gemeente opmeer

Wegenbeheerplan

2023-2026



Postregistratienummer	*21.0009728* 21.0009728

Wegenbeheerplan

2023-2026

Definitief

Versie	Status	Sector	Afdeling	Auteur	Paraaf
2.7	Definitief	GGZ	Realisatie en Beheer	M.C. Blom	

Vastgesteld door	Datum		Gecontroleerd
B&W	4-10-2022		
Gemeenteraad			

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
2. Evaluatie wegenbeheerplan 2018-2021 7
3. Wegbeheer methodiek 8
3.1. CROW methodiek 8
3.2 Kwaliteitsniveaus 9
3.3 Inspectiemethode 12
3.4 Relatie rioolbeheer en groenbeheer 13
4. Gemeentelijke situatie 14
5. Communicatie 15
6. Organisatie 16
6.1. Uitbesteding 16
6.2. Regionale samenwerking 16
7. Overdracht wegen 17
7.1. Kwaliteitsniveau wegen HHNK 17
7.2. Dekking 17
8. Financiën 18
8.1. Inspectie 18
8.2. Klein onderhoud 18
8.3. Groot onderhoud verhardingen 18
8.3.1. Benodigd budget op basis van gekozen kwaliteitsniveau 18
8.3.2. Benodigd budget volgens beheerprogramma 19
8.3.3. Beschikbaar budget 20
8.3.4. Reserve onderhoud wegen wordt voorziening groot onderhoud wegen 20
8.4. Rehabilitatie 20
8.5. Halfverharding 21
8.6. Bermen 21
8.7. Wegmeubilair 21
8.8. Markeringen 21
8.9. Verkeersborden 21
8.10. Verkeersveiligheid 21
8.11. Nationale bewegwijzering 22
8.12. Straatreiniging 22



Puinfundering

1. Inleiding

Voor u ligt het beleidsplan Wegen 2023-2026, met als doel het zo efficiënt mogelijk in stand houden van het wegenareaal in de gemeente Opmeer. De gemeente Opmeer is op grond van de Wegenwet verantwoordelijk voor het onderhoud van de wegen die zij in beheer heeft. Dit gaat om alle wegen, straten, fietspaden, voetpaden, pleinen en parkeerplaatsen binnen de bebouwde kom van de gemeente. Dit plan wijkt af van eerdere beheerplannen dat het meer dan voorheen dient om een kader te stellen voor de kwaliteitsniveaus van het onderhoud en de financiële consequenties daarvan.

Wegenwet Artikel 16
De gemeente heeft te zorgen, dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen, welke door het Rijk of een provincie worden onderhouden, van die bedoeld in artikel 17 en van die, waarop door een ander tol wordt geheven, verkeren in goede staat.

Binnen de gemeentegrens zijn er verschillende beheerders van het openbare wegennet. De gemeente beheert de wegen binnen de bebouwde kom, de Provincie de Provinciale wegen N239 en N241 en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) de overige wegen buiten de bebouwde kom. De HHNK-wegen zullen per 1 januari 2023 in beheer worden overdragen aan de gemeente. In hoofdstuk 7 ‘overdracht wegen’ wordt hier op in gegaan. Dit document beperkt zich verder uitsluitend tot de wegen welke op dit moment in beheer zijn bij de gemeente Opmeer.

De wegen zijn aangelegd voor een goede bereikbaarheid en veilig gebruik. Om de goede bereikbaarheid te verzekeren moeten we zorgen dat de kwaliteit van de wegen goed is, zodat de wegen gebruikt kunnen worden. Het beheer moet op orde zijn.
Veilig gebruik en de uitstraling van de openbare ruimte zijn belangrijk voor het leefgenot van de burger en de aantrekkelijkheid van de gemeente voor bezoekers. De gemeente is eigenaar van en daarmee verantwoordelijk voor de openbare ruimte in haar gebied. Wegen vormen een wezenlijk onderdeel van deze openbare ruimte.

Een ander uitgangspunt voor beleid is het toepassen van duurzaam beheer. Dat wil zeggen dat de wegen tegen zo laag mogelijke (exploitatie)kosten op een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau in stand worden gehouden, waar mogelijk met toepassing van duurzame materialen. Er worden tijdig maatregelen getroffen om de wegconstructie zo lang mogelijk in stand te houden, waardoor er geen sprake is van kapitaalvernietiging.

Overigens valt onder ‘wegbeheer’ niet alleen het beheer en onderhoud van de wegverhardingen, maar ook het beheer en onderhoud van bermen, wegmarkeringen, nationale wegwijzers, kunstwerken, openbare verlichting, wegmeubilair en verkeersborden. Daarnaast maken straatreiniging en gladheidbestrijding deel uit van deze beheertaak. Voor een deel van deze taken wordt een eigen beheerplan opgesteld. Onderdelen zonder beheerplan worden kort besproken in hoofdstuk 8.

Het wegenbeheerplan is opgesteld voor een periode van vier jaar (2023 tot en met 2026). In dit beheerplan wordt duidelijk hoe de gemeente Opmeer in de bovengenoemde periode aan de zorgplicht wil voldoen om de wegen (asfalt- en klinkerwegen) op een verantwoorde en goede manier te onderhouden.

