

Wegenbeleidsplan

Gemeente Medemblik



Wegenbeleidsplan 2012-2016

Auteur: S.F. Martis
Versie: Definitief
Registratienummer: IO-13-08334

Behoort bij besluit van Raad van Medemblik
d.d. 20-08-2013, nr. 14B-12-00845

Mij bekend,
De Griffier

Colofon

Versie:	Definitief
Datum:	28 februari 2013
Status:	beoordeling
Contactpersoon:	Mark Roelofsen Beleidsmedewerker Wegen Afdeling Openbare Ruimte (0229) 85 62 18
Auteur:	Cedric Martis (06) 38 08 32 61

Inhoudsopgave

1. INLEIDING.....	6
1.1 ACHTERGROND	6
1.2 DOELGROEP	7
1.3 BELEIDSPAN IN RELATIE TOT BEHEERPROCES	7
1.4 AFBAKENING.....	8
1.5 LEESWIJZER	8
2. WETTELIJK KADER.....	9
3. WEGBEHEER.....	11
3.1 DEFINITIE.....	11
3.2 ONDERHOUDSTRATEGIE	13
3.3 SAMENHANG ONDERHOUD – LEVENSDUUR	13
3.4 WEGBEHEER VOLGENS CROW-SYSTEMATIEK.....	15
3.5 SAMENHANG KWALITEIT – ONDERHOUD	16
3.6 GEWENST KWALITEITSNIVEAU	17
3.6.1 <i>Beleidsthema's</i>	17
3.6.2 <i>Kwaliteitsniveau</i>	17
3.6.3 <i>Prioritering</i>	18
4. BEHEERBELEID VOORMALIGE GEMEENTEN.....	19
4.1 BEHEERBELEID VOORMALIG MEDEMBLIK.....	19
4.2 BEHEERBELEID VOORMALIG WERVERSHOOF	20
4.3 BEHEERBELEID VOORMALIG ANDIJK.....	21
5. AREAALGEGEVENS.....	22
5.1 HUIDIG AREAAL.....	22
5.2 RECENTE UITBREIDINGEN WEGENNET.....	22
5.3 TOEKOMSTIGE UITBREIDINGEN WEGENNET	23
5.3.1 <i>Overdracht wegen Hoogheemraadschap binnen de bebouwde kom</i>	23
5.3.2 <i>Overdracht wegen WFO-terrein</i>	23
5.3.3 <i>Overdracht wegen Hoogheemraadschap buiten de bebouwde kom</i>	23
5.3.4 <i>Aanleg nieuwe wegen</i>	24
5.3.5 <i>Resume</i>	24
6. SPEERPUNTEN VANAF 2012.....	25
6.1 OP ORDE HOUDEN GEGEVENSCHUISHOUDING	25
6.2 GLOBALE VISUELE INSPECTIES	25
6.3 PERIODIEK OPSTELLEN 'BEHEERPLAN WEGEN' INCLUSIEF ONDERHOUDSPANNING	26
6.4 ACHTERSTALLIG ONDERHOUD.....	26
6.5 CONTRACTVORMING ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN	27
6.6 AFHANDELEN KLACHTEN EN MELDINGEN	27
6.7 OPSTELLEN BEELDKWALITEITSPLAN VOOR DE OPENBARE RUIMTE.....	28
6.8 BASISREGISTRATIE GROOTSCHALIGE TOPOGRAFIE (BGT).....	29
7. FINANCIËN.....	30
7.1 BENODIGDE MIDDELEN	30
7.1.1 <i>Kosten extern advies</i>	30
7.1.2 <i>Kosten structureel onderhoud</i>	30
7.1.3 <i>Kosten wegwerken achterstallig onderhoud</i>	31
7.1.4 <i>Kosten uitbreiding wegennet</i>	31
7.1.5 <i>Overzicht benodigde budgetten</i>	32

7.2	BESCHIKBARE MIDDELEN	33
7.3	DEKKING	34
7.3.1	<i>Dekking uitbestede werkzaamheden</i>	34
7.3.2	<i>Dekking onderhoud</i>	34
7.3.3	<i>Dekking areaal-uitbreidingen</i>	35
7.3.4	<i>Resumé</i>	35
7.4	VOORZIENING WEGONDERHOUD.....	36
7.5	ADEQUATE BESTEDING VAN MIDDELEN	36
8.	PERSENELE CAPACITEIT	37
8.1	UITGANGSPUNTEN.....	37
8.2	BENODIGDE CAPACITEIT REGULIER ONDERHOUD	37
8.2.1	<i>Gegevensbeheer</i>	37
8.2.2	<i>Beheerbeleid</i>	37
8.2.3	<i>Groot onderhoud</i>	37
8.2.4	<i>Klein onderhoud</i>	37
8.2.5	<i>Overzicht</i>	38
8.3	BENODIGDE CAPACITEIT BOVENOP HUIDIGE FORMATIE.....	38
8.3.1	<i>Capaciteit voor beheer areaaluitbreiding binnen bebouwde kom</i>	38
8.3.2	<i>Capaciteit voor beheer wegen buiten de bebouwde kom</i>	38
8.3.3	<i>Overzicht</i>	39
9.	SAMENVATTING.....	40

BIJLAGEN

1. OVERZICHT EN CATEGORISERING WEGEN MEDEMBLIK
2. OVERZICHT VERHARINGSTYPEN MEDEMBLIK
3. OVERZICHT WEGEN HHNK
4. OVERZICHT WEGEN OP WATERKERINGEN HHNK
5. OVERZICHT WEGEN INDUSTRIETERREIN WFO
6. OVERZICHT UITBREIDING WEGENNET PERIODE 2007-2011
7. CYCLUSBEDRAGEN 2010
8. BUDGETBEREKENINGEN
9. ONDERHOUDSKOSTEN BIJ OVERDRACHT WEGEN
10. WIJKinDELING BUITENDIENST

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De veiligheid en de uitstraling van de openbare ruimte zijn belangrijk voor de beleving 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 beheergebied. Wegen vormen daar een belangrijk onderdeel van.

Wegbeheer omvat het beheren en onderhouden van openbare verhardingen. Inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Medemblik vragen een voldoende veilige en comfortabele onderhoudstoestand van de verhardingen. Dit moet de gemeente realiseren tegen maatschappelijk acceptabele kosten. Dat laatste wordt ook geëist door hogere overheidsorganen (Rijk en Provincie) die verwachten dat dit onderhoud binnen de wettelijke kaders wordt uitgevoerd.

Er wordt dus veel van de gemeente gevraagd ten aanzien van het beheren van wegen. Dit maakt het noodzakelijk hierop meetbaar en toetsbaar beleid te maken. Door de twee opeenvolgende fusies is het niet mogelijk geweest om voldoende aandacht te geven aan het opstellen van beleid. Daarom is in het eerste jaar van deze fusie prioriteit gegeven aan de realisatie van dit wegenbeleidsplan.

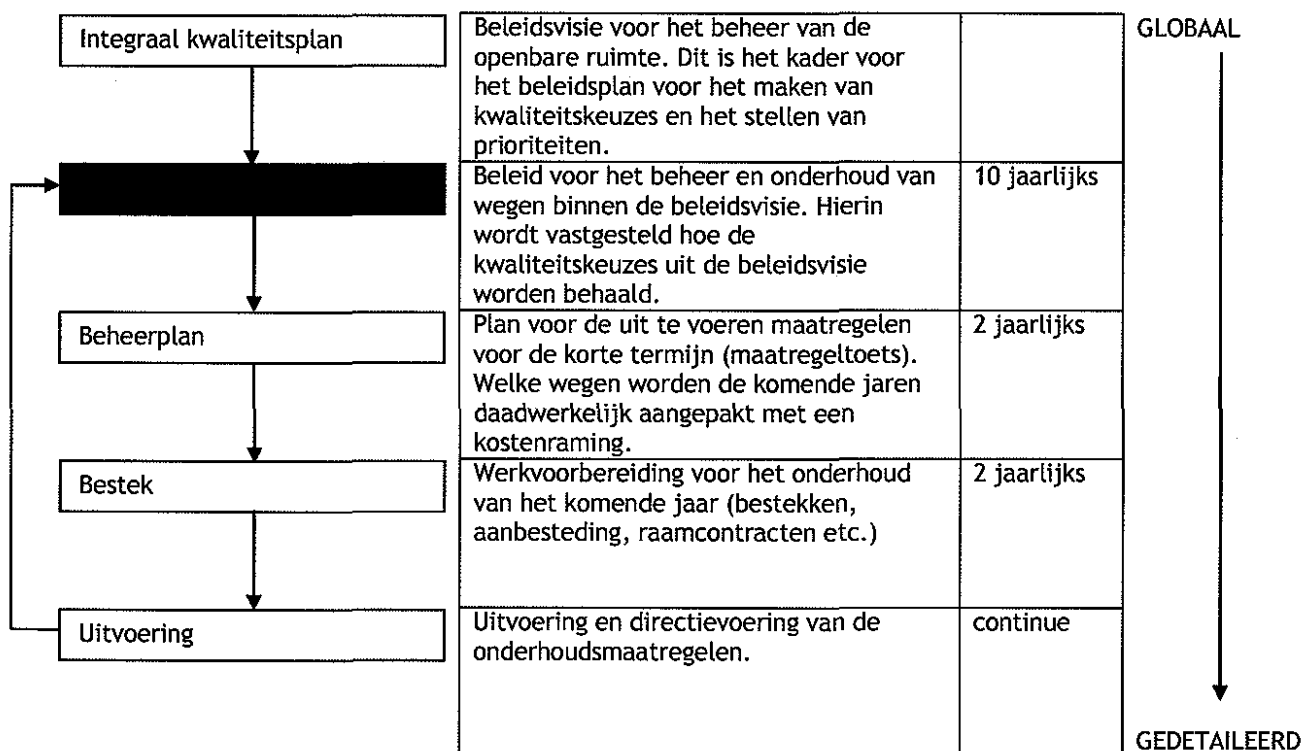


1.2 Doelgroep

Het wegenbeleidsplan beschrijft de gewenste onderhoudskwaliteit van het gemeentelijk wegennet en de daarbij behorende beleidswensen en -eisen. Daarnaast wordt beschreven op welke wijze dit kwaliteitsniveau in stand gehouden wordt en welke financiële consequenties dat met zich mee brengt. Het wegenbeleidsplan is daarmee een schakel tussen de politieke ambitie (wat willen we?) en de praktische uitvoering (hoe gaan we dit bereiken?). Het stelt bestuurders in staat randvoorwaarden te stellen aan de wijze waarop het beheer wordt uitgevoerd.

1.3 Beleidsplan in relatie tot beheerproces

Een wegenbeleidsplan beschrijft hoe het beheer en onderhoud van verhardingen de komende vijf jaar (2012-2016) uitgevoerd moet worden om de gemeentelijke kwaliteitsambities te verwezenlijken. Hiermee worden financiële en strategische kaders gecreëerd voor de afweging of bepaalde onderhoudswerkzaamheden wel of niet en in welke volgorde uitgevoerd moeten worden. Onderstaand schema laat zien hoe het wegenbeleidsplan zich verhoudt ten opzichte van het volledige beheerproces.



1.4 Afbakening

Dit wegenbeleidsplan beschrijft het beheer en onderhoud van bestaande verhardingen. In de onderstaande tabel zijn onderwerpen opgenomen die buiten het kader van dit beleidsplan vallen. In de rechter kolom is aangegeven waar in welk beheer- of beleidsstuk het betreffende onderwerp is uitgewerkt

Onderwerp	Beleidsdocument
Gladheidsbestrijding	Gladheidsbestrijdingsplan
Schoonhouden van verhardingen	Reinigingsbestek verhardingen
Reinigen kolken	Reinigingsbestek kolken
Infrastructurele kunstwerken	KIOS (bruggenbeheer), havenbeheerplan
Mobiliteit en verkeer	Gemeentelijk verkeer en vervoersplan (GVVP)
Onderhoud groen, bermen en groen	Groenbeleidsplan
Openbare verlichting	Beleidsplan Openbare verlichting
Onderhoud wegmarkering	Nog op te stellen
Onderhoud wegmeubilair	Nog op te stellen
Concrete uitvoeringsprojecten	Beheerplan wegen

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het wettelijk kader beschreven waarbinnen het wegbeheer wordt uitgevoerd. In hoofdstuk 3 wordt het beheerproces uitgelegd. Daarnaast wordt beschreven welk kwaliteitsniveau de gemeente nastreeft.

