

Mij bekend,
de griffier



Beleidsplan verhardingenbeheer Gemeente Laarbeek 2011



Beleidsplan verhardingenbeheer Gemeente Laarbeek 2011

Afdeling openbare werken.
Versie: Definitief
Datum: 11 oktober 2010
Zaaknummer : Z-10008837

Inhoudsopgave

.....

1	INLEIDING.....	5
1.1	AANLEIDING.....	5
1.2	VISIE VAN DE GEMEENTE LAARBEEK	5
1.3	DOELSTELLINGEN WEGBEHEER.....	5
1.4	DOEL VAN DIT RAPPORT	5
1.5	AFBAKENING	5
1.6	OPBOUW RAPPORT.....	6
2	UITVOERING VERHARDINGSBEHEER	7
2.1	INLEIDING	7
2.2	SYSTEMATIEK VAN HET HUIDIG WEGBEHEER	7
2.3	CROW SYSTEMATIEK.....	8
2.3.1	<i>Netwerk- en projectniveau</i>	8
2.4	RESTLEVENSDUUR RATIONEEL BEHEER.....	9
2.5	BEPALING ONDERHOUDSBEHOEFTE.....	10
2.6	DE HUIDIGE KWALITEIT.....	10
2.7	KOSTEN VAN ONDERHOUD.....	11
2.7.1	<i>Eenhedsprijzen</i>	11
2.7.2	<i>Basisplanning</i>	11
2.7.3	<i>Kosten klein onderhoud</i>	11
2.7.4	<i>Overige kosten</i>	12
2.8	ORGANISATIE	13
2.9	RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN EN INSTANTIES.....	13
2.10	HET AREAAL VERHARDING	14
2.11	LANGE TERMIJN BUDGET.....	15
3	WAT WIL LAARBEEK MET VERHARDINGSBEHEER.....	16
3.1	INLEIDING	16
3.2	KADERS WEGBEHEER	16
3.2.1	<i>Wettelijke kaders</i>	16
3.2.2	<i>Bestuurlijke kaders</i>	17
3.2.3	<i>Duurzaam inkopen</i>	18
3.2.4	<i>Areaaluitbreiding</i>	18
3.2.5	<i>Integrale uitvoering werkzaamheden</i>	19
3.3	TECHNISCHE KWALITEIT EN BEELDKWALITEIT	19
3.4	FINANCIËN.....	20
3.4.1	<i>Benodigde middelen</i>	20
3.4.2	<i>Egalisatiefonds</i>	20
3.5	TECHNIEK.....	20
3.5.1	<i>Ontwikkeling door derden</i>	20
3.5.2	<i>Werkzaamheden door nutsbedrijven</i>	21
3.6	ORGANISATIE	21
4	TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN BEHEER OPENBARE RUIMTE	22
4.1	INLEIDING	22
4.2	VAN TECHNISCH BEHEER NAAR INTEGRAAL BEHEER OPENBARE RUIMTE (IBOR).....	22
4.3	KWALITEIT OPENBARE RUIMTE	23
5	VOORSTELLEN EN AANBEVELINGEN VOOR UITVOERING	25
5.1	ALGEMEEN	25
5.2	ADVIEZEN.....	25
5.3	AANBEVELINGEN VOOR UITVOERING:	26

BIJLAGEN

BIJLAGE A) RESTWAARDEBEPALING	28
BIJLAGE B) VERKLARENDE WOORDENLIJST.....	29

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 26 november 2009 stelde de gemeenteraad 'beleidsplan verhardingenbeheer gemeente Laarbeek 2010' vast. In dit plan werd gesteld dat er geen voldoende structurele dekking bestond, maar dat de kwaliteit van de verharding in stand gehouden kon worden door middel van subsidies en cofinanciering. Het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant stelt zich echter op het standpunt dat subsidies en cofinanciering geen structurele dekkingsmiddelen zijn. Naar aanleiding van deze opmerking wordt het 'beleidsplan verhardingenbeheer gemeente Laarbeek 2010' hierbij op enkele punten herzien.

1.2 Visie van de gemeente Laarbeek

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

- De inwoners van Laarbeek hebben recht op kwaliteit van hun leefomgeving;
- De gemeente moet daarbij zorg dragen voor een goed onderhouden infrastructuur.

1.3 Doelstellingen wegbeheer

De doelstellingen van het gemeentelijke wegenbeheer van Laarbeek zijn:

- 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 'spelregels' m.b.t. het beheer van de gemeentelijke verhardingen.

Bovendien wordt er een aanzet gegeven om op termijn over te gaan van de huidige technische manier van beheer naar een meer integraal beheer van de openbare ruimte, waarbij ook rekening gehouden wordt met aspecten als: leefbaarheid, zuiverheid, enz.

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.

1.6 Opbouw rapport

Hoofdstuk 2: Beschrijft hoe het wegenbeheer in de gemeente Laarbeek de komende jaren zal verlopen.

Hoofdstuk 3: Geeft aan wat de gemeente Laarbeek van plan is met het verhardingenbeheer.

Hoofdstuk 4: Geeft een doorkijk naar de huidige ontwikkelingen in het beheer van de openbare ruimte.

Hoofdstuk 5: Geeft een samenvatting van de in de voorgaande hoofdstukken opgenomen voorstellen en aanbevelingen voor uitvoering.

In de hoofdstukken 3 en 4 treft u diverse 'voorstellen' en 'aanbevelingen voor uitvoering' aan.

De voorstellen worden ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd.

De aanbevelingen voor uitvoering moeten gezien worden als een praktische suggestie voor de uitvoering.

