is het benodigd budget om het totaal te beheren areaal in stand te houden?
- Wanneer moet het onderhoud worden uitgevoerd?
- Welke investeringen zijn noodzakelijk?

2 Achtergrond

2.1 Wet- en regelgeving

Er zijn diverse wetten en regels die iets bepalen voor hoe een wegbeheerder zijn beleid, beheer en onderhoud moet uitvoeren. Op landelijk niveau kennen we de Grondwet, het Burgerlijk Wetboek, de Wegenverkeerswet, de Wegenwet, de Wet milieubeheer en de Code Milieuverantwoord Wegbeheer (CMW).

Op regionaal niveau is het Besluit begroting en verantwoording gemeenten en provincies (BBV) en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) van belang. Op lokaal niveau zijn de Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en de wegenlegger de belangrijkste juridische documenten voor de wegbeheerder. Bijlage 1 geeft een korte beschrijving van bovengenoemde wetten, regels en besluiten.

2.2 CROW-systematiek

In Nederland is de systematiek voor wegbeheer gestandaardiseerd door CROW. Deze systematiek is geschikt voor het plannen en begroten van het noodzakelijk constructief wegonderhoud en het vaststellen van de aanwezige kwaliteit. Met de CROW-systematiek voor wegbeheer wordt beoogd om aan de hand van de conditie van verhardingen een verantwoorde en gemotiveerde onderhoudsplanning en begroting op te stellen. De systematiek biedt de wegbeheerder:

- inzicht in de huidige en toekomstige kwaliteit van zijn verhardingen;
- inzicht in de meerjaren onderhoudsbehoefte op netwerkniveau;
- een indicatie van de projecten welke op korte termijn aangepakt dienen te worden;
- de mogelijkheid om op gefundeerde basis prioriteiten te stellen.

De gemeente Uitgeest is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de verhardingen in haar gemeente. Voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud neemt Uitgeest de richtlijnen van de CROW wegbeheersystematiek als uitgangspunt. Daarmee wordt een landelijk geaccepteerde en gehanteerde methodiek toegepast binnen de lokale context.

2.2.1 Weginspectie

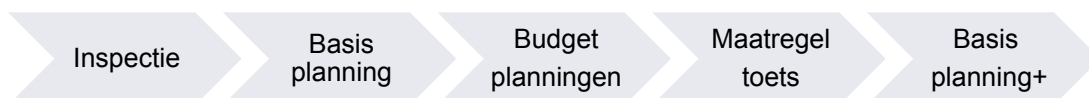
De basis van de CROW-wegbeheersystematiek is het verzamelen, muteren en bijhouden van technische gegevens over de verhardingen van het beheerde wegennet. De kwaliteit van het wegennet in de gemeente Uitgeest is vastgesteld door het uitvoeren van globale visuele inspecties. Daarbij zijn wegverhardingen per wegvakonderdelen beoordeeld op aanwezige schade in ernst (licht, matig, ernstig) en omvang (gering, enig, groot).

2.2.2 Onderhoudsplanningen

Er wordt in de CROW-wegbeheersystematiek onderscheid gemaakt in een basisplanning en budgetplanning. Het doel van een basisplanning is het bepalen van de omvang van het achterstallig onderhoud en wat je theoretisch aan onderhoudsbudget nodig hebt om het gehele areaal aan de CROW-richtlijnen te laten voldoen. De basisplanning gaat daarbij uit van een oneindig beschikbaar budget (fictief budget). Een budgetplanning daarentegen houdt juist wel rekening met een bestaand budget. Het doel van de budgetplanning is om te laten zien welke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden met het huidige budget en wat de gevolgen hiervan zijn op de kwaliteitsverloop van het areaal.

2.2.3 Maatregeltoets

De wegbeheersystematiek van CROW kent ook een zogenoemde maatregeltoets. De maatregeltoets heeft als doel om op projectniveau nauwkeurig de aard, de omvang en de locatie van de te nemen onderhoudsmaatregel vast te stellen. De maatregeltoets vormt binnen het systeem van wegbeheer de schakel tussen de resultaten van de globale inspectie en de vertaling daarvan naar het jaarlijks uitvoeringsprogramma van onderhoud. Figuur 2-1 geeft een schematisch overzicht van het beheerproces.



Figuur 2-1 Wegbeheerproces

2.2.4 Kwaliteit

De CROW-wegbeheersystematiek rapporteert de kwaliteit van de wegen naar de categorieën **Voldoende**, **Matig** en **Onvoldoende**. Het is een technische kwaliteit die beschrijft welke schades er op de weg aanwezig zijn (Tabel 2-1).

Tabel 2-1 **Omschrijving technische kwaliteit**

Kwaliteitsniveau	Beschrijving
Voldoende	<p>Geen sprake van schade. De weg is als nieuw en er zijn geen zichtbare reparaties.</p> <p>Er is lichte schade in de vorm van dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.</p> <p>De weg is gebruikt, maar er zijn weinig reparaties zichtbaar.</p> <p>Veilig gebruik van de weg zonder risico's.</p>
Matig	<p>Er is enige dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.</p> <p>De waarschuwingsgrens is overschreden.</p> <p>Er zijn redelijk veel reparaties zichtbaar.</p> <p>Er is nog sprake van veilig gebruik zonder risico's.</p>
Onvoldoende	<p>Er is veel (ernstige) dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.</p> <p>Er zijn veel reparaties zichtbaar.</p> <p>De richtlijn van CROW is overschreden. Veilig gebruik is discutabel. Enige mate van risico.</p> <p>Er kan sprake zijn van een achterstand, dit leidt tot onveilig gebruik en hoge mate van risico's.</p>

3 Beleid en ambitie

3.1 Kaders

Naast landelijke en regionale wetten en regels heeft de gemeente Uitgeest zelf ook kaders gesteld en daarmee haar doelstellingen in beleid vastgelegd. Dat wil zeggen dat deze beleidsnotitie zal moeten passen binnen de kaders die de gemeenteraad onder andere heeft meegegeven in het groenbeleidsplan (juni 2016) en het verkeersplan (juni 2016). Het collegewerkprogramma bevat daarnaast een expliciete doelstelling ten aanzien van het onderhoud aan de openbare ruimte, die luidt:

Het plegen van structureel effectief onderhoud aan de openbare ruimte op basis van een door de raad vastgesteld meerjarenplan met als doel verval van de openbare ruimte te voorkomen tegen zo laag mogelijke kosten, een en ander vastgelegd in een onderhoudsplan.