Met het beheerplan zorgen we er voor dat:

1. Het onderhoud voldoet aan een gewaarborgd niveau ten aanzien van veilig gebruik;
2. In het centrum van Hoogwoud en Opmeer/Spanbroek de verhardingen, naast veilig, ook netjes zijn. Dat wil zeggen dat weinig schade en herstel op de wegen zichtbaar is;
3. Er geen sprake is van kapitaalsvernietiging;
4. Door de ogen van de burger de verhardingen er redelijk onderhouden uit zien. In de centra zijn de verhardingen goed onderhouden;
5. Buiten de centra redelijk veel reparaties en schades zichtbaar kunnen zijn;
6. Plasvorming en aquaplaning minimaal zijn.

Bij het onderhoud wordt gekeken naar de volgende criteria: Duurzaamheid, Veiligheid, Comfort en Aanzien. (nadere toelichting in hoofdstuk 3) Indien het benodigde budget onder druk komt te staan, zal er minder onderhoud uitgevoerd kunnen worden en zal dit het eerst te merken zijn in de laatste twee criteria.



Schade door nutsbedrijf

2. Evaluatie wegenbeheerplan 2018-2021

Na vaststelling van het wegenbeheerplan 2018-2021 is in de genoemde periode uitvoering gegeven aan het wegbeheer. Jaarlijks zijn de wegen geïnspecteerd, is er groot- en klein onderhoud uitgevoerd en zijn urgente klachten adequaat opgepakt en verholpen.

De inspectiegegevens zijn jaarlijks verwerkt en getoetst aan de normen in CROW systematiek waaruit een lijst met groot onderhoud is voortgevloeid. De onderhoudslijst is ter plaatse geverifieerd en waar nodig nog iets aangepast om vervolgens aan de hand van werkomschrijvingen uit te voeren. De werkzaamheden bestonden uit onder andere het aanbrengen van profileer- en deklagen, het frezen en inlagen van wegvakken, aanbrengen van oppervlakte behandelingen en het herstraten van elementen-verhardingen. Ook is in Aartswoud vorstschade verholpen.

Geconstateerd is dat het beschikbare budget op basis van een momentopname in 2017 met name in de latere jaren van de looptijd van het beheerplan tekort schoot. Dit is een gevolg van de systematiek. De wijze van ramen van de onderhoudskosten wordt daarom aangepast.
In hoofdstuk 8 wordt hier verder op ingegaan.



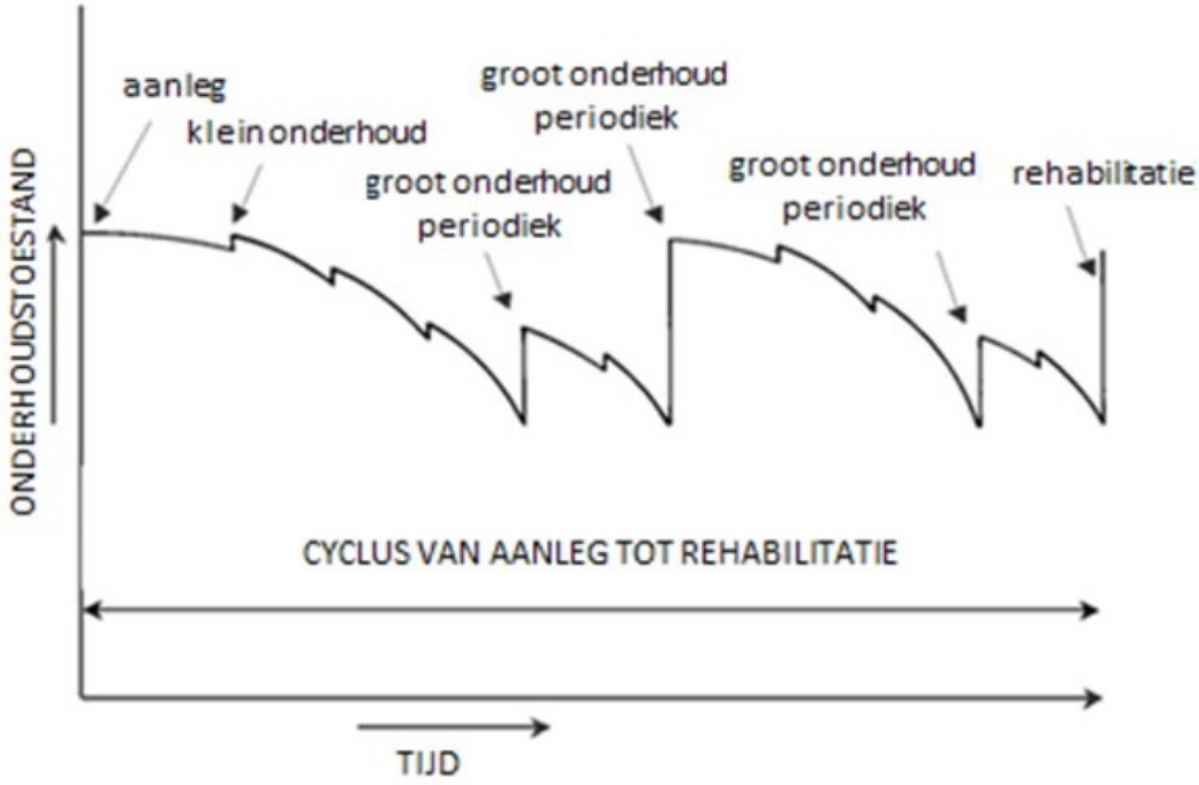
Groot onderhoud Aartswoud

3. Wegbeheer methodiek

3.1. CROW methodiek

Het wegbeheer in de gemeente Opmeer wordt uitgevoerd met de richtlijnen voor wegbeheer van Stichting CROW als uitgangspunt. Daarmee wordt een landelijk geaccepteerde en gehanteerde methodiek toegepast binnen lokale context.

