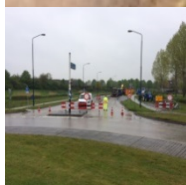




Beleidsplan

Verhardingenbeheer 2018



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Visie van de gemeente Laarbeek	3
1.3	Doelstellingen wegbeheer	3
1.4	Doel van dit rapport	3
1.5	Afbakening	3
1.6	Opbouw rapport	3
2	HUIDIGE SITUATIE	5
2.1	Het areaal verharding	5
2.2	Huidige beleidskeuze m.b.t. kwaliteitsniveau	6
2.3	De huidige kwaliteit	6
2.4	Financiën	6
2.5	Organisatie	7
2.6	Bewonersoverleg	7
3	DE KADERS VOOR HET WEGBEHEER	8
3.1	Wettelijke kaders	8
3.2	Financieel kader provincie Noord-Brabant	10
3.3	Gemeentelijke kaders	10
4	WAT WIL LAARBEK MET VERHARDINGENBEHEER	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Verhardingenbeheer	13
4.3	Beheerbeleid, kwaliteitsniveau van de verhardingen	13
4.4	Beeldkwaliteit.	14
5	UITVOERING VERHARDINGSBEHEER	15
5.1	Inleiding	15
5.2	Systematiek van het huidig wegbeheer	15
5.3	CROW-systematiek voor wegbeheer	16
5.4	Kwaliteitsverloop, cyclische maatregelen	17
5.5	Wegbeheersysteem GBI	18
5.6	Bepaling onderhoudsbehoefte	18
5.7	Klein onderhoud	19
5.8	Integrale uitvoering werkzaamheden	19
5.9	Organisatie	20
5.10	Ontwikkeling door derden	20
5.11	Diversen	21
6	FINANCIËEL	23
6.1	Benodigde middelen	23
6.2	Maximale bijdrage aan uitvoering overig beleid	24
6.3	Samenvatting financiële consequenties	24
7	ONTWIKKELINGEN BEHEER OPENBARE RUIMTE	25
7.1	Inleiding	25
7.2	Onkruidbestrijding	25
7.3	BGT als ondergrond voor wegbeheer	25
7.4	Van technisch beheer naar Integraal Beheer Openbare Ruimte (IBOR)	26
7.5	Burgerinitiatieven, buurtideeën	27
8	SAMENVATTING VOORSTELLEN UIT DIT BELEIDSPLAN	28
A.	BIJLAGE BIJDRAGE BIJ VROEGTIJDIG ONDERHOUD	29
B.	BIJLAGE VERKLARENDE WOORDENLIJST	29

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op 25 november 2010 stelde de gemeenteraad het 'beleidsplan verhardingenbeheer gemeente Laarbeek 2011' vast. Het nu voorliggende 'beleidsplan verhardingenbeheer 2018' is te beschouwen als een herziening van deze 'paraplu' boven het totale wegenbeheer in de gemeente Laarbeek. In dit plan is de beheervisie vastgelegd. Bij het opstellen van dit rapport is de huidige situatie met betrekking tot wegbeheer vastgelegd en aangevuld met de laatste ontwikkelingen op het gebied van het wegbeheer. Daarnaast zijn de doelstellingen, normen, richtlijnen en werkwijze voor het beheer van onze wegen vastgelegd.

1.2 Visie van de gemeente Laarbeek

De visie van de gemeente Laarbeek op het gebied van de infrastructuur in de openbare ruimte luidt:

- De zorg voor een goede infrastructuur met voldoende nutsvoorzieningen, wegen, voet- en fietspaden en groenvoorziening is noodzakelijk voor een goed woonklimaat.
- De openbare ruimte is effectief en efficiënt ingericht en wordt ook zo beheerd.

1.3 Doelstellingen wegbeheer

De doelstellingen van het gemeentelijke wegenbeheer van Laarbeek kunnen in het kort als volgt verwoord worden:

- De kwaliteit van het wegennet dient zodanig te zijn dat het verkeer er op een comfortabele en veilige manier gebruik van kan maken. Hierdoor worden ook aansprakelijkheidsrisico's / schadeclaims van weggebruikers tot een minimum beperkt.
- Het gemeentelijk wegennet wordt effectief en efficiënt beheerd.

1.4 Doel van dit rapport

Het doel van het beleidsplan is:

- Het transparant informeren van het gemeentebestuur over de wijze waarop omgegaan wordt en gaat worden met het beheer van de gemeentelijke verhardingen.
- Het ter besluitvorming voorstellen van de belangrijkste uitgangspunten en consequenties m.b.t. het beheer van de gemeentelijke verhardingen.

1.5 Afbakening

Het rapport heeft betrekking op alle inspanningen die verricht moeten worden om de bestaande verharding met haar huidige inrichting en functie nu en in de toekomst aan het gewenste kwaliteitsniveau te laten voldoen.

Dit rapport heeft geen betrekking op de halfverhardingen die in beheer zijn bij de gemeente Laarbeek.

1.6 Opbouw rapport

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie van de verhardingen en het verhardingenbeheer in de gemeente Laarbeek.

Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de kaders waarbinnen het beheer van de wegen plaats dient te vinden.

In hoofdstuk 4 wordt een keuze gemaakt met betrekking tot het gewenste kwaliteitsniveau van de verhardingen in de gemeente Laarbeek.

Hoofdstuk 5 beschrijft de wijze waarop het verhardingenbeheer in de gemeente Laarbeek wordt uitgevoerd, mede op basis van de in het voorgaande hoofdstuk gemaakte keuze met betrekking tot kwaliteitsniveau.

In hoofdstuk 6 wordt weergegeven welke financiële middelen benodigd zijn om het verhardingenbeheer in de gemeente Laarbeek op een verantwoorde wijze uit te voeren.

Hoofdstuk 7 geeft een korte beschrijving van enkele ontwikkelingen die op het gebied van verhardingenbeheer te verwachten zijn.

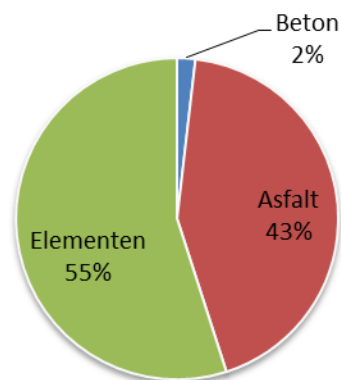
Tenslotte vindt u in hoofdstuk 8 een overzicht van de voorstellen uit de voorgaande hoofdstukken.

2 HUIDIGE SITUATIE

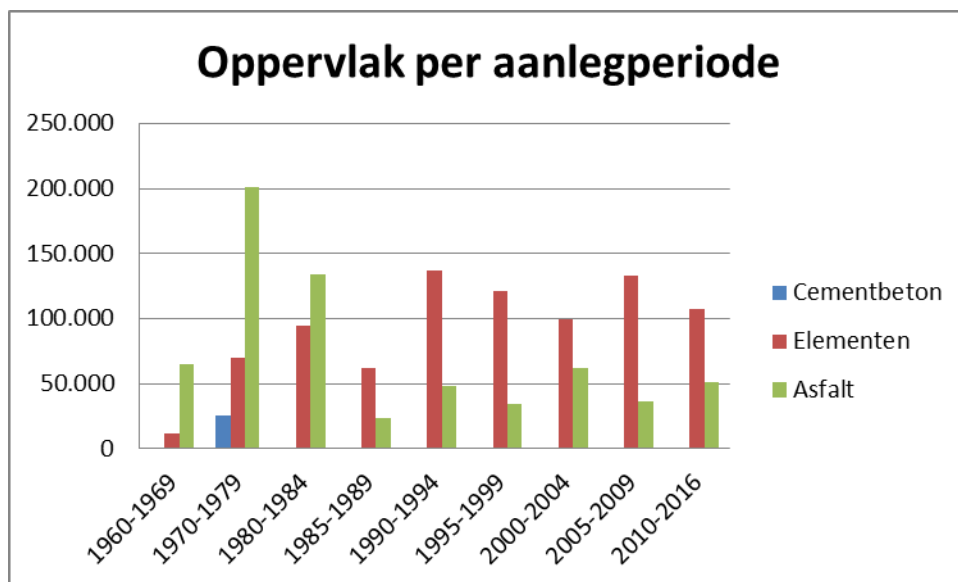
2.1 Het areaal verharding

De totale oppervlakte van gemeente Laarbeek bedraagt 5.617 ha. waarvan 1.522.056 m² verhard. Van de genoemde verharding ligt 62,74% binnen de bebouwde kom.

- Asfaltbetonverharding 657.725 m²;
- Elementverharding 836.601 m²;
- Cementbetonverharding 27.330 m²;



De verharde oppervlakte verdeeld naar aanlegjaren / periodes geeft het volgende beeld:



De hoeveelheden zijn exclusief de wegen die in aanbouw zijn en nog geen definitieve vorm hebben. Deze wegen worden uiteraard in een volgende inventarisatie meegenomen zodra ze hun definitieve vorm krijgen.

Het CROW heeft uitgebreid onderzoek verricht naar de te verwachten levensduur van de verschillende verhardingstypen. Deze is afhankelijk van de verkeersbelasting en van de ondergrond. Landelijk blijkt dat, afhankelijk van het verhardingstype en bij normaal onderhoud, aangenomen kan worden dat verharding een levensduur heeft van 30 á 40 jaar. Voor Laarbeek geldt dat uitgegaan mag worden van een levensduur van 40 á 50 jaar.

2.2 Huidige beleidskeuze m.b.t. kwaliteitsniveau

In het voorgaande beleidsplan verhardingenbeheer 2011 werd vastgelegd dat de verhardingen in de gemeente Laarbeek worden onderhouden op het kwaliteitsniveau 'basis' volgens de CROW-methodiek voor wegbeheer.

