



Gemeente **Sliedrecht**



## BELEIDSPLAN ONDERHOUD WEGEN 2015-2025

Gemeente Sliedrecht

December 2014

## Inhoudsopgave

<b>Samenvatting.....</b>	<b>2</b>
<b>HOOFDSTUK 1 Inleiding.....</b>	<b>5</b>
1.1    Aanleiding.....	5
1.2    Evaluatie onderhoud wegen .....	5
<b>HOOFDSTUK 2 Beleid.....</b>	<b>6</b>
2.1    Inleiding .....	6
2.2    College uitvoeringsprogramma “gewoon doen” .....	7
2.3    Wet- en regelgeving .....	7
2.4    Beleidskaders .....	8
2.5    Communicatie en participatie.....	9
2.6    (regionale)Samenwerking .....	10
2.7    Duurzame ontwikkeling .....	10
2.8    Kwaliteitsniveau .....	11
2.9    Afwegingskader (maatregeltoets) .....	11
<b>HOOFDSTUK 3 Areaal.....</b>	<b>13</b>
3.1    Areaal verhardingen.....	13
<b>HOOFDSTUK 4 Financiën .....</b>	<b>14</b>
4.1    Inleiding Financiën.....	14
4.2    Vooraf gepland onderhoud .....	14
4.3    Budgetplanning en maatregeltoets .....	14
<b>HOOFDSTUK 5 Conclusies en aanbevelingen .....</b>	<b>16</b>
5.1    Conclusies .....	16
Kwantiteit .....	16
Kwaliteit .....	16
Meerjarenplanning en begroting.....	16

*Bijlage 1 Voorziening onderhoud Wegen*

## Samenvatting

### Beleidsplan onderhoud wegen

De aanleiding van het schrijven van dit plan is het verlopen van het beleid onderhoud wegen 2010-2014. In 2011 stelde de gemeenteraad dit vast. De uitgangspunten daarin waren:

- **Het voorkomen van kapitaalsvernietiging**  
Kapitaalsvernietiging wordt veroorzaakt door onderhoudsmaatregelen uit te stellen op asfaltwegen waardoor in de toekomst zwaardere en daarmee duurder maatregelen noodzakelijk zijn.
- **Het voorkomen van te grote hoogteverschillen met betrekking tot toegankelijkheidseisen**  
Dit geldt met name voor woningen en garages die op de rijweg aansluiten in zettinggevoelige gebieden.
- **Het voorkomen van schadebeelden waarbij het risico van schadeclaims van toepassing is**  
Maatgevend voor de aanpak is de inventarisatie op basis van de inspectieresultaten, het toezicht en het meldingssysteem van de servicelijn.

De gemeente Sliedrecht streefde daarbij naar een “goed rentmeesterschap” van de wegen die in haar beheer zijn. Door het toepassen van goed wegbeheer wordt risicoaansprakelijkheid voorkomen en wordt de bereikbaarheid van Sliedrecht gegarandeerd.

Deze uitgangspunten blijven ook in dit beleidsplan van kracht. In dit onderliggende beleidsplan wordt tevens nadruk gelegd op een transparante werkwijze waarmee het beheer op orde is en blijft. Dat wordt onder meer bereikt door het introduceren van een afwegingskader ten aanzien van keuzes in het wegenonderhoud. Ook wordt de technische kwaliteit vertaald naar een beeldkwaliteit en wordt daarmee aangesloten op het integrale beheer in de openbare ruimte. Middels een projectenkaart wordt een integrale meerjarenplanning gevisualiseerd.

### College uitvoeringsprogramma

In 2014 is het college uitvoeringsprogramma (CUP) voor de bestuursperiode 2014-2018 vastgesteld. Op de relevante thema's uit het CUP sluiten we met dit beleidsplan aan, deze zijn de volgende:

- **Communicatie en participatie**  
Sliedrecht realiseert zich dat wegenbeheer een bepaalde vakexpertise vereist en zal daarom, vooral daar waar er sprake is van integrale werken, actief op zoek gaan naar wat de bewoners en bedrijven voor wensen hebben op het gebied van inrichting. Daar waar sprake is van regulier onderhoud richt zij zich vooraf tot een goede informatie en afstemming.  
Wat betreft participatie zal bij het beheer van wegen vooral in de praktijk het operationeel afwegingskader uit bijlage 3 van de kadernota “Ruimte voor burgerparticipatie” worden gehanteerd.

