

Rapport Beleidsplan

Projectnummer: 376721

Referentienummer: SWNL0276383

Datum: 04-05-2021

Beleidsplan wegen

Functioneel gestuurd wegonderhoud 2021 - 2030

Definitief

Opdrachtgever:
Gemeente Noordwijk
T.a.v.
Voorstraat 42
2201 HW NOORDWIJK

Sweco
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
Nederland

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Carline Cusell
Junior Specialist Obsurv
M +31 6 53 82 40 18
carline.cusell@sweco.nl

Verantwoording

Titel	Beleidsplan wegen
Subtitel	Functioneel gestuurd wegonderhoud 2021 - 2030
Projectnummer	376721
Referentienummer	SWNL0276383
Revisie	D1
Datum	04-05-2021
Auteur(s)	
E-mailadres	
Gecontroleerd door	
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5			
1.1	Aanleiding en scope wegen beleidsplan	5	5.1	Functioneel beheer	16
2	Wegbeheer	6	5.2	Huidige wijze van onderhoud	17
2.1	De Beheercirkel	6	5.3	Planmatig onderhoud	17
2.2	Het beheerproces	6	5.4	Vervangingen	18
2.3	Wegbeheer binnen de gemeente Noordwijk	7	6	Financiën	19
2.4	De organisatie	8	6.1	Beschikbaar onderhoudsbudget	19
2.5	Uitvoering van het wegbeheer	8	6.2	Benodigd onderhoudsbudget op basis van de wegininspectie	20
2.6	Integrale afstemming met andere disciplines	9	6.3	Benodigd onderhoudsbudget op basis van onderhoudsstrategie	21
2.7	Leidraad Inrichting Openbare Ruimte	9	6.3.1	Regulier onderhoud	21
3	Kaders en randvoorwaarden wegbeheer	10	6.3.2	Vervangingen	21
3.1	Wetgeving en aansprakelijkheid	10	6.4	Vergelijk huidige en benodigd budget	22
3.2	Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV)	10	7	Fietspaden	24
3.3	Bestuurlijk kader	11	7.1	Kwaliteitseisen fietspaden	24
3.4	Bestuurlijke randvoorwaarden	12	7.2	Onderhoud fietspaden	24
4	Ontwikkeling en kwaliteit wegareaal	13	8	Aandachtspunten beleid wegen	25
4.1	Omvang en ontwikkeling van het areaal	13	8.1	Gelden Uitwerking Visie Openbare Ruimte (UVOR)	25
4.2	Opbouw van het areaal	13	8.2	Kwaliteitsniveaus in toeristische gebieden en routes ...	25
4.3	De huidige kwaliteit	14	8.3	Duurzaamheid	25
5	Onderhoudsstrategie	16	9	Conclusie en aanbevelingen	28
			9.1	Conclusie	28
			9.2	Advies/aanbevelingen	28

Bijlage 1	Factsheet beleidsplan
Bijlage 2	Wettelijke kaders en randvoorwaarden
Bijlage 3	Processtappen planmatig onderhoud
Bijlage 4	Voorbeeld onderhoudsstrategie

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en scope wegen beleidsplan

De gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout zijn sinds 1 januari 2019 gefuseerd tot de nieuwe gemeente Noordwijk. In het coalitieakkoord 2019-2022 is het opstellen en harmoniseren van meerjarige beheer/beleidsplannen als één van de uitgangspunten benoemd. Het voorliggende beleidsplan wegen is daar een uitwerking van.

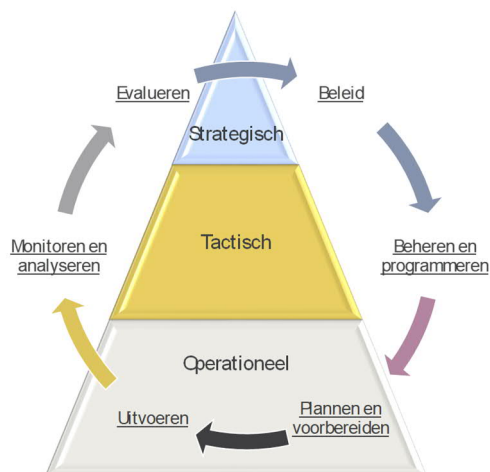
Dit beleidsplan geeft kaders aan de beleidsmatige uitgangspunten en ambities, geeft inzicht in de omvang en kwaliteit van het te beheren verhard areaal, onderbouwd de opgestelde onderhoudsstrategie en geeft inzicht in de beschikbare en de benodigde financiële middelen. De samenvatting van dit beleidsplan is opgenomen in een factsheet (Bijlage 1).

Het streven is om in de komende jaren een integrale beleidsvisie op te stellen voor het integraal vaststellen van richtlijnen en kaders voor de gewenste kwaliteit, het onderhoud en de inrichting van de gehele openbare ruimte.

2 Wegbeheer

2.1 De Beheercirkel

Het proces voor doelmatig en duurzaam beheer wordt vormgegeven met de beheercirkel (Figuur 2-1), gebaseerd op de Roos van lamPro. Hiermee wordt het beheer op een gestructureerde en overzichtelijke wijze vormgegeven. Ambities en organisatiedoelinden worden voor de gehele openbare ruimte vertaald in een integrale beleidsvisie waaruit de disciplinaire beleids-, beheer- en uitvoeringsplannen volgen.



Figuur 2-1: De beheercirkel met de drie niveaus van beheer: strategisch, tactisch en operationeel.

De beheercirkel geeft in zes stappen een praktische invulling aan het beheerproces:

1. **Beleidsplan:** hierin worden omvang van het areaal, organisatiedoelen, prestatieniveaus, kosten en risico's vastgelegd, waaruit de gemeenteraad het onderhoudsbudget kan vaststellen.
2. **Beheerplan:** deze vormt een uitwerking van het beleidsplan op basis van beschikbaar budget, gewenste kwaliteit en huidige staat van het onderhoud.
3. **Plannen en voorbereiden:** vanuit het beheerplan wordt een jaarplan opgesteld, waarin de werkzaamheden voor komend jaar worden vastgesteld
4. **Onderhouden:** uitvoering van het jaarplan.
5. **Analyseren:** controle of uitvoering tot het gewenste resultaat heeft geleid
6. **Evalueren:** op basis van de resultaten wordt bekeken of het beleidsplan moet worden bijgesteld.

2.2 Het beheerproces

Het beheerproces sluit direct aan op de beheercirkel. Hoofddoel van wegbeheer is informatie te verstrekken op netwerk- en projectniveau over het wegennet. In dit beleidsplan wordt de nadruk gelegd op het netwerkniveau. De systematiek voor wegbeheer is beschreven in Publicatie 147 van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek).

De beheersystematiek omvat de volgende hoofdtaken:

- Verzamelen en actueel houden van gegevens van het wegennet.
- Vaststellen van budgetten en prioriteiten door de raad (beleidsplan).
- Inspecteren van de kwaliteit.

- Opstellen beheerplan met een meerjarenplanning voor het college
- Uitvoering van het vastgestelde beheerplan met gestelde randvoorwaarden

Sinds 2007 wordt de kwaliteit van de openbare ruimte gedefinieerd door deze te beschrijven met behulp van kwaliteitsbeelden waarbij vijf kwaliteitsniveaus worden gedefinieerd (Tabel 2-1). Deze niveaus worden beschreven voor alle objecten in de openbare ruimte in de 'Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018' (CROW-publicatie 380). Deze onderhoudsniveaus zijn eveneens gekoppeld aan de systematiek voor wegbeheer.

Tabel 2-1 Vastgestelde kwaliteitsniveaus voor wegbeheer

Kwaliteitsniveau		Omschrijving systematiek
Zeer slecht	D	Achterstallig onderhoud.
Slecht	C	Richtlijn is overschreden → binnen twee jaar onderhoud.
Matig	B	Waarschuwingsgrens bereikt → binnen vijf jaar onderhoud.
Goed	A	Enige schade, maar waarschuwingsgrens nog niet bereikt.
Zeer goed	A+	Helemaal geen schade.

Figuur 2-2 geeft een voorbeeld van een beeldmeetlat uit CROW-publicatie 380 voor het schadebeeld scheurvorming in asfalt.

Figuur 2-2 Voorbeeld beeldmeetlat uit de CROW-publicatie 380



2.3 Wegbeheer binnen de gemeente Noordwijk

Het beleid van gemeente Noordwijk is erop gericht de kwaliteit van het wegennet zo goed mogelijk op peil te houden. Naast de kwaliteitsambities zijn onderstaande punten speerpunten in de aanpak.

- Gebiedsgerichte en integrale afstemming met andere assets.
- Vermijden van kapitaalvernietiging.
- Voorkomen is beter dan genezen: preventief onderhoud.

Om slagvaardig, flexibel en met weinig voorbereiding het kleinschalig onderhoud aan asfalt- en elementenverharding uit te kunnen voeren, wordt met een eigen dienst, met raamcontracten en lokale aannemers gewerkt. De groot onderhoud en integrale projecten worden door bestekken voorbereid en aanbesteed.