Concreet vertaald naar wegen betekent dit onder andere het volgende.

Technische/Juridisch: Het borgen van een veilig, beschikbaar en bereikbaar wegennetwerk

- Verantwoord wegbeheer.
- Extra aandacht voor onderhoud fietspaden, hetzij regulier(schoolgaand) fietsverkeer als ook recreatief fietsverkeer.
- Extra aandacht voor voetpaden rondom openbare voorzieningen en gebieden waar veelvuldig gebruik wordt gemaakt van voetpaden.
- Het beperken van anti parkeervoorziening (paaltjes) in het straatbeeld.

Financieel: Het doelmatig inzetten/benutten van budget

- Het optimaal inzetten van onderhoudsmiddelen, afgestemd op verantwoord onderhoud gedurende de levensduur van de weg.
- Het opstellen van een onderhoud- en investeringsplanning waarbij goede afstemming plaatsvindt tussen de disciplines wegen, riolering, verkeer en groen (Integraal werken).
- De uiteindelijke beslissing welk kwaliteitsniveau als ambitie wordt gehanteerd is een bestuurlijke afweging. Aansluitend op de door het college geformuleerde doelstellingen gaat dit beleidsplan uit van verantwoord wegbeheer en de daarvoor benodigde financiële middelen.

3.2 Verkeersplan

Ten aanzien van de ambities in het verkeersplan 2016 geldt dat er bij herinrichtingen in principe een verkeerskundig vergelijkbare situatie terugkomt. Kostenverhogende ambities uit het verkeersplan, zoals bijvoorbeeld het aanleggen van verkeersremmers, zijn niet gedekt in de exploitatiegelden voor het beheer en onderhoud van de verhardingen. Vanuit andere middelen moeten bijdragen gezocht worden om deze ambities te realiseren.

3.3 Herinrichting De Koog

De wijk De Koog krijgt de komende jaren een grootschalige opknapbeurt. De bestrating en riolering zijn door de hoge leeftijd aan onderhoud of vervanging toe. Daarnaast is er op een aantal locaties sprake van grondwateroverlast. Op 19 oktober 2017 heeft de gemeenteraad besloten om de investeringen vanuit het meerjareninvesteringsplan in te zetten voor de wijk De Koog. Met de beoogde integrale aanpak van openbaar groen, riolering, verkeer, wegbeheer, speelvoorzieningen en openbare verlichting worden de beschikbare gelden zo doelmatig mogelijk besteed waar dit het meest noodzakelijk is.



Figuur 3-1 Veroudering van de openbare ruimte (zie bijlage 3 voor meer foto's)

3.4 Overname waterschapswegen

Een aantal wegen in het buitengebied van de gemeente Uitgeest zijn op dit moment in beheer van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Het betreft circa 26 kilometer aan wegen, van de in totaal 1.400 km wegen dat in het beheer is van HHNK.

De gemeente Uitgeest betaalt momenteel een vastgestelde bijdrage aan HHNK. Daarnaast betalen de inwoners en ondernemers van de gemeente Uitgeest wegenheffing aan HHNK. In 2018 is een gezamenlijk onderzoek gestart met HHNK. Doel van dit onderzoek is om te bepalen of en zo ja onder welke voorwaarden de buitenwegen overgedragen kunnen worden naar de gemeente Uitgeest.

Op dit moment loopt dit onderzoek nog. De verwachting is dat hier in 2019 besluitvorming over plaatsvindt. Tot dit moment blijft de situatie zoals hij nu is. In deze beleidsnotitie is nog niet voorgesorteerd op een eventuele overname van deze buitenwegen.

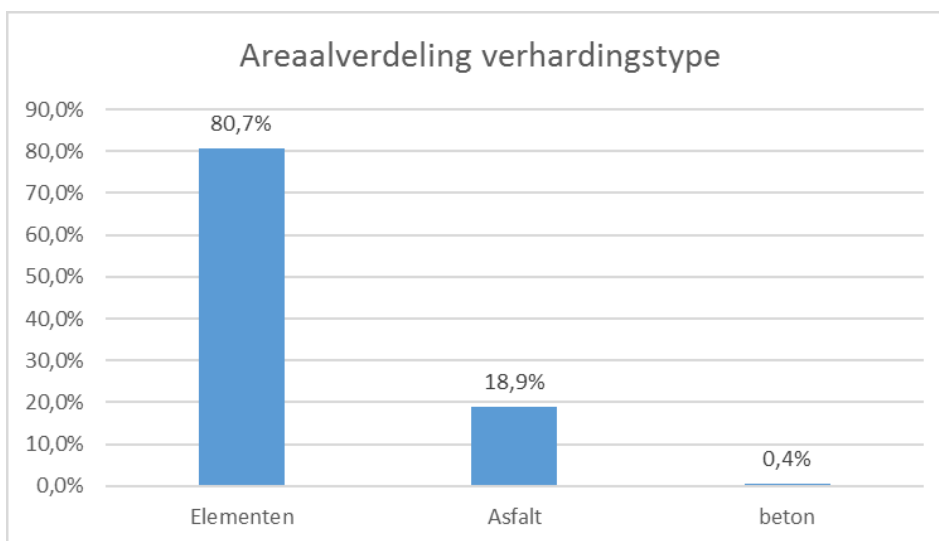
4 Areaalgegevens

Om een goed beeld te krijgen van de onderhouds- en investeringsopgave is het noodzakelijk om een nauwkeurig overzicht te hebben van de areaalgegevens van de wegen, zowel kwantitatief (hoeveelheden) als kwalitatief (kwaliteiten). Hieronder zijn de belangrijkste areaalgegevens gevisualiseerd in grafieken en diagrammen.