De CROW heeft richtlijnen opgesteld die er voor zorgen dat de verharding technisch op een kwaliteitsniveau Basis blijft, zodat de veiligheid van de verharding voor de gebruiker gewaarborgd is. Hiermee wordt tevens kapitaalvernietiging voorkomen. Kapitaalvernietiging treedt voornamelijk op bij asfaltverhardingen. Wanneer benodigd asfaltonderhoud niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt de uiteindelijke onderhoudsmaatregel zwaarder, duurder en daarmee een ondoelmatige inzet van financiële middelen (kapitaalvernietiging).



Figuur 1. levenscyclus van een weg

De onderhoudsrichtlijnen zijn gebaseerd op een theoretisch model voor het kwaliteitsverloop van een weg. In figuur 1 is de levenscyclus van een weg met bijbehorende onderhoudsmaatregelen weergegeven. Tussen het moment van aanleg en de vervanging (rehabilitatie) aan het einde van de technische levensduur van de weg, vindt regelmatig klein en groot onderhoud plaats om ervoor te zorgen dat de weg heel en veilig blijft. De levenscyclus van een weg eindigt op het moment dat vervanging (rehabilitatie) nodig is. Vervanging vindt plaats indien een onderhoudsmaatregel niet meer het gewenste effect oplevert, gemiddeld na circa 40 tot 60 jaar. Rehabilitatie is het begin van een nieuwe levenscyclus van de verhardingsconstructie.

In het figuur zijn de momenten voor klein en groot onderhoud en vervanging weergegeven:

Klein Onderhoud

Dit zijn maatregelen waarvan de omvang gering is (maximaal 5% van het wegvakonderdeel), met als belangrijkste doel om letsel te voorkomen. Deze maatregelen zijn niet planbaar en hebben een incidenteel karakter. Voorbeelden zijn het herstellen van plaatselijke verzakkingen en boomwortelproblematiek.

Groot Onderhoud

Dit zijn maatregelen die een planmatig karakter hebben en bijdragen aan het behoud van de oorspronkelijke kwaliteit en levensduur van het areaal. Deze maatregelen worden jaarlijks uitgevoerd op basis van de weginspectie en onderhoudsplanning. Uitgangspunt is dat materialen zoveel mogelijk worden hergebruikt en er geen wijzigingen aan de inrichting van de wegen plaatsvinden. Voorbeeld is het herstraten van een parkeerstrook of rijbaan in zijn geheel. Groot onderhoud betekent bij asfaltwegen meestal het frezen van slechte gedeelten, en overlagen.

Rehabilitatie

Dit zijn grootschalige onderhoudsmaatregelen met de omvang van een gehele straat die vaak van erfgrens tot erfgrens gereconstrueerd wordt. Hierbij worden meestal nieuwe materialen gebruikt en wordt de onderliggende funderingsconstructie geoptimaliseerd door bijvoorbeeld onder de rijbaan een puinfundering aan te brengen. Vaak worden deze projecten uitgevoerd in combinatie met rioolvernieuwing. Het spreekt voor zich dat deze maatregelen bijdragen aan een structurele kwaliteitsverbetering van het wegenareaal. Rehabilitatie is financieel gezien dan ook een investering, die wordt afgeschreven.

3.2 Kwaliteitsniveaus

Wettelijk is vastgelegd dat de wegen in goede staat moeten zijn, zodat de veiligheid en het functionele gebruik van wegen gewaarborgd is. Aan welke kwaliteitseisen verhardingen moeten voldoen is niet wettelijk vastgelegd. Gemeenten moeten daar zelf invulling aan geven, waardoor de eisen per gemeente kunnen verschillen.
Het kwaliteitsniveau is een aanduiding voor de ambitie op een bepaalde plek. Door het CROW worden vijf kwaliteitsniveaus (A+ = zeer hoog, als nieuw, tot en met D = zeer laag, gaten in de weg) onderscheiden voor elk onderdeel in de openbare ruimte, welke uitgebreid en nauwkeurig staan beschreven in de kwaliteitscatalogus. Aan elk kwaliteitsniveau hangt een prijskaartje. Niveau Zeer Hoog (A+) heeft hogere jaarlijkse kosten dan niveau Basis (B). Dit komt doordat de onderhoudsinspanning om een hoger niveau te halen en behouden groter en dus duurder is. Het is zaak een afweging te maken tussen kwaliteit, kosten en restlevensduur.

De kwaliteitsniveaus C en D laten meer schadebeelden en onveilige situaties toe. Omdat niet tijdig de juiste maatregelen getroffen worden, verslechtert de wegconstructie en leidt dit uiteindelijk tot hogere vervangingsinvesteringen dan wanneer op niveau A en B regulier onderhoud wordt gepleegd. Doordat de wegbeheerder aansprakelijk kan worden gesteld bij ongevallen ten gevolge

van gebreken aan de weg, zullen bij de kwaliteitsniveaus C en D tussentijds veel kleine reparaties moeten worden verricht. Op de langere termijn leiden de niveaus C en D nauwelijks tot lagere kosten. Het financiële voordeel weegt dan ook niet op tegen de negatieve effecten die de niveaus C en D hebben op de ruimtelijke uitstraling en het veilig gebruik van de openbare ruimte.