2.4 De organisatie

De gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout zijn sinds 1 januari 2019 gefuseerd tot de nieuwe gemeente Noordwijk. Gemeente Noordwijkerhout was aanvankelijk een regiogemeente waarbij het wegenbeheersysteem bij een derde partij was ondergebracht. De onderhoudstaken waren via raamovereenkomsten bij aannemers belegd en groot onderhoud en de reconstructies werden apart aanbesteed. Gemeente Noordwijk beheerde de wegen zelf met beheerprogramma Obsurv. Het dagelijks onderhoud werd uitgevoerd door de eigen buitendienst. De overige onderhoudstaken waren evenals voor Noordwijkerhout via raamovereenkomsten belegd bij aannemers en groot onderhoud en de reconstructies werden apart aanbesteed.

Binnen de nieuwe gemeente Noordwijk is besloten dat voldoende expertise aanwezig is om het wegenbeheer zelf uit te voeren. Daartoe zijn de gegevens van Noordwijkerhout aan het beheerprogramma van Noordwijk toegevoegd.

Het wegbeheer binnen de gemeente is als volgt georganiseerd.

- Strategisch, beleid - 1 fte.
- Tactisch, beheer - 1 fte.
- Uitvoering dagelijks onderhoud door de Buitendienst - 8 fte.
- Uitvoering dagelijks onderhoud door de Buitendienst en op basis van FIXI meldingen, DVO en raamovereenkomsten.
- Uitvoering regulier en groot onderhoud op basis van raamovereenkomsten.
- Uitvoering reconstructies- en integrale projecten middels bestekken.

2.5 Uitvoering van het wegbeheer

Het onderhoud aan de wegen wordt op verschillende wijzen uitgevoerd. Er is een volgende verdeling te maken.

Dagelijks onderhoud (schoonhouden)

- Eigen dienst en een uitvoerende partij van het DVO.
- Service onderhoud (onder andere herstel calamiteiten).

Regulier onderhoud

- Klein onderhoud en kleinschalig groot onderhoud: eigen dienst.
- Uitgevoerd op basis van meerjarige raamcontracten.

Groot onderhoud

- Wordt zoveel mogelijk integraal voorbereid en aanbesteed.

Het dagelijks onderhoud van de verhardingen wordt in Noordwijk uitgevoerd door de eigen buitendienst. Het schoonhouden is onderdeel van de DVO met De Meerlanden. Daarnaast wordt voor kleine reparaties ook gebruik gemaakt van het raamcontract 'onderhoud elementenverhardingen'.

Voor de periode vanaf 2021 wordt een nieuwe DVO afgesloten en worden nieuwe raamcontracten voor het kleinschalig onderhoud opgesteld. Omdat de Buitendienst te klein wordt om alle dagelijks onderhoud in de gehele gemeente uit te voeren zullen deze taken onderdeel worden van de nieuwe DVO of in raamcontracten worden opgenomen.

Om het regulier onderhoud aan asfalt- en elementenverharding slagvaardig, flexibel en met weinig voorbereiding uit te kunnen voeren wordt in de gehele gemeente met raamcontracten en lokale aannemers gewerkt. De reconstructies en integrale projecten worden via bestekken voorbereid en aanbesteed.

2.6 Integrale afstemming met andere disciplines

Wegen zijn slechts één onderdeel van de openbare ruimte. Vanuit andere disciplines worden ook beleidsuitgangspunten gesteld die raakvlakken hebben met wegbeheer. Met name civiele constructies, groen en riolering stellen kaders voor wegbeheer. Dit vraagt om een integrale aanpak. Waar mogelijk wordt het groot onderhoud van de openbare ruimte integraal aangepakt. Dit gebeurt via de integrale afstemming van de meerjarenplanningen.

2.7 Leidraad Inrichting Openbare Ruimte

In de LIOR worden de gemeentelijke beleidskaders en -eisen voor de inrichting van de openbare ruimte geborgd en werkprocessen beschreven. Het ondersteunt de samenwerking tussen ontwerpers, werkvoorbereiders en beheerders en leidt tot een beheerbare inrichting van de openbare ruimte.

In de LIOR worden richtlijnen beschreven voor de inrichting, profielen en standaard constructies voor een eenduidige en beheervriendelijke inrichting van de openbare ruimte. Deze richtlijnen gelden voor de projecten van de gemeente en worden ook opgelegd aan projectontwikkelaars die openbare ruimte ontwikkelen.

3 Kaders en randvoorwaarden wegbeheer

Het wegbeheer is gebonden aan een aantal kaders en randvoorwaarden waaraan dient te worden voldaan. Er zijn verschillende wetten van toepassing op het wegbeheer (Bijlage 2 bevat een uitgebreide omschrijving).

Wetten

- Wegenwet (onderhoud).
- Wegenverkeerswet (verkeersregels).
- Burgerlijk wetboek (algemene zorgplicht).

Algemene richtlijnen

- Bouwstoffenbesluit.
- Wet basisregistratie grootschalige topografie (BGT).
- CROW-richtlijnen.

3.1 Wetgeving en aansprakelijkheid

Wegenwet

Volgens de Wegenwet moet de wegbeheerder zorgen dat de binnen zijn gebied liggende wegen in goede staat verkeren en optreden als goed rentmeester.

Wegenverkeerswet

De Wegenverkeerswet 1994 verwacht dat de wegbeheerder streeft naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen waarborgen.

Uitvoeringsvoorschriften Besluit Algemene bepalingen over het wegverkeer inzake verkeerstekens

Hierin zijn de wettelijke regels ten aanzien van het aanbrengen van verkeerstekens op het wegdek opgenomen.

Burgerlijk Wetboek en aansprakelijkheid

De beheerder kan aansprakelijk worden gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg. De wettelijke aansprakelijkheid kan worden onderverdeeld in twee hoofdvormen: risicoaansprakelijkheid en schuldaansprakelijkheid.

Met het tweejaarlijks uitvoeren van de wegininspecties en het op meerdere momenten per jaar uitvoeren van schouwrondes door de wegbeheerder wordt invulling gegeven aan de wettelijke eisen ten aanzien van monitoring. Helemaal af te dichten is dit niet, maar door frequente monitoring en vastlegging hiervan wordt de kans op claims verkleind.

3.2 **Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV)**

Voor het beheer van de openbare ruimte is het gebruiken van een systematiek wettelijk verplicht. De begroting moet voortvloeien uit beleidskaders en de financiële consequenties daarvan. De gemeenteraad en het college moeten inzicht geven in de benodigde onderhoudsbudgetten, op een financieel transparante wijze, op grond van artikel 12 BBV.

Een verantwoording dient ten minste te voldoen aan de volgende eisen.

- Het beleidskader moet aangegeven worden.
- Het beheerbeleid moet hierop aansluiten.
- De financiële consequenties van deze kaders moeten in een begroting worden vertaald.

Met behulp van het beleidsplan wegen wordt inzicht gegeven aan de kaders en de doelstellingen. Met de ontwikkelde onderhoudsstrategie en de daaruit volgende budgetten voor regulier onderhoud en vervanging, wordt invulling gegeven aan de financiële consequenties. Daarnaast dienen ook de kosten voor en de aanpak van het achterstallig onderhoud inzichtelijk gemaakt te worden. In het beheerplan wordt inzicht gegeven in de meerjarenplanning, de aanpak van het achterstallig onderhoud en het verloop van de voorziening.

3.3 Bestuurlijk kader

Op 2 januari 2019 is na de verkiezingen het coalitieakkoord 2019-2022 gesloten. Onderstaande uitgangspunten gelden voor de nieuwe gemeente Noordwijk.

- Hoogwaardig en veelzijdig woon-, werk- en leefgebied.
- Energieke, gastvrij en betrokken samenleving.
- Sterke partner in de regio.
- Moderne, proactieve en dienstbare organisatie.

Kern van de vernieuwing in Noordwijk is een verschuiving in de rol van het bestuur en de organisatie bij ontwikkelingen in de Noordwijkse samenleving. Het accent van dat optreden van de gemeente zal daarbij steeds meer komen te liggen op netwerken en participeren met de Noordwijkse samenleving.

De gemeente zal op onderdelen regulerend en sturend moeten blijven, maar de kracht en de energie van de samenleving zal steeds meer de agenda en de richting van het praktisch dagelijks handelen bepalen. Hiermee worden uiteindelijk de beste resultaten voor de inwoners gerealiseerd.

Aandachtspunten uit het coalitieakkoord met gevolgen voor het wegbeheer zijn:

- goede bereikbaarheid en veilige wegen, wandel en fietspaden;
- de openbare ruimte wordt ingericht met aandacht voor mensen met een beperking.

Met een goed wegbeheerproces wordt invulling gegeven aan deze ambities. De verhardingen voldoen gemiddeld aan het gewenste kwaliteitsniveau. De achterstand in het onderhoud (op 3% van het verhard areaal) wordt de komende jaren weggewerkt.