2.3 De huidige kwaliteit

De kwaliteit van de verhardingen is bepaald door een globale visuele inspectie, conform de CROW-methode. De in de tabel genoemde kwaliteitsniveaus goed, matig en onvoldoende zijn afhankelijk van de mate waarop de landelijk geaccepteerde richtlijnen die door de CROW worden gebruikt, worden overschreden. Zie CROW-publicatie 147, 'Wegbeheer' voor meer informatie.

In de volgende tabel, gebaseerd op globale weginspecties die in het voorjaar van 2017 werden uitgevoerd, wordt per verhardingssoort de kwaliteit aangegeven aan de hand van de percentages voldoende (boven de CROW-richtlijn), matig (gelijk aan de CROW richtlijn) en onvoldoende (onder de CROW-richtlijn) weergegeven, gespecificeerd naar ligging en/of verhardingstype.

Ligging	Verhardingstype	Kwaliteit		
		voldoende	matig	onvoldoende
Binnen beb. kom	1. Asfalt	98,4%	0,9%	0,6%
Binnen beb. kom	2. Beton	100,0%	0,0%	0,0%
Binnen beb. kom	3. Elementen	91,7%	1,2%	7,1%
Buiten beb. kom	1. Asfalt	92,0%	3,2%	4,9%
Buiten beb. kom	2. Beton	100,0%	0,0%	0,0%
Buiten beb. kom	3. Elementen	93,3%	0,8%	5,9%

Uit bovenstaande resultaten kan geconstateerd worden dat het algemene technische kwaliteitsbeeld van de verharding matig tot goed te noemen is, omdat de kwaliteit van de elementenverharding zowel binnen als buiten de bebouwde kom én de kwaliteit van de asfaltverharding buiten de bebouwde kom de komende jaren extra aandacht behoeven (zie onderstreept en dik gedrukt). Wordt dit niet gedaan dan zal zeker achterstallig onderhoud optreden wat resulteert in kapitaalsvernietiging omdat er dan zwaardere maatregelen nodig zijn om de kwaliteit boven de richtlijn van het CROW te brengen.

2.4 Financiën

Voor het uitvoeren van planmatig wegonderhoud is in 2017 een budget beschikbaar van € 915.963,-. Daarnaast is er in de begroting 2017 voor incidenteel onderhoud een bedrag beschikbaar van € 48.945,-. Deze bedragen wordt ieder jaar geïndexeerd. Bovendien wordt er aan het budget t.b.v. planmatig onderhoud jaarlijks een bedrag van € 15.000,- toegevoegd om areaaluitbreiding te compenseren.

De afgelopen periode is gebruik gemaakt van een 'egalisatievoorziening onderhoud wegen'. In jaren waarin de uitgaven aan het onderhoud van de wegen lager waren dan het onderhoudsbudget, werd het overschot ondergebracht in deze voorziening. In jaren waarin de uitgaven aan het onderhoud van de wegen juist hoger waren dan het onderhoudsbudget, werden de meerkosten ten laste gebracht van de egalisatievoorziening. Op 1 januari 2017 bevatte de

egalisatievoorziening onderhoud wegen een bedrag van € 1,3 miljoen. Wanneer rekening wordt gehouden met het uitvoeringsprogramma 2017 zal de inhoud van deze voorziening aan het eind van het jaar gedaald zijn naar een bedrag van € 513.000,-. Door eerdere collegebesluiten werd echter al ca. € 773.000,- gelabeld voor specifiek benoemde projecten, zodat voor de feitelijke egalisatie van onderhoudskosten dan een tekort zal ontstaan van € 260.000,-.

2.5 Organisatie

De organisatie rondom het beheer van de verharding is erop gericht om de werkvoorbereiding van onderhoudsprojecten aan wegen daar waar mogelijk in eigen beheer plaats te laten vinden. Een aanzienlijk deel van de werkvoorbereiding wordt echter door externe partijen uitgevoerd, vanwege de toenemende complexiteit van deze werkzaamheden en de mogelijk daaruit voortvloeiende juridische en financiële consequenties. Werkzaamheden ten behoeve van toezicht worden zo veel mogelijk zelf verricht. Activiteiten met betrekking tot directievoering worden met enige regelmaat op projectbasis uitgevoerd door derden.

Werkvoorbereiding en uitvoering van de (grote) civieltechnische werken worden uitbesteed, evenals activiteiten ten behoeve van verhardingsonderzoeken en de periodieke globale visuele wegininspectie.

Voor het uitvoeren van de taken ten behoeve van wegbeheer zijn in 2017 de volgende uren beschikbaar:

	Niveau			Totaal
	Buiten-dienst	MBO	HBO	
Beleid			125	125
Technisch medewerkers		200	1048	1248
Toezicht		1210		1210
Buitendienst	910			910
Informatiebeheer topografie		200		200
				3693

De ambtelijke organisatie dient daarmee op een doelmatige wijze de wegbeheertaken uit te voeren.

2.6 Bewonersoverleg

Indien er onderhoudsprojecten van enige omvang aan de orde zijn, worden tijdig in het proces bewonersavonden georganiseerd. Het doel van deze avonden is afhankelijk van de situatie. In een aantal gevallen hebben deze avonden tot doel de bewoners te informeren over praktische zaken, zoals de uitvoeringsperiode of de overlast die men zal ondervinden. In andere gevallen wordt actief informatie opgehaald bij de bewoners en kunnen zij invloed uitoefenen op de uit te voeren werkzaamheden. Dit kan ertoe leiden dat er in het kader van het betreffende project aanvullende werkzaamheden uitgevoerd moeten worden.

3 DE KADERS VOOR HET WEGBEHEER

Het kader voor dit wegenbeleidsplan bestaat uit vastgestelde relevante wet- en regelgeving. Dit betreft wettelijke en bestuurlijke kaders. Zij worden hieronder verder toegelicht.

3.1 Wettelijke kaders

3.1.1 De Wegenwet

Volgens de Wegenwet is de gemeente onderhoudsplichtig voor het beheer van de binnen haar gebied liggende openbare wegen die niet onder de verantwoordelijkheid van een andere overheid vallen. Dat vereist van de beheerder een 'goed rentmeesterschap', wat betekent dat de wegbeheerder ervoor moet zorgen dat het kapitaal dat in de wegen geïnvesteerd is in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud. Het betreft hierbij voornamelijk technisch beheer, gebaseerd op de CROW-richtlijnen.

3.1.2 De Wegenverkeerswet

De Wegenverkeerswet is de basis voor de regelgeving van het wegverkeer in Nederland en bevat onder andere regels voor het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan. De veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers worden onder andere nagestreefd door het plaatsen van borden en het opstellen van verkeersregels, maar ook maatregelen ter bescherming van verkeersdeelnemers horen hiertoe. Daarbij kan gedacht worden aan het aanleggen van fietspaden of het beperken van de snelheid.

De wegbeheerder dient dus te streven naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker waarborgen. De Wegenverkeerswet legt de beheerder geen maatregelen op, maar doet wel een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid. Bovendien dienen eenmaal genomen maatregelen wel zodanig gehandhaafd te worden dat de weggebruiker zich op de situatie kan instellen (herkenbaarheid, duidelijkheid, zichtbaarheid). Er wordt in deze wet geen directe relatie gelegd tussen veiligheid en kwaliteit.

3.1.3 Het Nieuwe Burgerlijk Wetboek

Het Nieuwe Burgerlijk Wetboek regelt onder meer de aansprakelijkheid voor schade als gevolg van een onrechtmatige daad. De beheerder kan aansprakelijk worden gesteld voor gebreken aan de weg. Iemand kan bij voorbeeld op een trottoir struikelen over een omhoog staande tegel en een heup breken. Daar waar in het verleden de weggebruiker de nalatigheid van de beheerder aan moest tonen, moet volgens het Nieuw Burgerlijk Wetboek de wegbeheerder bewijzen dat hij inspectie en onderhoud met optimale zorg uitvoert. Alleen dan is het risico voor de aansprakelijkstelling terug te dringen. Dit betekent dat een preventief onderhoudsbeleid, een goede registratie en behandeling van klachten en een goed werkend onderhoudssysteem onontbeerlijk zijn. Indien de beheerder kan aantonen dat hij over een volledig, actueel en werkend beheersysteem beschikt, is de kans op aansprakelijkstelling door weggebruikers voor schade veel geringer. Gezien de wat lagere frequentie waarmee een dergelijk systeem actueel wordt gehouden is het daarnaast ook van belang een aantoonbaar goed werkend klachtenafhandelingssysteem te hebben. Als er klachten ten aanzien van de onveilige toestand van de verhardingen binnen komen dienen deze binnen een redelijke termijn opgelost te worden.

Artikel 6:174 van het Nieuwe Burgerlijk Wetboek regelt de risicoaansprakelijkheid van de wegbeheerder indien de schade het gevolg is van een gebrek aan de openbare weg. Er is sprake van een gebrek aan de openbare weg indien de weg niet voldoet aan de eisen die men er onder gegeven omstandigheden aan mag stellen en hierdoor een gevaarlijke situatie ontstaat. De wegbeheerder is dus aansprakelijk voor schade als gevolg van een gebrek, ook al was hij niet op de hoogte van het gebrek. Aansprakelijkheid treedt in, onafhankelijk van de vraag of wegbeheerders het gebrek kende of behoorde te kennen. Ook wordt voorbij gegaan aan de vraag of wegbeheerders een verwijt valt te maken ten aanzien van het gebrek. Is eenmaal vastgesteld dat schade is ontstaan als gevolg van een gebrek, dan is de enige mogelijkheid voor de wegbeheerder om onder de aansprakelijkheid uit te komen een beroep op de zogenaamde 'tenzijclausule'. Dit houdt in dat de wegbeheerder niet aansprakelijk is, als er een zeer korte periode ligt tussen het ontstaan van het gebrek en het ontstaan van de schade.