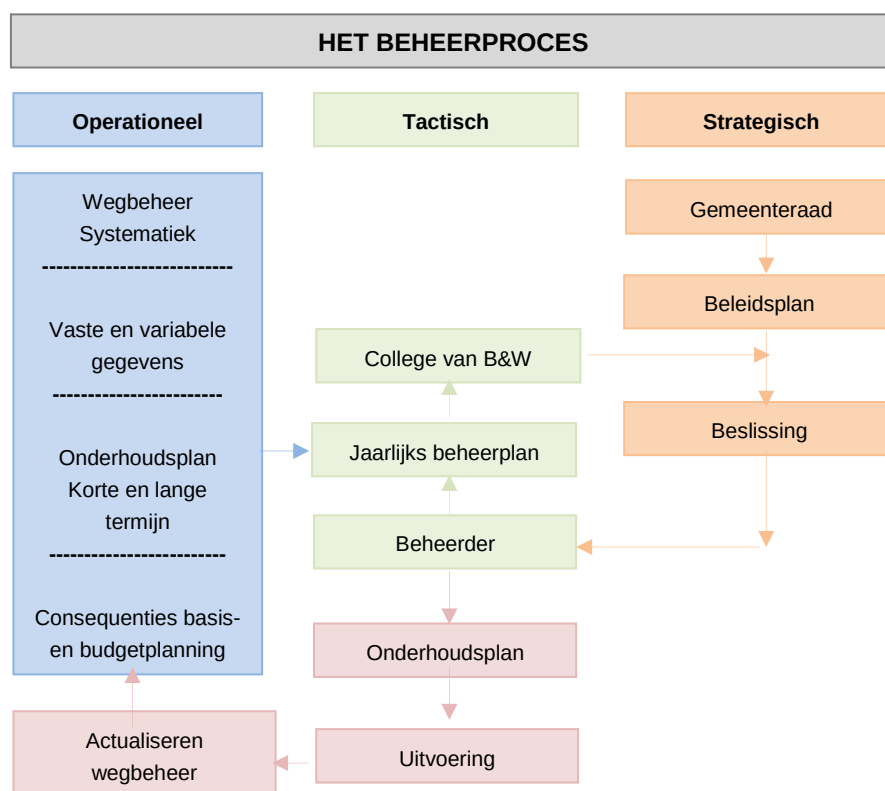
2 Uitvoering verhardingsbeheer

2.1 Inleiding

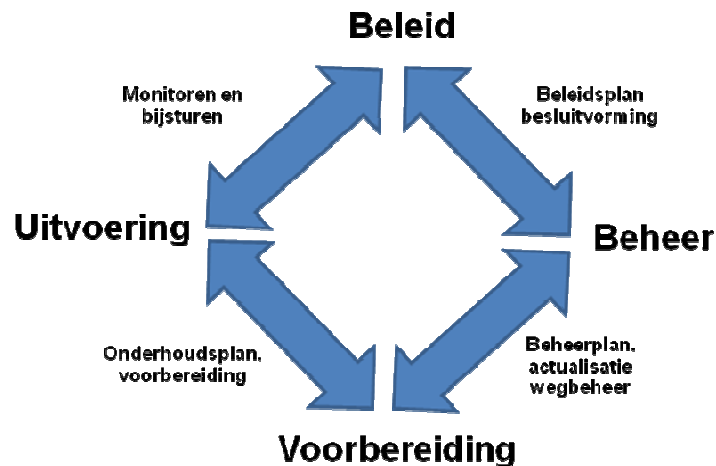
Dit hoofdstuk beschrijft de invulling van het verhardingsbeheer voor de komende jaren. Hierbij wordt ingegaan op het toepassen van de CROW systematiek in de vorm van detailniveau, onderhoudsbehoefte, kwaliteit, benodigd budget, etc.

2.2 Systematiek van het huidig wegbeheer

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de termen netwerk- en projectniveau, en de theoretische achtergronden van de gevolgde CROW wegbeheersystematiek. Voorts wordt er aangegeven hoe en waarmee de onderhoudsbehoefte wordt bepaald.



Het beheerproces is gebaseerd op de beheercyclus zoals hierna afgebeeld.



2.3 CROW systematiek

Het CROW heeft een landelijke 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, 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 heeft geen betrekking op half- of onverharde wegen!

2.3.1 Netwerk- en projectniveau

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, doch 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 per m²;
- Voor de bepaling van de kosten van onderhoudsmaatregelen wordt uitgegaan van eenheidsprijzen per type maatregel (b.v. aanbrengen deklaag, aanbrengen slijtlaag, reconstructie, enz.).

Projectniveau:

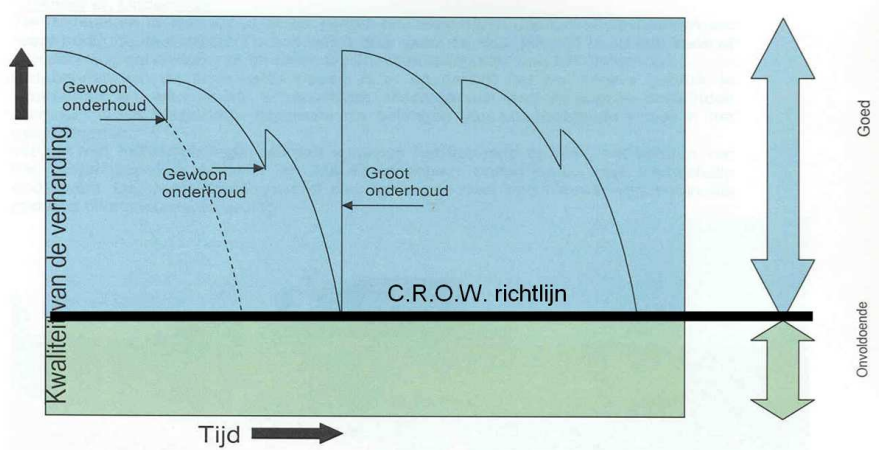
Uit bovenstaande volgt dat een meerjarenplanning op netwerkniveau een globaal karakter heeft, dat het mogelijk maakt om de onderhoudsbegroting voor komende vijf jaar op te stellen. In dit stadium is het dan ook praktisch gezien noodzakelijk om de begroting in de eerste twee jaar nader te detailleren 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;
- Het type 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.