De CROW-methode geeft een richting met welke bedragen gerekend moet worden voor groot onderhoud om een bepaald kwaliteitsniveau te behouden. Het bedrag is afhankelijk van de verhouding tussen asfalt en elementenverharding. De hier genoemde bedragen geven een indicatie voor rond de 30% asfalt, Opmeer heeft 27%, de genoemde bedragen kunnen daarom als richtlijn aangehouden worden.



Zeer Hoog (A+),
Geen sprake van schade als dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.
De weg is als nieuw; er zijn geen zichtbare reparaties.
Veilig gebruik zonder risico's.
Kosten per m2: € 1,28
Nodig per jaar € 729.879.



Hoog (A)
Er is lichte schade in de vorm van dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.
De weg is gebruikt, maar er zijn weinig reparaties zichtbaar.
Veilig gebruik zonder risico's
Kosten per m2: € 0,96
Nodig per jaar: € 547.407.



Asfalt in kwaliteit A



Basis (B)
Er is enige dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.
De waarschuwingsgrens is overschreden.
Er zijn redelijk veel reparaties zichtbaar. Er is in principe nog sprake van veilig gebruik zonder risico’s.
Kosten per m2: € 0,62
Nodig per jaar: € 353.533



Asfalt in kwaliteit B



Laag (C)
Er is aanzienlijke schade aanwezig in de vorm van dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.
Er zijn veel reparaties zichtbaar.
De richtlijn van de CROW is overschreden. Veilig gebruik is discutabel. Enige mate van risico
Kosten per m2: € 0,52
Nodig per jaar: € 296.512



Zeer laag (D)
Er is veel ernstige dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.
Er zijn zeer veel reparaties zichtbaar.
Er is sprake van een onderhoudachterstand, dit leidt tot onveilig gebruik en hoge mate van risico’s
Kosten per m2: € 0,41
Nodig per jaar: € 233.788

Voor het centrum van Opmeer/Spanbroek (grofweg de blauwe zone) en Hoogwoud (Burgemeester Hoogenboomlaan en Ooster Boekelweg) streven we naar kwaliteitsniveau hoog (A), deze gebieden hebben daarom een hoge prioriteit ten aanzien van klein onderhoud.
Kwaliteitsniveau Basis (B) is een realistisch niveau voor de overige gebieden waar representativiteit minder een rol speelt, maar een voorwaarde om ook voor die gebieden nog een veilig gebruik zonder risico's te kunnen garanderen. Een veilig gebruik, minimalisering van risico op aansprakelijkheid en efficiënte inzet van middelen zijn het uitgangspunt.

3.3 Inspectiemethode

De CROW methode bevat een vertaling van schades naar de beleidsthema's duurzaamheid, veiligheid, comfort en aanzien. Dit resulteert in een score voor deze thema's die wordt uitgedrukt in termen van goed, voldoende, (binnen 5 jaar onderhoud nodig) matig (binnen 2 jaar onderhoud nodig) of slecht (direct onderhoud nodig). De thema's worden in tabel 1 verklaard. Afhankelijk van de plaats of aard van de verharding kan een andere wegingsfactor gegeven worden.

Duurzaamheid	Duurzaamheid heeft betrekking op de technische instandhouding van de verharding. Het schadebeeld ´scheurvorming´ is bijvoorbeeld van invloed op de duurzaamheid. Bij schade die valt onder dit thema geldt dat niet tijdig herstellen van de schade een zwaardere en duurdere onderhoudsmaatregel noodzakelijk is. Indien niet tijdig wordt hersteld, zal sprake zijn van kapitaalsvernietiging.
Veiligheid	Veiligheid geeft aan in hoeverre het veilig is gebruik te maken van de wegverharding. Als dat niet het geval is, kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan, die mogelijk leiden tot ongevallen en/of schadeclaims.
Comfort	Het comfort wordt bepaald door de mate waarin de weggebruiker hinder ondervindt van de onderhoudstoestand van de weg. Met name ´vlakheid´ heeft invloed op het comfort. Hierbij kan ook gedacht worden aan opspattend water uit (regen)plassen, die op de weg blijven staan.
Aanzien	Het aanzien van de verharding wordt in hoge mate bepaald door de algehele onderhoudstoestand van een weg. Een wegvakonderdeel waar veel kleinschalige reparaties zijn uitgevoerd, heeft een minder aantrekkelijk aanzien dan een gloednieuw wegvak. De uitstraling van een wegvak heeft invloed op het gedrag van de weggebruiker. Dit speelt ook een rol bij bijvoorbeeld winkelpromenades en woonwijken.

Tabel 1: verklaring beleidsthema's

De inspectie wordt door een gespecialiseerd extern adviesbureau uitgevoerd. Deze inspectiecijfers worden in het beheerpakket BRUTis verwerkt.

Aan de hand van bovengenoemde uitgangspunten en de op dat moment actuele kwaliteitsgegevens wordt een onderhoudsprogramma met bijbehorende kostenraming opgesteld.