CROW-publicatie 185 'Handboek aansprakelijkheid beheer openbare ruimte' bevat handreikingen om go goed mogelijk om te gaan met meldingen, onderhoud, inspectie en claimbehandeling.

Het wegenbeheer heeft een aantal raakvlakken met het milieu. Zo regelen de **Wet Milieubeheer**, het **Besluit Bodemkwaliteit** en het **Besluit asbestwegen** welke stoffen mogen worden toegepast en welke voorwaarden aan het gebruik zijn gesteld.

3.1.4 De Wet Milieubeheer

In de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 10 Afvalstoffen, is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen worden aangemerkt. Deze mogen niet zonder beschermende maatregelen in het milieu gebracht (gestort) worden. Een uitzondering daarop vormen de secundaire grondstoffen zoals puin en asfaltgranulaat, die in de wegenbouw worden toegepast. Toepassing van deze stoffen dient plaats te vinden overeenkomstig het Bouwstoffenbesluit.

3.1.5 Het Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit stelt een aantal voorwaarden aan het (her-)gebruik van wegenbouwmaterialen. De stringente eisen die het Besluit stelt aan de mogelijkheden tot hergebruik kunnen tot kostenverhoging van de materialen en van de onderhoudswerkzaamheden leiden. Eén van de bepalingen in het Besluit waarmee de wegbeheerder direct te maken krijgt, is dat teerhoudend asfalt sinds 1 januari 2001 onder hetzelfde regime valt als alle andere bouwstoffen. Indien bij het reconstrueren van wegen teerhoudend asfalt vrijkomt, moet er rekening mee worden gehouden dat dit asfalt moet worden aangeboden aan een erkende verwerker van teerhoudend asfalt. Dit heeft meerkosten tot gevolg voor het behandelen en verwijderen van teerhoudend asfalt. Bij het toepassen

van secundaire grondstoffen moet ook rekening worden gehouden met de bepalingen in de provinciale milieuverordening, die onder meer gelden voor de grondwaterbeschermingsgebieden. Overigens geldt er geen saneringsplicht voor teerhoudend asfalt. Zolang dit blijft liggen en niet wordt "opgepakt" of bewerkt zijn er geen problemen ten aanzien van het Besluit bodemkwaliteit.

3.1.6 Besluit asbestwegen

Het Besluit asbestwegen bepaalt dat het verboden is om wegen die asbest bevatten in beheer te hebben. Uitzondering hierop zijn wegen waarin het asbest voor 1 juli 1993 is aangebracht en waarin het asbest is afgeschermd door middel van een verharding. Indien deze wegen moeten worden gereconstrueerd, zal rekening moeten worden gehouden met afvoer van het asbesthoudende materiaal en de kosten daarvan. Ook voor de verwijdering van asbest geldt geen saneringsplicht en mag asbest blijven zitten zolang het niet wordt "opgepakt" of bewerkt.

3.1.7 Besluit begroting en verantwoording

Het is wettelijk vastgelegd dat gemeenten, provincies en waterschappen jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken moeten opstellen. Voor gemeenten en provincies is de regelgeving hieromtrent vastgelegd in het Besluit begroting en verantwoording (BBV). 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, is in 2017 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). Dit verlangt een aanpassing ten opzichte van de huidige financiering, namelijk dat een duidelijk onderscheid gemaakt moet worden tussen groot onderhoud en investeringen. Onder de investeringen valt in ieder geval de vervanging van de verharding. Dit is het vervangen van stenen, tegels, e.d. door nieuwe of andere stenen, maar ook het vervangen van de gehele asfaltverharding (alle lagen) waarbij de fundering eventueel betrokken wordt.

3.2 Financieel kader provincie Noord-Brabant

De begrotingscirculaire van de provincie Noord-Brabant (toezichthouder op de gemeentelijke begroting) vermeldt dat het van groot belang is dat de opgenomen raming in de begroting in overeenstemming is met het door de raad vastgestelde kwaliteitsniveau. Wanneer deze overeenstemming ontbreekt, kan de provincie het geraamde budget aanmerken als een niet reële raming. Het minimale kwaliteitsniveau waarop er volgens de provincie Noord-Brabant nog geen sprake is van kapitaalvernietiging en/of onveilige situaties ligt onder het niveau dat de gemeente Laarbeek hanteert.

3.3 Gemeentelijke kaders

3.3.1 Programmabegroting 2017

In de programmabegroting 2017 wordt onder Programma 2 'Woonklimaat en leefklimaat' vermeld dat de zorg voor een goede infrastructuur met voldoende nutsvoorzieningen, wegen, voet- en fietspaden en groenvoorziening noodzakelijk is voor een goed woonklimaat. De in dit programma benoemde ambities die een relatie hebben met wegbeheer zijn:

- De openbare ruimte is schoon, onderhouden, veilig en toegankelijk voor iedereen. Ze is effectief en efficiënt ingericht en wordt ook zo beheerd, in overleg met de betrokken inwoners.
- We streven niet naar de aanleg van meer asfalt, maar naar slimme oplossingen en het gebruik van innovatieve technieken.
- Een goede en veilige doorstroming van het verkeer vinden we belangrijk. De groei van niet gemotoriseerd verkeer wordt gestimuleerd, we hebben aandacht voor het openbaar vervoer en andere vervoersconcepten.
- Wij streven een goede balans tussen natuur, milieu, cultuur, sociaal beleid en economie na. Daarbij werken we volgens de principes van Cittaslow: het internationale keurmerk voor gemeenten die op het gebied van leefomgeving, landschap, streekproducten, gastvrijheid, milieu, infrastructuur, cultuurhistorie en behoud van identiteit tot de top behoren.

Concreet dient dit volgens de programmabegroting 2017 te leiden tot:

- Herziening van het beleidsplan verhardingsbeheer.
- Het opnieuw inrichten van de Vonderweg vanaf de Bosscheweg tot aan de aansluiting met de Everbest, waarbij twee gescheiden rijbanen worden gecreëerd.

3.3.2 Duurzaamheid en milieu

Duurzaamheid is een belangrijk uitgangspunt. Dit komt onder andere tot uiting in het programmaplan duurzaamheid: Laarbeek 'gloeit'. In dit programmaplan wordt duurzaamheid in Laarbeek omschreven als 'Een ontwikkeling die tegemoet komt aan de noden van het heden, zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties om in hun eigen behoeftes te voorzien in gevaar te brengen'. We kijken daarmee dus verder dan alleen energie en milieu. In het inkoopbeleid is weergegeven hoe een en ander concreet gemaakt kan worden voor inkoopprocessen ten behoeve van verhardingenbeheer.

3.3.3 Inkoopbeleid gemeente Laarbeek 2017

Met het inkoopbeleid 2017 wil de gemeente Laarbeek onder andere een doelstelling realiseren op het gebied van maatschappelijk verantwoord inkopen. Inkopen dienen duurzaam, sociaal en met oog voor het MKB te zijn. Naast de financiële aspecten van inkoop wordt er ook rekening gehouden met de maatschappelijke gevolgen, zoals mens en milieu.

Bij inkooptrajecten neemt de gemeente sociale- en milieuaspecten in acht. De gemeente heeft een voorbeeldfunctie in de maatschappij. Om deze functie te verwezenlijken heeft de gemeente Laarbeek de ambitie om zo duurzaam mogelijk in te kopen. Het inkoopbeleid wordt aan de hand van verdere beleidsregels nader geconcretiseerd om duurzaamheid en Maatschappelijk Verantwoord Inkopen een permanente plaats in het inkoopproces te geven. Duurzaam Inkopen is het meenemen van sociale en milieuaspecten in het inkoopproces. Dit gebeurt op onderstaande wijze:

- In haar aanbestedingsstrategie maakt de gemeente een onderbouwde keuze op welke wijze invulling gegeven wordt aan duurzaamheid.
- Afwijking van duurzaamheidsprincipes is enkel mogelijk indien er sprake is van een heldere motivatie.
- In de aanbestedingsstukken zoals de selectie- en gunningscriteria en in de te sluiten overeenkomst worden duurzaamheidscriteria opgenomen.
- De gemeente zal de aangeboden duurzame oplossingen monitoren. Op deze wijze kan zij een duurzame oplossing inbedden in de eigen organisatie van de gemeente en haar werkwijze.

Met betrekking tot een aantal 'productgroepen' zijn door Pianoo zogenaamde 'duurzaamheidscriteria' opgesteld. Het CROW heeft bijvoorbeeld de duurzaamheidscriteria die betrekking hebben op de GWW-sector geschikt gemaakt voor toepassing in RAW-bestekken door middel van het opstellen van de 'RAW-Catalogus Bepalingen – Duurzaam Inkopen'.

Voor wat betreft Social Return stimuleert de gemeente de participatie van haar inwoners met een afstand tot de arbeidsmarkt in het arbeidsproces. Als onderdeel van maatschappelijk verantwoord inkopen kan zij dit onder andere doen via social return.

Met betrekking tot innovatie moedigt de gemeente – daar waar mogelijk – innovatiegericht inkopen (en aanbesteden) aan. Bij innovatiegericht inkopen wordt gezocht naar een innovatieve oplossing of laat de gemeente ruimte aan de ondernemer om een innovatieve oplossing aan te bieden. Het kan bijvoorbeeld gaan om een volledig nieuwe oplossing, maar ook om de verdere ontwikkeling van de eigenschappen van een bestaand product.