4.1 Hoeveelheden

Uitgeest heeft circa 608.600 m² verharding in beheer. De verhardingen zijn onderverdeeld naar verhardingstype. In Uitgeest komen de volgende verhardingstypen voor: elementen, asfalt, cementbeton en overige. Omdat cementbeton en overige verhardingen slechts zeer sporadisch voorkomen, focussen we in deze rapportage alleen op de elementen- en asfaltverhardingen (Figuur 4-1).

Elementenverharding is een verharding die bestaat uit kleine losse elementen (tegels, klinkers e.d.). Het grootste gedeelte van het wegenareaal in Uitgeest bestaat uit elementenverharding (491.179 m²). Asfalt daarentegen is een gesloten verharding en wordt veel toegepast op rijwegen en is goed voor circa 114.984 m². Betonverhardingen komen nauwelijks voor (2.437 m²). Onder overige verhardingen vallen onder andere halfverharding.

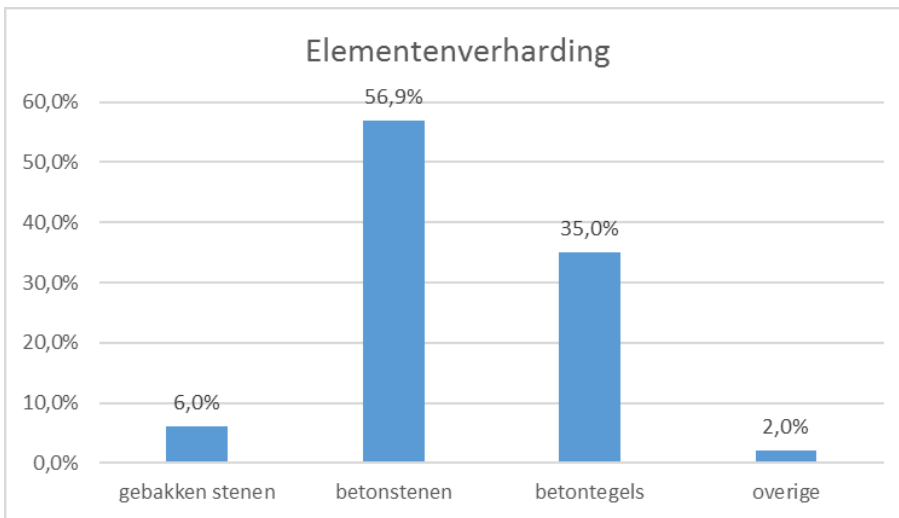


Figuur 4-1 Areaalverdeling naar verhardingstype

Het grootste deel van het verhardingsareaal in Uitgeest bestaat uit elementenverharding. Als we verder inzoomen op de elementenverhardingen dan zien we dat het grootste gedeelte bestaat uit betonstenen (circa 279.657 m²) (Figuur 4-2).

Betonsteen is een uit beton vervaardigd kunststeen die naast bestratingsmateriaal ook wordt gebruikt voor het metselen van dragende muren. Het voordeel van betonsteen ten opzichte van gebakken steen of natuursteen is dat het relatief goedkoop is. Het nadeel van betonsteen is de kortere levensduur, het kleurverlies in de loop der tijd en de uitstraling.

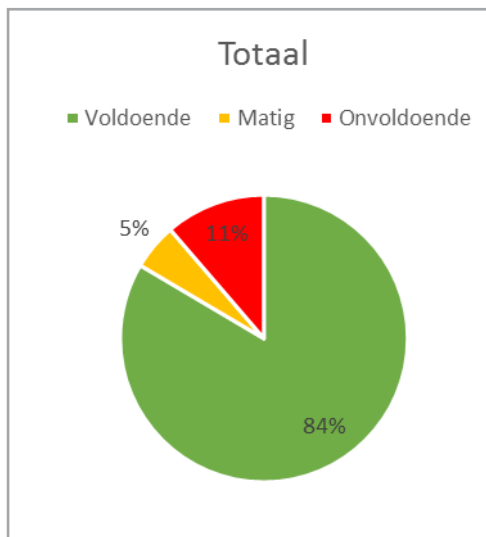
Het overige areaal bestaat uit betontegels (met name voetpaden) en een klein areaal aan gebakken stenen.



Figuur 4-2 Soorten elementenverhardingen in Uitgeest

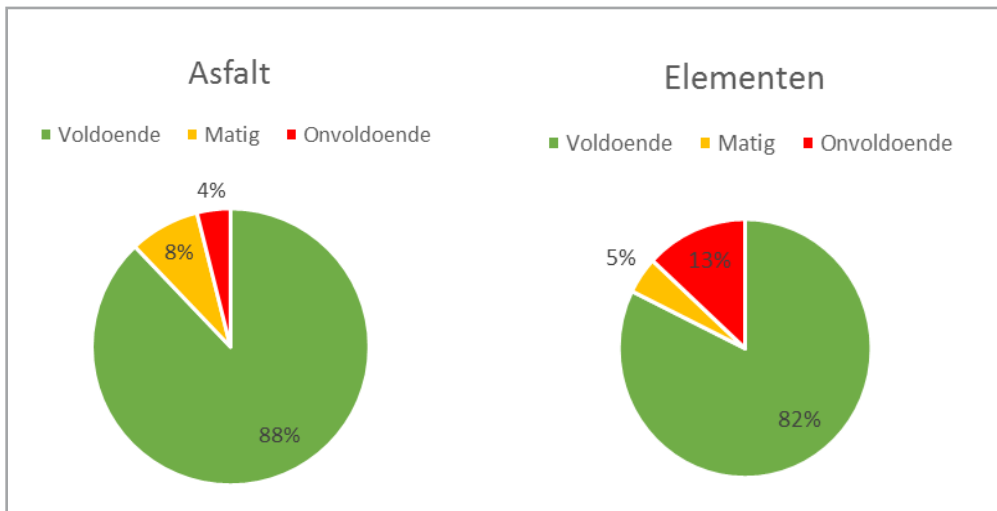
4.2 Huidige kwaliteit verhardingen

Om de actuele kwaliteit van het wegenareaal in beeld te brengen is eind 2018 een weginspectie uitgevoerd. De resultaten hiervan geven inzicht in de kwaliteitsverdeling van het areaal. Figuur 4.3 laat zien dat circa 11% van het areaal een onvoldoende kwaliteit heeft. Ongeveer 5% heeft een matige kwaliteit en 84% een voldoende kwaliteit (Figuur 4-3).