3.4 Relatie rioolbeheer en groenbeheer

Het beheer van de wegen staat in een directe relatie met het rioolbeheer en groenbeheer. Onderhoud aan de wegen, groenvakken en het rioolstelsel worden op elkaar afgestemd volgens de volgende strategie;

- In de straten waar de komende jaren onderhoud nodig is aan de weg, beoordelen of de onderliggende riolering nog voldoende restlevensduur heeft. Dit principe heeft dus tot gevolg dat rioolonderhoud of vervanging wordt vervroegd of wordt uitgesteld.
- In de straten waar de komende jaren onderhoud nodig is aan de riolering, beoordelen of de verharding nog van voldoende kwaliteit is en/of deze binnen 5 jaar op de planning staat om onderhouden te worden. Dit principe heeft dus tot gevolg dat wegonderhoud wordt vervroegd of wordt uitgesteld.
- In de straten waar omvorming van groen op de agenda staat wordt gekeken of onderliggende riolering nog voldoende restlevensduur heeft. Dit principe heeft dus tot gevolg dat rioolonderhoud of vervanging wordt vervroegd of wordt uitgesteld.

Door een goede afstemming is het mogelijk om op een efficiëntere en kostenbesparende manier te werken. Het softwarepakket BRUTis ontsluit het wegenbeheer, groenbeheer en rioolbeheer.

Het wegenbestand is tevens onderhevig aan veranderingen. Er komen wegen bij, verhardingslagen veranderen, de inrichting veranderd, etc. Deze wijzigingen worden voor de volgende inspectie bijgewerkt.



Groot onderhoud de Veken

4. Gemeentelijke situatie

Gemeente Opmeer heeft momenteel ca. 570.216 m2 in beheer. Het betreft 154.675m^2 asfalt- en 415.541 m^2 elementenverharding.

De kwaliteit van het totale beheerareaal is in tabel 1 weergegeven.

	Asfalt m2	%	Elementen m2	%	Totaal m2	%
Goed	145.106	93,82	324.619	78,12	469.725	82,38
Voldoende	6.579	4,25	49.114	11,82	55.693	9,77
Matig	409	0,26	22.515	5,42	22.924	4,02
Slecht	2.581	1,67	19.293	4,64	21.874	3,83
Totaal	154.675		415.541		570.216	100%

Tabel 1: kwaliteit per verhardingssoort (inspectie 2020)

Aan de kwaliteit van het wegenareaal van de gemeente Opmeer kan een ruime voldoende worden gegeven. Krap 8% heeft beoordeling matig/slecht. Dit is een normaal beeld voor goed onderhouden wegen, kwaliteit A/B. In Opmeer vindt 69% van de bevolking de wegen goed begaanbaar, tegen 66% als landelijk gemiddelde. (Bron: Waar staat je gemeente)



Nieuwe aanleg betekent toename van het areaal

5. Communicatie

De gemeente Opmeer hecht veel waarde aan betrokkenheid van inwoners bij het realiseren van werkzaamheden in de openbare ruimte. Voorafgaand aan reguliere onderhoudswerkzaamheden worden burgers en bedrijven middels brieven geïnformeerd. Bij grotere onderhoudsklussen, integrale projecten en werkzaamheden op belangrijke locaties, worden belanghebbenden uitgenodigd te reageren op de voorgenomen plannen. Vaak worden hiertoe inloopavonden georganiseerd, die over het algemeen goed worden bezocht. De wensen van belanghebbenden worden zoveel mogelijk meegenomen in de uitvoering van de werkzaamheden.
Werken waarbij het verkeer (ernstige) hinder ondervindt worden gemeld via RegioRegie en op de provinciale website www.nhbereikbaar.nl gepubliceerd.

De inwoners maken dagelijks gebruik van de wegen. Zij merken kleine schades daarom eerder op en kunnen dit melden bij de gemeente. Dit gebeurt per telefoon, schriftelijk en via fixi, de daarvoor bedoelde website en app voor meldingen in de openbare ruimte van de gemeente. Naar aanleiding van deze meldingen wordt de situatie beoordeeld en indien nodig aangepakt.



Omleiding

6. Organisatie

Onze organisatie is beperkt van omvang, heeft geen eigen uitvoeringsdienst, zodat uitbesteding van werkzaamheden noodzakelijk is. Dat betekent dat vakinhoudelijke kennis nodig is, maar ook kunde voor het aansturen en coördineren van de diverse partijen.
In verband met de overdracht wegen (zie hoofdstuk 7) moet de formatie zeker worden uitgebreid. Op basis van de personeelsverdeling van het Hoogheemraadschap is het nodig de formatie met ca. 2 fte uit te breiden.

6.1. Uitbesteding

Onderhoud wordt op basis van regie maar met vaste eenheidsprijzen door een aannemer uitgevoerd. De keuze van aannemer is gebaseerd op een bestek waarin realistische werkomschrijvingen en fictieve hoeveelheden zijn opgenomen.

Weginspecties worden jaarlijks uitbesteed aan een adviesbureau. Deze voert in het 3e kwartaal de inspecties vervolgens uit. Met deze gegevens wordt door de afdeling R&B een onderhoudsplan welke in het 1e kwartaal van het volgende jaar aan het college ter vaststelling wordt voorgelegd.

6.2. Regionale samenwerking

Er wordt regionaal met de 7 Westfriese gemeenten steeds meer samenwerking gezocht. De Overdracht van wegen van het Hoogheemraadschap is hier een goed voorbeeld van.
Op verkeerskundig gebied is er samenwerking, met name op (boven)regionaal gebied. Bij verschillende overleggen stuurt de regio een vertegenwoordiger. Taken worden verdeeld.