In de organisatie van de gemeente Sliedrecht wordt daarvoor een integrale operationele (meerjaren-)planning gemaakt en jaarlijks een projectenkaart samengesteld. Met deze informatie kunnen betrokken partners, bewoners en bedrijven vooraf geconsulteerd worden over de komende maatregelen. De werkwijze van deze uitvoering is in de processen van de organisatie opgenomen.

- **(Regionale) samenwerking**

De gemeente Sliedrecht wil haar positie in de regio Drechtsteden sterk verankeren en zal, binnen de ruimte die de raad biedt, kansen aangrijpen om in de samenwerking te participeren.

Door werkprocessen binnen de regio eenduidig in te richten kunnen collega's eenvoudiger worden uitgewisseld en gebruik gemaakt worden van elkaars kennis en ervaring. Voor het beheer aan wegen liggen hier diverse kansen zoals een gezamenlijk onderhoudsbestek in de vorm van een overeenkomst met open posten en het in Drechtstedenverband gezamenlijk aanbesteden van een nieuw beheersysteem. Het project biedt de mogelijkheid om activiteiten rondom het beheersysteem (inspecteren, muteren en genereren van informatie) binnen de Drechtsteden centraal te organiseren

- **Duurzame ontwikkeling**

In het kader van *Duurzaamheid* dient bij beheer en onderhoud van wegen zorgvuldig te worden omgegaan met energie, materialen, leefomgeving, natuur, landschap en water.

Om invulling te geven aan duurzaamheid bij wegbeheer kan bij voorkeur gebruik worden gemaakt van het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen in de GWW-sector van het CROW of het programma Duurzaam Inkopen van Agentschap NL ten aanzien van de productgroep wegen.

Als uitgangspunt van het actieplan omgevingslawaaai worden op bepaalde type wegen geluidreducerende deklagen toegepast. Geluidsreductie versus de asfaltkwaliteit en -levensduur moet echter wel in verhouding staan.

- **Basisniveau voor beheer en onderhoud openbare ruimte**

Sliedrecht hecht veel waarde aan het behouden van een basisniveau van beheer in de openbare ruimte. Sliedrecht moet er netjes uitzien. Bij het onderhoud aan wegen is in het beleid 2010-2014 besloten als uitgangspunt voor wegbeheer te nemen: onderhoud op B(asis)niveau zodat er geen kapitaalsvernietiging plaatsvindt. In het voorliggend beleidsplan wordt voortgeborduurd op dit uitgangspunt. De gemeente Sliedrecht beheert haar wegen op het niveau "basis"; beeldkwaliteit niveau B.

- **Bereikbaarheid**

Bereikbaarheid is vooral een zaak van het verkeersbeleidsplan, maar in de praktijk zal ook door middel van een goede afstemming van werken in Sliedrecht (bijvoorbeeld afsluitingen van wegen) bereikbaarheid in het bestaande wegennetwerk georganiseerd worden. In het bijzonder zal de afstemming met hulpdiensten gegarandeerd zijn. Borging van afstemming is geïntegreerd in de werkprocessen beheer en uitvoering.

### **Areaal**

Het wegennet in de gemeente Sliedrecht bestaat uit 226 wegen onderverdeeld in 523 wegvakken en 3.470 wegvakonderdelen (bijvoorbeeld hoofdrijbaan, trottoir, parkeerplaats, enz.) met een totale oppervlakte van 1.079.959 m<sup>2</sup>.

In vergelijking met 2009 (990.890 m<sup>2</sup>) is het totale areaal met 89.069 m<sup>2</sup> toegenomen (dit is gelijk is aan 8,9%). Dit is o.a. het gevolg van uitbreiding Baanhoek-West en verbetering van het databestand.

### **Kwaliteit**

In vergelijking met de meting (uit 2009) van het beleidsplan 2010-2014, is de kwaliteit (gemeten in 2013) nagenoeg hetzelfde gebleven. De verschillen zijn marginaal en in de lijn der verwachting van het beleidsplan 2010-2014.

De huidige kwaliteit is te vergelijken met beeldkwaliteit B welke gelijk staat aan de CROW-norm. Voor elementenverharding zal deze echter hier en daar tegen de C-kwaliteit aan gaan lopen. Door het regelmatig toepassen van klein onderhoud bij elementenverharding zal de kwaliteit beheersbaar blijven.