Figuur 4-3 Technische kwaliteit totale areaal

De kwaliteit van de twee meest voorkomende verhardingstypen asfaltverhardingen en elementenverhardingen is eveneens inzichtelijk gemaakt. Circa 4% van de asfalt verhardingen heeft een onvoldoende kwaliteit (Figuur 4-4). Ongeveer 8% heeft een matige kwaliteit. Van de elementenverhardingen heeft circa 13% een onvoldoende kwaliteit. Het percentage matige kwaliteit is 5%.



Figuur 4-4 Technische kwaliteit asfalt- en elementenverhardingen

4.3 Kwaliteit naar wijken

De kwaliteitsgegevens zijn ook bepaald per wijk (Tabel 4-1). Hieruit kunnen we opmaken dat Oude Dorp het hoogste percentage onvoldoende heeft (15%). De Koog en Waldijk hebben beide 13% onvoldoende. Ongeveer 8% van De Koog heeft daarentegen nog eens een matige kwaliteit. Alleen voor het buitengebied is dit hoger, namelijk 13%. De Kleis daarentegen scoort relatief goed met slechts 5% onvoldoende. In bijlage 2 staat een kaart met de wijkindeling in Uitgeest.

Tabel 4-1 Technische kwaliteit op wijkniveau

Wijk	Voldoende		Matig		Onvoldoende	
	Oppervlakte	Percentage	Oppervlakte	Percentage	Oppervlakte	Percentage
Bedrijventerrein	60.872 m ²	88%	2.493 m ²	4%	5.670 m ²	8%
Buitengebied	9.779 m ²	79%	1.554 m ²	13%	1.027 m ²	8%
De Kleis	115.087 m ²	92%	3.719 m ²	3%	6.780 m ²	5%
De Koog	169.932 m ²	79%	16.326 m ²	8%	28.986 m ²	13%
Oude Dorp	108.759 m ²	81%	5.669 m ²	4%	19.982 m ²	15%
Waldijk	41.087 m ²	83%	2.126 m ²	4%	6.317 m ²	13%

5 Financiën

5.1 Budgetten

De wegbeheerder van Uitgeest heeft een exploitatiebudget van € 526.780,00 voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Daarvan gaat een bijdrage naar HHNK en een deel wordt besteed aan het schoonhouden van tunnels, klein onderhoud kunstwerken en klein onderhoud aan verhardingen (Tabel 5-1).

Tabel 5-1 Beschikbare budgetten groot onderhoud wegen (exclusief rehabilitatie/reconstructie)

Bruto exploitatiebudget wegbeheerder	€ 526.780,00
Bijdrage aan het HHNK	- € 148.014,27
Schoonhouden van de tunnels	- € 11.643,00
Klein onderhoud kunstwerken	- € 14.000,00
Klein onderhoud straatwerk	- € 30.000,00
Netto exploitatiebudget groot onderhoud wegen	€ 323.122,73

Er resteert een bedrag van € 323.122,73 voor het groot onderhoud van de wegverhardingen. Voor vijf jaar is er dus circa 1.6 miljoen euro beschikbaar. Er zijn geen investeringsgelden beschikbaar voor het uitvoeren van rehabilitaties. Deze gelden zijn gereserveerd voor de grootschalige herinrichting van De Koog en de Populierenlaan. Bij rehabilitaties wordt ook de fundering van de weg vervangen en start een nieuwe levenscyclus van de weg.

5.2 Onderhoudsplanningen

Er wordt in de CROW-systematiek grofweg onderscheid gemaakt in een basisplanning en budgetplanning. Het doel van een basisplanning is om te bepalen wat je achterstallig onderhoud is op dit moment en wat je aan onderhoudsbudget nodig hebt om het gehele areaal aan de CROW-richtlijnen te laten voldoen. De basisplanning gaat daarbij uit van een oneindig beschikbaar budget (fictief budget).

Een budgetplanning daarentegen houdt juist wel rekening met een bestaand budget. Het doel van de budgetplanning is om te laten zien welke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden met het huidige budget en wat de gevolgen hiervan zijn op de kwaliteitsverloop van het areaal. In Figuur 5-1 staan de onderhoudsplanningen die we voor deze rapportage hebben uitgevoerd.



Figuur 5-1 Opgestelde onderhoudsplanningen

5.3 Basisplanning

Voor het wegenareaal in Uitgeest is een basisplanning uitgevoerd, op basis van de resultaten van de wegininspectie. Daaruit blijkt dat voor de komende vijf jaar bijna € 1,8 miljoen nodig is voor het noodzakelijk onderhoud aan de wegen. Een groot deel daarvan (€ 1,7 miljoen) is nodig voor onderhoud aan elementenverhardingen.

5.4 Budgetplanning I (huidig budget)

In deze budgetplanning is uitgegaan van het huidige beschikbare budget, namelijk € 323.122,00. Omdat het areaal asfalt relatief laag is en bij het verschuiven van noodzakelijk onderhoud kapitaalvernietiging optreedt, is het geplande onderhoud van asfalt vastgezet. Dat betekent dat deze bij gebrek aan budget niet uitgesteld kunnen worden. Uitstel van onderhoud zal zich dan uitsluitend richten op de elementenverhardingen (Tabel 5-2).