7. Overdracht wegen

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) beheert een aantal wegen binnen en buiten de bebouwde kom. HHNK vindt wegbeheer geen kerntaak en streeft naar overdracht van de wegen naar de gemeente. Op 12 mei 2021 heeft de gemeenteraad ingestemd met de overdracht van de wegen per 1 januari 2023. De overeenkomst is op 22 november 2021 ondertekend.
Gemeente Opmeer krijgt 52 km weg of 213.326 m2 asfalt, 20 bruggen, 100 duikers, 3.843 bomen, 3.840 m2 plantsoen, 304.885 m2 berm, 560 lichtmasten, 46 km wegsloot en 5 km beschoeiing overgedragen.
Om dit extra areaal te kunnen onderhouden is jaarlijks € 839.600 nodig. De gemeentebegroting 2023 zal daarom op een aantal posten flink stijgen.

7.1. Kwaliteitsniveau wegen HHNK

Voor de wegen die overgenomen worden van HHNK wordt kwaliteitsniveau B aangehouden.
Hier wordt een onderscheid gemaakt in klasse 1 wegen, dit zijn wegen die druk bereden worden, en alle overige klasse 2 wegen die minder druk bereden worden. Voor de klasse 1 wegen wordt een afwijking van maximaal 8% toegestaan en voor de klasse 2 wegen een afwijking van maximaal 15%.

7.2. Dekking

Aan de overname is een financiële voorwaarde verbonden, de kosten voor de burger mogen niet omhoog gaan. Dit wordt bereikt door deze kosten als volgt te dekken:

a. Bijdrage Wet Herverdeling Wegen € 346.700 (raming 2022)
b. Invullen van heffingsruimte door OZB-verhoging € 400.000, dit is een afgerond bedrag, de werkelijke verhoging wordt bepaald bij het vaststellen van de begroting 2023.
   Deze verhoging komt in plaats van de wegenheffing van HHNK, die bij de overname vervalt. De raming van de wegenheffing voor 2021 is € 448.800, waardoor het gemiddeld huishouden hier financieel niets van merkt, behalve dat er meer aan de gemeente en minder aan HHNK wordt betaald.
c. Gewenningsbijdrage Westfriesland, Opmeer komt in aanmerking voor een bijdrage van de andere gemeenten in Westfriesland overeenkomstig de uitgangspunten van de intentieovereenkomst overdacht wegen van 2017 dat de overdracht voor de inwoners kostenneutraal verloopt. Opmeer krijgt € 90.884 per jaar voor de eerste 12 jaar. Deze bijdrage wordt in een keer uitgekeerd. Dit bedrag van totaal € 1.090.600 kan als voorziening ingezet worden om de OZB verhoging minder abrupt te laten verlopen.

8. Financiën

In de begroting staan een aantal posten die een relatie hebben met de wegen, maar waar geen nadere onderbouwing voor is. In dit hoofdstuk van een aantal van die kostenposten kort beschreven. Voor gladheidsbestrijding, kunstwerken, openbare verlichting en verbeteren verkeersveiligheid zijn aparte beheerplannen opgesteld, de kosten zijn niet in dit plan opgenomen. Als de wegen worden overgenomen moeten de posten zoals eerder aangegeven verhoogd worden.

8.1. Inspectie

Asfaltverharding wordt jaarlijks geïnspecteerd om het risico op kapitaalvernietiging uit te sluiten en de elementenverharding om het jaar. Dit wordt door een externe partij gedaan. In 2021 is de hele gemeente geïnspecteerd. De ramingen van het benodigde onderhoudsbudget zijn op deze inspectie gebaseerd. De kosten bedragen daarom in de even jaren € 1.000,-- en in de oneven jaren € 4.300,--.

8.2. Klein onderhoud

Klein onderhoud omvat alle schades die matig en ernstig zijn, maar waarvan de omvang gering is. Het beheerprogramma houdt rekening met 10% van het jaarlijks benodigd budget voor groot onderhoud. Naast dit klein onderhoud is geld nodig voor het onderhoud naar aanleiding van klachten, kleine aanpassingen, schade en dergelijke. Uitstel van groot onderhoud verhoogd de kosten van klein onderhoud. In afwijking van de systematiek voeren we de laatste jaren klein onderhoud tot 30% van de oppervlakte uit op plaatsen waar het beheerprogramma een grotere beheermaatregel berekend heeft. Van het budget voor onderhoud reserveren we daarom bij het opstellen van het jaarprogramma in eerste instantie € 100.000 voor klein onderhoud, dit is een ervaringscijfer.
We maken met ingang van dit beheerplan een splitsing in groot en klein onderhoud. Hierbij zoeken we de aansluiting met de CROW-systematiek weer op, maar om jaarlijkse schommelingen in budget te voorkomen gaan we uit van een vast bedrag voor klein en groot onderhoud gedurende de planperiode van 4 jaar dat bij ieder nieuw beheerplan getoetst wordt. Voorgesteld wordt om per jaar € 40.000 op te nemen voor klein onderhoud.

8.3. Groot onderhoud verhardingen

Huidig budget
In de begroting 2022 is op basis van het vorige beheerplan na bezuiniging € 208.767 opgenomen voor klein en groot onderhoud samen. Ook is er een kleine dotatie aan de reserve van € 22.598. De begroting wordt dus belast met een bedrag van € 208.767 + € 22.598 = € 231.365, hetgeen neerkomt op € 0,40/m2.
Mede door de kostenstijgingen van de laatste jaren merken we dat dit bedrag te kort is. Het gebrek aan budget begint zich te tonen in het straatbeeld.

8.3.1. Benodigd budget op basis van gekozen kwaliteitsniveau

Zoals in hoofdstuk 3.2 al is opgemerkt geeft de CROW-methode een richting met welke bedragen gerekend moet worden om een bepaald kwaliteitsniveau te behouden.