In hoofdstuk 4 wordt teruggeblikt op de periode voor de fusie. Hoe vond het beheerproces plaats en wat is de huidige kwaliteit van de verhardingen.

In hoofdstuk 5 worden de areaalgegevens van het huidige wegennet nader beschreven. Tevens wordt stilgestaan bij de uitbreiding van het gemeentelijk wegennet als gevolg van de nog uit te voeren overdracht van wegen door het Hoogheemraadschap.

In hoofdstuk 6 wordt vooruit gekeken. Wat zijn de ambities voor de komende beleidsperiode en hoe gaan we die ambities bereiken?

In hoofdstuk 7 wordt aangegeven welke financiële middelen de gemeente op dit moment beschikbaar heeft en op lange termijn nodig heeft voor het onderhoud aan verhardingen.

In hoofdstuk 8 wordt een prognose gedaan van de personele inzet die benodigd is voor het uitvoeren van het beheerbeleid.

In hoofdstuk 9 is een samenvatting en conclusies opgenomen.

2. Wettelijk kader

Op zowel nationaal als Europees niveau zijn wetten vastgesteld, die betrekking hebben op de kwaliteit van wegen. De wetten geven geen richtlijnen voor de kwaliteit waaraan de wegverhardingen moeten voldoen. Wel onderstrepen zij het belang dat er kaders (beheerbeleid) vastgesteld moet worden waarbinnen de infrastructuur beheerd moet worden.

Wegenwet

Volgens de Wegenwet moet de wegbeheerder zorgen dat “binnen haar gebied liggende wegen in goede staat verkeren”. De wet doet een beroep op de maatschappelijke plicht van de beheerder om op te treden als een goed rentmeester. Dit betekent dat de gemeente ervoor moet zorgen dat het kapitaal, dat in de wegen is geïnvesteerd, in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud. De Wegenwet verplicht wegbeheerders om de aan hen toegewezen wegen in ‘goede staat’ te houden. Tevens verplicht de Wegenwet wegbeheerders een registratie (wegenlegger) bij te houden waarin technische gegevens worden vastgelegd van wegen buiten de bebouwde kom, alsmede gegevens van de onderhoudsplichtige en het bevoegd gezag.

Wegenverkeerswet 1994

De Wegenverkeerswet bevat regels voor zowel weggebruikers als voor wegbeheerders. De wet verwacht dat de wegbeheerder streeft naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen borgen. De Wegenverkeerswet 1994 (Wvw) stelt verplichtingen en biedt handvatten aan de wegbeheerder om:

- de verkeersveiligheid te verzekeren
- de wegen berijdbaar te houden
- de bereikbaarheid te waarborgen
- milieuhinder en aantasting van het landschappelijk karakter te beperken of te voorkomen
- het energiegebruik te beperken
- in dit kader aanvullende regels te stellen.

Nieuw Burgerlijk Wetboek

Op grond van het Burgerlijk Wetboek is de beheerder aansprakelijk voor schade als de weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan in gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert. Ook heeft de gemeente te maken met de zogenoemde ‘schuldaansprakelijkheid’. Op de gemeente rust een algemene zorgplicht voor een veilige openbare ruimte. Volgens het Nieuw Burgerlijk Wetboek moet de gemeente kunnen aantonen dat er inspectie en onderhoud met optimale zorg wordt uitgevoerd. Daarnaast is het van belang dat de gemeente over een goed werkend klachtenafhandelingssysteem beschikt. Als er klachten ten aanzien van de onveilige toestand van de weg binnenkomen dienen deze binnen een redelijke termijn tot een oplossing te leiden.

Wet herverdeling wegenbeheer 1993

Op basis van de Wet herverdeling wegenbeheer (Whw) uit 1993 is Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier in een aantal gemeenten beheerder van wegen buiten de bebouwde kom in de zin van de Wegenwet. Als gevolg van oude afspraken beheert het Hoogheemraadschap in diverse gemeenten echter ook nog wegen binnen de bebouwde kom. In 2013 vindt een evaluatie van de wet plaats waarbij een mogelijke uitkomst zou kunnen zijn dat waterschappen de wegentaak moeten overdragen.

Wet milieubeheer

In de Wet Milieubeheer is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen worden aangemerkt. Deze mogen niet zonder beschermende maatregelen 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 Besluit bodemkwaliteit.

Een ander aspect dat in de Wet Milieubeheer wordt geregeld is de chemische onkruidbestrijding. In het kader van onkruidbestrijding mag geen chemische onkruidbestrijding meer plaatsvinden met milieubelastende stoffen. Er is zelfs een algeheel verbod op het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen in voorbereiding. Als overgang naar een algeheel verbod wordt de huidige toepassing van chemische bestrijdingsmiddelen ieder jaar met een jaar verlengd.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit stelt een aantal voorwaarden aan het (her)gebruik van wegenbouwmaterialen. De stringente eisen die het besluit bodemkwaliteit stelt aan de mogelijkheden tot hergebruik kunnen tot kostenverhoging van de materialen en van de onderhoudswerkzaamheden leiden.

Een van de bepalingen in het Besluit Bodemkwaliteit is dat teerhoudende 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.

Opgemerkt moet worden dat er geen saneringsplicht geldt voor het teerhoudend asfalt. Zolang deze blijft liggen en niet wordt gefreesd of bewerkt zijn er geen problemen ten aanzien van het Besluit bodemkwaliteit.

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.

3. Wegbeheer

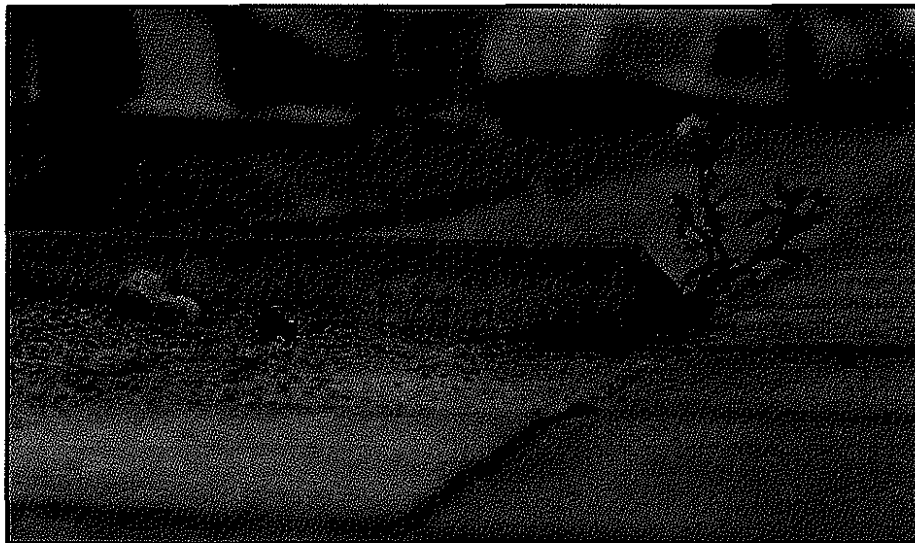
3.1 Definitie

Wegbeheer omvat het beheren en onderhouden van openbare verhardingen. Na de aanleg van een verharding zal deze als gevolg van slijtage, weersinvloeden en dergelijke teruglopen in kwaliteit. Om de levensduur te verlengen wordt onderhoud uitgevoerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in incidenteel (klein) onderhoud, planmatig (groot) onderhoud en reconstructie. De keuze voor het soort onderhoud dat wordt ingezet is sterk afhankelijk van de aard en omvang van de schade.

Incidenteel (klein) onderhoud

Onder klein onderhoud worden kleine reparatiewerkzaamheden naar aanleiding van meldingen of constatering. Hierbij kan gedacht worden aan het rechtleggen van een paar tegels of kleine scheurreparaties. De belangrijkste eigenschappen van klein onderhoud zijn:

- Het onderhoud heeft een incidenteel karakter
- Het onderhoud wordt vooral gestuurd door klachten
- Het onderhoud geeft slechts een gedeeltelijke kwaliteitsverhoging
- Het onderhoud is om veiligheidsredenen zeer gewenst
- Het onderhoud wordt maatschappelijk erg op prijs gesteld
- Het te herstellen wegdeel bestrijkt een oppervlakte van maximaal 50m²



Planmatig (groot onderhoud)

Groot onderhoud betreft grootschalige, planmatige, specialistische onderhoudsmaatregelen die periodiek worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld het vervangen van een asfaltlaag. De belangrijkste eigenschappen van planmatig onderhoud zijn

Het onderhoud heeft een grootschalig karakter :

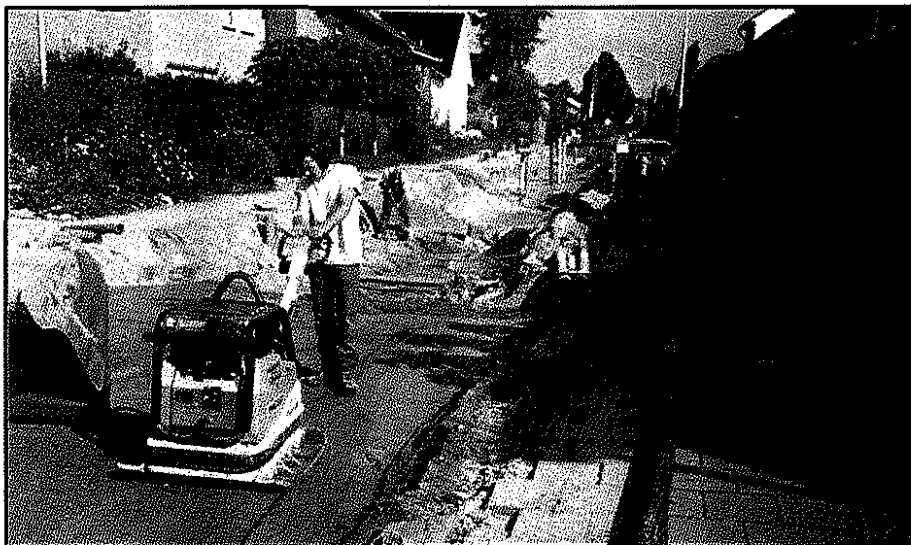
- Het onderhoud is gericht op het volledig in gewenste staat brengen
- De programmering berust op systematisch uitgevoerde inspecties
- Het onderhoud is programmeerbaar en kan systematisch uitgevoerd worden

Het te herstellen wegdeel bestrijkt een oppervlakte van minimaal 50m².



Reconstructie

Reconstructie is de zwaarste maatregel die in de praktijk kan worden uitgevoerd. Reconstructie is noodzakelijk als de constructie is bezweken en vervanging van de hele constructie van de weg, inclusief de fundering, noodzakelijk is. Doordat een gemiddelde asfaltverharding ongeveer 50 jaar en een elementenverharding tot 80 jaar mee kan gaan komt reconstructie door beëindiging van de technische levensduur weinig voor. Meestal wordt de weg al eerder ingrijpend veranderd door andere maatschappelijke of beleidsmatige redenen (rioolrenovatie, herinrichtingsplannen, etc.). Het komt dus zelden voor dat een verhardingsconstructie wordt vervangen uit constructieve noodzaak.



3.2 Onderhoudsstrategie

De strategie waarmee de verharding wordt beheerd, is gespecificeerd naar de verschillende wegtypen van het gemeentelijke wegennet. Het totale wegennet wordt onderverdeeld in groepen van wegen, waarvan mag worden verwacht dat het uit te voeren onderhoud een gelijk gedrag vertoont. Op basis van deze onderverdeling is het mogelijk de frequentie, de onderhoudstechnieken en de dimensionering van maatregelen nader te specificeren.

Wegtype 1	Hoofdwegen	Stadsautosnelweg Autoweg
Wegtype 2	Zwaar belaste wegen	Stadsautosnelweg Provinciale weg
Wegtype 3	Matig belaste wegen	Waterschapsweg (druk) Stadsontsluitingsweg Busbaan Industrieweg
Wegtype 4	Licht belaste wegen	Waterschapsweg (rustig) Buurtontsluitingsweg Parallelweg Landbouwweg
Wegtype 5	Woonstraten	Woonstraat Woonerf Parkeerterrein Wijkstraat
Wegtype 6	Trottoirs	Winkelerf Plein Voetpaden
Wegtype 7	Fietspaden (vrijliggend)	Vrijliggende fietspaden

Daarnaast wordt bij het bepalen van de te nemen onderhoudsmaatregelen onderscheid gemaakt naar soort verharding.

- Asfaltverharding
- Elementenverharding (tegels, klinkers etc.)
- Betonverharding

Halfverharde paden (grindpaden) maken geen deel uit van wegenbeheer.