3.4 Bestuurlijke randvoorwaarden

Kwaliteitsambitie

Het gewenste kwaliteitsniveau voor de openbare ruimte van de gemeente Noordwijk is: basis voor alle wegvakonderdelen.

Duurzaamheid/klimaatdoelstellingen

De gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout hadden allebei een duurzaamheidsprogramma opgesteld die samengevoegd worden tot één nieuwe duurzaamheidsvisie 2020.

In deze visie zijn onderstaande onderwerpen opgenomen.

- Energietransitie.
- Klimaatadaptatie.
- Circulaire economie.
- Biodiversiteit.
- Eigen bedrijfsvoering.

Onderwerpen die direct van invloed zijn op het wegbeheer zijn klimaatadaptatie en circulaire economie. Ook energietransitie heeft invloed op het onderhoud omdat voor de aanleg en verwijderen van leidingen straten en trottoirs opgebroken moeten worden. Verdere uitwerking van de gevolgen van de klimaat- en duurzaamheidsvisie op het wegbeheer is weergegeven in hoofdstuk 8.

Visie recreatie en toerisme

De visie op recreatie en toerisme is onder andere gericht op goede comfortabele fietspaden. Dit leidt tot een hoger ambitieniveau voor de kwaliteit van de fietspaden en heeft dus direct invloed op het onderhoud van fietspaden. Dit is verder uitgewerkt in hoofdstuk 7.

4 Ontwikkeling en kwaliteit wegareaal

Met de samenvoeging van de gemeenten zijn ook de areaalgegevens van de openbare ruimte en de beheersystemen samengevoegd. Hierbij is gekozen om het beheersysteem Obsurv te handhaven en de gegevens van Noordwijkerhout toe te voegen.

4.1 Omvang en ontwikkeling van het areaal

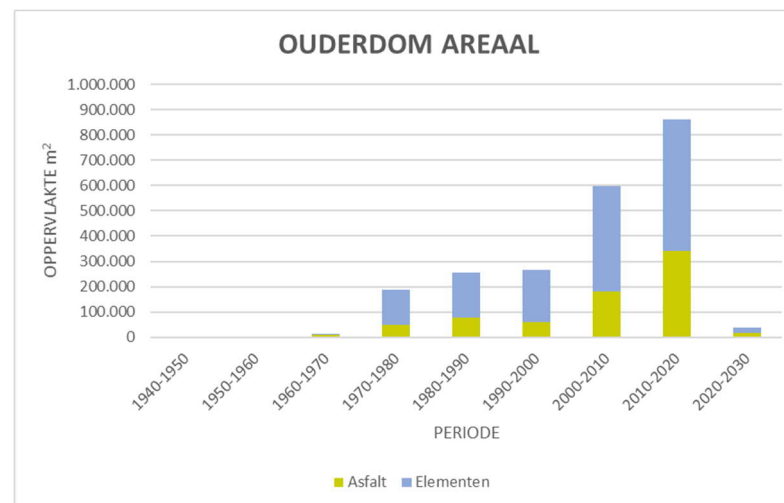
De gemeente Noordwijk heeft in totaal 2.232.286 m² aan verhardingen in beheer. Dit is als volgt onderverdeeld.

Tabel 4-1 *Oppervlakte van het areaal per verhardingstype*

Verhardingstype	Oppervlakte m ²	Percentage
Asfalt	733.423	32,9%
Beton	4.015	0,2%
Elementen	1.480.884	66,3%
Half- of onverhard	13.964	0,6%
Totale areaal	2.232.286	

De totale lengte van de hoofdrijbanen in asfalt bedraagt 112 km. De hoofdrijbanen met elementenverharding hebben een totale lengte van 102 km. De lengte van de fietspaden bedraagt 67 km.

Figuur 4-1 toont de ouderdom van het verhard en onverhard areaal in omvang. Op basis van het aanlegjaar is voor de verhardingstypen asfalt en elementen de totale oppervlakte weergegeven. Hierdoor wordt inzichtelijk wanneer de pieken in de aanleg hebben plaatsgevonden en geeft het inzicht in de ontwikkeling en de ouderdom van het areaal.



Figuur 4-1 *Ontwikkeling verhard areaal in m²*

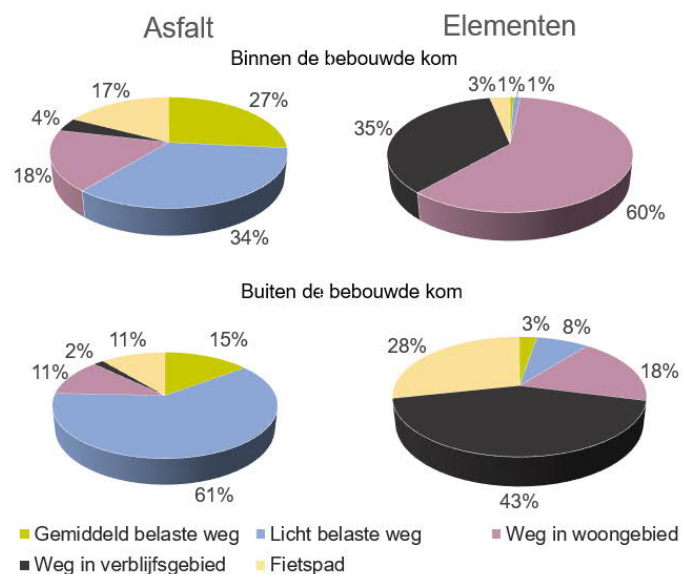
Te zien is bijvoorbeeld dat de oudste verhardingen die nu nog in gebruik zijn rond 1970 zijn aangelegd. Het grootste deel van het areaal is aangelegd tussen 2000 en 2020.

4.2 Opbouw van het areaal

Het bestaande areaal is onder te verdelen in de verschillende wegtypen (Tabel 4-2). Wegtype 1 en 2 komen in de gemeente Noordwijk voor maar zijn in beheer bij het Rijk en de Provincie. De verdeling van asfalt en elementen binnen en buiten de bebouwde kom is te zien in Figuur 4-2. Hierin is vooral te zien dat binnen de kom de wat zwaardere belaste wegen bestaan uit asfaltverharding en elementen vaker ingezet worden voor wegen in woongebied.

Tabel 4-2 *Wegtypen*

Wegtype	Binnen de kom	Buiten de kom
1	Hoofdwegennet	Rijksweg
2	Zwaarbelaste weg	Hoofdweg/provinciale weg
3	Gemiddeld belaste weg	Wijkontsluitingsweg
4	Licht belaste weg	Buurtontsluitingsweg
5	Weg in woongebied	Woonstraat
6	Weg in verblijfsgebied	Pleinen en voetpaden
7	Fietspaden	Fietspaden



Figuur 4-2 *De verdeling per wegtype voor asfalt en elementenverhardingen*

4.3 De huidige kwaliteit

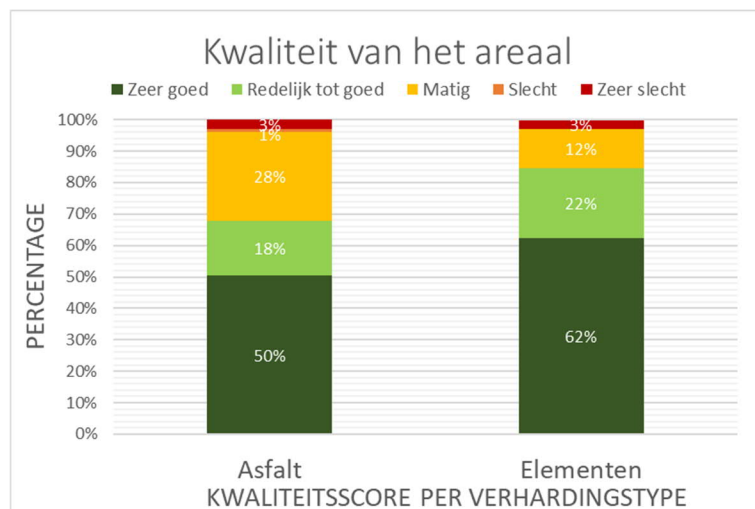
De kwaliteit van de verhardingen wordt tweejaarlijks gemeten met behulp van de visuele wegininspectie conform de landelijk methode van de CROW-publicatie 146. De laatste inspectie is in het voorjaar van 2020 uitgevoerd. Tabel 4-3 en Figuur 4-3 tonen de huidige kwaliteitsbeoordeling op basis van deze inspectie.

Tabel 4-3 *Kwaliteitsbeoordeling gemeente Noordwijk*

		Oppervlakte (m ²)	
Kwaliteitsbeoordeling	Planjaar	Asfalt	Elementen
Zeer slecht	D	22.055	41.845
Slecht	C	5.208	3.334
Matig	B	197.557	179.524
Redelijk tot goed	A	125.007	323.210
Zeer goed	A+	354.438	909.596

In een normale situatie zal er jaarlijks een bepaald deel (percentage) van het wegenareaal aan onderhoud toe zijn; deze wegen hebben dan een beoordeling 'slecht'. Zo zal er ook altijd een bepaald percentage zijn met de beoordeling 'matig'. De kwaliteit van het wegennet is getoetst aan hetgeen normaal, in geval van een goed en evenwichtig onderhouden wegennet, verwacht mag worden.