Door een lager onderhoudsniveau te kiezen kan er bezuinigd worden, andersom zorgt een bezuiniging op termijn vanzelf voor een lager onderhoudsniveau. Op dit moment begint de eerder doorgevoerde bezuiniging zichtbaar te worden.
In Opmeer is in het verleden vastgelegd dat we streven we naar kwaliteit A in het centrum, en B buiten het centrum. Het centrum is relatief klein, in een overzicht komt dit daardoor iets duurder uit dan alles in kwaliteit B.
Onderstaande tabel geeft een overzicht van de onderhoudskosten per kwaliteitsniveau, exclusief klein onderhoud.

Onderhoudsniveau	Kosten per m2	Nodig per jaar
Zeer Hoog (A+)	€ 1,28	€ 729.879
Hoog (A)	€ 0,96	€ 547.407
A in centrum, B overig	€ 0,68	€ 388.688
Basis (B)	€ 0,62	€ 353.533
Laag (C)	€ 0,52	€ 296.512
Zeer laag (D)	€ 0,41	€ 233.788

Tabel 2: raming onderhoudskosten per kwaliteitsniveau volgens CROW-methode exclusief klein onderhoud.

8.3.2. Benodigd budget volgens beheerprogramma

Het beheerprogramma rekent, met als uitgangspunt onderhoudsniveau A in het centrum en B in de rest van de gemeente, op basis van de laatste inspectie het benodigd budget uit voor de eerste vijf jaar. Daarna wordt een bepaalde onderhoudscyclus op basis van het aanlegjaar doorgerekend. Er zit relatief veel asfalt in, het bedrag voor de laatste vijf jaar wordt daardoor wat hoog. Onderhoud wordt uitgevoerd als dat nodig is, niet omdat het 20 jaar geleden voor het laatst gedaan is.
Onderstaande berekening is gebaseerd op de inspectie uit 2020.

jaar	Raming groot onderhoud	Gemiddeld over 5 jaar
2022	€ 585.712	
2023	€ 458.322	
2024	€ 320.936	
2025	€ 291.499	
2026	€ 286.971	€ 388.688 (€ 0,68/m2)
2027	€ 335.727	
2028	€ 536.315	
2029	€ 1.100.556	
2030	€ 460.898	
2031	€ 529.037 +	€ 592.507 (€ 1,04/m2)
totaal	€ 4.905.973	
Gemiddeld in 10 jaar	€ 490.597	(€ 0,86/m2)

Tabel 3: raming onderhoudskosten volgens beheerprogramma

De berekening is zoals eerder aangegeven exclusief 10% klein onderhoud.

Zoals aangegeven is het gemiddelde budget over 10 jaar (financiële planperiode conform BBV) op basis van de cyclische berekening hoger dan het benodigde budget over de eerste 5 jaar op basis van de inspecties. Gezien de grotere betrouwbaarheid van de budgetberekening over de eerste 5 jaar is het reëel om de benodigde middelen voor de resterende financiële planperiode en de hoogte van de dotatie aan de onderhoudsvoorziening wegen te baseren op het bedrag passend bij het gewenste onderhoudsniveau, dat aansluit bij de inspecties en dit na de planperiode van 4 jaar te evalueren. Voor de eerste 5 jaar hebben we gemiddeld € 388.688 nodig voor groot onderhoud.

8.3.3. Beschikbaar budget

Zoals aangegeven is het beschikbare budget voor klein en groot onderhoud € 231.365. De reserve onderhoud wegen bedraagt € 1.553.931. Door over een periode van 10 jaar jaarlijks 10% te onttrekken aan de reserve is jaarlijks extra € 155.393 beschikbaar. Daarmee is er de komende 10 jaar jaarlijks € 231.365 + € 155.393 = € 386.758 beschikbaar voor klein en groot onderhoud. De berekening volgens de CROW-methode en beheerprogramma berekenen een vergelijkbaar bedrag voor alleen het groot onderhoud. Dit betekent dat de onderhoudskwaliteit zal teruglopen en een deel van het budget besteedt zal worden aan klein onderhoud als er geen extra budget beschikbaar komt.

8.3.4. Reserve onderhoud wegen wordt voorziening groot onderhoud wegen

De gemeente heeft een reserve onderhoud wegen. De reserve wordt gebruikt voor incidentele dekking van uitgaven voor groot onderhoud, waaronder calamiteiten, funderingsherstel en schommelingen in de uitgaven van met name asfaltwegen.
Per 31-12-2021 is de stand € 1.553.931.
Nu voorgesteld wordt een structurele onttrekking te doen moet de reserve omgevormd worden tot voorziening conform de BBV. De hoogte van de voorziening moet voldoende zijn om de kosten over een periode van 10 jaar te dekken.

Per 2023 komen de buitenwegen er ook bij, met het effect hiervan is geen rekening gehouden in deze berekening. Bij het volgende beheerplan wordt een nieuw integraal dekkingsplan opgesteld.