Overzichtstekeningen van de wegcategorisering en verhardingstypes zijn opgenomen in respectievelijk bijlage 1 en 2.

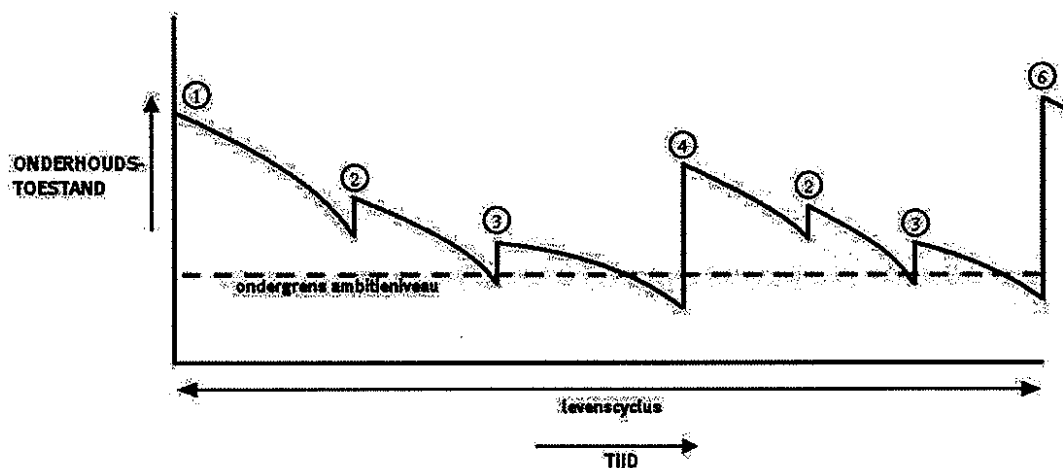
3.3 Samenhang onderhoud - levensduur

Om de onderhoudsbudgetten zo efficiënt mogelijk in te zetten en kapitaalvernietiging te voorkomen is het noodzakelijk om de juiste maatregel op het juiste moment uit te voeren. Het moment waarop onderhoud uitgevoerd moet worden is afhankelijk van verschillende factoren zoals het gewenste kwaliteitsniveau, het jaar van aanleg, de verkeersintensiteit en de onderhoudshistorie.

Het niet tijdig uitvoeren van onderhoudsmaatregelen heeft tot gevolg dat verhardingen met een slechte kwaliteit gedurende een lange tijd blijven liggen. De gevolgen van uitstellen van onderhoud zijn

- hogere onderhoudskosten als gevolg van zwaardere maatregelen (kapitaalvernietiging). Dit speelt met name bij asfaltverhardingen.
- een toename van het aantal klachten
- een verhoogde kans op claims

De gedragsmodellen waarmee het groot onderhoud wordt bepaald gaan uit van het tijdig uitvoeren van klein onderhoud. Als klein onderhoud te laat wordt uitgevoerd, dan is eerder groot onderhoud nodig. Het niet op tijd uitvoeren van groot onderhoud verkort de levensduur van de verharding waardoor er eerder vervanging nodig. In de onderstaande figuur is een hele levenscyclus van een weg schematisch weergegeven.



1	Aanleg
2	Klein onderhoud gericht op het opheffen incidentele schade
3	Klein onderhoud gericht op wegwerken plaatselijke schade, geven van een kwaliteitsimpuls en uitstel groot onderhoud
4	Groot (planmatig) onderhoud gericht op het verlengen van de levensduur en het geven van een kwaliteitsimpuls;
6	Reconstructie en eventuele herinrichting

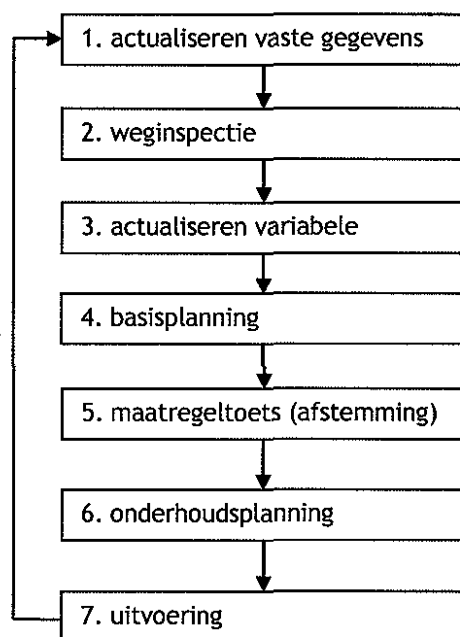
De praktijk leert dat het plannen van onderhoud van meer factoren afhankelijk is dan alleen de technische noodzaak. Bij het bepalen van de te nemen onderhoudsmaatregel wordt altijd gekeken naar:

- Het karakter van de schade. Is deze incidenteel of structureel?
- De verwachte levensduur van de maatregel in relatie tot de kosten daarvan.
- De bereikbaarheid van de stad, wijk en buurt op het moment van uitvoering.
- Herinrichtingswensen op of rond de betreffende locatie.
- Mogelijkheden tot combinatie van onderhoud op andere beleidsterreinen (groen, riolering, etc).
- De belangen van bewoners, winkeliers, bedrijven en bezoekers.

3.4 Wegbeheer volgens CROW-systematiek

Uit de vorige paragraaf blijkt dat beheer en onderhoud een activiteit is die continu en cyclisch van aard is. Gezien de huidige omvang van de gemeente Medemblik is het van groot belang dat het uitvoeren van onderhoud aan wegen systematisch plaatsvindt. Enerzijds om te voorkomen dat bepaalde locaties worden gemist, anderzijds om de beschikbare middelen zo doelmatig mogelijk in te zetten.

Door de CROW is een systematiek ontwikkeld voor het beheren en onderhouden van verhardingen. Deze systematiek geeft invulling aan de gewenste systematische benadering van het beheer en onderhoud. Een belangrijk onderdeel van het systeem is de globale visuele inspectie waarbij de kwaliteit van het wegennet objectief wordt vastgesteld. Op basis van de inspectieresultaten kan worden bepaald op welk tijdstip de juiste maatregelen genomen moeten worden. In onderstaand schema worden de stappen van de systematiek schematisch weergegeven.



1. Bij het volgen van de CROW-systematiek is het van essentieel belang dat de gegevenshuishouding op orde is. Hoe nauwkeuriger de gegevens, des te betrouwbaarder de onderhoudsplanning. Voor het beheer van gegevens van het wegennet maakt de gemeente Medemblik gebruik van het beheersysteem dgDialog. In dit systeem worden vaste en variabele gegevens bijgehouden. Vaste gegevens betreffen onder meer verhardingssoorten, oppervlakten en constructietypen. Deze gegevens worden bij nieuwbouw of reconstructies vastgelegd. Variabele gegevens beschrijven de actuele onderhoudstoestand en volgen uit periodieke inspecties.
2. Met globale inspecties en metingen wordt het actuele kwaliteitsniveau van het wegennet vastgesteld. Inspectieresultaten ouder dan 2 jaar beschouwt het CROW als niet betrouwbaar. Het is dus zaak dat een dergelijke inspectieronde minimaal één keer per twee jaar wordt uitgevoerd. De wijze waarop de inspecties moeten plaatsvinden staat beschreven in de CROW-publicatie 146b 'Handleiding Globale Visuele Inspectie'.
3. Inspectieresultaten worden na voltooiing verwerkt in het beheersysteem. Afhankelijk van de wijze waarop de inventarisatie is uitgevoerd kan dit geautomatiseerd plaatsvinden.
4. Op basis van de inspectieresultaten kan met behulp van het beheersysteem gedetailleerd worden berekend welke wegen op korte termijn (1-2 jaar) voor onderhoud in aanmerking komen. Hierbij wordt voor ieder wegvakonderdeel bepaald welke maatregel uitgevoerd moet worden en wat de globale kosten hiervan zijn. Voor middellange termijn (3-5 jaar) kan slechts een globale

inschatting worden gemaakt. De resultaten worden gepresenteerd in een zogenaamde basisplanning.

5. Aan de hand van de basisplanning toetst de wegbeheerder per wegvakonderdeel of de voorgestelde maatregelen juist zijn. Deze verfijning van de basisplanning wordt ook wel de 'maatregeltoets' genoemd. Vervolgens verzorgt hij afstemming van maatregelen tussen wegvakken onderling en onderzoekt hij in hoeverre werkzaamheden gecombineerd uitgevoerd kunnen worden met onderhoudswerkzaamheden voor overige beleidsvelden (riolering, openbare verlichting, groen, etc.)
6. Op basis van de resultaten van de maatregeltoets wordt een definitieve onderhoudsplanning opgesteld. Deze wordt opgenomen in een tweejaarlijks vast te stellen beheerplan.
7. Na vaststelling van het beheerplan wordt de uitvoeringsfase opgestart. De onderhoudsplanning wordt vertaald naar een bestek waarop aannemers zich kunnen inschrijven. Gedurende de uitvoering ziet de gemeente erop toe dat alle beoogde kwaliteitsverbeteringen worden bereikt.

3.5 Samenhang kwaliteit - onderhoud

Het CROW gaat er niet vanuit dat het wegennet uit louter wegen in topconditie moet bestaan. Volgens het CROW bestaat een goed onderhouden wegennet uit verhardingen met een verschillende kwaliteitsbeoordelingen: onvoldoende, matig of voldoende. Onvoldoende betekent dat de geconstateerde schade de richtlijn voor het schadebeeld heeft overschreden en onderhoud binnen 2 jaar noodzakelijk is. De waardering matig betekent dat onderhoud binnen 3 tot 5 jaar uitgevoerd moet worden.

In de onderstaande tabel is de relatie tussen de kwaliteitsbeoordeling en planjaar weergegeven. De rechter kolommen tonen de verdeling van kwaliteit van een goed en evenwichtig onderhouden wegennet volgens het CROW.

Kwaliteitsbeoordeling	Termijn waarbinnen onderhoud uitgevoerd moet worden (Planjaar)	Evenwichtige verdeling	
		asfalt	elementen
Voldoende	Na 5 jaar	75 %	83%
Matig	Tussen 3 en 5 jaar	15 %	10 %
Onvoldoende	Binnen 2 jaar	10 %	7 %
Achterstallig	Onderhoud had al uitgevoerd moeten zijn	0 %	0 %

3.6 Gewenst kwaliteitsniveau

3.6.1 Beleidsthema's

Het gewenste kwaliteitsniveau van de openbare ruimte bepaalt voor een belangrijk deel de mate van onderhoud. Bij het vaststellen van de kwaliteit van verhardingen wordt onderscheid gemaakt in vier beleidsthema's: veiligheid, comfort, aanzien en duurzaamheid.

Veiligheid

Veiligheid geeft aan in hoeverre het veilig is gebruik te maken van de wegverharding. Als dit niet het geval is kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan die mogelijk leiden tot ongevallen.

Comfort

Comfort heeft betrekking op het ongemak en hinder die de weggebruiker ondervindt als gevolg van de onderhoudstoestand van de weg. Zo zullen oneffenheden in de rijbaan van invloed zijn op het comfort voor de automobilist, maar ook andere weggebruikers ondervinden hier hinder van. Een voorbeeld hiervan is opspattend regenwater.

Aanzien

Het aanzien van de verharding wordt in grote mate bepaald door de visuele uitstraling van de onderhoudstoestand. Een wegvakonderdeel waar veel reparaties zijn uitgevoerd of de materialen zijn verweerd, heeft een minder aantrekkelijk aanzien dan een pas gereconstrueerde straat met nieuwe materialen.

Duurzaamheid

Duurzaamheid heeft betrekking op de technische toestand van de verharding in relatie tot de levensduur. Wanneer bijvoorbeeld geen maatregelen worden genomen scheuren in asfalt te vullen, dan kan uiteindelijk een zwaardere maatregel nodig zijn om de schade te herstellen.

3.6.2 Kwaliteitsniveau

De gemiddelde kwaliteit wordt binnen de beheersystematiek van de CROW aangeduid als kwaliteitsniveau R (basis). Dit is het niveau dat conform bestaande richtlijnen minimaal wordt voorgeschreven. Bij een minder dan gemiddelde beheerkwaliteit R- ligt het kwaliteitsniveau lager dan wat gangbaar is en moeten er concessies worden gedaan op een of meerdere van de beleidsthema's. Onderstaande tabel geeft per beleidsthema een korte omschrijving van verschillende de kwaliteitsniveaus.