### **Begroting**

Uit de berekeningen blijkt dat er voor de totale planperiode van 5 jaar beperkte maar voldoende middelen zijn gereserveerd. Bij een normale handhaving van het huidige budget dreigt er echter een kapitaalsvernietiging op te treden. Dit wordt mede veroorzaakt door reeds ingeplande maatregelen. Door met werkzaamheden te schuiven en meer in te zetten op klein onderhoud bij elementenverharding in plaats van groot onderhoud, wordt ongewenste kapitaalsvernietiging voorkomen en ontstaat er geen negatief saldo op de voorziening onderhoud wegen. De storting in de voorziening onderhoud wegen is ook op de lange termijn nog toereikend om de komende 10 jaar de kwaliteit van de verharding nagenoeg op het CROW-kwaliteitsniveau te houden

Omdat er de komende periode minder ingezet zal worden op het compleet herstellen van wegen en meer op het herstellen van wegvlakken en klein onderhoud zullen de mogelijkheden van het financieel "meeliften" van andere vakdisciplines wel minder worden. De organisatie zet zich in om binnen het beschikbare budget tot een optimaal resultaat te komen. Indien de situatie dat vereist zal er incidenteel en gemotiveerd om een investeringsbudget gevraagd worden.

## HOOFDSTUK 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De aanleiding van het schrijven van dit plan is het verlopen van het beleid onderhoud wegen 2010-2014. In 2011 stelde de gemeenteraad dit vast. Het beleidsplan onderhoud wegen geeft inzicht in het onderhoud van alle wegen die gelegen en in beheer zijn in het gebied van de gemeente Sliedrecht.

Het beleidsplan onderhoud wegen en de daarin gekozen strategieën worden jaarlijks nader uitgewerkt in een planning van het onderhoud aan verhardingen. Hiertoe wordt, op grond van uitgevoerde weginspecties, inzichtelijk gemaakt welke werken in het kader van het reguliere onderhoud aan wegen dienen plaats te vinden. De uitvoering van deze werken wordt gefinancierd vanuit de beschikbare budgetten voor wegonderhoud en voorziening onderhoud wegen.

### 1.2 Evaluatie onderhoud wegen

Er is in het beleidsplan 2010-2014 gekozen om het budget niet te verhogen en de nadruk te leggen op de doorgaande wegen. De kapitaalsvernietiging zou daarmee binnen de perken blijven als het gaat om asfaltwegen. De kwaliteit van de overige wegen zou naar verwachting achteruitgaan en op termijn dalen tot beneden het CROW-niveau.

De jaren 2010, 2011 en 2012 zijn met name besteed aan het uitvoeren van straten die al ingepland waren. In 2013 en 2014 is conform beleidsplan de nadruk gelegd op asfaltonderhoud om kapitaalsvernietiging te voorkomen. Omdat de prioriteit is gelegd op doorgaande asfaltwegen, konden minder straten met elementenverharding worden onderhouden. Om schadebeelden te voorkomen, is een verschuiving doorgevoerd vanuit periodiek naar incidenteel onderhoudsgeld.

In vergelijking met de meting (uit 2009) van het beleidsplan 2010-2014, is de kwaliteit (gemeten in 2013) nagenoeg hetzelfde gebleven. De verschillen zijn marginaal en in de lijn der verwachting van het beleidsplan 2010-2014.