Het percentage van het oppervlak met waardering 'zeer slecht' betreft wegen waar onderhoud al eerder had moeten worden uitgevoerd. Technisch gezien is het verder uitstellen van dit onderhoud niet acceptabel. Het areaal met de waardering 'slecht' moet in de komende twee planjaren worden onderhouden. De waardering 'matig' houdt in dat het betreffende oppervlak over drie tot vijf jaar voor onderhoud in aanmerking komt.



Figuur 4-3 *Overzicht van de kwaliteit in percentages van het areaal per verhardingstype*

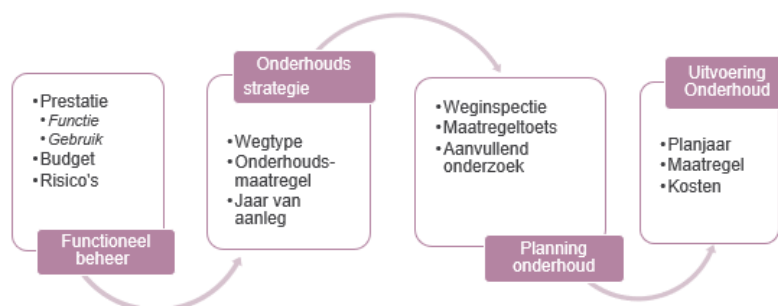
De hoeveelheid van asfaltverhardingen met een slechte tot zeer slechte kwaliteit is 22.055 m² wat overeenkomt met 3,1% van het areaal. Bij elementenverhardingen gaat het om 41.845 m², wat overeenkomt met 2.9% van het areaal.

5 Onderhoudsstrategie

Het uitvoeren van het beheer en onderhoud kan op verschillende manieren plaatsvinden en is afhankelijk van factoren als kwaliteitsambitie, budget, risico's, ondergrond en ouderdom van het areaal. In Noordwijk is gekozen voor een functionele benadering waarbij gekeken wordt naar de functie en het gebruik van de verharding.

5.1 Functioneel beheer

Op basis van functioneel beheer en onderhoud is een onderhoudsstrategie opgesteld om de wegen op het gewenste niveau te houden. Het verschil met de huidige wijze van onderhoud is dat de technische staat van de wegen niet alleen bepalend is. Bij het plannen van het onderhoud wordt ook nadrukkelijk de functie en het gebruik van de weg meegewogen. Figuur 5-1 geeft het proces van functioneel beheer overzichtelijk weer.



Figuur 5-1 Proces functioneel beheer en onderhoud

Op basis van de prioritering wordt er, binnen de gestelde kaders, kwaliteit en aanvaardbare risico's een passende onderhoudsmaatregel bepaald. Dit wil zeggen dat er op een weg die weinig gebruikt wordt (lagere orde wegen), een schade anders en/of later hersteld wordt dan bij een hoofdweg of een fietspad.

Aan de hand van wegtype (functie en gebruik), verhardingstype, verhardingssoort en de ligging binnen of buiten de kom zijn onderhoudsmaatregelen en onderhoudsfrequenties bepaald (Bijlage 4). De onderhoudsmaatregelen zijn gebaseerd op technisch uitvoerbare maatregelen passend bij de werkwijze van Noordwijk. Naast het prioriteren van wegen op basis van de ligging (binnen of buiten de kom) en gebruik (wegtypen) wordt er ook onderscheid gemaakt in locaties (centrum, fietsroute industrieterrein) met een hoger of lager risico waaraan andere kwaliteitseisen gesteld kunnen worden.

In de onderhoudsstrategie zijn, per wegtype en verhardingssoort, scenario's met onderhoudsmaatregelen en onderhoudsfrequentie geformuleerd. De onderhoudsmaatregel en de frequentie vormen de basis voor de eenheidsprijzen voor het onderhoud.

5.2 Huidige wijze van onderhoud

Voor het opstellen van de onderhoudsplanung voor wegen doorloopt de wegbeheerder jaarlijks de stappen in de beheercyclus.

Weginspectie

- Beoordelen van de kwaliteit van de wegen met behulp van een weginspectie.
- Opstellen basisplanning.
- Verwerken van inspectieresultaten in het beheersysteem en opstellen van een basisplanning voor de eerste prioritering.

Maatregeltoets

- Technische beoordeling van de wegen uit de basisplanning op maatregel en onderhoudsjaar.
- Technische beoordeling van de locaties met lage kwaliteit uit de beleidsschouw en klachten en meldingen.

Aanvullend onderzoek

- Uitvoeren aanvullend constructief onderzoek voor bepalen juiste (levensduur) -verlengende maatregel.

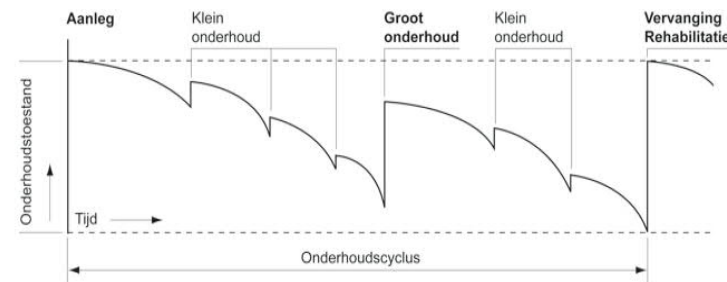
Opstellen onderhoudsplan

- Actualiseren van de wegenplanning op basis van de bevindingen uit de maatregeltoets.
- Afstemmen wegenplanning met de andere disciplines voor een integrale afweging.
- Opstellen onderhoudsplan wegen en integrale planning.

Met deze werkwijze wordt er onderhoud gepleegd op basis van de uitkomsten uit de weginspectie en de maatregeltoets. De afweging en prioritering werd met name gemaakt op basis van de technische noodzaak en afstemming met andere projecten.

5.3 Planmatig onderhoud

Met het functioneel beheer wordt ingezet op het creëren van veilige en beschikbare verbindingen. De onderhoudsstrategie is gericht op het zo lang mogelijk in stand houden van de verhardingen met tijdig en levensduur-verlengend onderhoud. Het tijdig uitvoeren van (planmatig) onderhoud (Bijlage 3) voorkomt achteruitgang en zwaardere maatregelen op een later tijdstip.



Figuur 5-2 Schema onderhoudscyclus

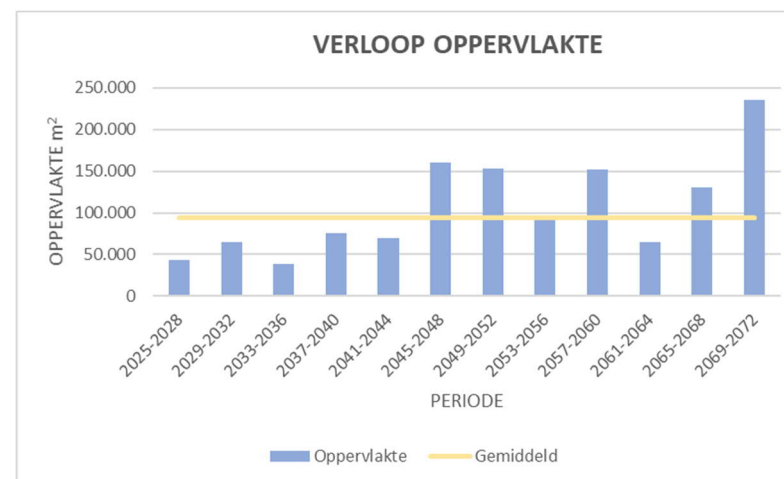
Belangrijke stap, naast de technische beoordeling, is de integrale afweging die multidisciplinair gemaakt wordt. Naast het combineren van werkzaamheden wordt gekeken naar de financiële onderhoudsopgave en de mogelijkheid of door slim plannen en het tijdig uitvoeren van preventief onderhoud de verwachte piek in de vervangingen afgezwakt kan worden.

5.4 Vervangingen

Naast onderhoud dienen de verhardingen aan het eind van hun levensduur vervangen te worden. Met behulp van de uitgewerkte onderhoudsstrategie zijn op basis van wegtype, verhardingssoort en jaar van aanleg, de vervangingstermijnen bepaald. Op basis van deze vervangingstermijnen en het jaar van aanleg is een gemiddelde omvang van de vervangingsbehoefte per vier jaar bepaald.

De gemiddeld benodigde vervangingsbehoefte over het gehele areaal ligt gemiddeld rond de 100.000 m² voor een periode van vier jaar wat neerkomt op ongeveer 25.000 m² per jaar, gerekend over een gemiddelde periode van vijftig jaar. Door verschillen in jaar van aanleg en levensduur fluctueert de werkelijk vervangingsbehoefte per jaar.