Beleidsthema	Kwaliteitsniveau			
	R- (sober)	R (basis)	R+ (goed)	R++ (uitstekend)
Veiligheid	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen geminimaliseerd
Comfort	Enigszins oncomfortabel	Comfortabel	Comfortabel	Zeer comfortabel
Aanzien	Matige uitstraling	Redelijk verzorgde uitstraling	Verzorgde uitstraling	Zeer verzorgde uitstraling
Duurzaamheid	Uitstel van maatregelen leidt tot kostenverhoging	Verschuiving van maatregelen is beperkt mogelijk	Verschuiving van maatregelen is goed mogelijk	Verschuiving van maatregelen is goed mogelijk

Bestuurlijk heeft de gemeente Medemblik nog geen integrale beleidsvisie (kwaliteitsplan) vastgesteld ten aanzien van het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte. Vanaf niveau R (basis) kan er vanuit

worden gegaan dat de beheerder juridisch niet terecht aansprakelijk gesteld kan worden. De persoonlijke veiligheid is ook niet in het geding.

Gezien de financiële situatie (bezuinigingen) en de huidige conditie van de verhardingen is het niet realistisch om het basisniveau als ondergrens te hanteren. Geadviseerd wordt daarom kwaliteitsniveau R- (sober) aan te houden als minimaal kwaliteitsniveau voor alle beleidsthema's. Hoewel dit kwaliteitsniveau op zich werkbaar is, moet men zich realiseren dat dit niveau de absolute ondergrens en dus kwetsbaar is. Door externe omstandigheden (weersinvloeden, verhogen verkeersdruk) kunnen met dit onderhoudniveau als uitgangspunt problemen ontstaan.

Het minimale kwaliteitsniveau R- (sober) geldt voor het volledige areaal. Dit betekent dat er geen 'extra' opwaardering wordt bewerkstelligd in centra van kernen. Mogelijk volgt uit een toekomstig beeldkwaliteitsplan dat voor bepaalde gebieden een hoger kwaliteitsniveau gewenst is. In dat geval is het beeldkwaliteitsplan leidend en moeten structureel extra middelen gereserveerd worden om deze wegen intensiever te onderhouden.

Voorstel: Kwaliteitsniveau R- (sober) hanteren als uitgangspunt voor wegbeheer

3.6.3 Prioritering

De CROW-methodiek maakt het mogelijk in de planning prioriteiten toe te kennen op basis van de beleidsthema's. Zo kan bijvoorbeeld worden gekozen eerst alle wegen aan te pakken die slecht scoren op het gebied van veiligheid of juist prioriteit toe te kennen aan het voorkomen van kapitaalvernietiging (duurzaamheid).

4. Beheerbeleid voormalige gemeenten

De gemeente Medemblik heeft sinds de fusie ongeveer 1.670.000 m² verhardingen in beheer. Het areaal bestaat uit verhardingen van drie fusiegemeenten met ieder een eigen beleid ten aanzien van beheer en onderhoud. In de nu volgende paragrafen worden per gemeente de relevante areaalgegevens gepresenteerd. Daarnaast wordt stilgestaan bij de actuele onderhoudstoestand van de wegen en de kwaliteit van de areaalgegevens. Deze informatie vormt een belangrijke basis voor het te voeren beleid.

4.1 Beheerbeleid voormalig Medemblik

Areaalgegevens

De voormalige gemeente Medemblik had een wegennet van circa 126 kilometer in beheer. In de onderstaande tabel zijn de meest recente areaalgegevens gepresenteerd.

Weg-categorie	Wegtype	Asfalt (m ²)	Rood/asfalt (m ²)	Beton (m ²)	Elementen (m ²)	Eindtotaal (m ²)
1	Hoofdwegen	0	0	0	0	0
2	Zwaar belaste wegen	0	0	0	0	0
3	Matig belaste wegen	33.869	0	0	28.406	62.274
4	Licht belaste wegen	76.819	173	36	88.117	165.145
5	Woonstraten	28.121	0	419	486.075	514.615
6	Trottoirs	5.129	0	237	240.258	245.624
7	Fietspaden (vrijliggend)	15.764	2.476	0	11.500	29.740
Eindtotaal		159.702	2.649	691	854.356	1.017.398

De areaalgegevens werden bijgehouden in het beheersysteem dgDialog en zijn samengesteld uit gegevens van de in 2007 gefuseerde gemeenten Wognum, Noorder-Koggeland en Medemblik. Bij een recente bestandscontrole is gebleken dat de gegevens moeten worden geactualiseerd.

Beheerbeleid

Het wegenonderhoud van de voormalige gemeente Medemblik werd uitgevoerd binnen de financiële randvoorwaarden. Beleidsdoelstellingen en speerpunten zijn niet concreet gedefinieerd. De kwaliteit van het wegenareaal werd één keer per twee jaar vastgesteld door het uitvoeren van globale visuele inspecties conform de richtlijnen van de CROW. Onderhoudsmaatregelen werden vastgesteld met behulp van het beheersysteem dgDialog op basis van de technische noodzaak. Zowel het uitvoeren van de visuele inspecties als het vaststellen van de onderhoudsmaatregelen werd uitgevoerd door een gespecialiseerd bureau. Afhankelijk van het beschikbare budget werd een onderhoudsplanning opgesteld.

Actuele kwaliteit wegen

De laatste inspectie is uitgevoerd in de periode van december 2008 tot en met januari 2009. Hierbij is op ongeveer 10% van het areaal achterstallig onderhoud geconstateerd. De overige 90% voldeed aan de kwaliteit van een goed onderhouden wegennetwerk. Onderhoudswerkzaamheden die de afgelopen 2 jaar zijn uitgevoerd zijn nog niet verwerkt in het beheersysteem.

4.2 Beheerbeleid voormalig Wervershoof

Areaalgegevens

De voormalige gemeente Wervershoof had een wegenareaal van ongeveer 34 kilometer in beheer. In de onderstaande tabel zijn de meest recente areaalgegevens gepresenteerd.

Weg-categorie	Wegtype	Asfalt (m ²)	Rood asfalt (m ²)	Beton (m ²)	Elementen (m ²)	Eindtotaal (m ²)
1	Hoofdwegen	0	0	0	0	0
2	Zwaar belaste wegen	0	0	0	0	0
3	Matig belaste wegen	9.198	0	0	1.185	10.383
4	Licht belaste wegen	67.247	21.893	1.114	4.042	94.295
5	Woonstraten	7.196	4.352	236	128.299	140.082
6	Trottoirs	2.354	0	0	86.197	88.551
7	Fietspaden (vrijliggend)	10.708	613	0	886	12.208
Eindtotaal		96.703	26.858	1.349	220.608	345.519

De areaalgegevens van de gemeente Wervershoof werden alleen administratief geregistreerd in een spreadsheet. Omdat de gegevens niet geografisch (in de kaart) werden bijgehouden is moeilijk vast te stellen in hoeverre de data volledig en actueel is.

Beheerbeleid

Jaarlijks bepaalde de wegbeheerder op locatie indicatief de kwaliteit van het wegennet. Op basis van zijn bevindingen werd per wegvak een prognose gedaan voor het jaar van onderhoud. Deze prognoses werden bijgehouden in de database. Onderhoudswerkzaamheden werden gefinancierd uit een voorziening voor wegbeheer. Afhankelijk van onderhoudsurgentie en de beschikbare middelen in de voorziening werd een onderhoudsplanning opgesteld.

Actuele kwaliteit wegen

De laatste inspectie is uitgevoerd in 2010. Omdat Wervershoof niet volgens de CROW-systematiek werkte is het niet mogelijk om het actuele kwaliteit van het wegennetwerk in concrete cijfers uit te drukken. Indicatief lijkt de kwaliteit van het wegennet overeen te komen met die van Medemblik.

4.3 Beheerbeleid voormalig Andijk

Areaalgegevens

De voormalige gemeente Andijk had een wegenareaal van ongeveer 29 kilometer in beheer. In de onderstaande tabel zijn de meest recente areaalgegevens gepresenteerd.

Weg-categorie	Wegtype	Asfalt (m ²)	Rood/asfalt (m ²)	Beton (m ²)	Elementen (m ²)	Eindtotaal (m ²)
1	Hoofdwegen	0	0	0	0	0
2	Zwaar belaste wegen	0	0	0	0	0
3	Matig belaste wegen	8.625	0	0	2.479	11.103
4	Licht belaste wegen	81.859	19.153	0	15.793	116.805
5	Woonstraten	42.802	330	0	61.791	104.922
6	Trottoirs	924	0	0	72.781	73.705
7	Fietspaden (vrijliggend)	879	639	0	421	1.939
Eindtotaal		135.088	20.122	0	153.264	308.473

De gegevens werden beheerd door een extern bureau (Unihorn). Unihorn maakte hiervoor gebruik van een administratieve database (Excel) met een geografische koppeling (Microstation). De gegevensbestanden werden jaarlijks geactualiseerd op basis van de inspectieronden. Een recente bestandsanalyse heeft uitgewezen dat de data niet volledig betrouwbaar is. Zo bleken er wegvakken te ontbreken en zijn er verschillen geconstateerd tussen het administratieve en het geografische bestand.

Beheerbeleid

Jaarlijks voerde Unihorn een visuele inspectieronde uit volgens de CROW-systematiek. Door middel van een strafpuntenmodel werd de staat van onderhoud vastgesteld. Afhankelijk van het beschikbare budget werd bepaald welke wegen in het betreffende jaar voor onderhoud in aanmerking kwamen. Een meerjaren onderhoudsprogramma werd niet bijgehouden.

Actuele Kwaliteit wegen

De laatste inspectieronde dateert uit 2009. Hierbij is op een aantal wegen achterstallig onderhoud geconstateerd. Inmiddels zijn deze wegen grotendeels opgeknapt. Het is niet bekend in hoeverre nieuwe achterstanden zijn ontstaan.

5. Areaalgegevens

5.1 Huidig areaal

Sinds de fusie is de gemeente Medemblik verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van ongeveer 174 kilometer wegen en 15 kilometer vrijliggende fietspaden. Een overzichtstekening van deze wegen is opgenomen in bijlage 1. In de onderstaande tabel zijn de areaalgegevens weergegeven die relevant zijn voor het vaststellen van de benodigde onderhoudsbudgetten.

Weg-categorie	Wegtype	Asfalt (m ²)	Rood asfalt (m ²)	Beton (m ²)	Elementen (m ²)	totaal (m ²)	Lengte (km)
1	Hoofdwegen	0	0	0	0	0	0
2	Zwaar belaste wegen	0	0	0	0	0	0
3	Matig belaste wegen	51.692	0	0	32.070	83.760	16,9
4	Licht belaste wegen	225.925	41.219	1.150	107.952	376.245	42,9
5	Woonstraten	78.119	4.682	655	676.165	759.619	114,3
6	Trottoirs	8.407	0	237	399.236	407.880	nvt
7	Fietspaden (vrijliggend)	27.351	3.728	0	12.807	43.887	14,9
Eindtotaal		391.493	49.629	2.040	1.228.228	1.671.390	189

Bij het volgen van de CROW-systematiek is het van essentieel belang dat de gegevenshuishouding op orde is. Hoe nauwkeuriger de gegevens, des te betrouwbaarder de onderhoudsplanning en -begroting, des te efficiënter de middelen ingezet kunnen worden. Op dit moment zijn alleen de gegevens van de voormalige gemeente Medemblik opgenomen in het beheersysteem dgDialog. Ten tijde van het schrijven van dit beleidsplan wordt gewerkt aan het aanvullen van de beheergegevens van Andijk en Wervershoof.

De laatste inspectieresultaten zijn inmiddels gedateerd waardoor het niet mogelijk is om een exacte inschatting te maken van de onderhoudsconditie. In 2012 wordt de eerstvolgende inspectieronde uitgevoerd. Op basis van in het verleden uitgevoerde inspecties wordt verwacht dat op 10% van het wegenareaal onderhoudsachterstanden geconstateerd zullen worden.

De achterstanden zijn naar alle waarschijnlijkheid het resultaat van een samenloop van omstandigheden:

- Beheergegevens onvoldoende op orde waardoor het niet mogelijk was om een goede planning op te stellen
- Grillig verloop van onderhoudsbehoefte versus een niet flexibel onderhoudsbudget, waardoor de beschikbare middelen in 'piekjaren' niet voldoende waren om de onderhoudsbehoefte te financieren.

5.2 Recente uitbreidingen wegennet

In de periode van 2007 tot en met 2011 zijn 12 kilometer nieuwe wegen en 3 kilometer nieuwe fietspaden aangelegd en heeft de gemeente 10,5 kilometer aan wegen overgedragen gekregen van het Hoogheemraadschap. Een overzicht van deze recente uitbreidingen is opgenomen in de tekening van bijlage 6.