3.3.4 Overige gemeentelijke beleidskaders

Op het wegbeheer in Laarbeek zijn een nog een aantal gemeentelijke beleidskaders van toepassing, die hier niet nader worden toegelicht. Voor nadere informatie wordt verzen naar het betreffende plan. In hoofdzaak betreft dit de volgende plannen:

- Wegcategoriseringsplan (2009)
- Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (2009)
- Parkeerbeleidsplan (2014)
- Groenbeleids- en groenstructuurplan Laarbeek (2011)
- Beleidsplan openbare verlichting (2011)
- Bomenbeleidsplan Laarbeek (2013)
- Verbreed gemeentelijk rioleringsplan 'plus' (2013)
- Beleidsplan fietsverkeer (2015)
- Handboek Kabels en Leidingen (2017)

4 WAT WIL LAARBEEK MET VERHARDINGENBEHEER

4.1 Inleiding

Vanuit oogpunt van beheer is het belangrijk mee te groeien met de maatschappelijke en technische ontwikkelingen. Het belangrijkste uitgangspunt bij het vaststellen van het beleid met betrekking tot verhardingenbeheer is het gewenste kwaliteitsniveau.

4.2 Verhardingenbeheer

Als beheerder streeft de gemeente naar een openbare ruimte die schoon, heel en veilig is. Voor de verhardingen wordt uitgegaan van een basiskwaliteit, die aansluit bij het huidige beleid van de gemeente Laarbeek. Met dit niveau wordt bovendien de meest economische aanpak gehanteerd.

Binnen de gemeente Laarbeek wordt voor het verhardingenbeheer gebruik gemaakt van de methodiek 'Wegbeheer' van het CROW (publicatie 147). Deze methodiek vormt een instrument om op een doeltreffende en verantwoorde manier invulling te geven aan het beheer en onderhoud van wegen en is als dusdanig landelijk geaccepteerd als wegbeheermethodiek. Het doel is om op de meest efficiënte wijze het onderhoud uit te voeren en daarmee een optimale maximale levensduur van de verharding te verkrijgen. Het op het juiste moment uitvoeren van onderhoud is de meest economische wijze van beheren: eerder ingrijpen is niet nodig, maar later ingrijpen kan leiden tot claims en kapitaalvernietiging. Het bijbehorende kwaliteitsniveau van de verhardingen is maatschappelijk verantwoord en gemiddeld gangbaar.

De levenscyclus van verhardingen is onder andere afhankelijk van de dimensionering, de gebruikintensiteit, weersinvloeden en het gehanteerde kwaliteitsniveau. Na aanleg loopt de kwaliteit als gevolg van het gebruik langzaam terug. Als de kwaliteit van de verharding het gehanteerde kwaliteitsniveau heeft overschreden, moeten er onderhoudsmaatregelen uitgevoerd worden. De onderhoudsmaatregel die ingezet wordt, is afhankelijk van de aard en omvang van de schade, de leeftijd van de verharding en het (toekomstig) gebruik.

Kleine schades worden verholpen door middel van klein onderhoud (plaatselijk herstel). Zijn de schades ernstiger en omvangrijker, dan is groot onderhoud nodig.

Ondanks deze maatregelen, die nodig zijn om de technische levensduur te bereiken, is de levensduur van de verharding eindig. Op dat moment is vervanging van de wegconstructie nodig.

4.3 Beheerbeleid, kwaliteitsniveau van de verhardingen

In het voorgaande beleidsplan verhardingenbeheer 2011 werd vastgelegd dat de verhardingen in de gemeente Laarbeek worden onderhouden op het kwaliteitsniveau 'basis' volgens de CROW-methodiek voor wegbeheer. De CROW-methodiek geeft technische richtlijnen die leiden tot het uitvoeren van de juiste onderhoudsmaatregel op het juiste moment. Dit resulteert in een basis-kwaliteitsniveau dat door het CROW wordt omschreven als de onderkant van verantwoord wegbeheer: eerder ingrijpen is niet nodig, maar later ingrijpen kan leiden tot claims en kapitaalvernietiging.

Indien wordt gekozen voor een lager kwaliteitsniveau, betekent dit dat vervangingen of onderhoudsmaatregelen uitgesteld worden. In eerste instantie kan dan het onderhoudsbudget

verlaagd worden, maar met name bij asfaltverhardingen leidt dit tot kapitaalvernietiging omdat de te nemen maatregelen daardoor zwaarder (en dus duurder) worden. Bij een lager onderhoudsniveau is er in de loop der jaren juist sprake van gemiddeld hogere kosten voor wegonderhoud: het 'tussendoor veilig houden' is dan duurder en uiteindelijk moet toch nog grootschalig onderhoud uitgevoerd worden. Na verloop van tijd neemt bovendien de onveiligheid voor de weggebruiker toe, met als gevolg daarvan toename van aansprakelijkheidsstellingen.

Uiteraard is het ook mogelijk te kiezen voor een kwaliteitsniveau dat hoger ligt dan het basis-kwaliteitsniveau. In dat geval wordt al bij lichtere schades ingepland. Daardoor zullen aanzien en uitstraling van de verhardingen toenemen, is er geen sprake van kapitaalvernietiging als gevolg van het uitstellen van onderhoudsmaatregelen en zullen er minder aansprakelijkheidsstellingen zijn. Om dat te bereiken dient het onderhoudsbudget echter verhoogd te worden met ca. 35% ten opzichte van het budget dat benodigd is voor het handhaven van het basis-kwaliteitsniveau.

Op basis van het voorgaande wordt dan ook voorgesteld om het bestaande beleid voort te zetten en de verhardingen in de gemeente Laarbeek te onderhouden op het basis-kwaliteitsniveau volgens de methodiek 'Wegbeheer' van het CROW.

Voorstel:

Het wegbeheer in de gemeente Laarbeek ook in de toekomst baseren op de technische richtlijnen/basiskwaliteit voor verharding conform CROW-publicatie 147.

4.4 Beeldkwaliteit.

Voor de volledigheid wordt vermeld dat het CROW, naast de technische wegbeheersystematiek, ook een systematiek heeft waarmee de onderhoudstoestand van de openbare ruimte wordt beoordeeld op basis van beeldkwaliteit: de kwaliteitscatalogus openbare ruimte (Publicatie 288). De technische richtlijn voor verhardingen is vergelijkbaar met de basiskwaliteit voor verhardingen volgens de kwaliteitscatalogus openbare ruimte.

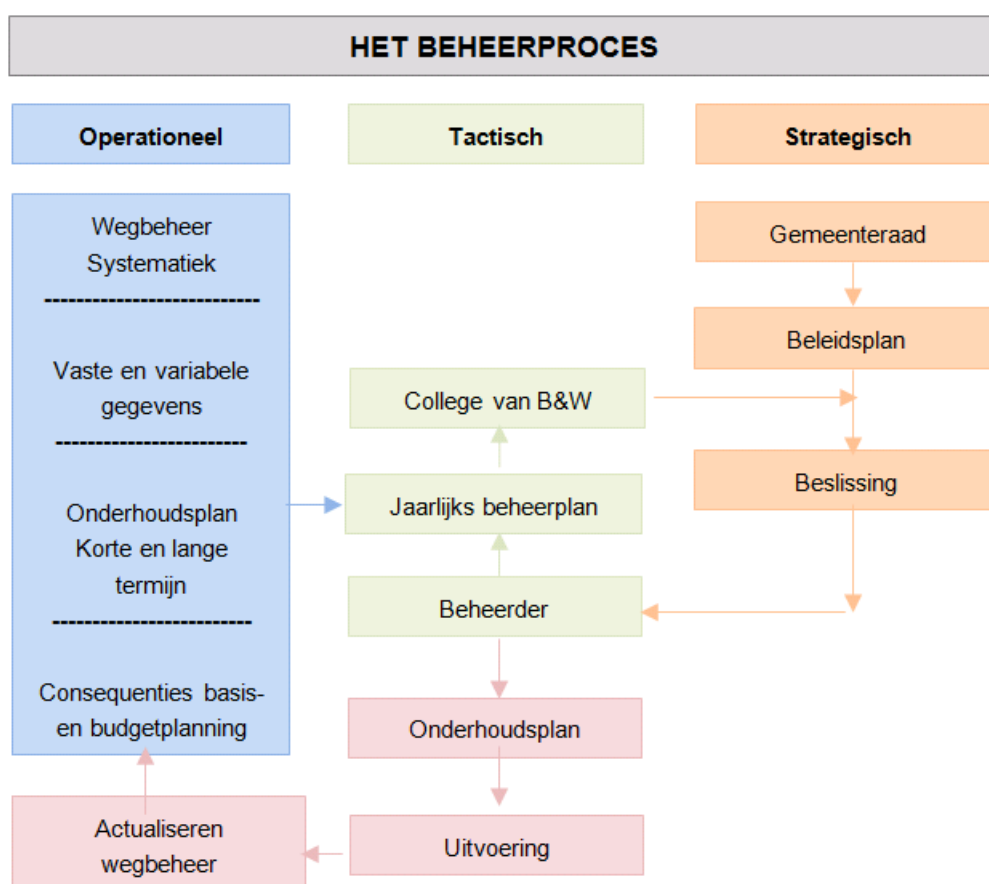
5 UITVOERING VERHARDINGSBEHEER

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de invulling van het verhardingsbeheer voor de komende jaren. Hierbij wordt ingegaan op het toepassen van de CROW-systematiek in de vorm van detailniveau, onderhoudsbehoefte, kwaliteit, benodigd budget, etc. In dit hoofdstuk wordt ook nader ingegaan op de termen netwerk- en projectniveau en op de theoretische achtergronden van de gevolgde CROW-wegbeheersystematiek. Voorts wordt er aangegeven hoe en waarmee we de onderhoudsbehoefte bepalen.