Werkelijke vervangingen vinden plaats op basis van de onderhoudscyclus en de geconstateerde kwaliteit uit de weginspectie. In Figuur 5-3 zijn de vervangingen opgenomen per periode van vier jaar.



Figuur 5-3 Geplande vervangingen in perioden van vier jaar

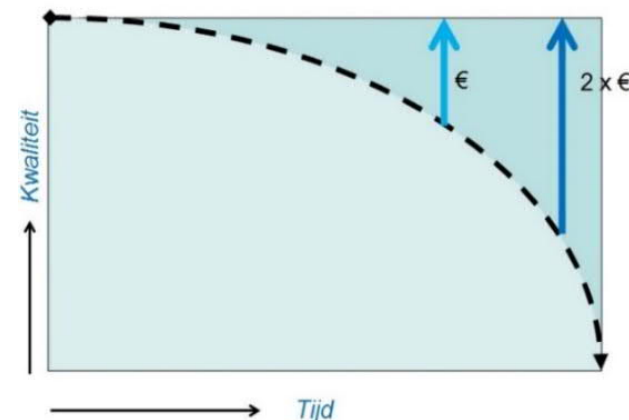
6 Financiën

De begroting dient vormgegeven te worden conform de eisen van het BBV, waarbij inzichtelijk gemaakt dient te worden welk budget beschikbaar is voor dagelijks en regulier onderhoud (exploitatie) en welk budget gereserveerd is voor vervangingen (investering).

Lopende de beheercyclus van het wegenareaal zijn er wegvakken waarbij de richtlijn, het na te streven kwaliteitsniveau, is overschreden (kwaliteit C en D). Deze onderhoudsachterstand zal op korte termijn (periode van één tot twee jaar) aangepakt moeten worden om kapitaalvernietiging (met name bij asfalt) te voorkomen. De kosten van het herstellen van de onderhoudsachterstand bedragen € 600.000,00 en de herstelwerkzaamheden worden verspreid over drie jaar, waarvoor wordt gevraagd een budget ter beschikking te stellen, te dekken door een bijdrage uit de Egalisatiereserve verhardingen.

Tijdig onderhoud voorkomt het oplopen van de onderhoudsachterstand, voorkomt risico's aansprakelijkheid en hoge onvoorziene uitgave (Figuur 6-1).

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de benodigde budgetten voor het onderhoud en vervanging van verhardingen. Er wordt gekeken naar de beschikbare budgetten uit de begroting 2021 en 2022 het benodigd budget op basis van de beoordeelde kwaliteit en de benodigde budgetten op basis van de onderhoudsstrategie.



Figuur 6-1 Keuzemoment van onderhoud in relatie tot de tijd

6.1 Beschikbaar onderhoudsbudget

De huidige begroting (Tabel 6-1) is opgebouwd uit drie delen namelijk klein onderhoud, regulier onderhoud en vervangingen inclusief wijkvernieuwingen.

Het dagelijks onderhoud wordt uitgevoerd door de eigen dienst of door de uitvoerende partij van het DVO. Het klein en regulier onderhoud wordt door de eigen dienst uitgevoerd (klein en kleinschalig groot onderhoud) of wordt uitgevoerd op basis van meerjarige raamcontracten. Het groot onderhoud (vervangingen) worden integraal voorbereid en aanbesteed.

Tabel 6-1 Bedragen in meerjarenbegroting verhardingen in Euro.

	2021	2022	2023	2024
Klein onderhoud	100.900	100.900	100.900	102.515
Regulier onderhoud	1.209.363	1.257.473	1.294.162	1.315.622
Markeringen	75.700	75.700	75.700	76.911
Herstel onderhouds-achterstand	200.000	200.000	200.000	0
Totaal	1.585.963	1.634.073	1.670.762	1.495.048
Vervangingen	3.765.000	1.645.000	1.675.000	315.000

6.2 Benodigd onderhoudsbudget op basis van de wegininspectie

In het voorjaar van 2020 heeft een wegininspectie plaatsgevonden voor de gemeente Noordwijk. Op basis van deze resultaten en de kwalitatieve beoordeling zijn er verhardingen waarbij de richtlijn is overschreden (kwaliteit D). Dit noemt men onderhoudsachterstand.

De onderhoudsachterstand zal op korte termijn (periode van 1-2 jaar) aangepakt moeten worden om kapitaalvernietiging (vooral bij asfalt) te voorkomen. De verdeling van de wegen met een zeer lage kwaliteit betreft 65% elementen, 34% asfalt en 1% betonverhardingen.

Op asfaltwegen waar onderhoudsachterstand is geconstateerd kan uitstel van het onderhoud ertoe leiden er gaten in de deklaag ontstaan en er zwaardere onderhoudsmaatregelen genomen moeten worden. De onderhoudsachterstand op elementen dient in twee tot drie jaar aangepakt te worden om de veiligheid te

waarborgen. Dit kan deels met klein onderhoud (ernstige schade over klein oppervlak) opgepakt worden.

Tabel 6-2 Basisbegroting op basis van wegininspectie in Euro

	Totaal	Klein onderhoud
2021	624.098	217.612
2022	311.953	217.612
2023	1.422.522	217.612
2024	1.422.522	217.612
Totaal	3.781.095	870.448
Gemiddeld	945.274	217.612
Lange termijn inclusief	2.446.688	
Lange termijn exclusief	1.767.049	

In tabel 6-2 zijn de benodigde budgetten voor de eerste twee jaar weergegeven. Vanaf jaar drie betreft het cyclisch onderhoud en gaat het benodigd budget richting het langjarig gemiddelde. De onderhoudsachterstand voor 2021 op basis van de wegininspectie bedraagt € 624.098,00. Voor het wegwerken van deze achterstand wordt een budget van € 600.000,00 voor een periode van drie jaar aangevraagd (€ 200.000,00 per jaar).

Het benodigd budget voor klein onderhoud wordt bepaald aan de hand van het gemiddeld benodigd onderhoudsbudget. Volgens de beheersystematiek (CROW-publicatie 147) dient dit minimaal 10% van het onderhoudsbudget te zijn, het werkelijke percentage is mede afhankelijk van de ouderdom van het areaal. Op basis van de beoordeelde kwaliteit uit de wegininspectie volgt een benodigd onderhoudsbudget voor de komende vier jaar van € 945.274,00 en € 217.612,00 per jaar voor klein onderhoud.

6.3 Benodigd onderhoudsbudget op basis van onderhoudsstrategie

De benodigde onderhoudsbudgetten zijn vormgegeven conform de eisen van het BBV waarin de verdeling tussen de onderhoudsbudgetten en de vervangingsbudgetten inzichtelijk moet zijn. Uit de begroting en het beleid dient inzichtelijk te zijn dat er een plan en voldoende budget is om de verhardingen op een acceptabel niveau (kwaliteitsambitie) te onderhouden. Het dagelijks beheer (schoonhouden) is buiten de berekening van het regulier onderhoud gehouden.

6.3.1 Regulier onderhoud

Op basis van de onderhoudsstrategie zijn eenheidsprijzen voor het onderhoud en de vervanging bepaald. Met behulp van deze eenheidsprijzen zijn voor het onderhoud van het huidige areaal verschillende onderhoudsscenario's uitgewerkt (H5). Voor het middelgroot en groot onderhoud aan de verhardingen is onderstaand onderhoudsbudget bepaald.

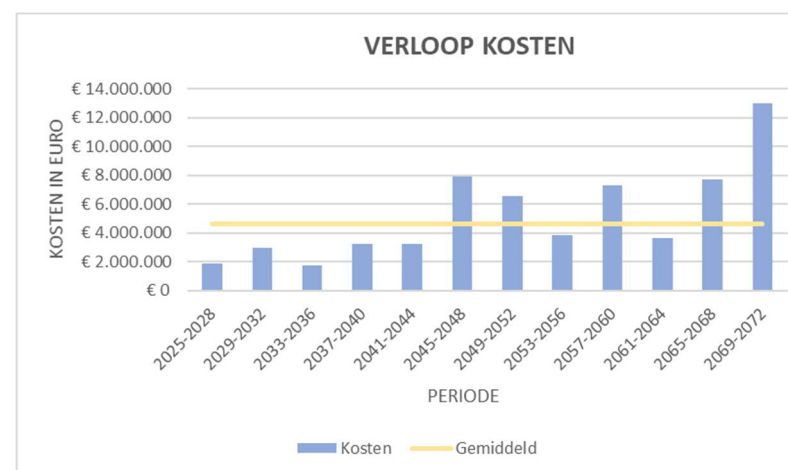
Onderhoudsbudget op basis van onderhoudsstrategie (exclusief vervangingen)

- Verhardingen (middelgroot en groot onderhoud) € 992.000,00
- Klein onderhoud (10%) € 100.000,00
- Totaal wegonderhoud € 1.092.000,00**

Onderhoud aan markeringen wordt uitgevoerd aan de hand van visuele inspecties en meldingen. Hiervoor wordt een apart budget gereserveerd van € 75.700,00 onder Product 183 Verkeersvoorzieningen. Het streven is om dit budget vanaf 2021 over te hevelen naar het Product 260 Wegen.