Tabel 5-2 budgetplanning met huidig budget o.b.v. uitkomsten wegininspectie (planperiode 1)

Verharding	Planperiode 1					Door geschoven	Totaal
	2019	2020	2021	2022	2023		
Asfalt	€ 28.484	€ 27.880	€ 43.886	€ 11.905	€ 13.476	€ 0	€ 125.630
C'beton	€ 0	€ 0	€ 0	€ 96	€ 0	€ 0	€ 96
Elementen	€ 295.895	€ 298.147	€ 278.790	€ 311.586	€ 309.355	€ 172.385	€ 1.666.157
Eindtotaal	€ 324.378	€ 326.027	€ 322.676	€ 323.587	€ 322.830	€ 172.385	€ 1.791.883

5.5 Budgetplanning II (15% bezuiniging)

In deze budgetplanning is uitgegaan van een bezuiniging op het onderhoudsbudget van 15%. Het fictieve beschikbare budget is vastgesteld op € 274.654. Omdat het areaal asfalt relatief laag is en bij het verschuiven van noodzakelijk onderhoud kapitaalvernietiging optreedt, is het geplande onderhoud van asfalt vastgezet. Dat betekent dat deze bij gebrek aan budget niet uitgesteld kunnen worden. Uitstel van onderhoud zal zich dan uitsluitend richten op de elementenverhardingen (Tabel 5-3).

Tabel 5-3 Budgetplanning met 15% bezuiniging o.b.v. uitkomsten wegininspectie (planperiode 1)

Verharding	Planperiode 1					Door geschoven	Totaal
	2019	2020	2021	2022	2023		
Asfalt	€ 28.484	€ 27.880	€ 43.886	€ 11.905	€ 13.476	€ 0	€ 125.630
C'beton	€ 0	€ 0	€ 0	€ 96	€ 0	€ 0	€ 96
Elementen	€ 249.290	€ 246.749	€ 229.618	€ 263.530	€ 261.093	€ 415.877	€ 1.666.157
Eindtotaal	€ 277.773	€ 274.629	€ 273.504	€ 275.531	€ 274.568	€ 415.877	€ 1.791.883

5.6 Maatregeltoets

De basisplanning geeft slechts een *indicatie* van de benodigde budgetten voor onderhoud. CROW schrijft voor dat de wegbeheerder een maatregeltoets uitvoert waarbij de definitieve planjaren, onderhoudsmaatregelen en prijzen worden vastgesteld. De maatregeltoets is uitgevoerd door de wegbeheerder van Uitgeest. De volgende wijzigingen zijn aangebracht:

5.6.1 De Koog-Zuid en Populierenlaan

In de maatregeltoets zijn de wegdelen van De Koog-Zuid en van de Populierenlaan op kwaliteitsniveau A+ gezet. Hierdoor krijgen ze geen maatregel in de planperiode 2019-2023.

Voor deze wegen zijn namelijk investeringsgelden gereserveerd voor volledige rehabilitatie in de periode 2020-2023. Door ze op A+ te zetten worden ze niet dubbel geprogrammeerd en zullen de wegen in de kwaliteitsverdeling als nieuw worden beschouwd.

5.6.2 De hoofdinfrastructuur (Hogeweg en Middelweg)

De hoofdstructuur de Hogeweg en een gedeelte van de Middelweg zijn in de maatregeltoets naar achteren geschoven in de planning. Het onderhoud is doorgeschoven ná de planperiode 2019-2023. Tevens zijn de maatregelen verzwaard voor deze wegen (100% herstellen met nieuwe materialen). Het zijn wegdelen die vanwege einde levensduur in aanmerking komen voor rehabilitatie. Voor deze hoofdstructuren zijn in het verleden al investeringen gereserveerd, maar zijn toen afgevloeid naar De Koog. Voor deze rehabilitaties zijn daarom geen investeringsgelden beschikbaar in de periode 2019-2023. Om die reden is de investering doorgeschoven buiten de planperiode 2019-2023.

5.6.3 Betonstraatstenen met einde levensduur

Ten slotte is circa 12% van de wegen met betonstraatstenen die hun einde levensduur hebben bereikt vastgezet in de planning. Betonstraatstenen hebben doorgaans een levensduur van 40-50 jaar. Daarna begint met name de beeldkwaliteit sterk achteruit te gaan. Deze wegdelen zijn eveneens gepland ná de periode 2019-2023 en hebben de maatregel rehabilitatie gekregen (100% herstraten met nieuw materiaal). Dat betekent dat er gestart moet worden met het geleidelijk rehabiliteren om onderhoudspieken in de toekomst te voorkomen.

5.7 Maatregeltoetsplanning

Na het uitvoeren van de maatregeltoets is de basisplanning opnieuw uitgevoerd. Dit resulteert in een aangepaste basisplanning, de maatregeltoetsplanning. De resultaten van de basisplanning zijn in een tabel gezet zodat zichtbaar wordt hoeveel budget er jaarlijks nodig is (Tabel 5-4).

Tabel 5-4 Aangepaste basisplanning Uitgeest (planperiode 1)

Verharding	Planperiode 1					Totaal
	2019	2020	2021	2022	2023	
Asfalt	€ 28.484	€ 27.880	€ 43.886	€ 11.905	€ 13.476	€ 125.630
Cementbeton	€ 0	€ 0	€ 0	€ 96	€ 0	€ 96
Elementen	€ 869.206	€ 48.294	€ 0	€ 211.604	€ 0	€ 1.129.105
Eindtotaal	€ 897.690	€ 76.174	€ 43.886	€ 223.605	€ 13.476	€ 1.254.831

Hieruit blijkt dat voor de komende vijf jaar bijna € 1,3 miljoen nodig is voor het noodzakelijk regulier onderhoud aan de wegen. Een groot deel daarvan (€ 1,1 miljoen) is nodig voor onderhoud aan elementenverhardingen. Dit is verklaarbaar aangezien het verhardingsareaal voor een groot deel uit elementenverhardingen bestaat en deze grotendeels einde levensduur zijn. Circa 167.017 m² (circa 25%) van het totale verhardingsareaal is ouder dan veertig jaar. Daarvan bestaat circa 95.000 m² (57%) uit betonstraatstenen. Betonstraatstenen hebben een gemiddelde levensduur van 40 à 50 jaar.