5.2 Systematiek van het huidig wegbeheer

Onderstaand wordt het wegbeheerproces schematisch weergegeven.



Dit beheerproces is gebaseerd op de beheercyclus zoals hierna afgebeeld.



5.3 CROW-systematiek voor wegbeheer

Met publicatie 147 (Wegbeheer) heeft het CROW een landelijk gedragen systematiek ontwikkeld waar iedere weg periodiek (voor elementen en cementbeton om de 2 jaar en voor asfalt ieder jaar) geïnspecteerd dient te worden. De conditie van de weg wordt opgenomen en vastgelegd volgens de richtlijnen die zijn beschreven in een schadecatalogus (CROW-publicatie 146).

Aan de hand van de conditie en de ouderdom van de weg kan worden bepaald in welke periode de weg wat voor soort onderhoud behoeft. Hierbij wordt gebruik gemaakt van z.g. verouderings- of gedragsmodellen, die afhankelijk zijn van het schadebeeld, de leeftijd van de verharding, het type verharding, de verkeersbelasting en van normen t.a.v. de toelaatbare conditie. Tijdens de inspectie wordt gekeken naar de zichtbare schade, dus schade die zich onder het wegdek voordoet zal hier geen deel van uitmaken.

De systematiek voor wegbeheer heeft geen betrekking op half- of onverharde wegen!

Netwerkniveau

Bij de praktische toepassing van de meerjarenplanning moet bedacht worden dat deze een globaal karakter heeft. We spreken in dit geval over een planning op netwerkniveau. Het globale karakter komt tot uitdrukking in de wijze waarop een meerjarenplanning (netwerkplanning) tot stand komt, namelijk:

- De opname van de onderhoudstoestand vindt plaats d.m.v. een globale visuele inspectie. Deze inspectie kan relatief snel worden uitgevoerd waardoor het praktisch haalbaar is om deze periodiek op het gehele wegennet uit te voeren. De resultaten hebben een globaal karakter, maar geven een goede indicatie in relatie tot het onderhoudsniveau.
- De bepaling van de onderhoudsmaatregel vindt plaats op basis van de geconstateerde schade en de kosten van de onderhoudsmaatregel. In principe wordt de maatregel gekozen die de langste levensduur heeft in relatie tot de kosten van de maatregel.
- Voor de bepaling van de kosten van onderhoudsmaatregelen wordt uitgegaan van eenheidsprijzen per type maatregel (b.v. aanbrengen deklaag, aanbrengen slijtlaag, reconstructie, enz.).

Projectniveau

Uit bovenstaande volgt dat een meerjarenplanning op netwerkniveau een globaal karakter heeft, dat het mogelijk maakt om de onderhoudsbegroting voor komende vijf jaar op te stellen. In dit stadium is het dan ook praktisch gezien noodzakelijk om de begroting in de eerste twee jaar nader te detailleren om meer inzicht te verkrijgen in de precieze soort en de omvang van de geplande werkzaamheden. Dit noemt men ook wel de maatregeltoets.

Kenmerken van een planning op projectniveau zijn:

- De onderhoudstoestand van de wegen wordt gedetailleerd beoordeeld zodat de restlevensduur nauwkeuriger kan worden vastgesteld.
- Bepaling van de feitelijke onderhoudsmaatregel vindt plaats na beoordeling van alle relevante factoren zoals technische uitvoerbaarheid, aanwezigheid van kabels en leidingen, verkeersmaatregelen, enz. Deze factoren zijn ook van belang voor een nauwkeuriger bepaling van de kosten.

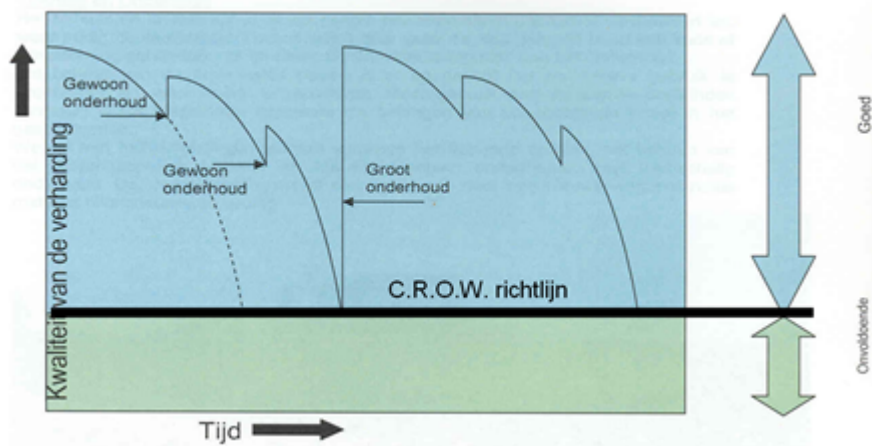
- Er vindt afstemming plaats met de overige disciplines zoals riolering, groen, herinrichtingen, etc.

5.4 Kwaliteitsverloop, cyclische maatregelen

Om te komen tot een planning van onderhoudsmaatregelen die past bij de verhardingen in de gemeente Laarbeek, dienen de plaatselijke omstandigheden verwerkt te worden in de CROW-systematiek.

5.4.1 Kwaliteitsverloop algemeen

Onderstaand schema is een weergave van hoe de CROW-wegbeheersystematiek omgaat met de restlevensduur van verharding. In principe wordt de technische kwaliteit van de verharding daarmee blijvend in stand gehouden.



De stippellijn in het blauwe gedeelte een 'normaal' kwaliteitsverloop weer.

De doorgetrokken lijn in het blauwe gedeelte is het verloop t.g.v. de CROW-methodiek.

De dikke horizontale lijn is gelijk aan de CROW-richtlijn en vormt de onderkant van verantwoord wegbeheer. Deze is dus gelijk aan de minimaal technisch acceptabele kwaliteit.

De maatregelen die er voor zorgen dat de kwaliteit wordt gehandhaafd zijn in maatregelcycli vertaald, zodat kan worden voorspeld wat de vervolgmaatregel is. Op deze wijze is vanaf een bepaalde leeftijd in combinatie met reeds eerder uitgevoerd onderhoud vooraf te bepalen welke vervolgmaatregel genomen moet worden.

5.4.2 Onderhoudsstrategieën, cyclische maatregelen

Door de CROW-methode voor wegbeheer aan te passen aan de omstandigheden in de gemeente Laarbeek, is het mogelijk de gemiddelde maatregelen te bepalen die benodigd zijn om de aanwezige verharding in stand te houden. De navolgende onderhoudsstrategieën geven aan bij welke levensduur van de verhardingen gemiddeld genomen onderhoud moet worden uitgevoerd. Deze strategieën zijn gebaseerd op CROW-gegevens en de kennisbank van Antea Group, maar aangepast aan de omstandigheden en ervaringen in de gemeente Laarbeek.

	Ged. groot onderhoud en conserveren	Verbeteren vlakheid asfalt	Versterken asfalt	Rehabileren (vervangen) asfalt
ASFALT	A3	A4	A5	A6
Oppervlaktebehandeling	10/30		20	40
wegtype 3 (gemiddeld belast)	10/30		20	40
wegtype 4 (licht belast)	10/30		20	40
wegtype 5 (woongebied)	13/38		25	50
wegtype 6 (voetpaden)	13/38		25	50
wegtype 7 (fietspaden) zwart		10/20/30		40
wegtype 7 (fietspaden) rood	13/38		25	50

	Gedeeltelijk groot onderhoud (30%)	Gedeeltelijk groot onderhoud (50%)	Verbeteren vlakheid elementen	Rehabileren (vervangen) elementen
ELEMENTEN	E1	E2	E3	E4
wegtype 3 (gemiddeld belast)		20	40	60
wegtype 4 (licht belast)		2	40	60
wegtype 5 (woongebied)	20		40	60
wegtype 6 (voetpaden)	13		27	40
wegtype 7 (fietspaden)	15		30	50

Op basis van deze cyclische maatregelen kan een berekening gemaakt worden van de maatregelen die per verhardingssoort en wegtype voorzien worden. Daarmee is het mogelijk het gemiddelde jaarlijks budget te bepalen dat benodigd is om de aanwezige verharding in stand te houden: de cyclische kosten.

5.5 Wegbeheersysteem GBI

Effectieve registratie en beheer van de verhardingen zijn alleen mogelijk met een actueel beheersysteem. Dit systeem dient niet alleen steeds de actuele gegevens van de Laarbeekse wegen te bevatten, maar het systeem dient ook steeds in overeenstemming te zijn met de actuele stand van de techniek. Het beheersysteem dient bovendien door het CROW-gecertificeerd te zijn. Daarmee wordt gegarandeerd dat de onderhoudsmaatregelen die het systeem voorstelt in overeenstemming zijn met de CROW-methodiek voor wegbeheer.

Om te blijven voldoen aan de laatste stand van de techniek werd eind 2016 de overstap gemaakt naar het beheersysteem GBI van Antea Group. Dit is een integraal beheersysteem voor de openbare ruimte waarmee niet alleen het wegbeheer uitgevoerd kan worden, maar ook het beheer van de overige elementen van de openbare ruimte zoals riolering, groenvoorzieningen en openbare verlichting.

GBI is een Geografisch Informatie Systeem (GIS-systeem) waarmee op basis van de locatie gegevens van alle beheerdisciplines kunnen worden gevisualiseerd en geanalyseerd.