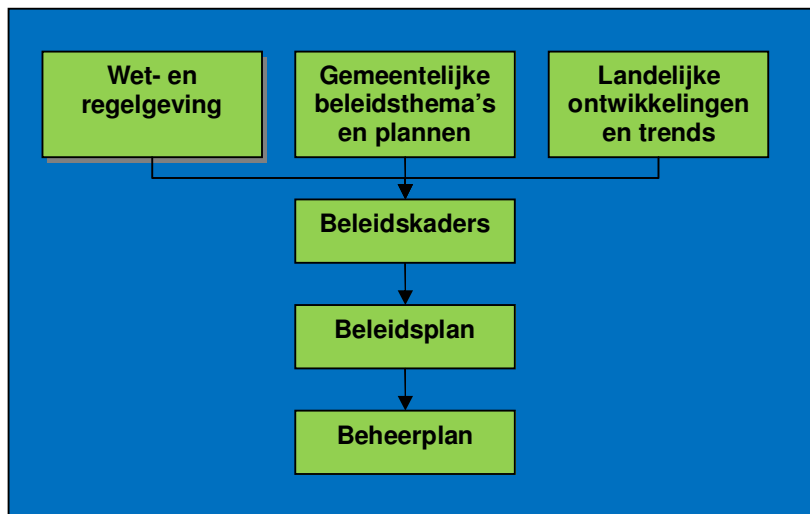
De huidige kwaliteit is te vergelijken met beeldkwaliteit B welke gelijk staat aan de CROW-norm. Voor elementenverharding zal deze echter hier en daar tegen de C-kwaliteit aan gaan lopen. Door het regelmatig toepassen van klein onderhoud bij elementenverharding zal de kwaliteit beheersbaar blijven.

Het aantal klachten is gedaald van 250 (maart 2012 t/m juni 2013) naar 192 (maart 2013 t/m juni 2014). Dit kan worden gezien als positieve indicatie van het gevoerde beleid. Aanbevolen wordt dan ook om de gekozen koers aan te houden.

## HOOFDSTUK 2 Beleid

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relatie tussen gemeentelijk beleid, het beleidsplan onderhoud wegen en het beheerplan onderhoud wegen zoals weergegeven in het volgende figuur.



Dit figuur is een schematische weergave (op hoofdlijnen) van het proces. Op basis van wet- en regelgeving en landelijke ontwikkelingen worden door het bestuur beleidskaders vastgesteld. De beleidskaders worden vastgelegd in dit beleidsplan wegen. Het wegenbeheer wordt met deze uitgangspunten en gegevens vertaald in het beheerplan wegen.

Het beleids- en beheerplan onderhoud wegen zijn daarmee sterk afhankelijk van beleidskaders die in wetgeving en andere beleidsplannen zijn verwoord. Het beleidsplan onderhoud wegen gaat echter alleen over wegen in beheer van gemeente Sliedrecht en bevat geen visie op de openbare ruimte waarin op overige beleidsvelden afwegingen worden gemaakt.

Door het toepassen van een maatregeltoets wordt in Sliedrecht een pragmatische werkwijze voor integraliteit tussen de beheerdisciplines bereikt.

Door de raad worden beleidskaders en het beleidsplan onderhoud wegen kaderstellend vastgesteld. Het beheerplan onderhoud wegen 2015-2020 is het door het college gehanteerde uitvoeringsdocument dat gebaseerd is op deze kaderstellende nota's.

## 2.2 College uitvoeringsprogramma “gewoon doen”

In 2014 is het college uitvoeringsprogramma (CUP) voor de bestuursperiode 2014-2018 vastgesteld. Op de relevante thema's uit het CUP sluiten we met dit beleidsplan aan, deze zijn de volgende:

- **Communicatie en participatie (zie 2.5)**
- **(Regionale) samenwerking (zie 2.6)**
- **Duurzame ontwikkeling (zie 2.7)**
- **Basisniveau voor beheer en onderhoud openbare ruimte (zie 2.8)**
- **Bereikbaarheid**

Bereikbaarheid is vooral een zaak van het Verkeersbeleidsplan, maar in de praktijk zal ook door middel van een goede afstemming van werken in Sliedrecht (bijvoorbeeld afsluitingen van wegen) bereikbaarheid in het bestaande wegennetwerk georganiseerd worden. In het bijzonder zal de afstemming met hulpdiensten gegarandeerd zijn. Borging van afstemming is geïntegreerd in de werkprocessen beheer en uitvoering.

## 2.3 Wet- en regelgeving

De **Wegenwet** vereist van de beheerder een ‘goed rentmeesterschap’. Dit betekent dat de beheerder ervoor moet zorgen dat het kapitaal dat in de wegen is geïnvesteerd, in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud. Het betreft hierbij voornamelijk technisch beheer.

De **Wegenverkeerswet** stelt dat de wegbeheerder er naar streeft om maatregelen te nemen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen waarborgen. Het gaat hierbij vooral om functioneel beheer.