8.4. Rehabilitatie

In de gemeentebegroting of exploitatie wordt het budget geraamd dat nodig is voor onderhoud van het areaal. Het gaat om onderhoud ten behoeve van het behoud van de oorspronkelijk kwaliteit en levensduur. Er wordt onderscheid gemaakt in klein en groot onderhoud.
Als de fundering van een weg er ook uit gaat spreken we van rehabilitatie. Het gaat om een significante kwaliteitsverbetering, eventueel gecombineerd met een andere inrichting of maatregelen in het kader van de verkeersveiligheid. Er is sprake van investering, die anders afgeschreven worden. De kosten hiervan zijn ruim twee maal zo hoog als van groot onderhoud. Vaak ook zijn er bijkomende kosten door verontreinigingen van de ondergrond en het gebruikte funderingsmateriaal. Rehabilitatieprojecten worden bovendien vaak gecombineerd met rioolvervanging en herinrichting. Hierdoor komen andere financieringsbronnen beschikbaar. Omdat volledige rehabilitatie beperkt toegepast wordt, en de financiering dan vaak uit andere bronnen

komt, is in dit plan geen rekening gehouden met kosten van rehabilitatie. Wel moeten we ons bewust zijn dat er op termijn rehabilitatiekosten kunnen zijn, hiervoor wordt dan een apart krediet aangevraagd bij de raad. De kosten zullen geactiveerd worden.

8.5. Halfverharding

In de gemeente liggen ook nog een aantal wandelpaden met halfverharding. Dit zijn schelpenpaden en gralux in de natuurspeeltuin. De kosten worden gedekt uit de post groenonderhoud en worden verder buiten beschouwing gelaten.

8.6. Bermen

Langs een deel van de wegen liggen grasbermen. De bermen moeten gemaaid worden en periodiek verlaagd om de afwatering te garanderen. Het maaien wordt voor een deel uitbesteedt. De kosten hiervan bedragen € 4.000.

8.7. Wegmeubilair

Onder wegmeubilair worden prullenbakken, banken, en dergelijke begrepen. De onderhoudstoestand hiervan wordt met enige regelmaat nagelopen. Voor reparaties moet gerekend worden met een kostenpost van ongeveer € 2.500.

8.8. Markeringen

Wegmarkeringen kunnen op drie manieren uitgevoerd worden, namelijk in gekleurde verharding, wegenverf, en thermoplast. Bij de inspectie van de verharding wordt ook de markering geïnspecteerd. Wegenverf en thermoplast slijt en houdt slecht op gebakken materiaal. Hierdoor is periodiek onderhoud nodig.

De kosten bedragen € 6.000 per jaar.

8.9. Verkeersborden

Verkeersborden worden geplaatst na het nemen van een verkeersbesluit door de wegbeheerder op grond van de wegenverkeerswet artikel 18. Onder de verkeersborden worden ook de straatnaamborden gerekend. Verkeersborden zijn voorzien van een reflecterende laag, zodat ze ook in het donker zichtbaar zijn. De kosten voor het onderhoud van bebording en het snelheidsdisplay bedragen € 12.500.

8.10. Verkeersveiligheid

Wegen worden onderhouden om deze veilig te kunnen gebruiken. Een goed onderhouden weg geeft echter geen garantie dat er geen ongelukken gebeuren. Verkeersveiligheid is een combinatie van weginrichting en gedrag van de gebruikers. Het beleid hiervoor is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Maatregelen die hier uit voort komen worden zo

veel mogelijk gecombineerd met gepland onderhoud. Het Rijk heeft bovendien het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, (SPV) veilig van deur naar deur, vastgesteld. Dit plan streeft naar nul verkeersslachtoffers. Het bijbehorende uitvoeringsprogramma wordt samen met de Provincie en de regio opgesteld. Het uitvoeringsprogramma van het GVVP is ingebracht als basis voor Opmeer. Het uitvoeringsprogramma GVVP heeft zijn eigen budget dat verder buiten beschouwing wordt gelaten.
Voor kleine maatregelen in verband met verkeersveiligheid en voor de abonnementen op verkeersdata is € 7.446 opgenomen in de begroting.

8.11. Nationale bewegwijzering

De wegbeheerder is verantwoordelijk voor bewegwijzering. In het verleden ontbrak samenhang in de bewegwijzering. De bekende ANWB-bewegwijzering bracht die samenhang. De kosten van plaatsing en onderhoud werden wel gedragen door de wegbeheerder. Ten gevolge van Europese regelgeving mocht dit niet meer. Sinds 2015 wordt de samenhang bewaakt door de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd). Gemeente Opmeer heeft een overeenkomst gesloten met de NBd voor realisatie, beheer en onderhoud van de bewegwijzering. De kosten fluctueren per jaar afhankelijk van het onderhoud. Bij groot onderhoud wordt apart geadviseerd. Klein onderhoud komt ten lasten van onderhoud bebording.

8.12. Straatreiniging

De straatreiniging heeft een aantal doelstellingen, de belangrijkste is dat de wegen vrij zijn van obstakels die het gebruik in gevaar brengen. Zwerfvuil wordt voor een deel afgevoerd, de goten zijn vrij, zodat regenwater naar de kolken kan stromen en er geen plassen ontstaan. Het straatvegen zorgt er ook voor dat er minder vuil in het riool terecht komt, waardoor de kans op verstoppingen met water op straat afneemt. De grote vraag is wat een goede frequentie is. In het verleden zijn er verschillende frequenties geweest. Op de wegen waar minder geveegd werd, waren meer problemen met verstopte kolken. Op het moment wordt de hele gemeente acht maal per jaar geveegd. Jaarlijks moet rekening gehouden worden met € 43.100 aan kosten. Dit is inclusief de stortkosten voor ca. 185 ton veegvuil. Deze kosten kunnen voor 50% gedekt worden uit het rioolrecht.


TE KOOP