5.3 Toekomstige uitbreidingen wegennet

5.3.1 Overdracht wegen Hoogheemraadschap binnen de bebouwde kom

Op grond van de Wet herverdeling wegenbeheer 1993 is Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) beheerder van gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (bubeko) in de zin van de wegenwet. Als gevolg van oude afspraken beheert het Hoogheemraadschap in diverse gemeenten ook nog wegen binnen de bebouwde kom (bibeko). Deze wegen wil het Hoogheemraadschap voor 2013 allemaal overgedragen hebben aan de betreffende gemeenten.

Over te dragen wegen

Een deel van de overdracht heeft plaatsgevonden in de periode 2007-2010 (paragraaf 5.2). Ongeveer 33 kilometer moet worden nog overgedragen (bijlage 3). Wegen op waterkerende constructies blijven in het beheer van het Hoogheemraadschap (bijlage 4).

Samenwerking

Vanwege de complexiteit van de overdracht heeft de gemeente Medemblik samenwerking gezocht met Opmeer, Drechterland, Schermer en Koggeland. Ervaring uit het verleden leert dat de wegen van het Hoogheemraadschap zowel constructief als milieutechnisch niet goed zijn. Veelal zijn de wegen ondergedimensioneerd en bevat de constructie teerhoudend asfalt en/of asbest.

Kwaliteitseisen bij overdracht

Ten aanzien van de wegverhardingen stellen de samenwerkende gemeenten de volgende eisen:

- Om de onderhoudstoestand van het over te dragen wegenareaal te beoordelen wordt een globale visuele wegininspectie uitgevoerd conform CROW-publicatie 146b. Uit de inspectieresultaten moet blijken dat het onderhoudsniveau van het over te dragen areaal voldoet aan die van een goed en evenredig onderhouden wegennet (paragraaf 3.3). Hierbij wordt kwaliteitsniveau R (basis) aangehouden als ondergrens waaraan alle verhardingen moeten voldoen.
- Een verhardings- en funderingsonderzoek moet uitwijzen in hoeverre de over te dragen wegen constructief voldoende gedimensioneerd zijn bij de huidige verkeersbelastingen. Daarnaast moet dit onderzoek inzicht geven in de te verwachten restlevensduur.
- Voldoet de over te nemen weg niet aan het gestelde onderhoudsniveau dan moet HHNK dit eerst op niveau brengen, of afkopen.
- In de gehele constructie als in de ondergrond van de weg inclusief bermen en bermsloten, mag zich geen asbesthoudend of teerhoudend materiaal bevinden. Milieutechnisch en historisch onderzoek volgens de milieuwetgeving, uitgevoerd in opdracht en op kosten van HHNK, zal hier uitsluitsel over moeten geven;
- Alle onderzoeken en beoordelingen dienen te worden uitgevoerd door een onafhankelijk extern bureau in opdracht en op kosten van HHNK.

5.3.2 Overdracht wegen WFO-terrein

Wegen op het industrieterrein WFO worden beheerd door de gevestigde bedrijven. Zowel voor de bedrijven aan de oostelijke zijde (Greenery) als aan de westelijke zijde (ABC) van het industrieterrein zijn afzonderlijke trajecten ingezet om de beheertaak over te dragen naar de gemeente. De over te dragen wegen hebben een totale lengte van bijna 8 kilometer en betreffen hoofdzakelijk industriewegen (bijlage 5).

5.3.3 Overdracht wegen Hoogheemraadschap buiten de bebouwde kom

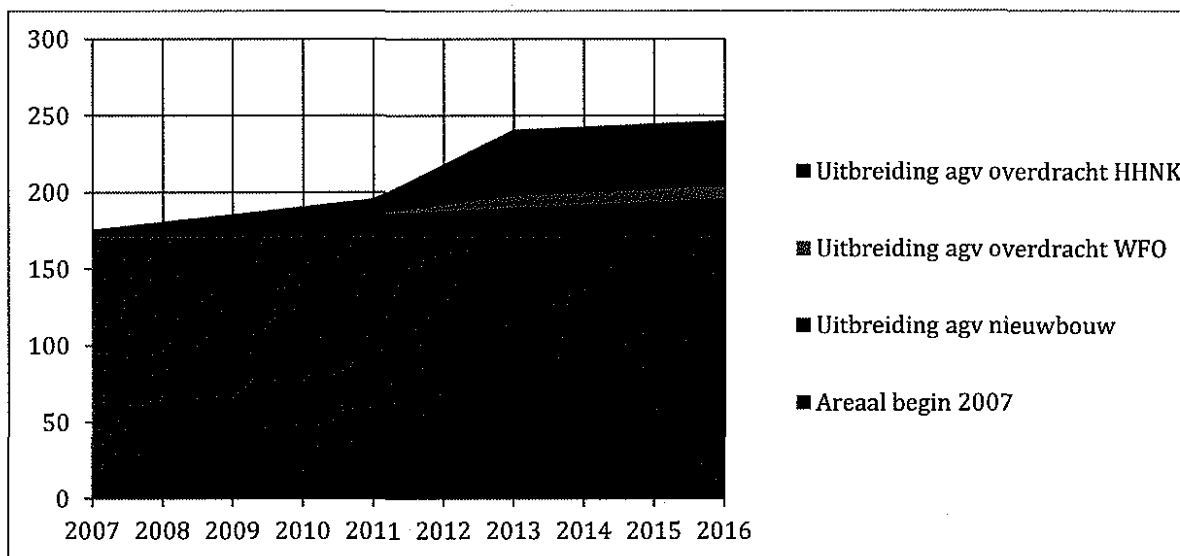
In 2013 vindt evaluatie van de Wet herverdeling Wegen plaats. Een mogelijke uitkomst is dat het wegenbeheer van de waterschappen volledig wordt overgedragen aan de gemeenten. Dit zou betekenen dat de gemeente Medemblik verantwoordelijk wordt voor het beheer van 130 kilometer wegen en 9,2 kilometer fietspaden buiten de bebouwde kom.

5.3.4 Aanleg nieuwe wegen

Gelet op de economische ontwikkelingen wordt verwacht dat het wegennet de komende jaren minder fors zal groeien dan de voorgaande periode. De jaarlijkse groei als gevolg van de aanleg van nieuwe wegen wordt geschat op maximaal 1 kilometer.

5.3.5 Resume

Onderstaande grafiek en tabel geeft een grafische weergave van de ontwikkeling van het areaal in de periode 2007-2016. In de grafiek is de eventuele overdracht van de wegen buiten de bebouwde kom buiten beschouwing gelaten. Te zien is dat over een periode van 10 jaar het areaal van de gemeente Medemblik aanzienlijk is toegenomen en er een aanzienlijke toename op ons afkomt.



Omschrijving	<2007	2007-2011	2012-2013	2014-2016
Areaal beginperiode		164 km	189 km	239 km
Toename agv aanleg nieuwe wegen		15 km	2 km	3 km
Toename agv overdracht wegen HHNK bibeko		10 km	33 km	
Overdracht wegen WFO			8 km	
Areaal eind periode	164 km	189 km	239 km	242 km
Eventuele overdracht wegen HHNK bubeko				(139 km)

6. Speerpunten vanaf 2012

6.1 Op orde houden gegevenshuishouding

Bij het volgen van de CROW-systematiek is het van essentieel belang dat de gegevenshuishouding op orde is. Hoe nauwkeuriger de gegevens, des te betrouwbaarder de onderhoudsplanning en -begroting, des te efficiënter de middelen ingezet kunnen worden.

Om in 2012 een volledige inspectieronde uit te kunnen voeren wordt in 2011 het volledige areaal van voormalig Andijk en Wervershoof geïnventariseerd en geregistreerd in dgDialog. Tevens worden de gegevens van voormalig Medemblik geactualiseerd. Om eenduidigheid te realiseren in de wijze waarop de gegevens worden bijgehouden is een inventarisatieprotocol opgesteld. Hierin staat beschreven welke objecten en welke gegevens op welke wijze worden bijgehouden.

6.2 Globale visuele inspecties

Een belangrijk onderdeel van de CROW-systematiek is de globale visuele inspectie waarbij de kwaliteit van het wegennet objectief wordt vastgesteld. Op basis van de inspectieresultaten kan worden bepaald op welk tijdstip de juiste maatregelen genomen moeten worden. Het uitvoeren van de inspecties is dermate specialistisch dat uitbesteding aan een gespecialiseerd bureau noodzakelijk is.



De CROW schrijft voor dat alleen op korte termijn (0-2 jaar) een nauwkeurige voorspelling gedaan kan worden van de te nemen onderhoudsmaatregelen. Op langere termijn kan slechts een globale inschatting worden gemaakt. Inspectiegegevens die ouder zijn dan twee jaar zijn dan ook niet meer geschikt voor het opstellen van een onderhoudsplanning of -begroting.

Voorstel: Tweejaarlijks een globale visuele inspectie (conform de CROW systematiek) laten uitvoeren door een gespecialiseerd bureau.

6.3 Periodiek opstellen 'beheerplan wegen' inclusief onderhoudsplanung

Het beheerplan informeert het bestuur in hoeverre het actuele onderhoudsniveau voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen van dit beleidsplan. Daarnaast maakt het inzichtelijk welke wegvakonderdelen de komende twee jaar voor onderhoud in aanmerking komen en geeft inzicht of de beschikbaar gestelde middelen voor de komende vijf jaar toereikend zijn. De benodigde informatie wordt door het beheersysteem afgeleid uit de resultaten van de visuele inspecties.

Het beheerplan moet zodanig worden opgezet dat de gevolgen van het vastgestelde beleid helder en objectief worden weergegeven. Het beheerplan vermeld in ieder geval:

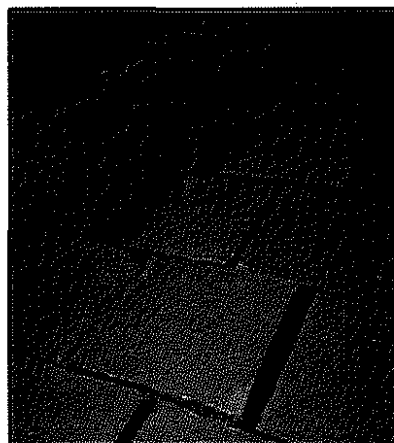
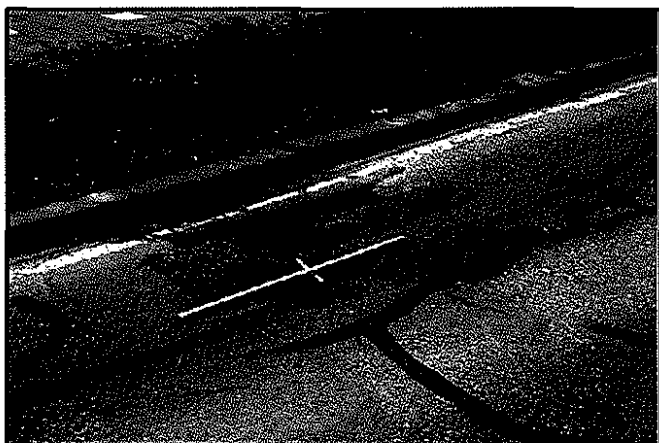
- Actuele areaalgegevens
- Actuele kwaliteitsgegevens van het wegenareaal
- Onderhoudsplanung voor de komende twee jaar
- Benodigde en beschikbare budgetten

Bij het vaststellen van de onderhoudsplanung wordt afstemming gezocht met de plannen van overige beleidsgebieden (rioleringsplan, herinrichtsplan, openbare verlichting, etc.).

Voorstel: Tweejaarlijks op basis van de visuele inspecties een beheerplan inclusief onderhoudsplanung opstellen voor de komende 5 planjaren.

6.4 Achterstallig onderhoud

In 2012 wordt een visuele inspectie uitgevoerd op het volledige wegenareaal van de gemeente Medemblik. Op basis van in het verleden uitgevoerde inspecties wordt verwacht dat op 10% van het wegenareaal achterstallig onderhoud wordt geconstateerd. Het uitstellen van (achterstallig) onderhoud betekent verslechtering van het onderhoudsniveau en zal op termijn leiden tot kapitaalvernietiging. Om dit tegen te gaan moet een eenmalige inhaalslag worden uitgevoerd. Op dit moment is nog niet bekend hoe groot de achterstanden zijn.