2.4 Restlevensduur rationeel beheer

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

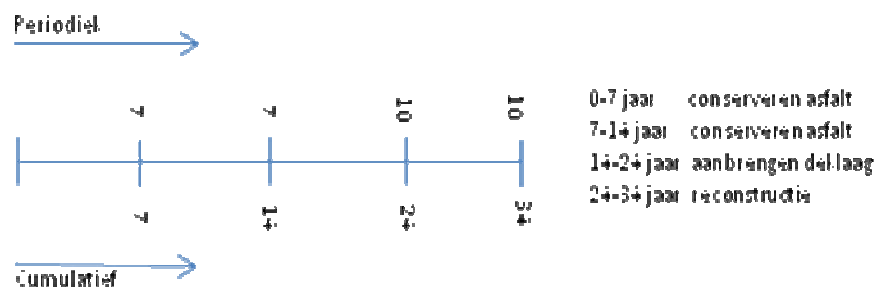


De stippellijn in het blauwe gedeelte een 'normaal' kwaliteitsverloop weer. De doorgetrokken in het blauwe gedeelte is het verloop t.g.v. de CROW methodiek.

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 technische richtlijn is vergelijkbaar met de basiskwaliteit die bij Integraal beheer Openbare Ruimte bedoeld wordt (zie paragraaf 4.3).

De maatregelen die er voor zorgen dat de kwaliteit wordt gehandhaafd zijn in maatregelcycli vertaald, zodat kan worden voorspeld wat de vervolgmaatregel is. Hieronder is een fictief voorbeeld voor asfaltbetonverharding.



Voorbeeld van onderhoud aan asfaltbetonverharding

Op deze wijze is vanaf een bepaalde leeftijd in combinatie met reeds eerder uitgevoerd onderhoud vooraf te bepalen welke vervolgmaatregel genomen moet worden. Op de wijze is het mogelijk om het benodigde lange termijn budget in kaart te brengen (zie paragraaf 2.11).

2.5 Bepaling onderhoudsbehoefte

De kwaliteit van de wegen volgt uit de resultaten van de globale visuele 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 hiermee een tijdsplan voor het nemen van onderhoudsmaatregelen kan worden vastgesteld (zie maatregelcycli hierboven).

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.

De onderhoudstoestand wordt bepaald aan de hand van een globale visuele wegininspectie. Hierbij wordt geen rekening gehouden met b.v. de opbouw van de constructie of eventueel eerder uitgevoerd onderhoud. Omdat de systematiek gebruikt gemaakt van gedragsmodellen om de restlevensduur te bepalen kunnen deze visueel voldoen aan de CROW eisen. Gezien de situatie is hier nader onderzoek nodig en hoogstwaarschijnlijk ook zwaardere maatregelen om de veiligheid en comfort van de verharding te kunnen blijven waarborgen.

2.6 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' uit 2005 voor meer informatie.

In de onderstaande tabel, die is gebaseerd op globale wegininspecties die in het voorjaar van 2008 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.

Selectiecriteria		% kwaliteit		
Ligging	Verhardingstype	Vol-doende	Matig	Onvol-doende
Binnen kom	1 (asfalt)	90%	3%	<u>6%</u>
Binnen kom	2 (beton)	100%	0%	0%
Binnen kom	3 (elementen)	98%	0%	1%
Buiten kom	1 (asfalt)	95%	0%	<u>5%</u>
Buiten kom	2 (beton)	100%	0%	0%
Buiten kom	3 (elementen)	98%	1%	1%

Uit bovenstaande resultaten kan geconstateerd worden dat het algemene technische kwaliteitsbeeld van de verharding matig tot goed te noemen is, omdat de kwaliteit (zie onderstreept en dik gedrukt) van de asfaltverharding zowel binnen als buiten de bebouwde kom de komende jaren extra aandacht behoeft. 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.

2.7 Kosten van onderhoud

Met behulp van het wegbeheerprogramma mi2 Wegen (zie de verklarende woordenlijst; bijlage B) wordt steeds de technische onderhoudsbehoefte volgens de CROW richtlijn bepaald. In mi2 Wegen zijn ook de eenheidsprijzen van de standaardmaatregelen opgenomen.

2.7.1 Eenheidsprijzen

De gehanteerde eenheidsprijzen zijn op het prijspeil van 2010 en bestaan uit een m² prijs waarbij er vanuit wordt gegaan dat de verharding terug in de oorspronkelijke nieuwstaat wordt gebracht. Deze prijs is exclusief 19% BTW.

De eenheidsprijzen worden jaarlijks op basis van nacalculatie en landelijke indexering geactualiseerd.

2.7.2 Basisplanning

In basisplanning wordt onderhoud gepleegd ter opheffing van de geconstateerde schade inclusief achterstallig onderhoud. Dit heeft tot gevolg dat het kwaliteitsniveau gehandhaafd dan wel verbeterd wordt. Om dit te bewerkstelligen was voor het uitvoeren van planmatig onderhoud in 2010 een budget beschikbaar van € 768.000,-. Ieder jaar wordt er een bedrag van € 15.000,- toegevoegd om areaaluitbreiding te compenseren. Dit leidt in 2011 tot een besteedbaar budget van € 783.000,-.

2.7.3 Kosten 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.

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.

Het beschikbare budget voor klein onderhoud voor de gemeente Laarbeek bedraagt in 2011 € 55.000,-.