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

Voor het **Besluit Bodemkwaliteit** is een voor het wegenbeheer ingrijpende wettelijke regeling. Het Besluit Bodemkwaliteit heeft als doel vervuiling van de bodem en het oppervlaktewater te voorkomen. Het besluit stelt een aantal voorwaarden aan het (her)gebruik van wegenbouwmaterialen. De stringente eisen die het besluit stelt aan de mogelijkheden tot hergebruik inclusief de benodigde onderzoeken, kunnen leiden tot kostenverhoging van aanleg en beheer van wegen. Zo is één van de bepalingen in het **Besluit Bodemkwaliteit** waarmee de wegbeheerder direct mee te maken heeft, dat teerhoudend asfalt sinds 1 januari 2001 onder hetzelfde regime valt als alle andere bouwstoffen. Er geldt geen saneringsplicht voor teerhoudend asfalt. Zolang dit blijft liggen, niet wordt opgepakt of bewerkt zijn er geen problemen ten aanzien van het besluit Bodemkwaliteit. De gemeente Sliedrecht heeft daarover al eerder de code duurzaam wegbeheer vastgesteld (zie 2.4).

Vanuit het **Nieuwe Burgerlijk Wetboek** kan de beheerder van de weg aansprakelijk gesteld worden voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg. Dit betekent dat een preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie, regelmatige inspecties volgens landelijk erkende methoden en een geactualiseerd systeem van rationeel wegbeheer onontbeerlijk zijn om aan te tonen dat er gedegen wegenbeheer wordt toegepast.

## 2.4 Beleidskaders

De door het bestuur vastgestelde beleidskaders, vormen de kaders waarin de wijze van beheer op lange termijn (langer dan 5 jaar) is vervat. In deze paragraaf wordt de balans op gemaakt van de gerelateerde beleidsthema's en plannen.

### Beleidsplan onderhoud wegen 2010-2014

- **Het voorkomen van kapitaalsvernietiging**  
Kapitaalsvernietiging wordt veroorzaakt door onderhoudsmaatregelen uit te stellen op asfaltwegen waardoor in de toekomst zwaardere en daarmee duurdere maatregelen noodzakelijk zijn.
- **Het voorkomen van te grote hoogteverschillen met betrekking tot toegankelijkheidseisen**  
Dit geldt met name voor woningen en garages die op de rijweg aansluiten in zettinggevoelige gebieden.
- **Het voorkomen van schadebeelden waarbij het risico van schadeclaims van toepassing is**  
Maatgevend voor de aanpak is de inventarisatie op basis van de inspectieresultaten, het toezicht en het meldingssysteem van de servicelijn.

### Actieplan omgevingslawaai

Het actieplan beschrijft de maatregelen die nodig zijn om omgevingslawaai zo veel mogelijk te reduceren. Het betreft hoofdzakelijk het toepassen van diverse soorten stille wegdekverhardingen op wegen die hiervoor in aanmerking komen. Er is ook aangegeven wat dit voor gevolgen heeft voor het beheer van deze verhardingen. Het plan is echter zonder budgettering vastgesteld. Daarmee is er wel het risico ontstaan dat er onvoldoende budget beschikbaar is om tot uitvoering te komen.

### Code Duurzaam Wegbeheer

In dit collegebesluit van 24 april 2012 wordt beschreven dat bij werken waar teerhoudend asfalt vrijkomt voorgeschreven wordt dat:

- Teerhoudend asfalt selectief dient te worden verwijderd.
- Vrijkomend teerhoudend materiaal thermisch wordt gereinigd.
- In de administratie een controlespoor wordt opgenomen waaruit blijkt dat het materiaal ook daadwerkelijk is afgegeven bij een thermische reinigingsinstallatie.

Omdat niet bekend is welke wegen in het verleden voorzien zijn van teerhoudend asfalt, wordt als vuistregel aangehouden dat de wegen van voor 1993 extra moeten worden gecontroleerd op de aanwezigheid van teerhoudend asfalt. Er wordt echter geen extra onderhoudsbudget in dit plan opgenomen voor de meerkosten voor het afvoeren en bewerken van teerhoudend asfalt tenzij expliciet is vermeld dat deze kosten wel zijn bepaald.