De in GBI opgenomen eenheidsprijzen van de standaardmaatregelen zijn op het prijspeil van 2017. Zij bestaan uit een m²-prijs waarbij er vanuit wordt gegaan dat de verharding terug in de oorspronkelijke nieuwstaat wordt gebracht. De eenheidsprijzen zijn exclusief 21% BTW en worden jaarlijks geactualiseerd.

5.6 Bepaling onderhoudsbehoefte

In Laarbeek wordt op alle verhardingen jaarlijks een globale visuele inspectie uitgevoerd. Daarmee ontstaat er niet alleen jaarlijks een actueel beeld van de kwaliteit van de verhardingen, maar in het kader van onze aansprakelijkheid als wegbeheerder hebben we ook steeds een beeld van mogelijke gevaarlijke situaties, bijvoorbeeld als gevolg van boomwortels die een trottoir opdrukken.

De kwaliteit van de wegen volgt uit de resultaten van deze inspectie, die in samenhang met het gegevensbestand voor elke weg aangeeft wat naar verwachting het kwaliteitsverloop (gedragsmodel) voor de komende jaren zal zijn. Dit houdt in dat door het beheersysteem een tijdsplan voor het nemen van onderhoudsmaatregelen kan worden vastgesteld. Op deze wijze wordt de basisplanning vastgesteld. Deze bevat al het theoretisch benodigd onderhoud ter opheffing van de geconstateerde schade, inclusief eventueel achterstallig onderhoud. De basisplanning heeft tot gevolg dat het kwaliteitsniveau gehandhaafd dan wel verbeterd wordt op het standaardniveau volgens de CROW-systematiek.

Vervolgens worden per wegvak onderhoudsmaatregelen in samenhang met de daarbij behorende realiseringkosten d.m.v. een maatregeltoets afgewogen. Het uiteindelijke resultaat is een onderhoudsplanning met als doel de kwaliteit boven de CROW-richtlijn te houden.

Bij de globale visuele wegininspectie kan geen rekening gehouden worden met b.v. de opbouw van de constructie of eventueel eerder uitgevoerd onderhoud. De inspecteur ziet immers alleen de bovenzijde van de wegverharding. Met de resultaten van deze visuele inspectie maakt de systematiek gebruik van gedragsmodellen om de restlevensduur te bepalen.

Op basis van overige (beheer)gegevens kan nader onderzoek nodig zijn, wat in een aantal gevallen zal leiden tot zwaardere maatregelen om de veiligheid en comfort van de verharding te kunnen blijven waarborgen.

5.7 Klein onderhoud

Onder klein onderhoud wordt schade verstaan die niet maatgevend is voor het gehele wegvak, maar wel ernstig genoeg dat deze op korte termijn verholpen met worden. Enerzijds om escalatie naar groot onderhoud te voorkomen en anderzijds om ongelukken en/of schade aan derden te voorkomen. Voorbeelden van klein onderhoud zijn: een gat in de weg, een ernstig losliggende trottoirtegel of een ernstige boomwortelschade. Onder andere uit de resultaten van de jaarlijkse globale visuele inspecties blijkt waar dergelijke gevaarlijke situaties zich voordoen.

De CROW-methode bepaalt het benodigde klein onderhoudsbudget door een percentage te nemen van het benodigde cyclische lange termijn budget. Het percentage verschilt per verhardingstype en per wegtype. Deze variatie wordt niet alleen veroorzaakt door zuiver technische factoren, maar ook door verschillen in voorbereiding, toezicht, verkeersmaatregelen en dergelijke.



Een voorbeeld van klein onderhoud

5.8 Integrale uitvoering werkzaamheden

Integrale uitvoering van werkzaamheden houdt in dat werkzaamheden vanuit de verschillende beheerdisciplines zo veel als mogelijk tegelijkertijd uitgevoerd worden en dat gelijktijdig ook zo veel als mogelijk invulling wordt gegeven aan andere gemeentelijke (beleids)plannen.

Voor ieder onderhoudsproject aan wegen wordt bezien of het mogelijk en zinvol is de planningen van de afzonderlijke wegvakonderdelen (rijbaan, trottoir etc) zodanig op elkaar af te stemmen, dat de werkzaamheden zo veel mogelijk over de volledige breedte van de verharding plaatsvinden.

De beleidsplannen die invloed hebben op de inrichting van de openbare ruimte en hun bijbehorende operationele planningen worden zo veel mogelijk betrokken bij de uitvoering van de voorgestelde maatregelen aan verhardingen. Daarbij kan gedacht worden aan de in paragraaf 3.3.4 vermelde beleidsplannen zoals het Beleidsplan fietsverkeer (2015), het Wegcategoriseringsplan (2009), het Parkeerbeleidsplan (2014), het Beleidsplan openbare verlichting (2011) en het Gemeentelijk rioleringsplan (2013).

Met het voorgaande wordt zo veel als mogelijk invulling gegeven aan het uitgangspunt uit de Programmabegroting 2017 dat er effectief en efficiënt beheer van de openbare ruimte moet plaatsvinden.

5.9 Organisatie

De ambtelijke organisatie, zoals beschreven in paragraaf 2.5 is voldoende toegerust om op een doelmatige en doeltreffende wijze de benodigde wegbeheertaken uit te voeren of aan te sturen. In toenemende mate worden activiteiten extern uitgevoerd: deels omdat intern de capaciteit ontbreekt en deels voor het verkrijgen van expertise.

Er wordt in toenemende mate gestreefd naar een meer integrale aanpak van de beheertaken.

5.10 Ontwikkeling door derden

Ontwikkeling door derden betekent dat een te ontwikkelen gebied door een andere partij dan de gemeente volledig wordt ontwikkeld tot woonwijk, bedrijventerrein, enz.

In de programmabegroting 2017 stelt de Raad dat de openbare ruimte effectief en efficiënt ingericht moet zijn.

Indien na afronding van een project de nieuw aan te leggen openbare ruimte wordt overgedragen aan de gemeente, dienen er op voorhand eisen gesteld te worden aan de inrichting en de kwaliteit van deze openbare ruimte, zodat de ontwikkelaar:

- De kwaliteit garandeert die de gemeente vooraf voorschrijft.
- De door de gemeente voorgeschreven materiaalsoorten en –kwaliteiten toepast.
- De door de gemeente voorgeschreven verhardingsconstructies toepast.
- Alle benodigde beheergegevens overdraagt aan (en volgens specificaties van) de gemeente.

Bij iedere projectontwikkeling worden deze eisen vastgesteld. Dat gebeurt zo veel mogelijk op basis van een standaarddocument met algemene uitgangspunten en richtlijnen, waarin per project de specifieke eisen en aandachtspunten benoemd worden.

Bij projectontwikkeling door derden kan het ook gewenst zijn de inrichting van een bestaande weg aan te passen. Vaak zal deze weg nog niet aan onderhoud toe zijn. In dat geval kan de gewenste herinrichting gezien worden als vroegtijdig onderhoud. In bijlage A is weergegeven op welke wijze de bijdrage van de projectontwikkelaar aan het vroegtijdig onderhoud bepaald kan worden. Deze bijdrage vormt de basis voor een onderlinge verrekening tussen de projectontwikkelaar en de gemeente Laarbeek.

Voorstel:

Indien als gevolg van projectontwikkeling vroegtijdig verhardingsonderhoud noodzakelijk is, wordt de hoogte van de onderlinge verrekening tussen projectontwikkelaar en gemeente Laarbeek bepaald door middel van de bijdrage volgens bijlage A).

5.11 Diversen

5.11.1 Areaaluitbreiding

In de gemeente Laarbeek vinden regelmatig uitbreidingen plaats in de vorm van inbreidingsplannen, woonwijken of bedrijventerreinen. Dit betekent een uitbreiding van de te beheren hoeveelheid verharding. Op basis van de huidige verwachting kan de jaarlijks verhoging van het onderhoudsbudget wegen als gevolg van areaaluitbreiding worden teruggebracht van € 15.000,- naar € 10.000,-.

Er dient naar gestreefd te worden binnen 6 maanden na gereedkomen van een uitbreiding de actuele gegevens in te voeren in het wegbeheersysteem GBI.

5.11.2 Werkzaamheden door nutsbedrijven

Afstemming

Net als de wegbeheerder hebben ook verschillende nutsbedrijven (meerjaren)planningen met betrekking tot het vervangen van hun kabels of leidingen. Dit betreft name vervanging van oude leidingen door de beheerders van het gas-en elektriciteitsnet (Enexis) en de waterleiding (Brabant Water). Zowel de gemeente als de nutsbedrijven zien het belang van het zo mogelijk op elkaar afstemmen van de verschillende werkzaamheden. In een periodiek, (half)jaarlijks overleg wordt dan ook getracht de geplande vervangingswerkzaamheden van de nutsbedrijven af te stemmen op de geplande werkzaamheden in het kader van wegonderhoud. Het is daarbij niet zozeer de wens om te komen tot aaneensluitende uitvoering van werkzaamheden, maar er wordt hoofdzakelijk naar gestreefd om de vervanging van kabels en leidingen plaats te laten vinden enige tijd vóór grootschalig onderhoud aan de verhardingen.

In praktijk blijkt het lang niet altijd mogelijk de verschillende werkzaamheden op elkaar af te stemmen omdat de wegbeheerder en de nutsbedrijven ieder hun eigen belangen, prioriteiten en regelgeving hebben.

Los van het voorgaande vindt er altijd afstemming plaats met de nutsbedrijven wanneer er sprake is van wegbeheerprojecten van enige omvang.

Kwaliteit

In het 'handboek kabels en leidingen' is vastgelegd dat nutsbedrijven, die ten behoeve van werkzaamheden aan hun kabels of leidingen bestaande verharding opbreken, deze op vakkundige wijze in de oorspronkelijke staat terug dienen te brengen.