Een voorbeeld van klein onderhoud

2.7.4 Overige kosten

Bij het vaststellen van het 'Beleidsplan verhardingenbeheer 2010' vond een evaluatie plaats van het gebruik van de financiële middelen in de voorgaande periode geëvalueerd.. Daarbij bleek dat de gelden ten behoeve van het onderhoud van gemeentelijke wegen in de periode 2001-2008 niet alleen werden ingezet voor onderhoud aan verhardingen, maar dat ze ook ingezet werden voor de uitvoering vanuit andere beleidsplannen, zoals herinrichtingen en overige aanpassingen. In de praktijk bleek dat het budget ook gebruikt werd voor:

- Het verbeteren van bestaande verhardingsconstructies, zoals het aanbrengen van grasbetontegels langs bestaande asfaltwegen. Jaarlijks ongeveer 6% van het budget;
- Kosten voor advisering door externe bureaus, zoals het uitvoeren van inspecties, verhardingsmetingen en onderzoeken en het opstellen van bestekken. Jaarlijks ongeveer 5% van het budget;
- En het tijdens het uitvoeren van grootschalig onderhoud doorvoeren van wijzigingen op basis van ander beleid (wegcategorisering, parkeerbeleid, gehandicaptenbeleid, etc.). Hierbij moet gedacht worden aan aanpassingen van een weginrichting, detaillering of materiaalkeuze. Jaarlijks werd hieraan gemiddeld 10% van het budget uitgegeven.

Het totaal aan overige kosten (21%) kwam daarmee in 2008 op € 161.280,-, waarvan € 76.800,- ander beleid was.

Om uitgaven transparant te maken is het noodzakelijk om budgettering t.b.v. technische urgentie te scheiden van de, door andere omstandigheden, opgelegde maatregelen. Hierdoor is het mogelijk om onderscheid te maken tussen de structurele en de incidentele maatregelen.

2.8 Organisatie

De organisatie rondom het beheer van de verharding is erop gericht om werkzaamheden ten behoeve van voorbereiding, toezicht en directievoering zo veel mogelijk zelf te verrichten.

Uitvoering van de (grote) civieltechnische werken, verhardingsonderzoeken en globale visuele wegininspectie worden uitbesteed.

Beschikbare uren

Beschikbare uren t.b.v. onderhoud wegen; gegevens begroting 2011.				
	Niveau			Totaal
	Buitendienst	MBO	HBO	
Beleid			550	550
Technisch medewerkers		500	750	1250
Toezicht		916		916
Buitendienst	1950			1950
				4666

De ambtelijke organisatie is voldoende toegerust om op een doelmatige wijze de wegbeheerstaken uit te voeren.

2.9 Relatie met andere beleidsplannen en instanties

Naast het beleidsplan wegenbeheer zijn reeds, of zullen andere beleidsplannen worden vastgesteld. Met name kan gedacht worden aan: het Gemeentelijk RioleringsPlan (G.R.P.), Beleidsplan openbare verlichting en openbare groenvoorziening. Dit betreft de volgende plannen:

- Fietsplan (2010);
- Wegcategoriseringsplan (2009);
- Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (2009);
- Beleidsplan openbare verlichting (2005);
- Gemeentelijk rioleringsplan (2007);
- Parkeerbeleidsplan (2008);
- Handboek Kabels en Leidingen (2003);
- Bodemfunctiekaart;
- Bodeminformatiesysteem.

Deze beleidsplannen en de bijbehorende operationele planningen worden nauw betrokken bij de uitvoering van de voorgestelde maatregelen. Daarnaast zal overleg worden gevoerd met andere instanties zoals de woningstichting en de nutsbedrijven.

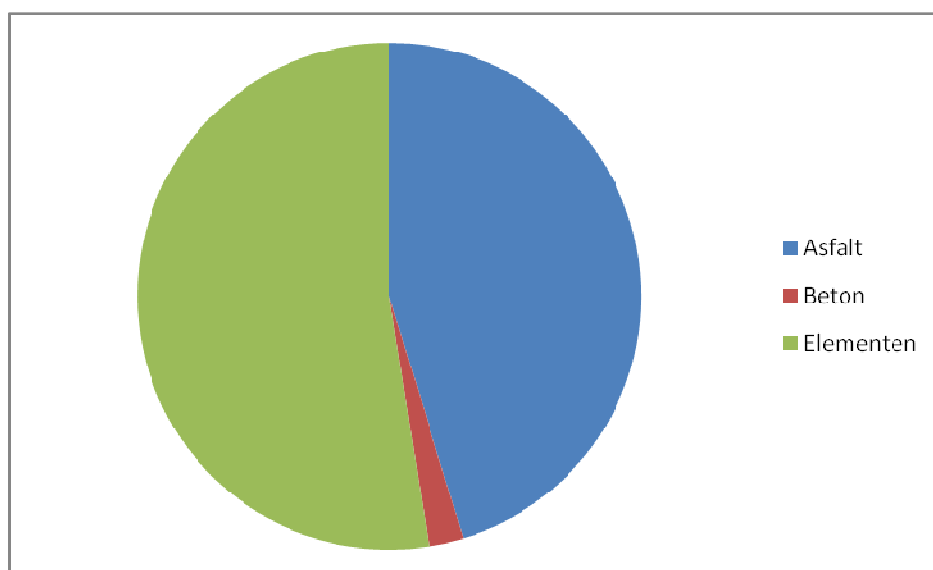
Met 'Actief Bodembeheer De Kempen' (ABDK) is overeengekomen op welke wijze er wordt omgegaan met zgn. Budelse sintels. Indien deze

zinkasvervuiling wordt aangetroffen tijdens (de voorbereiding van) projecten, wordt deze in principe afgedekt voor zover dit mogelijk en toegestaan is. De kosten daarvan komen dan voor 60% voor rekening van ABDK; voor het restant moeten middelen gevonden worden in de gemeentelijke begroting.