Uit Tabel 5-4 is af te lezen dat er in planperiode 1 (2019-2023) circa € 1,3 miljoen nodig is in tegenstelling tot de € 1,7 miljoen uit de basisplanning (paragraaf 5.3). Dit is het resultaat van de maatregeltoets waarin wegen uit de Populierenlaan en De Koog-Zuid zijn gekoppeld aan de reeds gereserveerde investering en een deel van de wegen met einde levensduur zijn gelabeld voor een benodigde investering buiten planperiode 1.

Om verantwoord wegbeheer te blijven voeren is het voor de wegen met einde levensduur wel noodzakelijk om in planperiode 1 het noodzakelijk onderhoud uit te voeren in afwachting

van de volledige rehabilitatie in planperiode 2. De benodigde onderhoudskosten voor deze wegen voor planperiode 1 worden geschat op € 67.424.

5.8 Investering planperiode 2

In de aangepaste basisplanning zijn de hoofdstructuurwegen Hogeweg en deel van de Middelweg als investering in planperiode 2 (2024-2028) gezet. Dit is ook gedaan voor een aantal wegen met betonstraatstenen waarvan de einde levensduur is bereikt. De rehabilitatie van deze wegen kan niet betaald worden uit de exploitatiebudgetten. Er moet een aparte investering komen. Voor benodigde investering voor deze wegen bedraagt circa € 2,1 miljoen (Tabel 5-5).

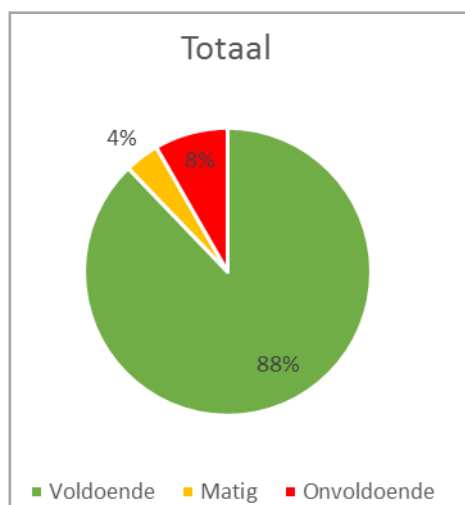
Tabel 5-5 Aangepaste basisplanning Uitgeest (planperiode 1 en 2)

Verharding	Planperiode 1	Planperiode 2	Eindtotaal
	2019-2023	2024-2028	
Asfalt	€ 125.630	€ 24.180	€ 149.810
Cementbeton	€ 96	€ 0	€ 96
Elementen	€ 1.129.105	€ 2.103.762	€ 3.232.867
Eindtotaal	€ 1.254.831	€ 2.127.942	€ 3.382.773

Met deze investering is circa 12% van de wegen met een einde levensduur geprogrammeerd. Ongeveer 25% van het totale wegenareaal is einde levensduur. Buiten de planperiode 2 ligt dus ook nog een opgave om de overige wegen met een einde levensduur aan te pakken (circa 148.000 m²).

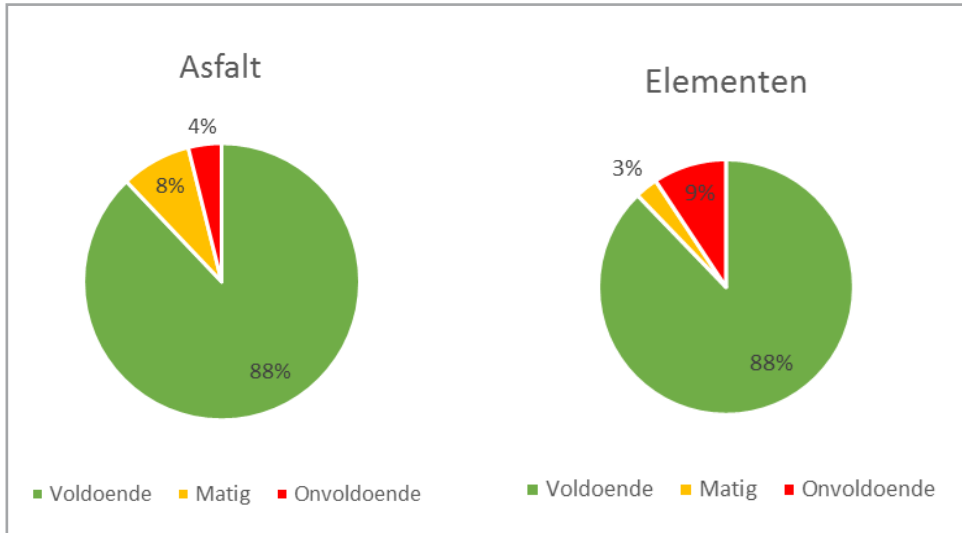
5.9 Aangepaste kwaliteiten

Bij de maatregeltoets zijn ook kwaliteiten aangepast en maatregelen verschoven. Alle reeds geplande rehabilitaties in De Koog, waar ook financiële middelen aan toegekend zijn, zijn op kwaliteitsniveau A+ gezet. Deze aanpassing levert een andere kwaliteitsverdeling op van het wegenareaal (Figuur 5-2). Het totale percentage onvoldoende zakt van 11% naar 8%. Dit is het directe gevolg van de investering in de vernieuwing van De Koog-Zuid. Als we specifiek naar De Koog kijken, dan zien we binnen de wijk een daling van 13% onvoldoende naar 5% onvoldoende.



Figuur 5-2 Aangepaste kwaliteitsverdeling totale wegenareaal

Indien we voor de kwaliteitsgegevens bij de maatregeltoetsplanning verder inzoomen op het verhardingstype dan zien we de grootste verschillen bij de elementenverhardingen (van 13% onvoldoende naar 9% onvoldoende). Dit komt omdat het grootste deel van het areaal in De Koog uit elementenverhardingen bestaat, en slechts een klein deel uit asfalt.