Ondanks een zorgvuldige werkwijze van de nutsbedrijven zal na graafwerkzaamheden de gehele kwaliteit van verharding over het algemeen teruglopen. Ter compensatie van dit kwaliteitsverlies betalen de nutsbedrijven aan de gemeente Laarbeek een in de legesverordening vastgestelde degeneratievergoeding.

5.11.3 Overige relevante ontwikkelingen

Tenslotte volgt hier een opsomming van diverse ontwikkelingen die op enige wijze van belang kunnen zijn voor het wegbeheer in de gemeente Laarbeek.

- Burgers worden steeds mondiger en kritischer.
- Als de openbare ruimte niet goed onderhouden wordt, volgt steeds vaker een aansprakelijkheidsstelling als er schade ontstaat of ongevallen gebeuren.
- Recreatief verkeer neemt steeds meer toe.
- Ontwikkeling van knooppuntensystemen voor fiets-, wandel-, mountainbike-, en ruiterroutes.
- Aanpassingen van (kruisingen) van provinciale wegen.
- Opdrachtgevers en opdrachtnemers zien steeds meer mogelijkheden in het toepassen van (integrale) prestatiecontracten.
- De uitdagingen op het gebied van klimaatadaptatie kunnen van invloed zijn op het wegbeheer. Gedacht kan worden aan het verwijderen van overbodige verhardingen of het toepassen van waterpasserende verhardingsmaterialen.

6 FINANCIËEL

Op basis van het in paragraaf 4.3 vastgelegde kwaliteitsniveau worden, wordt in dit hoofdstuk nader ingegaan op de financiële consequenties en de benodigde financiële middelen.

6.1 Benodigde middelen

Zoals vermeld in paragraaf 2.4 bedraagt het onderhoudsbudget wegen in 2017 € 915.963,-. Daarnaast is ten behoeve van incidenteel onderhoud een bedrag beschikbaar van € 48.945,-. Op 1 januari 2017 bevatte de egalisatievoorziening onderhoud wegen een bedrag van € 1,3 miljoen. Wanneer rekening wordt gehouden met het uitvoeringsprogramma 2017 zal de inhoud van deze voorziening aan het eind van het jaar gedaald zijn naar een bedrag van € 513.000,-. Door eerdere collegebesluiten werd echter al ca. € 773.000,- gelabeld voor specifiek benoemde projecten, zodat voor de feitelijke egalisatie van onderhoudskosten dan een tekort zal ontstaan van € 260.000,-.

Met als uitgangspunten het voorgestelde basis (kwaliteits)niveau volgens de wegbeheermethodiek van het CROW en de onderhoudsstrategieën die in Laarbeek van toepassing zijn heeft een doorrekening plaatsgevonden van de benodigde financiële middelen voor het onderhoud van de verhardingen in de gemeente Laarbeek. De resultaten zijn weergegeven in de volgende tabel.

	Beschikbaar in 2017	Benodigd vanaf 2018	Vershil
Voorziening onderhoud wegen:			
- groot onderhoud	€ 915.963	€ 1.010.000	€ -94.037
- toename areaal	€ 15.000	€ 10.000	€ 5.000
Exploitatiebegroting incidenteel onderhoud	€ 48.945	€ 48.945	€ -
Totaal	€ 979.908	€ 1.068.945	€ -89.037

Uit de tabel blijkt dat ten behoeve van groot onderhoud jaarlijks een bedrag benodigd is van € 1.010.000,-¹. Op grond daarvan worden de volgende wijzigingen van de jaarlijks beschikbare budgetten voorgesteld:

- Het budget tbv het uitvoeren van groot onderhoud verhogen met € 94.037,-.
- De jaarlijkse verhoging als gevolg van toename van het areaal verlagen met € 5.000,-.
- Het jaarlijks beschikbare budget tbv het uitvoeren van incidenteel onderhoud wijzigt niet.

Daarnaast dient er, vanwege de veroudering van de verharding, jaarlijks gemiddeld € 500.000,- geïnvesteerd te worden in de vervanging van verhardingen. Dit leidt tot nieuwe kapitaallasten die jaarlijks toenemen met een bedrag van € 22.500,-.

Vervangingsinversteringen 2018 (e.v.)	Beschikbaar in 2017	Benodigd vanaf 2018
Vervangingen	€ -	€ 500.000
Totaal	€ -	€ 500.000
<i>Kapitaallast afschrijving 40 jr, renteperc. 2%</i>	€ -	€ 22.500

Alle genoemde bedragen dienen jaarlijks geïndexeerd te worden.

¹ De noodzakelijke verhoging van het beschikbare budget is niet het gevolg van de invoering van een nieuw beheersysteem GBI. Al in een raadsvoorstel van november 2009 –bij het vaststellen van het beleidsplan verhardingenbeheer 2010- werd vermeld dat ten behoeve van het verhardingenbeheer jaarlijks een bedrag van € 1 miljoen benodigd was. In verband met de financiële situatie van dat moment werd het budget toen echter vastgesteld op een bedrag van € 768.000,-.

6.2 Maximale bijdrage aan uitvoering overig beleid

De uitvoering van wegonderhoud wordt vaak aangegrepen om gelijktijdig aanpassingen aan de inrichting van de weg te realiseren. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het aanbrengen van verkeersdrempels of extra parkeerplaatsen. Door dit 'werk met werk maken' zijn de kosten van de aanpassingen relatief laag, maar over het algemeen is er wel sprake van meerkosten ten opzichte van de benodigde onderhoudsmaatregelen. Er wordt voorgesteld om van deze meerkosten voortaan jaarlijks ten hoogste € 20.000,- ten laste te brengen van het onderhoudsbudget wegen. Eventuele aanvullende kredieten dienen ten laste te komen van het beleidsveld dat verzoekt om de aanpassingen.

6.3 Samenvatting financiële consequenties

De voorstellen met betrekking tot de financiële consequenties en keuzes uit het voorgaande zijn als volgt samen te vatten:

- Het jaarlijks budget t.b.v. onderhoud wegen verhogen naar een bedrag van € 1.068.954,-.
- Daarnaast jaarlijks € 500.000,- beschikbaar stellen ten behoeve van vervangingsinvesteringen.
- Bovenstaande bedragen jaarlijks indexeren.
- Het jaarlijks budget t.b.v. onderhoud wegen jaarlijks verhogen met een bedrag van € 10.000,- ter compensatie van areaaluitbreiding.
- Aanvullende werkzaamheden voor een bedrag van ten hoogste € 20.000,- per jaar ten laste laten komen van het budget onderhoud wegen.

7 ONTWIKKELINGEN BEHEER OPENBARE RUIMTE

7.1 Inleiding

Het beheer van de openbare ruimte is de afgelopen jaren veranderd. Zo is de mening en de betrokkenheid van de burgers steeds belangrijker geworden en wordt er steeds meer gelet op de kwaliteit van de openbare ruimte in de brede zin van het woord. Hierbij worden steeds hogere eisen gesteld aan de doelmatigheid van de inzet van middelen. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt bovendien in toenemende mate bovendien gezien als één van de instrumenten om te werken aan de leefbaarheid en economische vitaliteit van wijken.

7.2 Onkruidbestrijding

Als gevolg van een verbod op chemische onkruidbestrijding zijn gemeenten op zoek naar andere manieren om ongewenste plantengroei op verhardingen te bestrijden. Een methode die sinds enige jaren veel wordt toegepast is het wegborstelen van onkruid. Eén van de bijkomende negatieve effecten van deze methode is de mechanische beschadiging van de geborstelde verharding. Op termijn kan dit ertoe leiden dat de betreffende verharding aanzienlijk eerder vervangen moet worden dan tot nu toe aangenomen werd. De alternatieven voor chemische onkruidbestrijding zijn echter nog volop in ontwikkeling, zodat op dit moment nog niet duidelijk is of er sprake zal zijn van een structurele afname van de levensduur van (delen van) de verharding.

Het verdient in ieder geval aanbeveling om nieuw aan te leggen verhardingsoppervlakken niet groter te maken dan strikt noodzakelijk. Bovendien verdienen materiaalkeuze en uitvoeringsvorm de nodige aandacht.

7.3 BGT als ondergrond voor wegbeheer

De Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) wordt de gedetailleerde grootschalige digitale kaart van heel Nederland. Alle fysieke objecten zoals gebouwen, wegen, water en groen zijn hier eenduidig op vastgelegd. Sinds 1 januari 2017 zijn gemeenten bij wet verplicht hun topografische gegevens vast te (laten) leggen in de BGT. De BGT kent aan ieder vlak in de openbare ruimte een functie toe: water, groen, verharding etc. Daarmee wordt de BGT ook de ondergrond voor het (weg)beheersysteem GBI. Tijdens de opbouwfase van de BGT vrijblijvend, maar daarna dwingend. Vanaf dat moment dient ieder verhard oppervlak op gemeentelijk openbaar terrein opgenomen te worden in het beheersysteem. Wegen, trottoirs, fietspaden etc. op zijn dit moment al opgenomen in het beheersysteem met een nauwkeurigheid die voldoende is voor een adequaat beheer. Dat geldt echter niet voor alle kleine verhardingsvlakken in de openbare ruimte. Denk daarbij aan inritten langs doorgaande wegen, doorsteekjes door groenvlakken, particulier aangelegde (en onderhouden) inritten die deels op openbaar terrein liggen etc.

Het feit dat al deze verhardingsvlakken op enige termijn opgenomen moeten worden in het gemeentelijk wegbeheer zal leiden tot een toename van het verhard oppervlak in het beheersysteem. Op dit moment is nog niet in te schatten hoeveel vierkante meters dit betreft.