### **Kaderstellende nota's beheer openbare ruimte**

Het beheer van wegen heeft raakvlakken met andere taakvelden in de openbare ruimte. Het onderhoud van wegen is, naast het beheer en onderhoud van riolering, veelal de initiatiefnemer van onderhoudsactiviteiten in de openbare ruimte. Bij het beheer van wegen is het daarom ook zaak om op de hoogte te zijn van de kaderstellende nota's van de overige taakvelden van beheer. Een aantal van deze taakvelden hebben, vergelijkbaar met onderhoud van wegen, een voorziening voor investeringen in de openbare ruimte.

Relevante voorzieningen beheer openbare ruimte zijn:

- Voorziening buitengewoon onderhoud Plantsoenen
- Voorziening onderhoud speelvoorzieningen
- Voorziening onderhoud riolering
- Voorziening onderhoud bruggen
- Voorziening onderhoud openbare verlichting

Daarnaast zijn er raakvlakken met diverse plannen van andere teams en externe organisaties waarop moet worden afgestemd.

## **2.5 Communicatie en participatie**

De gemeente Sliedrecht wil in de bestuursperiode 2014-2018 haar burgers en bedrijven consulteren en samen met hen op zoek gaan naar goed burgerschap. De wegen van Sliedrecht zijn daarbij een wezenlijk onderdeel van de leefomgeving van deze burgers en bedrijven. Sliedrecht realiseert zich wel dat wegenbeheer een bepaalde vakexpertise vereist en zal daarom vooral daar waar er sprake is van integrale werken actief op zoek gaan naar wat de bewoners en bedrijven voor wensen hebben op het gebied van inrichting. Daar waar sprake is van regulier onderhoud richt zij zich vooraf tot een goede informatie en afstemming. Het proces van beheer is afgestemd op deze twee pijlers van communicatie.

Daar waar zich burgerinitiatieven voordoen zal de gemeente maatwerk toepassen. Wat betreft participatie zal bij het beheer van wegen vooral in de praktijk het operationeel afwegingskader uit bijlage 3 van de kadernota "Ruimte voor burgerparticipatie" worden gehanteerd (zie <http://www.sliedrecht.nl/beleid-en-regelgeving/bestuur-en-dienstverlening/beleidsdocumenten> ).

In het verlengde van het CUP 2014-2018 wordt een basisniveau van onderhoud aangeboden (zie 2.8). Als burgers meer willen dan zijn er mogelijkheden met behulp van deze checklist in het kader van participatie (bijvoorbeeld adoptie).

## 2.6 (regionale) Samenwerking

De gemeente Sliedrecht wil haar positie in de regio Drechtsteden sterk verankeren en zal, binnen de ruimte die de raad biedt, kansen aangrijpen om in de samenwerking te participeren.

Er wordt ook binnen de gecoördineerde inkoop in het Drechtstedenverband een nieuw beheersysteem gezamenlijk aanbesteed. Uniformiteit in systematiek ligt hierbij aan de basis voor de samenwerking. Daarnaast biedt het project de mogelijkheid om activiteiten rondom het beheersysteem (inspecteren, muteren en genereren van informatie) binnen de Drechtsteden centraal te organiseren in plaats van dit door derden te laten doen. Het voordeel daarvan is dat kennis in de regio blijft, processen beter geborgd kunnen worden en leergeld niet opnieuw wordt betaald omdat deze activiteiten routinematig worden opgepakt. Binnen het team Infra en Groen heerst de voorkeur om het actueel houden van het beheersysteem in de Drechtsteden onder te gaan brengen.

Ook op andere vlakken zoals uitvoering liggen kansen in de Drechtsteden. Door werkprocessen eenduidig in te richten kunnen collega's eenvoudiger worden uitgewisseld en gebruik gemaakt worden van elkaars kennis en ervaring. Voorbeeld hiervan is een gezamenlijk onderhoudsbestek in de vorm van een overeenkomst met open posten. Op dit moment werken de gemeentes nog op verschillende methoden. Door dit gezamenlijk op te pakken kan mogelijk voordeel gehaald worden.