Figuur 5-3 Aangepaste kwaliteitsverdeling asfalt en elementenverharding

6 Conclusie

In hoofdstuk 4 en 5 zijn respectievelijk de huidige kwaliteit en de financiële middelen inzichtelijk gemaakt. Door middel van onderhoudsplanningen is inzichtelijk geworden wat de onderhoudsbehoefte is voor de komende vijf jaar en wat de gevolgen zijn van eventuele bezuinigingen. Tevens is inzichtelijk gemaakt waar een investeringsbehoefte ligt. Omdat in planperiode 1 alle investeringsgelden zijn gereserveerd voor de herinrichting van De Koog-Zuid, is de investeringsbehoefte in planperiode 2 gezet.

De maatregeltoetsplanning is de uitgangspositie omdat hierin de investeringen voor de Koog-Zuid zijn verwerkt en de toekomstige investeringsbehoefte is opgenomen. We kunnen hieruit concluderen dat het exploitatiebudget voor alle onderhoudsplanningen te laag is om aan de onderhoudsbehoefte van de maatregeltoetsplanning te voldoen (Figuur 6-1).

Benodigd basisplanning: € 1.8 miljoen	
Benodigd maatregeltoetsplanning: € 3.4 miljoen	
Beschikbaar budgetpl. I (huidig budget): € 1.6 miljoen	Te kort: € 1.8 miljoen
Beschikbaar budgetpl. II (-15% budget): € 1.3 miljoen	Te kort: € 2.1 miljoen

Figuur 6-1 Overzicht uitkomsten onderhoudsplanningen

Het te kort is afgezet tegenover de maatregeltoetsplanning omdat deze planning het meest realistische beeld geeft van de onderhoudsbehoefte. De tekorten zitten niet in het reguliere onderhoud, maar in de benodigde investeringen in wegen die een einde levensduur hebben. Om een onderhoudspiek in de toekomst te voorkomen, is het noodzakelijk om geleidelijk te beginnen met het volledig rehabiliteren van deze wegen. De eerste aanzet is gedaan in De Koog, maar ook in de wijk Oude Dorp zijn veel wegen aan vervanging toe.

6.1 Aanbeveling

Het exploitatiebudget voor wegbeheer is toereikend voor het uitvoeren van het noodzakelijke regulier groot onderhoud, mits er investeringsgelden beschikbaar zijn voor het geleidelijk herinrichten van het wegenareaal met een einde levensduur. Deze investeringsgelden zijn voor planperiode 1 toegekend aan De Koog wat direct een positief effect heeft op de kwaliteit. Voor planperiode 2 zijn nog geen investeringsgelden beschikbaar. Geadviseerd wordt om voor deze planperiode (2024-2028) tenminste € 1.8 miljoen aan investeringsgelden beschikbaar te stellen om de veroudering van het wegenareaal aan te pakken.

Refererend naar de doelstelling van deze rapportage, het onderzoeken of er verantwoord bezuinigd kan worden op wegbeheer, kan geadviseerd worden om niet te bezuinigen op wegbeheer. Met de benodigde vervangingsopgave in het vooruitzicht is het juist noodzakelijk om te investeren.

Bijlage 1 Wet- en regelgeving

Er zijn diverse wetten en regels die bepalen hoe een wegbeheerder zijn beleid, beheer en onderhoud moet uitvoeren. Hieronder een opsomming van de belangrijkste wetten en regels:

Grondwet

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

Burgerlijk Wetboek

Volgens het Burgerlijk Wetboek (BW) is de aansprakelijkheid geregeld voor schade als gevolg van een onrechtmatige daad. 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.

Wegenverkeerswet

De wegenverkeerswet 1994 (WVW) verplicht de wegbeheerder om de verkeersveiligheid te verzekeren, de wegen berijdbaar te houden, de bereikbaarheid te waarborgen, milieuhinder en aantasting van het landschappelijke karakter te beperken of te voorkomen en het energieverbruik te beperken.

Wegenwet

Wetgeving is een belangrijke factor in het wegbeheer. De wegbeheerder heeft een belangrijke taak in het naleven van de wet. De wettelijke zorgplicht van de wegbeheerder is geregeld in de Wegenwet. De Wegenwet is een Nederlandse wet waarin alle verantwoordelijkheden van de openbare wegen in Nederland zijn geregeld; er is geen overkoepelende Europese wetgeving. In de Wegenwet staan globaal de volgende zaken vermeld:

- De toegankelijkheid en openbaarheid van wegen.
- De verantwoordelijkheid voor het onderhoud van wegen en de toezicht hierop.
- Dat een weg in goede staat moet verkeren.
- Onteigening van gronden voor aanleg of verbetering van wegen.
- Recht op tolheffing.

Op de gemeente rust een algemene zorgplicht voor een veilige openbare ruimte. Die zorgplicht houdt mede in dat de gemeente actief moet zijn in het lokaliseren en verhelpen van gevaarlijke situaties op wegen. Vervolgens dienen er passende maatregelen getroffen te worden. Als hierin wordt gefaald kan de gemeente aansprakelijk worden gesteld.

Wet milieubeheer

De Wet milieubeheer (Wm) is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het landelijke milieubeleid staan beschreven. De Wet milieubeheer is de belangrijkste milieuwet en bepaalt welk gereedschap kan worden ingezet om het milieu te beschermen. De praktische uitwerking van de wet wordt verder uitgewerkt in zogenaamde Algemene maatregelen van Bestuur (AMvB's) en/of een Ministeriële regeling met nadere richtlijnen.

CMW

De rijksoverheid werkt samen met wegbeheerders en bedrijfsleven aan het verwijderen van teer uit de asfaltketen. Om deze doelstelling zichtbaar te maken is in 2008 de 'Code Milieuverantwoord Wegbeheer' (CMW) ingesteld. In 2014 verscheen de tweede versie van de code. Door het ondertekenen van de code committeren wegbeheerders zich aan de CROW-richtlijn 210 'Richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt – Selectief verwijderen van teervrij- en teerhoudend asfalt.

BBV

Het BBV (Besluit begroting en verantwoording gemeenten en provincies) schrijft voor dat gemeente en provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken moet opstellen. Het BBV schrijft voor dat de paragraaf kapitaalgoederen een verplicht onderdeel is van de beleidsbegroting met uitgangspunten voor instandhouding van kapitaalgoederen.