6.3.2 Vervangingen

Voor de vervanging is op basis van de onderhoudsstrategie en de jaren van aanleg een meerjarig-vervangingsplan opgesteld. In onderstaande grafiek is de vervangingsopgave voor de elementen- en asfaltverhardingen weergegeven, gebundeld per vier jaar.



Figuur 6-2 Vervangingsopgave

De geplande vervangingskosten voor de asfalt- en elementenverhardingen zijn voor de korte termijn (2021-2024) opgenomen in het investeringsplan 2021-2024.

De gemiddelde vervangingsbehoefte ligt in de periode tussen 2025-2028 op € 471.297,00 per jaar. Ook hier ligt de nadruk op het vervangen van elementverhardingen.

De vervangingsbehoefte ligt in de periode tussen 2029- 2032 hoger, rond de € 734.643,00 per jaar. Deze toename wordt veroorzaakt door de vervangingscyclus van het in de loop der jaren steeds verder toegenomen areaal verhardingen en de uitgevoerde kwaliteitsimpulsen. Voor de periode 2033-2072 ligt het gemiddeld vervangingsbudget op € 1.454.748,00 per jaar.

<u>Vervangingsbudget periode 2025 – 2028</u>	<u>Per jaar</u>
• Asfalt	€ 181.095,00
• Elementen	€ 290.202,00
Totaal vervangingen 2025 – 2028	€ 471.297,00

<u>Vervangingsbudget periode 2029 – 2032</u>	<u>Per jaar</u>
• Asfalt	€ 176.234,00
• Elementen	€ 558.408,00
Totaal vervangingen 2029 – 2032	€ 734.643,00

<u>Vervangingsbudget periode 2033 – 2072</u>	<u>Per jaar</u>
• Asfalt	€ 771.002,00
• Elementen	€ 683.746,00
Totaal vervangingen 2033– 2072	€ 1.454.748,00

Vervangingen worden gepland op basis van de cyclus uit de onderhoudsstrategie en uitgevoerd op basis van de geconstateerde kwaliteit uit de wegininspectie en geprioriteerd met de risicoanalyse, hierdoor ontstaan fluctuaties in het benodigd vervangingsbudget. De piek in de vervangingen kan afgevlakt

worden door werkzaamheden eerder of later op te pakken, dit is mede afhankelijk van de kwaliteit, de risicoanalyse en de integrale planning.

6.3.3 Areaaluitbreiding

Bij ontwikkelingen (onder andere door nieuwbouw) in de openbare ruimte wordt jaarlijks het te beheren areaal uitgebreid. De verrekenprijzen (per m²) per verhardingssoort kunnen hiervoor toegepast worden. De onderhoudskosten voor dit extra areaal dienen jaarlijks in de actualisatie van de begroting verwerkt te worden.

De eenheidsprijzen (exclusief vervanging) voor areaaluitbreiding zijn als volgt.

- Asfalt € 0,62/m² per jaar.
- Elementen € 0,36/m² per jaar.
- Beton € 0,25/m² per jaar.

6.4 **Vergelijk huidige en benodigd budget**

De huidige budgetten zijn in de begroting opgenomen. Conform de regels van de BBV dient onderscheid gemaakt te worden tussen onderhoud (exploitatie) en vervangingen (investeringen).

Tabel 6-4 geeft inzicht in de verschillen tussen de huidige begroting en de benodigde budgetten conform de onderhoudsstrategie. De beschikbare budgetten in de onderhoudsbegroting liggen in lijn met de berekende waarden uit de onderhoudsstrategie.

De benodigde vervangingen worden nader uitgewerkt in jaarlijkse beheerplannen. Vanuit de beheerplannen is er een reëel en

actueel inzicht in de daaruit voortvloeiende financiële consequenties, die telkens zullen worden meegenomen in het eerstvolgende meerjarige investeringsplan van de Perspectiefnota.

De uit de vervangingsinvesteringen voortvloeiende kapitaallasten kunnen worden gedekt uit het in de begroting opgenomen kapitaallastenniveau.

Tabel 6-4 vergelijk huidige begroting met benodigd budget onderhoudsstrategie voor Klein en regulier onderhoud

Onderdeel	Begroting 2021 in Euro	Beschrijving	Onderhouds-strategie	Beschrijving
Klein onderhoud	100.900	Klein Onderhoud	100.000	Asfalt, beton, elementen
Regulier onderhoud	1.209.363	Verhardingen	992.000	Asfalt, beton, elementen
Markeringen	75.700	Markeringen	75.700	
Totaal	1.385.963		1.167.700	

7 Fietspaden

De gemeente Noordwijk is bijzonder gevarieerd met enerzijds de zee, strand en duinen en anderzijds de bollenvelden, landgoederen en dorpskernen. Daarnaast is Noordwijk centraal gelegen in de randstad tussen de steden Den Haag, Leiden en Amsterdam. Noordwijk vormt dan ook een populaire toeristische bestemming en is er een uitgebreid fietsnetwerk aanwezig. De fietspaden vormen een belangrijke schakel voor het toeristisch netwerk en zijn dan ook een speerpunt in de visie toerisme en recreatie.

7.1 Kwaliteitseisen fietspaden

Door ontwikkelingen op het gebied van fietsen zoals de opkomst van elektrische fietsen en speedpedelecs veranderen de eisen die aan de fietspaden worden gesteld. Zo is het zichtbaar dat oudere weggebruikers langer gebruik blijven maken van de fiets en de afstanden die worden afgelegd groter zijn. Daarnaast zijn ook de snelheden hoger. Deze combinatie van hogere intensiteiten en hogere snelheden en meer diversiteit van weggebruikers vraagt om een hogere kwaliteit, een sluitend netwerk en bredere fietspaden.

De gewenste kwaliteit van de openbare ruimte is voor de gemeente Noordwijk is op Basis vastgesteld. Aan fietspaden worden echter steeds hogere eisen gesteld. De gewenste kwaliteit kan worden behaald door het toepassen van betonnen fietspaden. Betonnen fietspaden zijn duurder in aanleg, maar goedkoper in het onderhoud en beter bestand tegen boomwortelgroei. Op basis van LCC berekeningen is aangetoond dat de aanleg van betonplaten drie keer duurder is, dan traditionele fietspaden, maar op de lange termijn goedkoper in onderhoud. Betonplaten zijn ook door de nutsbedrijven geaccepteerd op trajecten met kabels en leidingen.

In de buurgemeente Teylingen worden de betonelementen (Easypath) al regelmatig toegepast en is er inmiddels 10 km fietspad mee gerealiseerd.

7.2 Onderhoud fietspaden

In dit beleidsplan wordt ervan uitgegaan dat de fietspaden worden onderhouden op hetzelfde ambitieniveau als andere wegen binnen het areaal. In deze planperiode zal worden onderzocht op welke wijze er tegemoet kan worden gekomen aan de hogere eisen aan het ambitieniveau, zoals bijvoorbeeld toepassing van betonplaten.

8 Aandachtspunten beleid wegen

Bij het beheer en onderhoud aan verhardingen zijn een aantal onderwerpen die specifieke aandacht vragen. Deze onderwerpen zijn van invloed op de wijze van onderhoud of hebben gevolgen voor de onderhoudskosten.

8.1 Gelden Uitwerking Visie Openbare Ruimte (UVOR)

De UVOR omvat een uitgewerkte beeldomschrijving van het principe-ontwerp en de toe te passen materialen en kleuren in de openbare ruimte. Voor de UVOR is tot 2048 een jaarlijks bedrag van € 315.000,00 beschikbaar voor vervanging van betonnen straatstenen voor gebakken straatstenen. Het vrijmaken van deze € 315.000,00 moet ieder jaar geschieden.

De UVOR-gelden komen bovenop het onderhoudsbudget. Deze UVOR-gelden zijn gebaseerd op het voormalige Noordwijk en moeten nog geharmoniseerd worden voor het nieuwe Noordwijk.

8.2 Kwaliteitsniveaus in toeristische gebieden en routes

In dit beleidsplan wordt geen onderscheid gemaakt in de te handhaven kwaliteitsniveaus in de diverse gebieden in de gemeente. In de UVOR worden wel inrichtingseisen op basis van beeldkwaliteit geformuleerd. In toeristisch aantrekkelijke gebieden resulteert dit in materiaalgebruik met een kwalitatief hogere uitstraling. Het kwaliteitsniveau waarop deze hoogwaardiger gebieden worden onderhouden (de technische kwaliteit) wijkt dan weer niet af van de rest van de gemeente; alles wordt onderhouden op kwaliteitsniveau 'Basis'.

8.3 Duurzaamheid

Noordwijk ambieert niet alleen een schone, gezonde en prettige directe samenleving, maar ook een duurzame samenleving. Zowel voor huidige bewoners als voor toekomstige generaties. Dit betreft een evenwichtige combinatie tussen mens, milieu en middelen en vergt bewuste keuzes en een efficiënte omgang met milieu, grondstoffen en biodiversiteit.