Beperkingen aan financiële en personele capaciteit zorgen ervoor dat achterstanden niet in één jaar weg te werken zijn. De doelstelling is om na de visuele inspecties in 2012 en de doorrekening van deze resultaten in een beheerplan inzichtelijk te maken hoe groot de onderhoudsachterstanden zijn. De financiële gevolgen hiervan voor het wegbeheer worden aan de raad gerapporteerd.

Voorstel: In 2012 in kaart brengen wat de onderhoudsachterstanden zijn in het bestaande areaal.

6.5 Contractvorming onderhoudswerkzaamheden

Grote onderhoudsmaatregelen worden projectmatig opgepakt. Op basis van de tweejaarlijkse onderhoudsplanning worden onderhoudsmaatregelen vertaald naar afzonderlijke bestekken en in de markt gezet. Waar mogelijk worden maatregelen in een gecombineerd bestek opgenomen.

Om grip te houden op de kosten en kwaliteit van incidenteel (klein) onderhoud is het wenselijk om raamovereenkomsten aan te gaan met (bij voorkeur lokale) aannemers. Aan de hand van zogenaamde "openposten bestekken" kunnen op voorhand verrekenprijzen worden vastgesteld. Daarnaast kunnen voorwaarden gesteld worden ten aanzien van kwaliteit en opleveringstermijnen. Voor optimale coördinatie en toezicht verdient het de voorkeur om drie afzonderlijke raamcontracten aan te gaan overeenkomstig de wijkindeling van de buitendienst (zie bijlage 10).

Voorstel: Aangaan raamovereenkomsten voor klein onderhoud.

6.6 Afhandelen klachten en meldingen

Het aantal klachten geeft een goede indicatie van het onderhoudsniveau van het wegennet. Immers: bij een stijgend onderhoudsniveau zullen de klachten afnemen. Klachten en meldingen ten aanzien van de openbare ruimte worden centraal ontvangen door het Service Meldpunt en geregistreerd in een meldingensysteem (Decos). Afhankelijk van de aard en omvang van de klacht worden schades hersteld door de buitendienst of door een lokale aannemer.

Het uitstellen van klein onderhoud kan leiden tot grotere schades waardoor de uiteindelijke kosten voor herstel verhoudingsgewijs veel hoger worden. Derhalve worden de volgende maximale afhandelingstermijnen voorgesteld:

Doelstelling: Meldingen over schade aan wegverhardingen die de verkeersveiligheid direct in gevaar brengen binnen 1 werkdag afhandelen. Als de verkeersveiligheid niet direct in gevaar is de melding binnen 1 maand afhandelen.



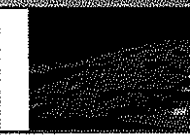
6.7 Opstellen beeldkwaliteitsplan voor de openbare ruimte

Dit wegenbeleidsplan hanteert het minimale kwaliteitsniveau R- (sober) als uitgangspunt. In de praktijk zal het wenselijk zijn dat in een aantal gebieden extra aandacht wordt besteed aan de uitstraling en kwaliteit. Zo zullen aan een historische dorpskern, hogere kwaliteitseisen gesteld worden dan aan een industriegebied. Bovendien is de uitstraling niet alleen afhankelijk van de onderhoudstoestand van de wegen, maar ook van overige onderdelen van de openbare ruimte. Om gebiedsgericht te kunnen sturen op het onderhoudsniveau van de openbare ruimte wordt geadviseerd om de komende jaren te werken aan een (integraal) beeldkwaliteitsplan voor de openbare ruimte.

Voorstel: Vóór 2014 een integraal beeldkwaliteitsplan voor de openbare ruimte voorbereiden en vaststellen.

Geadviseerd wordt hierbij de 'Kwaliteitscatalogus openbare ruimte' van het CROW (publicatie 288) aan te houden. Deze catalogus sluit aan op de CROW-systematiek voor wegbeheer. In de publicatie worden landelijke kwaliteitsnormen voor het beheer van de openbare ruimte gegeven. Aan de hand van illustraties en meetbare criteria kan getoetst worden of de openbare ruimte aan deze normen voldoet.

Onderstaand voorbeeld illustreert de wijze waarop publicatie 288 de kwaliteitsniveaus van een asfaltverharding categoriseert.

A+	A	B	C	D
				
Er is geen scheurvorming. Er is geen schade volgens de CROW-systematiek voor wegbeheer.	Er is lichte scheurvorming. Er is enige schade volgens de CROW-systematiek voor wegbeheer.	Er is enige scheurvorming. De waarschuwingsgrens van de CROW-systematiek voor wegbeheer is overschreden.	Er is aanzienlijke scheurvorming. De richtlijn van de CROW-systematiek voor wegbeheer is overschreden.	Er is veel ernstige scheurvorming. De richtlijn van de CROW-systematiek voor wegbeheer is met meer dan één klasse overschreden. Er is sprake van onderhoudsachterstand.
hoogteverschil	hoogteverschil	hoogteverschil	hoogteverschil	hoogteverschil
0 mm per	≤ 10 mm per	≤ 20 mm per	> 20 mm per	> 20 mm per
omvang	omvang	omvang	omvang	omvang
≥ 0 mm per 100 m ¹	> 5 mm per 100 m ¹	< 50 mm per 100 m ¹	> 50 mm per 100 m ¹	> 50 mm per 100 m ¹
patroon	patroon	patroon	patroon	patroon
geen scheuren per	losse scheuren niet onderling verbonden per	lengte- en dwarscheuren, niet verbonden per	lengte- en dwarscheuren, niet verbonden per	blokpatroon per
scheurwijdte	scheurwijdte	scheurwijdte	scheurwijdte	scheurwijdte
0 mm per	≤ 5 mm per	≤ 10 mm per	≤ 10 mm per	> 10 mm per

6.8 Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT)

De gemeente Medemblik blijft vooralsnog gebruik maken van het beheersysteem dgDialog. Met de komst van de Basisregistratie Grootschalige Topografie zal het bijhouden van beheerkaarten en de grootschalige basiskaart (nu GBKN, straks BGT) in een integraal proces plaatsvinden. Dit zal mogelijk leiden tot softwarematige aanpassingen. Het is nog niet te overzien of het huidige beheersysteem hierbij de beste oplossing biedt. In de projectgroep BGT zal hier aandacht voor zijn.

Voorstel: Het beheerpakket dgDialog van de Grontmij in blijven zetten voor het vastleggen van de beheergegevens van het wegareaal.
--

7. Financiën

7.1 Benodigde middelen

7.1.1 Kosten extern advies

Het uitvoeren van een wegininspectie volgens de CROW-systematiek vereist expertise die de gemeente zelf niet in huis heeft. Daarom wordt dit aan een gespecialiseerd bureau uitbesteed. Op basis van het wegenareaal en ervaringscijfers uit het verleden worden de tweejaarlijkse kosten geraamd op EUR 34.000,-. Het jaarlijks benodigd bedrag voor overig extern advies wordt geraamd op EUR 5.000,-.

7.1.2 Kosten structureel onderhoud

Cyclusbedragen

Het benodigd budget voor langere termijn kan volgens de CROW worden vastgesteld op basis van onderhoudscycli. In een onderhoudscyclus zijn alle maatregelen vastgelegd die naar verwachting tijdens de gehele levensduur van de verharding worden uitgevoerd. Het resultaat van een onderhoudscyclus is een gemiddeld benodigd bedrag per m² per jaar; het zogenaamde cyclusbedrag. In bijlage 7 is een overzicht van landelijk vastgestelde cyclusbedragen opgenomen (prijspeil 2010).

Rehabilitatiekosten

Rehabilitatiekosten worden niet meegenomen in de kostenraming omdat wegen vrijwel altijd voortijdig worden gereconstrueerd door andere initiatieven zoals herstructurering, duurzaam veilig of rioolvervanging. De financiering komt dan doorgaans vanuit het investeringsfonds.

Uitvoeringskosten groot en klein onderhoud

Uitgaande van het kwaliteitsniveau R- (sober) is op basis van de cyclusbedragen en de areaalgegevens een berekening gemaakt van de jaarlijkse onderhoudskosten. Voor de berekening wordt verwezen naar bijlage 8. Ter vergelijking zijn in deze bijlage ook de resultaten opgenomen van kwaliteitsniveau R (basis). Uit de berekeningen volgen de volgende uitvoeringskosten:

- | | |
|-----------------------|-----------------|
| - Kwaliteitsniveau R | EUR 1.550.000,- |
| - Kwaliteitsniveau R- | EUR 1.060.000,- |

Uit landelijke cijfers blijkt dat het budget voor klein onderhoud ongeveer 15% van dat voor groot onderhoud. Door de eigen buitendienst wordt 250 uur gereserveerd voor het uitvoeren van klein onderhoud aan wegen. Gerekend met een uurtarief van EUR 77,67 per uur betekent dit een vermindering van EUR 20.000,- op het benodigd budget voor klein onderhoud.

Op basis van kwaliteitsniveau R- levert dit de volgende bedragen op:

- | | |
|---|---------------|
| - uitvoeringskosten groot onderhoud (85%): | EUR 900.000,- |
| - uitvoeringskosten klein onderhoud (15% - € 20.000,-): | EUR 140.000,- |

Voorbereiding en toezicht

Kosten voor voorbereiding en toezicht (V&T) zijn niet meegenomen in de cyclusbedragen. Op basis van ervaringscijfers van andere gemeenten liggen deze percentages op 6% voorbereiding en 6% toezicht. In de praktijk van de gemeente Medemblik wordt alleen de voorbereiding van grote onderhoudswerken uitbesteed en wordt het toezicht in eigen beheer gedaan.

- | | |
|---------------------------------------|--------------|
| - Voorbereiding groot onderhoud (6%): | EUR 54.000,- |
|---------------------------------------|--------------|

Omdat de gemeente zelf toezicht uitvoert op kleine onderhoudsmaatregelen is alleen budget benodigd voor het opstellen van de raamovereenkomsten. De jaarlijkse kosten hiervoor worden geschat 6% van de totale uitvoeringskosten:

- | | |
|---------------------------------------|-------------|
| - Voorbereiding klein onderhoud (6%): | EUR 8.400,- |
|---------------------------------------|-------------|

7.1.3 Kosten wegwerken achterstallig onderhoud

Uitgangspunt bij de cyclusbetragingen is dat er geen onderhoudsachterstand aanwezig is. Op basis van de uitkomsten van in het verleden uitgevoerde inspecties wordt verwacht dat op 10% van het wegareaal achterstallig onderhoud geconstateerd zal worden. De daadwerkelijke kosten voor het wegwerken van de achterstand zijn pas te bepalen na het uitvoeren van de visuele inspectie.

De laatste inspectieronde van voormalig Medemblik dateert uit 2009. Hierbij werden de kosten voor het wegwerken van de achterstand begroot op ongeveer EUR 1.500.000,-. Er van uitgaand dat het achterstallig onderhoud verhoudingsgewijs gelijk is gebleven zou dit, met de huidige omvang van het areaal, een financiële impact betekenen van ongeveer EUR 2.400.000,-. Kosten voor voorbereiding en toezicht worden omdat in dat geval ook het toezicht zal moeten worden uitbesteed geraamd op EUR 288.000,- (12%).

7.1.4 Kosten uitbreiding wegennet

Een uitbreiding van het wegareaal betekent een structurele verhoging van het benodigd onderhoudsbudget. Op basis van cyclusbetragingen, weglengtes en wegategorisering is een inschatting gemaakt van de te verwachten jaarlijkse onderhoudskosten. De berekeningen zijn opgenomen in bijlage 9.