PVVP

Regionaal is er sprake van een Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), een beleidsdocument waarin het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie uiteen wordt gezet. De Planwet Verkeer en Vervoer verplicht de provincies om een dergelijk plan op te stellen, in samenspraak met het Rijk, de naastgelegen provincies en de gemeenten. In Noord-Holland dienen de waterschappen ook te worden betrokken in de planvorming, omdat het waterschap in die provincie tevens wegbeheerder is. Het PVVP is echter niet overkoepelend en bestrijkt uitsluitend de Provinciale wegen.

GVVP

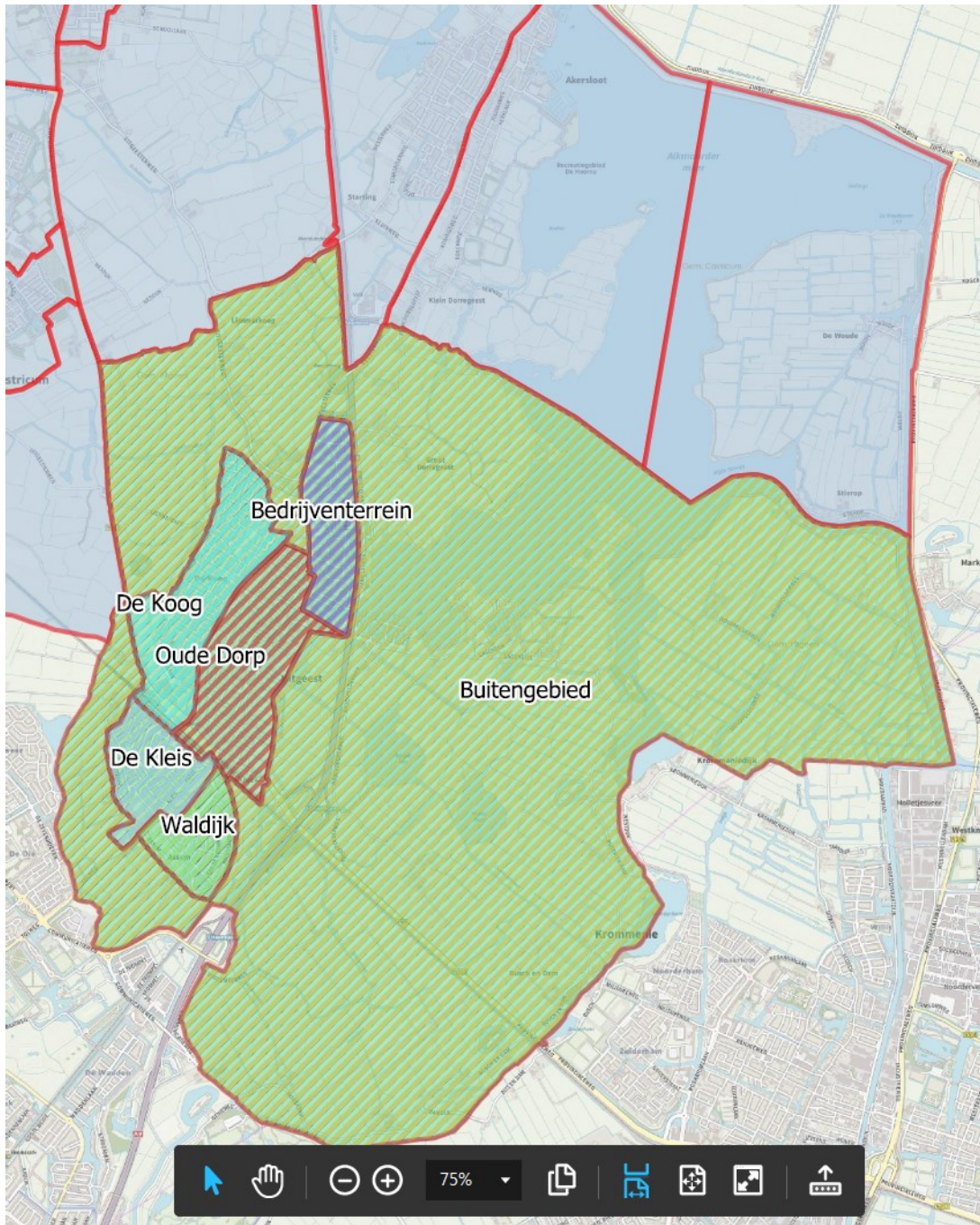
Het Gemeentelijk Verkeersplan is een beleidsdocument waarin het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente uiteen wordt gezet. Het provinciebestuur kan de gemeente volgens de kaders van de Planwet Verkeer en Vervoer verplichten een GVVP op te stellen. De gemeente Uitgeest heeft, evenals de andere gemeenten in de provincie Noord-Holland, echter geen planplicht maar een zorgplicht jegens de provincie. De gemeente Uitgeest moet zorgdragen voor het zichtbaar voeren van een 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer'. De provincie Noord-Holland stelt daarbij eisen aan de gemeenten.

Wegenlegger

Op basis van de Wegenwet is elke gemeente in Nederland verplicht te beschikken over een wegenlegger. Een wegenlegger is een register waarin de openbare wegen staan beschreven die buiten de bebouwde kom zijn gesitueerd en toegangswegen naar het station. In de wegenlegger kan men inzien hoe lang de openbare wegen buiten de bebouwde kom zijn, van wat voor materiaal het wegdek is gemaakt, wie onderhoudsplichtig is en wat voor kunstwerken er in de weg zijn opgenomen. De wegenlegger levert de juiste informatie voor:

- de omschrijving van de term "openbare weg" in wetten en verordeningen;
- het nemen van verkeers- en andere maatregelen;
- het inventariseren van juridische en technische gegevens van wegen;
- verjaring;
- komgrenzen van Wegenwet en Wegenverkeerswet;
- straatnaamgeving.

Bijlage 2 Wijkindeling Uitgeest



Bijlage 3 Bijlage 3 Foto's veroudering openbare ruimte