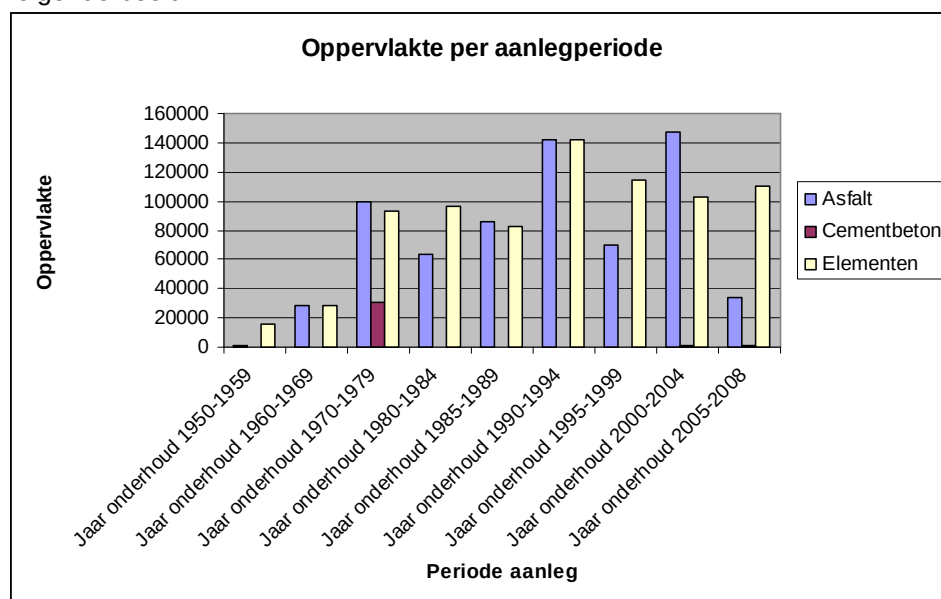
2.10 Het areaal verharding

De totale oppervlakte van gemeente Laarbeek bedraagt 5.617 ha. waarvan 1.484.049 m² verhard. Van de genoemde verharding ligt 59,49% binnen de bebouwde kom.

- Asfaltbetonverharding 671.505 m²;
- Elementverharding 779.347 m²;
- Cementbetonverharding 33.197 m²;



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



Vanuit het CROW is de restlevensduur van de verschillende verhardingstypen empirisch bepaald na jarenlang onderzoek. Hieruit blijkt

dat afhankelijk van het verhardingstype en bij normaal onderhoud aangenomen kan worden dat verharding een levensduur heeft van 30 á 40 jaar.

Gezien de toename van de aanlegjaren in de periode vanaf 1970 kan aangenomen worden dat er vanaf 2020 een toename van onderhoud plaats zal vinden.

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

2.11 Lange termijn budget

Indien een door het CROW ontwikkelde methode aangepast wordt aan de omstandigheden in de gemeente Laarbeek, is het mogelijk daarmee het gemiddelde jaarlijks budget te bepalen dat benodigd is om de aanwezige verharding in stand te houden: de cyclische kosten. Om deze te bepalen wordt een berekening gemaakt op basis van cyclische maatregelen, verhardingssoort en wegtype.

Het resultaat is dat er jaarlijks gemiddeld een budget nodig is van € 838.000,-. Dit is onder te verdelen in een bedrag van € 766.000,- voor groot onderhoud en daarbij een bedrag van € 72.000,- voor kleinschalig onderhoud.

3 Wat wil Laarbeek met verhardingsbeheer

3.1 Inleiding

Vanuit oogpunt van beheer is het belangrijk mee te groeien met de maatschappelijke en technische ontwikkelingen. In dit hoofdstuk wordt de gewenste c.q. benodigde situatie beschreven inclusief de gevolgen voor de gemeente Laarbeek voor de komende jaren.

3.2 Kaders wegbeheer

Het kader voor dit wegenbeleidsplan bestaat uit vastgestelde relevante wet- en regelgeving, dit zijn:

- Wettelijke kaders;
- Bestuurlijke kaders.

Daarnaast zijn er vanuit het wegenbeheer zelf ook kaders nodig om op een juiste manier te kunnen functioneren. Dit zijn:

- Duurzaam inkopen;
- Integrale uitvoering werken;
- Areaaluitbreiding;
- Ontwikkeling met derden.

De genoemde kaders worden hieronder verder toegelicht.

3.2.1 Wettelijke kaders

De **Wegenwet** vereist van de beheerder een 'goed rentmeesterschap'. Dit betekent dat hij 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.

De **Wegenverkeerswet** stelt dat de wegbeheerder er naar streeft om maatregelen te nemen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen waarborgen. De wet doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de weggebruiker maar schrijft geen maatregelen voor.

Met de inwerkingtreding van het **Nieuwe Burgerlijk Wetboek** is ten opzichte van het oude Burgerlijke Wetboek de bewijslast omgedraaid. De beheerder kan nu aansprakelijk gesteld worden voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg. Dit betekent dat preventief onderhoud, een klachtenregistratie, regelmatige inspecties en vooral tijdig uitgevoerd onderhoud onontbeerlijk zijn.

Artikel 6:174 van het 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 gegevens 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.



Meer informatie is te vinden in CROW publicatie 185 'Handboek aansprakelijkheid beheer openbare ruimte'.

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

De **Regeling Asbestwegen** bepaalt dat (half-)verhardingen geen asbest mag bevatten. Indien het asbest voor 1 juli 1993 is aangebracht kan het worden afgeschermd door middel van een verharding die voldoet aan eenduidige eisen. Asbest dat na 1 juli 1993 is aangebracht moet worden verwijderd.