Met betrekking tot de duurzaamheid is het duurzaamheidsprogramma 2019 opgesteld. Dit programma is gebaseerd op het bestaand beleid van de twee gemeenten waaruit de nieuwe gemeente Noordwijk is ontstaan en richt zich op vijf thema's.

- Energietransitie.
- Klimaatadaptatie.
- Circulaire Economie.
- Biodiversiteit.
- Eigen bedrijfsvoering.

Hiervan zijn de thema's energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie van invloed op het wegbeheer.

Energietransitie:

Mondiaal is sprake van toenemende druk op de beschikbaarheid van fossiele brandstoffen. Een fundamentele verandering van onze energievoorziening is daarom noodzakelijk. Vervaardiging van materialen, aanleg en onderhoud van wegen vergt veel energie. Daarom dient gekeken te worden naar verantwoord gebruik van middelen. Binnen het wegbeheer word op een aantal thema's rekening gehouden met de energietransitie.

Waterbergende constructies

Waterbergende constructies of het op één oor leggen van rijbanen voor waterafstroom worden toegepast tegen verdroging en om minder regenwater naar de zuivering te laten gaan.

Het toepassen van wadi's heeft de voorkeur omdat dit minder onderhoud vergt. Nadeel is dat deze waterbergende constructies vervormingsgevoeliger zijn en daardoor meer onderhoud nodig hebben en de onderhoudskosten hoger zijn.

Aansluiten bij duurzaam GWW

Bij aanbestedingen wordt zoveel mogelijk aangesloten bij duurzaam GWW en gezocht naar mogelijkheden om de aannemer te selecteren op basis van duurzaamheidsopgave.

Geluidsreducerende deklagen

Gebruik van geluidsreducerende deklagen bij een te hoge geluidsbelasting op de gevel. Asphalt is een maatregel die het dichts bij de bron ligt en daardoor heel effectief is. Nadeel is dat geluidsreducerende deklagen duurder zijn in onderhoud i.v.m. een kortere levensduur en hogere aanlegkosten.

Gebruik gebakken materialen:

Bij het aanbrengen van elementenverhardingen wordt voor rijbanen gekozen voor gebakken klinkers in plaats van betonklinkers in verband met de langere levensduur van de gebakken klinkers ten opzichte van de betonklinkers.

Klimaatadaptatie:

Als gevolg van klimaatverandering is de verwachting dat we in Nederland vaker te maken krijgen met extreme regenval en langere periodes van regenval, maar ook van hitte en droogte. Dit heeft ook effect op inrichting van de openbare ruimte. Voor de realisatie van een klimaatbestendige inrichting is het noodzakelijk dat gezamenlijk opgetrokken wordt tussen verschillende disciplines.

Vanuit wegbeheer betekent vanuit dit perspectief dat in een aantal gevallen een verandering nodig is ten opzichte van de bekende (traditionele) inrichting. Bijvoorbeeld door een rijbaan dieper te maken (water tijdelijk bergen) of een voetpad te verlagen (water laten afstromen). Voor hitte valt te denken aan het toepassen van asfaltverhardingen die minder gevoelig zijn voor warmte of deze te vervangen door een materiaal dat minder warmte opneemt. Maar ook het (vaker) toepassen van 'groene' verharding, bijvoorbeeld voor parkeren, kan bijdragen aan het verminderen van hittestress.

De komende periode zal gebruikt worden om verder onderzoek te doen naar wat de klimaatgevolgen zijn voor Noordwijk en inzicht te krijgen in de mogelijkheden, de gevolgen en de voor- en nadelen van de verschillende oplossingen.

Ook het verminderen van de uitstoot behoort tot een klimaatbewust beheer. Hiervoor valt te denken aan het toepassen van biobased producten. Eén van de pilots die op dit moment is ingezet is het toepassen van betontegels met olifantsgras als toeslagmateriaal waarbij CO2 bespaard wordt.

Circulaire Economie:

Wereldwijd wordt er een enorme last op grondstoffen gelegd. Door circulair in te kopen draagt de gemeente Noordwijk bij aan zoveel mogelijk hoogwaardig hergebruik en organisatie van hergebruik (ketenaanpak). Voor het wegbeheer liggen kansen in het hergebruik van materialen.

- Gebruik van oud asfalt in nieuw asfalmengsel.
- Hergebruik van betonpuin als toeslagmateriaal in nieuwe betonproducten.
- Gebruik van alternatieve (biobased) toeslagmaterialen in asfalt zoals Lypave.

9 Conclusie en aanbevelingen

Wettelijk dient de gemeente in haar rol van wegbeheerder zorg te dragen voor veilige en begaanbare wegen, geschikt voor het beoogde gebruik. Bestuurlijk is het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte vastgesteld op niveau 'Basis'.

9.1 Conclusie

De kwaliteit van de verhardingen binnen de gemeente Noordwijk is goed. Voor zowel de asfaltverhardingen als de elementenverhardingen geldt dat 3% een kwaliteitsniveau D heeft. Een kwaliteitsniveau D houdt in dat de onderhoudsrichtlijn is overschreden en er een onderhoudsachterstand is. Voor een veilige weg dient het onderhoud hiervoor zo spoedig mogelijk plaats te vinden (binnen één tot twee jaar). Voor asfalt is de urgentie van het onderhoud hoger om kapitaalvernietiging te voorkomen.

Kosten voor het herstel van de onderhoudsachterstand bedragen € 624.098,00. Voor het inlopen van deze onderhoudsachterstand is een aanvullend budget van € 200.000,00 per jaar aangevraagd voor de komende drie jaar.

In de huidige begroting is € 1.385.963,00 beschikbaar voor klein en regulier onderhoud en de markeringen. Dit is voldoende om het totale onderhoud de komende tijd uit te voeren.

Daarnaast is er € 3.765.000,00 beschikbaar voor vervangingen, inclusief investeringen voor wijkvernieuwing en integrale projecten.

9.2 Advies/aanbevelingen

Volgens de regels van de BBV (financiële verantwoording waarop de provincie de begroting toetst) dienen de volgende onderdelen inzichtelijk en navolgbaar te zijn.

- Het beleidskader moet aangegeven worden (beleidsplan).
- Het beheerbeleid moet hierop aansluiten (vertaling van beleidsplan in beheerplan).
- De financiële consequenties van deze kaders moeten in een begroting worden vertaald.

Het ambitieniveau is voor de gehele gemeente vastgesteld op basis. Met de huidige middelen kan dit niveau gehandhaafd worden.

In de komende periode wordt door de disciplines groen, wegen en kunstwerken gewerkt aan integraal beleid voor de openbare ruimte waarbij de ambitieniveaus gezamenlijk worden vastgesteld.

De gemeente heeft ambities op gebied van de kwaliteit van fietspaden, duurzaamheid, klimaat en circulariteit. Het voldoen aan deze ambities brengt soms hogere kosten met zich mee in aanleg of onderhoud.



Bijlage 1 Factsheet beleidsplan



Wegbeheer

De beheercirkel



Speerpunten

- Gebiedsgerichte en integrale afstemming
- Vermijden van kapitaalvernietiging
- Preventief onderhoud

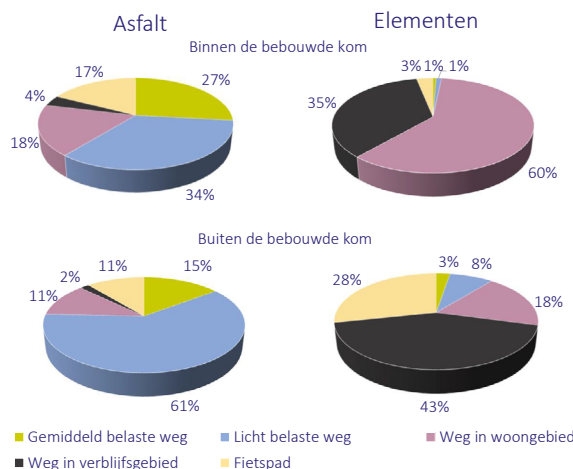


Uitvoering

- Dagelijks onderhoud: Eigen dienst / DVO
- Regulier onderhoud: Raamovereenkomsten
- Groot onderhoud: Integraal voorbereid en aanbesteed

Areaal

Verhardingstype	Oppervlakte m²	Percentage
Asfalt	733.400	32,9%
Beton	4.000	0,2%
Elementen	1.480.900	66,3%
Half- of onverhard	14.000	0,6%
Totale areaal	2.232.300	



Onderhoudsstrategie



Functioneel beheer: Onderhoud afstemmen op functie en gebruik

Financiën

Huidige begroting versus benodigd budget klein / regulier onderhoud

Onderdeel	Begroting 2021	Beschrijving	Benodigd
Klein onderhoud	€ 100.900	Klein onderhoud	€ 100.000
Regulier onderhoud	€ 1.209.363	Verhardingen	€ 992.000
Markeringen	€ 75.700	Markeringen	€ 75.700
Totaal	€ 1.385.963		€ 1.167.700

Naast bovenstaande bedragen wordt voor 2021, 2022 en 2023 per jaar € 200.000 aangevraagd voor het herstel van de onderhoudsachterstand.