In praktijk zal het naar verwachting echter nauwelijks leiden tot hogere onderhoudskosten. Het onderhoud aan een deel van deze verhardingen werd al uitgevoerd: als 'klein onderhoud' of als onderdeel van grootschalig onderhoud aan de erlangs liggende weg. En indien het een particuliere inrit betreft, verandert er in feite niets aan de onderhoudssituatie.

7.4 Van technisch beheer naar Integraal Beheer Openbare Ruimte (IBOR)

Het huidige verhardingenbeheer richt zich voornamelijk op de technische instandhouding van de openbare weg en wordt gekenmerkt door een rationele technische aanpak. Voor verhardingen, groen, water, straatmeubilair en dergelijke wordt het beheer grotendeels afzonderlijk georganiseerd.

IBOR verschilt van het huidige beheer. Allereerst is belangrijk te constateren dat er met beheer veel meer doelen worden nagestreefd dan voorheen. Er wordt namelijk steeds meer gekeken naar de totale integrale kwaliteit van de openbare ruimte (van gevel tot gevel). De belevings- en gebruikswaarde, maar ook de milieuwaarde (b.v. geluidsoverlast), zijn steeds belangrijker geworden. Ook worden er steeds meer eisen gesteld aan de mate waarin de burger tevreden is over de geleverde diensten van de gemeente en in hoeverre deze burger zelf medeverantwoordelijk is voor het beheer van zijn directe woonomgeving.

Welke instrumenten, benaderingswijzen, organisatie- en financieringsvormen, gedrag en vaardigheden van de gemeente als opdrachtgever leiden tot het meest gewenste resultaat, is afhankelijk van ieder afzonderlijk (onderhouds)project. Het beheer van de openbare ruimte volgens bovenstaande aanpak is echter wel complexer geworden en vergt meer inzet van de betrokken ambtenaren.

De kernbegrippen hierbij zijn:

- Klantgericht werken: Klantgericht werken betekent vooral service bieden. Service staat hierbij onder meer voor goed en tijdig informeren van de burger en voor het zo spoedig mogelijk oplossen van problemen. Keuzes die bij het opstellen van onderhouds- of (her)inrichtingsplannen gemaakt worden moeten goed beargumenteerd worden en transparant zijn. Service betekent ook dat burgers een aanspreekpunt bij de gemeente hebben, waarbij de inbreng van de burgers serieus genomen moet worden. Dit betekent goed communiceren en luisteren naar de burgers.
- Integraal werken: Bij integraal werken is er een samenhangende visie en aanpak voor het beheer (het in stand houden, reguleren van gebruik en (her)inrichten) van de openbare ruimte van gevel tot gevel. Belangrijk hierbij is dat alle beheeraspecten volwaardig en reeds in een zeer vroeg stadium van de planvorming voor (her)inrichtingen worden meegewogen. Met andere woorden: een duidelijke afstemming tussen inrichting, beheer en gebruik.
- Samenwerken: Relevante partijen binnen en buiten de gemeentelijke organisatie worden in alle stadia bij het beheer van de openbare ruimte betrokken. De kwaliteit van de openbare ruimte is de resultante van onder meer het goed combineren van bijdragen van bewoners, woningbouwverenigingen, belangengroepen en ondernemers.
- Resultaatgericht: Het bedrijfsproces wordt steeds meer gestuurd vanuit de te behalen resultaten, zoals bijvoorbeeld het te bereiken netheidniveau voor zwerfvuil en onkruid. Uiteraard moet hierbij constant gelet worden op de kosteneffectiviteit van de gekozen aanpak.

De komende tijd dient nagegaan te worden of de hierboven aangegeven aanpak volgens de principes van 'Integraal Beheer van de Openbare Ruimte' ook voor de gemeente Laarbeek een meerwaarde heeft. Wellicht kan er op deze wijze een betere invulling worden gegeven aan de voortdurende ontwikkeling en zorg, gericht op het waarborgen van de integrale kwaliteit van de openbare ruimte, waarmee de belanghebbenden tevreden zijn en waarbij zij zich betrokken weten, zodanig dat ook de leefbaarheid en economische vitaliteit worden gediend.

7.5 Burgerinitiatieven, buurtideeën

Steeds meer ontstaan burgerinitiatieven waarbij bewoners een eigen invulling willen geven aan de inrichting van de openbare ruimte in hun leefomgeving. De gemeente Laarbeek ondersteunt en faciliteert dit, maar laat daarbij nadrukkelijk het initiatief bij de bewoners: zij komen zelf met een plan, zij organiseren zelf het draagvlak in hun omgeving en zij zijn zelf eigenaar van het plan en de uitvoering. Concrete buurtideeën met betrekking tot wegverhardingen in de openbare ruimte zijn er nog niet, maar indien die zich aandienen zal nadrukkelijk beoordeeld moeten worden in hoeverre de gemeente kan blijven voldoen aan haar risicoaansprakelijkheid. Er dient dus steeds sprake te zijn van maatwerk. We accepteren daarmee dat er met buurtideeën verschillen kunnen ontstaan tussen verschillende straten, maar indien een straat of buurt geen eigen initiatieven ontwikkelt kan men natuurlijk blijven rekenen op het in dit beleidsplan vastgestelde onderhoudsniveau.

8 SAMENVATTING VOORSTELLEN UIT DIT BELEIDSPLAN

Samengevat worden de volgende voorstellen ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd:

- Vaststellen van het beleidsplan verhardingenbeheer 2018.
- Het wegbeheer in de gemeente Laarbeek ook in de toekomst baseren op de technische richtlijnen/basiskwaliteit voor verharding conform CROW-publicatie 147.
- Het jaarlijks budget t.b.v. onderhoud wegen verhogen naar een bedrag van € 1.068.954,-.
- Daarnaast jaarlijks € 500.000,- beschikbaar stellen ten behoeve van vervangingsinvesteringen.
- Bovenstaande bedragen jaarlijks indexeren.
- Het jaarlijks budget t.b.v. onderhoud wegen jaarlijks verhogen met een bedrag van € 10.000,- ter compensatie van areaaluitbreiding.
- Aanvullende werkzaamheden voor een bedrag van ten hoogste € 20.000,- per jaar ten laste laten komen van het budget onderhoud wegen.

Daarnaast wordt voorgesteld om indien als gevolg van projectontwikkeling vroegtijdig verhardingsonderhoud noodzakelijk is, de hoogte van de onderlinge verrekening tussen projectontwikkelaar en gemeente Laarbeek te bepalen door middel van de bijdrage volgens bijlage A.

Geadviseerd wordt om in te stemmen met deze voorstellen, zodat de wegbeheerder voldoende instrumenten heeft om zijn taak op een adequate wijze uit te voeren. Hierdoor blijven de veiligheid op en de kwaliteit van het wegennet gewaarborgd.

A. BIJLAGE BIJDRAGE BIJ VROEGTIJDIG ONDERHOUD

In overleg met een andere partij, bijvoorbeeld de woningstichting of een projectontwikkelaar, kan de gemeente besluiten tot het versneld uitvoeren van onderhoud aan een weg. Dit zal in de regel gebeuren als deze andere partij hier baat bij heeft. Versneld onderhoud of aanpassingen buiten het reguliere onderhoudsprogramma hebben effect op het beschikbare onderhoudsbudget. Van de belanghebbende wordt een bijdrage gevraagd op basis van de hoogte van de vervroegde investering in het onderhoud aan het infrastructurele werk. Hierdoor wordt voorkomen dat knelpunten in het onderhoudsbudget ontstaan.

De restwaarde van een weg wordt op een standaard manier bepaald, volgens de formule:

Bijdrage = Kostprijs vervroegd uit te voeren maatregel * (restant levensduur : standaard levensduur)

Bij bovenstaande formule geldt het volgende:

- Historische kostprijs is het totaal van alle kosten die nodig waren voor totstandkoming van het infrastructurele werk.
- De standaardlevensduur wordt bepaald op het moment van onderhoud/aanleg volgens de cyclische onderhoudstermijnen. Deze zijn weergegeven in paragraaf 5.4.2.
- De restant levensduur wordt bepaald door de standaard levensduur te verminderen met het aantal jaren dat het infrastructurele werk in gebruik is sinds de aanleg of het laatste onderhoud.

Indien overeengekomen wordt dat de betreffende werkzaamheden worden uitgevoerd door de andere partij, kan op een vergelijkbare wijze de maximale bijdrage van de gemeente Laarbeek vastgesteld worden.

B. BIJLAGE VERKLARENDE WOORDENLIJST

CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Die naam dekte de lading niet meer toen de organisatie steeds meer een kennisplatform werd. Daarom is CROW niet langer een afkorting, maar een eigennaam. Deze non-profit organisatie ontwikkelt, verspreidt en beheert praktisch toepasbare kennis voor beleidsvoorbereiding, planning, ontwerp, beheer en onderhoud. Dit gebeurt in samenwerking met alle belanghebbende partijen, waaronder Rijk, provincies, gemeenten, adviesbureaus, uitvoerende bedrijven in de grond-, weg- en waterbouw, toeleveranciers en vervoersorganisaties.

GBI Om de gegevens t.b.v. wegbeheer te kunnen registreren, muteren en raadplegen maakt de gemeente Laarbeek gebruik van het beheerprogramma GBI van Antea Group. Dit is een door CROW gecertificeerd softwarepakket voor het beheer van (onder andere) wegen en verhardingen. De directe koppeling tussen de administratieve en grafische data maakt een effectief beheer mogelijk.

BBV Het is wettelijk vastgelegd dat gemeenten, provincies en waterschappen jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken moeten opstellen. Voor gemeenten en provincies is de regelgeving hieromtrent vastgelegd in het Besluit begroting en verantwoording (BBV).