Een voor het wegbeheer ingrijpende wettelijke regeling is het **Bouwstoffenbesluit**. Het Bouwstoffenbesluit heeft als doel vervuiling van de bodem en het oppervlaktewater te voorkomen. Een van de bepalingen in het Bouwstoffenbesluit waarmee de wegbeheerder direct mee te maken heeft, 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, dan moet dit aangeboden worden aan een erkende verwerker van teerhoudend asfalt. Bij de bepaling van de onderhoudsbudgetten wordt geen rekening gehouden met eventuele meerkosten voor het behandelen en verwijderen van teerhoudend asfalt.

3.2.2 Bestuurlijke kaders

In de Programmabegroting van 2010 is onder Programma 5 'Burger als wijk- dorpsbewoner' het volgende politieke- en concernbeleid benoemd:

- De burger heeft als wijkbewoner recht op kwaliteit van zijn leefomgeving;
- De gemeente heeft de taak te zorgen voor een prettige leefomgeving. Zo moet de wijk / dorp er schoon en opgeruimd uitzien;
- Er moeten voldoende voorzieningen zijn in de directe omgeving;
- De verkeersveiligheid moet in orde zijn;
- De gemeente moet zorg dragen voor een goede infrastructuur met voldoende riool, nutsvoorzieningen, wegen, voet- en fietspaden;
- De gemeente moet goed bereikbaar en te ontsluiten zijn met openbaar vervoer.

Hierbij zijn een aantal gerelateerde beleidskaders van toepassing, zoals:

- Fietsplan (2010);
- Wegcategoriseringsplan (2009);
- Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (2009);
- Beleidsplan openbare verlichting (2005);
- Gemeentelijk rioleringsplan (2007);
- Parkeerbeleidsplan (2008);
- Handboek Kabels en Leidingen (2003);
- Bodemfunctiekaart;
- Bodeminformatiesysteem.

In de Programmabegroting 2010 is ook het 'Raadsbeleidsplan gemeente Laarbeek 2007 – 2010' opgenomen.

Omdat het beleid en de kaders vanuit de programmabegroting gericht zijn op de gehele openbare ruimte (verharding, groen, riolering, water) worden in dit plan alleen de maatschappelijke effecten benoemd die een relatie hebben met verhardingsbeheer. Dit zijn:

- Een effectief en efficiënt beheer van de openbare ruimte;
- Doelmatige inrichting van de openbare ruimte;
- De openbare ruimte toegankelijk maken voor ouderen en minder validen;
- Een goede en veilige doorstroming van verkeer zonder overlast;
- Niet gemotoriseerd verkeer groeit.

Relevante ontwikkelingen hierbij zijn:

- 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 knooppunten systeem voor fiets-, wandel-, mountainbike-, en ruiterroutes;
- Verwachting is dat gebruik van het Openbaar Vervoer afneemt als gevolg van de invoering C.V.V.;
- Het gemeentebestuur wil meer inzicht in het beheer van de openbare ruimte;
- Aanleg van de verbinding tussen de A58 en de N279;
- Aanpassingen van (kruisingen) van provinciale wegen;
- Opdrachtgevers en opdrachtnemers zien steeds meer mogelijkheden in het toepassen van (integrale) prestatiecontracten;
- Het aanleggen van nieuwe bestemmingsplannen.

3.2.3 Duurzaam inkopen

De Nederlandse gemeenten zijn verplicht om in 2010 tenminste 75 % van hun producten duurzaam in te kopen. Zo ook Laarbeek, dat de intentieovereenkomst 'Duurzaam inkopen' heeft ondertekend. Dit betekent dat Laarbeek ook op het gebied van onderhoud aan verhardingen zo veel mogelijk duurzaam zal inkopen.

3.2.4 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. Naast een jaarlijkse indexering, wordt het onderhoudsbudget wegen jaarlijks verhoogd met € 15.000,- t.g.v. areaaluitbreiding.

Aanbeveling voor uitvoering:

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

3.2.5 Integrale uitvoering werkzaamheden

Integrale uitvoering van werkzaamheden houdt in dat werkzaamheden vanuit de verschillende beheerdisciplines zo veel als mogelijk tegelijkertijd uitgevoerd worden.

Bovendien wordt voor ieder onderhoudsproject aan wegen 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.

In de Programmabegroting van 2010 stelt de Raad dat er effectief en efficiënt beheer van de openbare ruimte moet plaatsvinden.

Voorstel:

- **Grootschalige onderhoudswerkzaamheden vinden bij voorkeur integraal plaats en over de volledige breedte van de verharding;**
- **Bij de uitvoering van werkzaamheden wordt gelijktijdig zo veel als mogelijk invulling gegeven aan andere gemeentelijke (beleids)plannen.**

3.3 Technische kwaliteit en beeldkwaliteit

Het door de gemeente Laarbeek nagestreefde kwaliteitsniveau van de verhardingen is in eerste instantie gericht op het garanderen van de veiligheid voor de gebruiker. Om dit te bereiken wordt de verharding op een voldoende technische kwaliteit in stand gehouden. Beeldkwaliteit is daarbij van ondergeschikt belang.

Door het CROW zijn in publicatie 147 kwaliteitsrichtlijnen opgesteld voor verhardingen. Deze richtlijnen zijn technisch van aard en hebben betrekking op oneffenheden, spoorvorming, scheurvorming etc. De standaard-CROW richtlijnen vormen de onderkant van verantwoord wegbeheer. Het is niet toegestaan minder strenge richtlijnen te hanteren. In dat geval zou overigens ook de kans op terechte schadeclaims aanzienlijk toenemen. Het gebruik van strengere richtlijnen is wel toegestaan.

De gemeente Laarbeek laat jaarlijks globale visuele inspecties uitvoeren volgens het 'handboek visuele inspectie' (CROW publicatie 146a).

In paragraaf 2.6 is de kwaliteit, vastgesteld bij inspecties in het voorjaar van 2008, vertaald naar percentages voldoende, matig en onvoldoende.