Uitbreiding als gevolg van nieuwbouw

Verwacht wordt dat het areaal jaarlijks ongeveer 1 kilometer uitbreidt als gevolg van nieuwbouw. Omdat dit een klein percentage is van het volledige areaal wordt deze vergroting slechts één maal per vijf jaar doorgevoerd op de begroting. Dit betekent per 2017 een verhoging van EUR 24.000,-. Deze kosten zijn te verdelen in:

- Groot onderhoud (85%): EUR 20.500,- (excl. V&T)
- Klein onderhoud (15%): EUR 3.500,- (excl. V&T)

Overdracht wegen HHNK binnen de bebouwde kom

Het HHNK wil vóór 2013 alle wegen binnen de bebouwde kom overdragen aan de betreffende gemeenten. De overdracht behelst een wegenareaal van ongeveer 33,2 km. De jaarlijkse uitvoeringskosten voor onderhoud aan deze wegen wordt geraamd op EUR 192.000,-. Te verdelen in:

- Groot onderhoud (85%): EUR 165.000,- (excl. V&T)
- Klein onderhoud (15%): EUR 27.000,- (excl. V&T)

Overdracht wegen WFO

De over te dragen wegen op industrieterrein WFO betreffen hoofdzakelijk industriewegen van asfalt, met een totale lengte van ongeveer 7,9 kilometer. De jaarlijkse uitvoeringskosten worden geschat op EUR 40.000,-. Te verdelen in:

- Groot onderhoud (85%): EUR 35.000,- (excl. V&T)
- Klein onderhoud (15%): EUR 5.000,- (excl. V&T)

Overdracht wegen HHNK buiten de bebouwde kom

Indien de gemeente door de herziening van de wet herverdeling wegen verantwoordelijk wordt voor het beheer van wegen buiten de bebouwde kom betekent dit een areaaluitbreiding van ongeveer 139 kilometer. De jaarlijkse uitvoeringskosten voor beheer en onderhoud worden geschat op EUR 1.025.000,-. Te verdelen in:

- Groot onderhoud (85%): EUR 890.000,- (excl. V&T)
- Klein onderhoud (15%): EUR 135.000,- (excl. V&T)

Verwacht wordt dat een dergelijke overdracht niet vóór 2016 gerealiseerd zal zijn.

7.1.5 Overzicht benodigde budgetten

In de onderstaande tabel zijn de benodigde middelen samengevat.

Omschrijving	2012	2013	2014	2015	2016	>2016
Uitbestede werkzaamheden	39.000	5.000	39.000	5.000	39.000	22.000
- Visuele inspecties	34.000	0	34.000	0	34.000	17.000
- extern advies	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Groot onderhoud	954.000	954.000	954.000	954.000	954.000	954.000
- uitvoeringskosten huidig areaal	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000
- voorbereiding en toezicht (6%)	54.000	54.000	54.000	54.000	54.000	54.000
Klein onderhoud	148.400	148.400	148.400	148.400	148.400	148.400
- uitvoeringskosten huidig areaal	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000
- voorbereiding (6%)	8.400	8.400	8.400	8.400	8.400	8.400
Uitbreiding WFO		42.400	42.400	42.400	42.400	42.400
- uitvoering groot onderhoud		35.000	35.000	35.000	35.000	35.000
- voorb & toez groot onderhoud (6%)		2100	2100	2100	2100	2100
- uitvoering klein onderhoud		5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
- voorbereiding klein onderhoud (6%)		300	300	300	300	300
Totaal benodigde middelen	1.141.400	1.149.800	1.183.800	1.149.800	1.183.800	1.166.800

Onderstaande tabel toont de benodigde budgetten voor het inhalen van onderhoudsachterstanden en toekomstige areaaluitbreidingen.

Omschrijving	2012	2013	2014	2015	2016	>2016
Onderhoudsachterstand	2.688.000	0	0	0	0	0
- uitvoeringskosten	2.400.000	0	0	0	0	0
- voorbereiding en toezicht (12%)	288000	0	0	0	0	0
Uitbreiding agv nieuwbouw	0	0	0	0	0	26.000
- uitvoering groot onderhoud	0	0	0	0	0	20.500
- voorb & toez groot onderhoud (6%)	0	0	0	0	0	1.500
- uitvoering klein onderhoud	0	0	0	0	0	3.500
- voorbereiding klein onderhoud (6%)	0	0	0	0	0	500
Uitbreiding HHNK bibeko	0	0	201.400	201.400	201.400	201.400
- uitvoering groot onderhoud	0	0	165.000	165.000	165.000	165.000
- voorb & toez groot onderhoud (6%)	0	0	9.900	9.900	9.900	9.900
- uitvoering klein onderhoud	0	0	25.000	25.000	25.000	25.000
- voorbereiding klein onderhoud (6%)	0	0	1500	1500	1500	1500
Uitbreiding wegen bubeko	0	0	0	0	0	1.139.900
- uitvoering groot onderhoud	0	0	0	0	0	890.000
- voorb & toez groot onderhoud (12%)	0	0	0	0	0	106.800
- uitvoering klein onderhoud	0	0	0	0	0	135.000
- voorbereiding klein onderhoud (6%)	0	0	0	0	0	8.100
Totaal benodigde middelen	2.688.000	0	201.400	201.400	201.400	1.367.300

Prijsindexaties zijn niet meegenomen in bovenstaande tabellen, prijspeil 2010.

7.2 Beschikbare middelen

Exploitatiebegroting

In de exploitatiebegroting 2012 zijn de volgende bedragen opgenomen:

Product	2012	2013	2014	2015
Uitbestede werkzaamheden	28.035	28.035	28.035	28.035
Onderhoud	1.001.172	962.255	972.179	972.179
Totaal beschikbaar budget	1.029.207	990.290	1.000.214	1.000.214

Voorziening Wegen

De gemeente beschikt nog over een voorziening voor wegbeheer van de voormalige gemeente Wervershoof. Op 1 januari 2011 was in de voorziening een bedrag van EUR 974.000,- opgenomen.

Tekorten en overschotten

Onderstaande tabel toont de dekkingstekorten en -overschotten voor de reguliere onderhoudswerkzaamheden.

Omschrijving	2012	2013	2014	2015
Uitbestede werkzaamheden	-10.965	23.035	-10.965	23.035
Onderhoud	-101.228	-140.145	-130.221	-130.221
overschot/tekort regulier onderhoud	-112.193	-117.110	-141.186	-107.186

Voor hieronder gespecificeerde posten zijn nog geen specifieke middelen gereserveerd.

Omschrijving	2012	2013	2014	2015
Uitbreiding agv nieuwbouw	0	0	0	0
Uitbreiding HHNK bibeko	0	0	-201.400	-201.400
Totaal benodigde middelen	0	0	-201.400	-201.400

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat de beschikbare middelen structureel te kort zijn.

7.3 Dekking

7.3.1 Dekking uitbestede werkzaamheden

Het huidige budget voor uitbestede werkzaamheden is onvoldoende om de gemiddelde jaarlijkse kosten voor visuele inspecties te dekken. Gezien het belang van de visuele inspecties wordt geadviseerd om ze als apart product in de begroting op te nemen. Hiermee wordt voorkomen dat middelen die bestemd zijn voor inspecties worden besteed aan andere doeleinden. Het benodigd bedrag voor overig extern advies wordt geraamd op EUR 5.000,-.

Voorstel: Jaarlijks een budget 'Uitbestede Werkzaamheden' beschikbaar stellen van EUR 5.000,- voor extern advies.

Voorstel: Om het jaar het budget 'Uitbestede Werkzaamheden' aanvullen met EUR 34.000,- voor het uitvoeren van visuele inspecties.

7.3.2 Dekking onderhoud

Het gereserveerde budget voor groot en klein onderhoud blijkt voor 2012 en 2013 onvoldoende. Met name voor klein onderhoud wordt structureel te weinig begroot. Het begrotingstekort kan als volgt worden verklaard:

- Het wegenareaal is sinds 2007 met 15% toegenomen terwijl het onderhoudsbudget niet meegroeide.
- Loon en prijsindexaties zijn niet doorgevoerd in de begroting.

Omdat de berekende budgetten zijn gebaseerd op het minimaal toelaatbare kwaliteitsniveau (R-), is het niet verantwoord om de benodigde budgetten te onderschrijven. Uitstel van onderhoudsmaatregelen leidt uiteindelijk altijd tot hogere kosten voor herstel. Geadviseerd wordt daarom de huidige bedragen voor groot en klein onderhoud structureel te verhogen.

Voorstel: Het budget 'Onderhoud Wegen' voor 2012 vaststellen op EUR 1.102.400,-, dit per 2013 vanwege de overname van industrieterrein WFO structureel verhogen naar EUR 1.144.800,-.

Voorstel: De bestaande 'voorziening wegen Wervershoof' gebruiken voor de dekking van de budgetstijging.

7.3.3 Dekking areaal-uitbreidingen

In de begroting zijn geen middelen opgenomen voor eventuele uitbreidingen van het wegennet. Om de onderhoudskosten voor deze wegen te kunnen dekken is een structurele verhoging van de onderhoudsbudgetten bij overdracht. De eerder genoemde bedragen zijn slechts indicatief bepaald op basis van weglengtes. Op het moment van overdracht moet herberekening plaatsvinden op basis van adequate beheergegevens om een juiste inschatting te maken van de beheerkosten.

Voorstel: De jaarlijkse onderhoudsbudgetten per 2014 verhogen met EUR 201.400,- als gevolg van de overdracht van wegen.

Voorstel: De jaarlijkse onderhoudsbudgetten per 2017 verhogen met ca. EUR 28.500,- als gevolg van areaaluitbreiding door nieuwe aanleg.

Voorstel: De werkelijke beheerkosten van wegen bij overdracht herberekenen op basis van actuele beheergegevens.

Eventuele overdracht wegen buiten de bebouwde kom

Voor de wegen buiten de bebouwde kom zijn de beheerkosten berekend op EUR 1.139.900,-. In de huidige situatie wordt jaarlijks een bedrag van ongeveer EUR 995.000,- uit het gemeentefonds afgedragen aan het Hoogheemraadschap voor het beheer van wegen buiten de bebouwde kom. Daarnaast gebruikt het HHNK gelden uit de wegenheffing en de watersysteemheffing voor het beheer van deze wegen. Als de huidige afdracht naar HHNK vervalt is dit naar alle waarschijnlijkheid niet voldoende om de kosten volledig te dekken.

7.3.4 Resumé

Resumerend wordt geadviseerd de volgende budgetten in de begroting op te nemen voor het reguliere onderhoud van het huidige wegennet:

Omschrijving	2012	2013	2014	2015	2016	>2016
visuele inspecties	34.000		34.000		34.000	-17.000
Uitbestede werkzaamheden	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Onderhoud	1.102.400	1.144.800	1.144.800	1.144.800	1.144.800	1.144.800
Totaal	1.141.400	1.149.800	1.183.800	1.149.800	1.183.800	1.166.800

Voor het wegwerken van onderhoudsachterstanden en het beheer van alle uitbreidingen van het wegennet, worden de volgende aanvullende beheerkosten begroot:

Omschrijving	2012	2013	2014	2015	2016	>2016
Uitbreiding agv nieuwbouw	0	0	0	0	0	28.500
Overdracht HHNK bibeko	0	0	201.400	201.400	201.400	201.400
Overdracht HHNK bubeko	0	0	0	0	0	1.139.900
Totaal benodigde middelen	0	0	201.400	201.400	201.400	1.369.800

* financiering uit Voorziening Wegen

7.4 Voorziening wegonderhoud

De middelen voor wegenonderhoud worden in de huidige situatie beschikbaar gesteld in de vorm van jaarlijkse budgetten. De beschikbaarheid van de budgetten vervalt wanneer aan het eind van het jaar geen volledige besteding heeft plaatsgevonden. Dit is onwenselijk omdat deze middelen vrijwel altijd nodig zijn in jaren waarin behoefte aan onderhoud groter is. De gereserveerde onderhoudsbudgetten zijn immers gemiddelde bedragen die het ene jaar worden overschreden en het andere jaar onderschreden. Redenen hiervoor bijvoorbeeld zijn een vroeg ingevallen winter, waardoor de planning van een grote onderhoudsklus aan asfaltwegen uitgesteld moeten worden naar het volgende jaar.

Het college kan door een besluit tot overheveling het resterende budget beschikbaar houden voor onderhoud van wegen. Deze methodiek staat op gespannen voet met de praktijk van wegenonderhoud. Het risico dat er budgetten verloren gaan omdat er niet op tijd met de uitvoering kan worden begonnen of omdat werken overlopen naar een volgend jaar is een onnodig belemmerende factor die ten koste gaat van de flexibiliteit van de uitvoeringsplanning.

Voorgesteld wordt om een voorziening voor het wegenonderhoud te vormen waarin het jaarlijks onderhoudsbudget wordt gestort. Hiermee wordt flexibiliteit in de uitvoering gecreëerd zodat pieken en dalen voor wat betreft beheerprojecten met elkaar worden uitgevlakt. Bovendien wordt gewaarborgd dat de middelen bestemd voor het onderhoud aan de wegen daadwerkelijk besteed worden aan het onderhoud waarvoor ze oorspronkelijk bedoeld waren. Het niet uitvoeren van onderhoud leidt tot achterstanden en kwaliteitvermindering van het wegenareaal en uiteindelijk tot kapitaalvernietiging.

Voorstel: Vormen van een ‘voorziening wegonderhoud’.