Kaders en randvoorwaarden

Wetten

- Wegenwet (onderhoud)
- Wegenverkeerswet (verkeersregels)
- Burgerlijk wetboek (algemene zorgplicht)



BBV

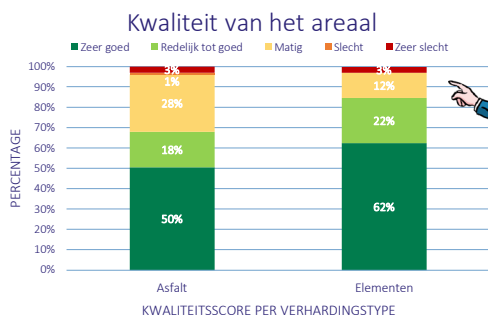
De gemeenteraad en het college moeten inzicht geven in de benodigde onderhoudsbudgetten op grond van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten.

Coalitieakkoord

- Goede bereikbaarheid en veilige wegen en paden
- Aandacht voor mensen met een beperking

Met een goed beheerproces wordt invulling gegeven aan deze ambities en de onderhoudsachterstand (3%) weggewerkt.

Kwaliteit



Aandachtspunten

- Gelden Uitwerking Visie Openbare Ruimte (UVOR)
- Kwaliteitsniveaus in toeristische gebieden en routes
- Duurzaamheid:
 - Energietransitie
 - Klimaatadaptatie
 - Circulaire Economie



Door disciplines groen, riolering, wegen en kunstwerken wordt gewerkt aan integraal beleid voor de openbare ruimte met gezamenlijke ambities.

Bijlage 2 Wettelijke kaders en randvoorwaarden

Wegenwet

Volgens de Wegenwet moet de wegbeheerder zorgen dat 'de binnen zijn gebied liggende wegen in goede staat verkeren' en optreden als goed rentmeester. Daarbij wordt de beheerder verplicht om voorzieningen regelmatig en duurzaam te onderhouden. Tevens verplicht de Wegenwet wegbeheerders tot het in bezit zijn van een wegenlegger. Deze wegenlegger is een registratie-instrument waarin voor openbare wegen buiten de kom wordt aangegeven wie de beheerder is en wat de omvang is van de onderhoudsverplichting.

Wegenverkeerswet

De Wegenverkeerswet 1994 verwacht dat de wegbeheerder streeft naar maatregelen 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. Het gaat hierbij vooral om functioneel beheer.

Uitvoeringsvoorschriften Besluit Algemene bepalingen inzake het wegverkeer inzake verkeerstekens

In de 'Uitvoeringsvoorschriften Besluit Algemene bepalingen inzake het wegverkeer inzake verkeerstekens' zijn de wettelijke regels ten aanzien van het aanbrengen van

verkeerstekens op het wegdek opgenomen. Deze regels betreffen de locatie, de kleur en de maatvoering van de belijningen en verkeerstekens.

Burgerlijk Wetboek en aansprakelijkheid

Met de inwerkingtreding van het nieuwe Burgerlijk Wetboek (1992) is ten opzichte van het oude Burgerlijk Wetboek de bewijslast omgedraaid. De beheerder kan nu aansprakelijk worden gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg. Dit betekent dat een preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie, regelmatige inspecties volgens de landelijk geaccepteerde methode (CROW-147) en een goed werkend (lees actueel, betrouwbaar en compleet) beheersysteem voor rationeel wegbeheer onontbeerlijk zijn.

De wettelijke aansprakelijkheid kan worden onderverdeeld in twee hoofdvormen: risicoaansprakelijkheid en schuldaansprakelijkheid. Zowel bij de risicoaansprakelijkheid als de schuldaansprakelijkheid kan eigen schuld van de weggebruiker de schadevergoedingsplicht van de wegbeheerder verminderen. Geconcludeerd wordt dat de bepalingen uit het nieuwe Burgerlijk Wetboek over de aansprakelijkheid van de wegbeheerder niet zijn toegespitst op specifieke gevallen. In de rechtspraak wordt nader bepaald op welke wijze de wettelijke bepalingen worden toegepast. De wegbeheerder kan de kans op claims verkleinen door een goed functionerend onderhouds-, meldingen- en inspectieproces na te leven.

Bijlage 3 Processtappen planmatig onderhoud

De onderstaande onderdelen komen terug bij het uitvoeren van planmatig onderhoud.

- Monitoring.
- Bijhouden van de basisgegevens in een beheersysteem (Obsurv).
- De beheergegevens moeten actueel, betrouwbaar en compleet zijn.
- Gekoppeld aan de wijzigingen in de BGT.

Monitoren van de kwaliteit van de wegen

- Met behulp van een tweejaarlijkse technische inspectie van het gehele areaal.
- Jaarlijks schouwen om schadeontwikkeling te monitoren en tijdig in te kunnen grijpen.

Opstellen van basisplanning en begroting

- Basisplanning op basis van de inspectieresultaten conform landelijke richtlijnen.
- Planning op basis van de geconstateerde kwaliteit, waar bij de kwaliteitsniveaus en de achterstand inzichtelijk worden.

Uitvoeren van een maatregeltoets

- Het specificeren van de basisplanning om te komen tot een uitvoeringsplanning.
- Uitvoeren aanvullende onderzoeken.

Life Cycle Cost voor groot onderhoud en vervangingen

- Bepalen van de beste onderhoudsmaatregel voor de lange termijn op basis van de afweging van de onderhoudsmaatregel, de (toekomstige) onderhoudskosten en levensduur van de maatregel en koppeling met andere projecten. Deze methode wordt toegepast wanneer er groot onderhoud dient plaats te vinden, waarna deze opgenomen kan worden in de integrale meerjarenplanning.

Opstellen uitvoeringsplanning

- Afstemmen van uitvoeringsplanning met andere disciplines en projecten in de openbare ruimte.
- Herprioriteren van uitvoeringsplanning tot een integrale planning.
- Opstellen van een uitvoeringsplanning wegen.

Uitvoeren van het onderhoud

Klein onderhoud.

- Op basis van de wegininspecties en de monitoring (schouw) door beheerders kan er tijdig ingegrepen worden om groot onderhoud aan asfaltconstructies uit te stellen en de levensduur te verlengen.
- Herstel van plaatselijke oneffenheden (onder andere verzakkingen en boomwortels) in elementverhardingen.

Preventief onderhoud (asfalt).

- Het conserveren van een asfaltdeklaag door deze te sealen, waardoor veroudering vertraagd wordt en steenverlies en gaten worden voorkomen.
- Aanbrengen van slijtlagen op wegen en fietspaden in het buitengebied.

Toestandsafhankelijk onderhoud.

- Op basis van de wegininspecties en de monitoring (schouw) gericht onderhoud uitvoeren (met name bij elementenverhardingen).

Asfaltwegen in een woonstraat worden met klein onderhoud in stand gehouden. In combinatie met een totale wijkrenovatie worden deze omgevormd naar elementenverhardingen met gebakken klinkers.

Bijlage 4 Voorbeeld onderhoudsstrategie

Aan de hand van wegtype (functie en gebruik), verhardingstype, verhardingssoort en de ligging binnen of buiten de kom zijn onderhoudsmaatregelen en onderhoudsfrequenties bepaald. De onderhoudsmaatregelen zijn gebaseerd op technisch uitvoerbare maatregelen passend bij de werkwijze van Noordwijk. Naast het prioriteren van wegen op basis van de ligging (binnen of buiten de kom) en gebruik (wegtypen) wordt er ook onderscheid gemaakt in locaties (centrum, fietsroute, industrieterrein) met een hoger of lager risico waaraan andere kwaliteitseisen gesteld kunnen worden. Hieronder is een voorbeeld van de onderhoudsstrategie voor drie verschillende wegtypen opgenomen.

Tabel B4-1

Wegtype II - SMA		Wegtype III - DAB		Wegtype VII – Gebakken klinker	
Jaar	Maatregel	Jaar	Maatregel	Jaar	Maatregel
6	Sealen	12	Gedeeltelijk groot onderhouden + Slijtlaag	10	Plaatselijk herstraten 10%
10	Sealen + 5% reparatie bakfrezen	25	Deklaag	20	Herstraten
15	Deklaag vervangen + 3% bakfrezen tussenlaag	37	Gedeeltelijk groot onderhouden + Slijtlaag	30	Plaatselijk herstraten 10%
21	Sealen	50	Deklaag + versterken	40	Herstraten
25	Sealen + 5% reparatie bakfrezen	60	Rehabilitatie	50	Plaatselijk herstraten 10%
30	Deklaag + tussenlaag + 2% bakfrezen onderlaag			60	Rehabilitatie
36	Sealen				
40	Sealen + 5% reparatie bakfrezen				
45	Rehabilitatie				