Bij de beleving van de openbare ruimte is naast de technische kwaliteit ook de beeldkwaliteit van belang. In het kader van dit rapport betekent dit: hoe ziet de verharding er uit en hoe wordt deze ervaren? Om ook deze aspecten te betrekken bij de beoordeling van de openbare ruimte is de methode voor Integraal Beheer Openbare Ruimte (IBOR) ontwikkeld (zie paragraaf 4.2).

Beide methoden voor beoordeling van kwaliteit sluiten niet volledig op elkaar aan, maar de standaard technische kwaliteitsrichtlijnen komen in

hoofdpijnen overeen met de IBOR basiskwaliteit. Deze laatste is blauw gemarkeerd in paragraaf 4.3.

Voorstel:

De technische richtlijnen voor verharding conform CROW publicatie 147 handhaven. Indien mogelijk ook de beeldkwaliteit betrekken bij de keuze van de uit te voeren maatregelen, op basis van de IBOR basiskwaliteit.

3.4 Financiën

3.4.1 Benodigde middelen

In paragraaf 2.11 is aangegeven dat er jaarlijks gemiddeld een totaal budget nodig is van € 838.000,- om de verhardingen in de gemeente Laarbeek verharding in stand te houden. Voor het uitvoeren van het planmatig onderhoud is er in 2011 een bedrag beschikbaar van € 766.000,- Dit bedrag wordt jaarlijks verhoogd met € 15.000,- ter compensatie van areaaluitbreiding.

Voor het uitvoeren van het klein onderhoud is er in 2011 een bedrag beschikbaar van € 55.000,-

3.4.2 Egalisatiefonds

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.

Na afloop van het begrotingsjaar 2010 wordt het saldo van de egalisatievoorziening begroot op € 278.000,-.

Voorstel:

- **Handhaven van het totale budget € 838.000,- per jaar t.b.v. het onderhoud aan wegen;**
- **Verlagen van het budget t.b.v. groot onderhoud wegen met € 17.000,- naar € 766.000,- per jaar;**
- **Verhogen van het budget t.b.v. klein onderhoud met € 17.000,- tot € 72.000,- per jaar;**
- **Handhaving van de jaarlijkse verhoging van € 15.000,00 t.g.v. areaaluitbreiding;**
- **Genoemde bedragen jaarlijks indexeren.**

3.5 Techniek

Om een effectieve registratie en beheer mogelijk te maken is er behoefte aan actuele beheerssoftware. Deze software dient bovendien door het CROW gecertificeerd te zijn. Momenteel wordt hiervoor het beheerpakket mi2 Wegen van Arcadis gebruikt. Ontwikkelingen in de software dienen gevolgd te worden.

3.5.1 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 van 2010 stelt de Raad dat de openbare ruimte doelmatig ingericht wordt.

Bij projectontwikkeling door derden kan het 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 restwaarde van de betreffende verharding bepaald kan worden. Deze restwaarde 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 restwaardebepaling volgens bijlage A

Aanbevelingen voor uitvoering:

Vooraf aan een in- of uitbreiding wordt vastgelegd of het beheer van de te ontwikkelen openbare ruimte overgedragen zal worden aan de gemeente. Indien de openbare ruimte wordt overgedragen aan de gemeente, wordt tijdig schriftelijk vastgelegd dat 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.*

3.5.2 Werkzaamheden door nutsbedrijven.

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.

3.6 Organisatie

De ambtelijke organisatie, zoals beschreven in paragraaf 2.8 is voldoende toegerust om op een doelmatige en doeltreffende wijze de benodigde wegbeheerstaken uit te voeren.

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

4 Toekomstige ontwikkelingen beheer openbare ruimte

4.1 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.

4.2 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 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 beleavings- 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 beheersaspecten 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.

Voorstel:

In de komende periode nagaan of beheer van de openbare ruimte volgens de principes van IBOR voor de gemeente Laarbeek een meerwaarde heeft.

4.3 Kwaliteit openbare ruimte

In de huidige methodiek van wegbeheer is het niet mogelijk is om tussen kwaliteitsvarianten te kiezen de daarbij behorende kosten te bepalen. Binnen IBOR is het mogelijk om te kiezen uit 5 verschillende kwaliteitsniveaus, namelijk zeer laag, laag, basis (gelijk aan technische richtlijn), hoog en zeer hoog. Deze kwaliteitsniveaus zijn vertaald naar z.g. schaalbalken, waarbij de kwaliteit m.b.v. foto's beschreven wordt. Een voorbeeld is op de volgende bladzijde weergegeven.

Beheerplan Openbare Verharding

- Asfalt- en elementverharding (Rijbaan, fietspaden, voetpaden)
- Beeld, comfort en veiligheid, kans schadeclaims

ZEER HOOG



Beeld:
De weg ziet er zeer goed uit. Zichtbare reparaties zijn niet aanwezig. Plasoorming zeer tijdelijk, in lichte mate.

Comfort en veiligheid:
Comfort is goed. De schades die voorkomen zijn niet van aard en zijn niet hinderlijk voor alle groepen weggebruikers.
Veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken.
De kans op gegronde schadeclaims is vrijwel nihil.

M-eq < 5
Voldoet aan normen CROW.

HOOG



Beeld:
De weg ziet er goed uit, maar reparaties zijn zichtbaar.
Bij elementverhardingen is geen zichtbaar ander materiaal toegepast bij reparaties.
Enkele plasvorming van beperkte duur, niet hinderlijk.

Comfort en veiligheid:
Comfort is goed. De schadebeelden die voorkomen zijn weinig hinderlijk voor alle groepen weggebruikers.
Veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken.
De kans op gegronde schadeclaims is vrijwel nihil.

5 ≤ M-eq ≤ 10
Voldoet aan normen CROW.