7.5 Adequate besteding van middelen

De besteedbare middelen moeten zo doelmatig en doelgericht mogelijk worden ingezet. Maatregelen die niet direct bijdragen aan een verbetering van de onderhoudstoestand of die de reguliere onderhoudscyclus doorkruisen, horen niet uit het onderhoudsbudget betaald te worden aangezien dit direct ten koste gaat van de afgesproken kwaliteitsniveaus. Immers: onderhoudsgeld dat besteed wordt aan projecten die vanuit technisch oogpunt niet het meest dringend zijn kan niet meer besteed worden aan gebieden waar onderhoud wel noodzakelijk is.

Daarnaast worden de overige uitgangspunten gehanteerd:

- Ingrepen als gevolg van rioolonderhoud worden volledig gefinancierd uit de begroting voor rioolbeheer.
- Ingrepen als gevolg van gewenste verkeerskundige aanpassingen worden volledig gefinancierd uit de begroting voor verkeersvoorzieningen.
- Bij reconstructie worden alleen de kosten voor vervanging van de bestaande verharding gedekt uit het onderhoudsbudget. De overige kosten worden betaald uit het investeringsbudget.
- Indien afstemming met andere beleidsgebieden leidt tot het vervroegd of verlaat uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden worden de extra kosten zo reëel mogelijk verdeeld over de verschillende producten.

8. Personele capaciteit

8.1 Uitgangspunten

Voor het bepalen van de benodigde personele capaciteit zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- Rekenbedrag medewerker binnendienst:	€ 82,12 per uur
- Jaarlijkse uitvoeringskosten groot onderhoud:	EUR 900.000,-
- Jaarlijkse uitvoeringskosten klein onderhoud:	EUR 140.000,-
- Uitvoeringskosten onderhoudsachterstand 2012-2013:	EUR 430.000,- (487.000 - 12% V&T)
- Coördinatie en begeleiding projecten:	13 % van de uitvoeringskosten
- Werkvoorbereiding projecten (engineering):	6% van de uitvoeringskosten
- Toezicht op uitvoering:	6% van de uitvoeringskosten
- FTE:	1500 uur

8.2 Benodigde capaciteit regulier onderhoud

De nu volgende subparagrafen beschrijven hoeveel interne capaciteit jaarlijks benodigd is voor het uitvoeren van het beheerbeleid. De opgaven zijn tot stand gekomen op basis van in het verleden bestede uren en de verwachte uren die vanwege de nieuwe planmatige manier van beheren extra benodigd zijn.

8.2.1 Gegevensbeheer

Het beheer van vaste en variabele gegevens in het beheersysteem wordt uitgevoerd door de gegevensbeheerder. Op basis van ervaringscijfers van de Grontmij wordt de benodigde capaciteit geraamd op 200 uur. De werkzaamheden bestaan voornamelijk uit:

- het inventariseren van nieuwe en gewijzigde wegvakken
- het verwerken van inspectiegegevens
- het opstellen van werklijsten en onderhoudsplanningen
- het actualiseren van prijs- en maatregeltabellen.

8.2.2 Beheerbeleid

De beleidsmedewerker BOVV is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het vastgestelde beheerbeleid en legt hierover verantwoording af bij het bestuur. Op het gebied van beheer en onderhoud aan verhardingen bestaan zijn werkzaamheden voornamelijk uit:

- tweejaarlijks initiëren en coördineren van een globale visuele weginspectie	40 uur
- structureel afstemmen van onderhoudsmaatregelen (maatregeltoets)	80 uur
- tweejaarlijks opstellen van een beheerplan wegen	120 uur
- tweejaarlijks laten opstellen raambestek klein onderhoud	80 uur
- één keer per vijf jaar actualiseren het wegenbeleidsplan	120 uur
- overig (adviseren van derden, reageren op brieven e.d.)	80 uur

8.2.3 Groot onderhoud

De uitvoering van groot onderhoud wordt geïnitieerd en gecoördineerd door de beleidsmedewerker BOVV en voorbereid en begeleid door de medewerker beheer en onderhoud BOVV in samenwerking met de toezichthouder. Op basis van een rekenpercentage van 13% voor coördinatie en begeleiding wordt de personele belasting geraamd op 1472 uur.

8.2.4 Klein onderhoud

Schademeldingen worden in eerste instantie ontvangen en beoordeeld door de medewerker beheer en onderhoud BOVV. Deze is verantwoordelijk voor het tijdig en herstellen van de schade. Afhankelijk van de aard en omvang wordt in overleg met de wijkopzichter bepaald of de schade door de eigen buitendienst wordt hersteld of dat de werkzaamheden worden uitbesteed. Over het algemeen geldt

dat de buitendienst alleen kleine herstelwerkzaamheden uitvoert. Hiervoor is jaarlijks 250 uur gereserveerd.

Projectcoördinatie en toezicht op de werkzaamheden wordt verricht door het taakveld BÖVV. Op basis van de eerdergenoemde rekenbedragen wordt de benodigde capaciteit geraamd op:

- Coördinatie kleine onderhoudswerkzaamheden: 220 uur
- Toezicht op kleine onderhoudswerkzaamheden: 100 uur

8.2.5 Overzicht

Onderstaand overzicht toont de capaciteitsbehoefte voor de reguliere onderhoudswerkzaamheden voor de komende vijf jaar op basis van het huidige wegennet.

Werkzaamheden	2012	2013	2014	2015	2016
- Actualiseren wegenbeleidsplan					120
- Beheren gegevens (dgDialog)	200	200	200	200	200
- Voorbereiden en coördineren weginspecties	80		80		80
- Afstemmen onderhoudsmaatregelen	40	40	40	40	40
- Opstellen beheerplan en onderhoudsplanning	120		120		120
- Laten opstellen raambestek	40		40		40
- Coördineren groot onderhoud	1472	1472	1472	1472	1472
- Coördineren klein onderhoud	220	220	220	220	220
- Uitvoeren klein onderhoud	250	250	250	250	250
- Toezicht op klein onderhoud	100	100	100	100	100
Totaal uren	2522	2282	2522	2282	2642
Totaal fte	1,7	1,5	1,7	1,5	1,8

8.3 Benodigde capaciteit bovenop huidige formatie

8.3.1 Capaciteit voor beheer areaaluitbreiding binnen bebouwde kom

In 2014 neemt het wegenareaal als gevolg van overdracht toe van 189 tot 234 kilometer. Dit is een uitbreiding van ongeveer 24%. Het beheer van deze wegen vereist extra capaciteit ten aanzien van:

- Beheren van gegevens 48 uur
- Coördineren groot onderhoud 328 uur
- Coördineren klein onderhoud 52 uur
- Toezicht klein onderhoud 24 uur
- Totaal 452 uur/0,3 FTE

8.3.2 Capaciteit voor beheer wegen buiten de bebouwde kom

Het Hoogheemraadschap beheert 139 kilometer wegen buiten de bebouwde kom. Als de gemeente deze wegen bij wetgeving overgedragen krijgt, betekent dit een uitbreiding van 74%.

- Beheren van gegevens 144 uur
- Coördineren groot onderhoud 984 uur
- Coördineren klein onderhoud 156 uur
- Toezicht klein onderhoud 72 uur
- Totaal 1356 uur/0,9 FTE

8.3.3 Overzicht

Onderstaand overzicht toont de capaciteit die de komende jaren nodig is bovenop de huidige formatie als gevolg van areaaluitbreidingen.

Aanvullende werkzaamheden	2012	2013	2014	2015	2016	>2016
- Beheren areaaluitbreiding wegen bibeko			452	452	452	452
- Beheren areaaluitbreiding wegen bubeko						1356
Totaal	0	0	452	452	452	1808
Totaal FTE	0,0	0,0	0,3	0,3	0,3	1,2

9. Samenvatting

Aanleiding

Wegbeheer omvat het beheren en onderhouden van openbare verhardingen. Inwoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente Medemblik vragen een voldoende veilige en comfortabele onderhoudstoestand van de verhardingen. Dit moet de gemeente realiseren tegen maatschappelijk acceptabele kosten binnen de wettelijke kaders. Door twee opeenvolgende fusies is het niet mogelijk geweest om voldoende aandacht te geven aan het opstellen van beleid. Om deze reden is besloten een wegenbeleidsplan op te stellen waarmee het beleid voor de komende tien jaar wordt vastgesteld.

Het wegenbeleidsplan beschrijft de gewenste onderhoudskwaliteit van wegen en de daarbij behorende beleidseisen en -wensen. Daarnaast wordt beschreven op welke wijze dit kwaliteitsniveau in stand gehouden wordt en welke financiële consequenties dat met zich meebrengt. Het stelt bestuurders in staat randvoorwaarden te stellen aan de wijze waarop het beheer wordt uitgevoerd.

CROW-systematiek

Om het onderhoud aan wegen systematisch aan te pakken wordt het wegenbeheer uitgevoerd conform de systematiek van het CROW. Deze systematiek schrijft de volgende activiteiten:

- structureel actualiseren van beheergegevens
- tweejaarlijks uitvoeren van een globale visuele inspectie
- tweejaarlijks opstellen van een beheerplan inclusief onderhoudsplanning

Kwaliteitsniveau

Kwaliteitsniveau R- (sober) wordt aangehouden als minimaal vereist kwaliteitsniveau voor het volledige wegennet. Indien het wenselijk is om aan bepaalde gebieden extra aandacht te besteden aan uitstraling en kwaliteit wordt geadviseerd om dit integraal met overige elementen in de openbare ruimte vast te stellen in een Beeldkwaliteitsplan.

Klachten en meldingen

Ten aanzien van klachten en meldingen worden de volgende afhandeltermijnen ten doel gesteld:

- 1 dag als de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht
- 1 maand als de schade de verkeersveiligheid niet in gevaar brengt

Om grip te houden op de kosten en kwaliteit van incidenteel (klein) onderhoud wordt geadviseerd om raamovereenkomsten aan te gaan met (bij voorkeur lokale) aannemers.

Gegevensbeheer

Bij het volgen van de CROW-systematiek is het van essentieel belang dat de gegevenshuishouding op orde is. Hoe betrouwbaarder de gegevens hoe betrouwbaarder de onderhoudsplanningen. Medemblik maakt hierbij gebruik van het beheersysteem dgDialog. Door de invoering van de BGT veranderd er het één en ander in de manier van gegevensinwinning. Bij de implementatie van de BGT zal onderzocht moeten worden of dgDialog nog steeds de beste oplossing is.

Financiering structureel onderhoud

Op basis van de huidige omvang van het wegennet zijn de benodigde budgetten berekend:

- | | | |
|--|-----|-------------|
| - tweejaarlijks budget voor globale visuele inspecties vaststellen op: | EUR | 34.000,- |
| - Jaarlijks budget voor externe advies vaststellen op: | EUR | 5.000,- |
| - Jaarlijks budget voor groot onderhoud vaststellen op: | EUR | 1.102.400,- |

Om de onderhoudsbudgetten efficiënt en flexibel over de jaren in te kunnen zetten wordt voorgesteld om een voorziening te vormen waar de onderhoudsbudgetten jaarlijks in worden gestort.

Achterstallig onderhoud

Verwacht wordt dat in januari 2012 10% van het areaal onderhevig is aan achterstallig onderhoud. De kosten voor het wegwerken van deze achterstand wordt indicatief geschat op EUR 2.880.000,-.

Doelstelling is om deze achterstanden binnen vijf jaar weg te werken. Hiervoor worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- prioriteit geven aan wegen met achterstallig onderhoud in de reguliere onderhoudsplanning
- in de periode 2012-2013 de bestaande voorziening wegen van de voormalige gemeente Wervershoof benutten voor het wegwerken van achterstallig onderhoud.

Uitbreidingen wegennet

Voor de periode 2012-2016 wordt de volgende groei verwacht van het wegennet:

- 5 kilometer als gevolg van de aanleg van nieuwe wegen
- 33 kilometer als gevolg van de overdracht van wegen binnen de bebouwde kom door het HHNK
- 8 kilometer als gevolg van de overdracht van wegen op het industrieterrein WFO

De jaarlijkse extra beheerkosten als gevolg van deze uitbreidingen zijn indicatief berekend op EUR 278.700,-. De werkelijke kosten moeten bij de feitelijke overdracht herberekend worden op basis van adequate beheergegevens.

Personele capaciteit

De gemiddelde jaarlijkse personele belasting op basis van het huidige wegennet is berekend op 1,7 FTE. De extra personele druk als gevolg van het wegwerken van onderhoudsachterstanden wordt geraamd op 0,5 FTE. De personele belasting als gevolg van de uitbreidingen van het wegareaal worden geraamd op 0,3 FTE.