BASIS



Beeld:
De weg ziet er redelijk goed uit. Deze verhardingen tonen een beeld van veroudering, schadebeelden komen beperkt voor. Uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar, met nieuw materiaal bij elementen, en vlaksgewijs bij asfalt. Lichte mate van plasvorming, enigszins hinderlijk voor fietsers/voetgangers.

Comfort en veiligheid:
Comfort is voldoende. Voor fietsers en voetgangers kunnen incidenteel hinderlijke situaties voorkomen.
Veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken.
De kans op gegronde schadeclaims is gering.

10 ≤ M-eq ≤ 45
Voldoet aan normen CROW.

LAAG



Beeld:
De weg ziet er slecht uit. Deze verhardingen vertonen duidelijk zichtbare schade: diepe spoorvorming en kullen, grote vegen/de bij elementen. Uitgevoerde reparaties duidelijk zichtbaar als een 'tappende' effect.
Grote plasvorming, gedurende langere tijd, hinderlijk.

Comfort en veiligheid:
Comfort/erf is niet namevoor fietsers of voetgangers hinderlijk zijn.
Aanpassing van maximumsnelheid is niet nodig. Bij dit niveau bestaat de kans op gegronde schadeclaims.

45 ≤ M-eq ≤ 65
Voldoet aan normen CROW.

ZEER LAAG



Beeld:
De weg ziet er zeer slecht uit. Verhardingen vertonen zeer duidelijk zichtbare schade: ernstige spoorvorming en kullen, gebroken en losliggend materiaal. Langdurige plasvorming, met grote en diepe plassen.

Comfort en veiligheid:
Het comfort/erf is vrij groot.
De kans op gegronde schadeclaims is duidelijk aanwezig.
Vrijwel (spoorvorming): Op wegtrak is op grote schaal matige spoorvorming aanwezig (15-30mm) of incidenteel ernstige spoorvorming (>30mm).
Onderdelen: Op meer dan 15 van 100 meter verharding zijn ontheelieden waarneembaar.

M-eq > 65
Voldoet niet aan normen CROW.

IBOR kwaliteit BASIS

5 Voorstellen en aanbevelingen voor uitvoering

5.1 Algemeen

Samengevat worden in hoofdstukken 3 en 4 de volgende voorstellen en aanbevelingen voor uitvoering vermeld.

De 'voorstellen worden ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. De 'aanbevelingen voor uitvoering' zijn in hoofdzaak bedoeld als praktische suggestie voor de uitvoering.

Geadviseerd wordt om akkoord te gaan met de 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.

5.2 Adviezen

- Grootschalige onderhoudswerkzaamheden vinden bij voorkeur integraal plaats en over de volledige breedte van de verharding;
- Bij de uitvoering van werkzaamheden wordt gelijktijdig zo veel als mogelijk invulling gegeven aan andere gemeentelijke (beleids)plannen;
- De technische richtlijnen voor verharding conform CROW publicatie 147 handhaven. Indien mogelijk ook de beeldkwaliteit betrekken bij de keuze van de uit te voeren maatregelen, op basis van de IBOR basiskwaliteit;
- Handhaven van het totale budget € 838.000,- per jaar t.b.v. het onderhoud aan wegen;
- Verlagen van het budget t.b.v. groot onderhoud wegen met € 17.000,- naar € 766.000,- per jaar;
- Verhogen van het budget t.b.v. klein onderhoud met € 17.000,- tot € 72.000,- per jaar;
- Handhaving van de jaarlijkse verhoging van € 15.000,00 t.g.v. areaaluitbreiding;
- Genoemde bedragen jaarlijks indexeren;
- 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 restwaardebepaling volgens bijlage A;
- In de komende periode nagaan of beheer van de openbare ruimte volgens de principes van IBOR voor de gemeente Laarbeek een meerwaarde heeft.

5.3 Aanbevelingen voor uitvoering:

- Er dient naar gestreefd te worden binnen 6 maanden na gereedkomen van een uitbreiding de actuele gegevens in te voeren in de betreffende beheerapplicatie.
- Vooraf aan een in- of uitbreiding wordt vastgelegd of het beheer van de te ontwikkelen openbare ruimte overgedragen zal worden aan de gemeente. Indien de openbare ruimte wordt overgedragen aan de gemeente, wordt tijdig schriftelijk vastgelegd dat de ontwikkelaar:
 - o de kwaliteit garandeert die de gemeente vooraf voorschrijft
 - o de door de gemeente voorgeschreven materiaalsoorten en –kwaliteiten toepast;
 - o de door de gemeente voorgeschreven verhardingsconstructies toepast;
 - o alle benodigde beheergegevens overdraagt aan, en volgens specificaties van, de gemeente.

Bijlagen

Bijlage A) Restwaardebepaling

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 restwaarde van 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:

$$\text{Restwaarde} = \text{Historische kostprijs} * (\text{restant levensduur} : \text{standaard levensduur})$$

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 genormeerde afschrijvingstermijnen. Deze zijn terug te vinden in de financiële verordening van de gemeente Laarbeek.
- 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.

Bijlage B) Verklarende woordenlijst

CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Weg- en Waterbouwkunde en de Verkeerstechniek. <i>CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. 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.</i>
IBOR	Integraal beheer openbare ruimte. Een wijze van beheren van de openbare ruimte waarbij uitgegaan wordt van de totale integrale kwaliteit van de openbare ruimte (van gevel tot gevel). Binnen de werkwijze van IBOR is het mogelijk om te kiezen uit verschillende kwaliteitsniveaus en deze toe te passen op afzonderlijke gebieden.
mi2 Wegen	Om de gegevens t.b.v. wegbeheer te kunnen registreren, muteren en raadplegen maakt de gemeente Laarbeek gebruik van het beheerprogramma mi2 Wegen van Arcadis. Dit is een door CROW gecertificeerd softwarepakket voor het beheer van wegen en verhardingen. De directe koppeling tussen de administratieve en grafische data maakt een effectief beheer mogelijk.