## 2.7 Duurzame ontwikkeling

Er zijn diverse asfalt- en elementenmaterialen beschikbaar die bij lagere snelheden het bandengeluid van het gemotoriseerd verkeer kunnen reduceren. Hiermee kan de geluidsbelasting op gevels van woningen en andere bebouwing worden verminderd. Tot 30-50 km/u overheerst vaak het motorgeluid, daarboven het bandengeluid. De te bereiken geluidreductie is in de orde van 3-4 dB(A). Een reductie van 3 dB(A) betekent een halvering van het geluidniveau. Als uitgangspunt van het beleid worden op bepaalde type wegen geluidreducerende deklagen toegepast. Geluidsreductie versus de asfaltkwaliteit en -levensduur moet echter wel in verhouding staan. Overlast en milieubelasting van werk in uitvoering moeten ook worden meegewogen. In bepaalde gevallen zal daarom een afweging worden gemaakt voor minder geluidsreductie, maar een langere levensduur. Zie verder *actieplan omgevingslawaaai*.

In het kader van *Duurzaamheid* dient bij beheer en onderhoud van wegen zorgvuldig te worden omgegaan met energie, materialen, leefomgeving, natuur, landschap en water.

Om invulling te geven aan duurzaamheid bij wegbeheer kan bij voorkeur gebruik worden gemaakt van het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen in de GWW-sector van het CROW of het programma Duurzaam Inkopen van Agentschap NL ten aanzien van de productgroep wegen. Een aantal duurzame aspecten bij wegbeheer zijn:

- Besparing op energie en CO<sub>2</sub>-uitstoot (bijvoorbeeld door toepassing van energiearm asfalt).
- Duurzaam materiaalgebruik (bijvoorbeeld hergebruik van oud asfalt in nieuw asfalt of te kiezen voor betonstraatstenen met betongranulaat als toeslagmateriaal in plaats van grind).
- Reductie van geluid (bijvoorbeeld door te kiezen voor een geluidarm wegdek).
- Afvoer van afstromend wegwater (bijvoorbeeld een waterdoorlatende constructie).

## 2.8 Kwaliteitsniveau

In het College Uitvoeringsprogramma 2014-2018 wordt uitgesproken dat Sliedrecht veel waarde hecht aan het behouden van een basisniveau van beheer in de openbare ruimte. Bij het onderhoud aan wegen is in het beleidsplan 2010-2014 besloten als uitgangspunt voor wegbeheer te nemen: onderhoud op B(asis)niveau zodat er geen kapitaalvernietiging plaatsvindt. In het voorliggend beleidsplan wordt voortgeborduurd op dit uitgangspunt. Het beeld buiten voldoet aan dit niveau en budgettering van onderhoud wegen is hierop afgestemd. Dit niveau komt overeen met de richtlijnen die worden beschreven in de CROW publicatie 147. Dit basisniveau wordt omschreven als:

*BASIS (kwaliteitsniveau B)*

*Veiligheid: minder veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken.*

*Schade beelden: in beperkte mate.*

*Comfort: neemt op plekken af. Kan hinderlijk zijn voor de fietser.*

*Reparaties: uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar.*

*Schadeclaims: weinig kans op gegronde schadeclaims.*

*Kapitaalvernietiging: nihil.*

## 2.9 Afwegingskader (maatregeldoets)

De beschikbare middelen worden in basis bepaald met behulp van het beheersysteem. Daarna vindt er een budgetplanning plaats, waarbij bekeken wordt of de basisplanning binnen de beschikbare middelen kan worden gerealiseerd. Vervolgens vindt er een maatregeldoets plaats, waarbij bekeken wordt in welke mate de maatregelen uit de basisplanning noodzakelijk zijn en wordt een beleidsafweging gemaakt. De afweging van prioriteiten is hierbij als volgt:

### 1. **Lopende verplichtingen worden nagekomen.**

De gemeente Sliedrecht vindt het belangrijk om betrouwbaar te zijn. Daar waar vooraf afspraken zijn gemaakt om wegen in een bepaald planjaar op te pakken, zullen we dat ook doen. Dergelijke afspraken zijn vooraf met betrokken partners (bijvoorbeeld woningstichting, WSRL, provincie ZH) of burgergroepen gemaakt. Ook interne afspraken bij projectontwikkeling of integraal beheer (wegen, riolering, groen etc. = “werk met werk” maken) vallen onder deze afspraken.

### 2. **“Goed” wegbeheer wordt geoptimaliseerd**

De gemeente Sliedrecht hanteert de landelijke uitgangspunten van het CROW als de norm voor het wegbeheer. De gemeente Sliedrecht streeft daarbij niet naar de hoogst haalbare kwaliteit, want voldoende is goed genoeg. Van belang is voor ons dat vooral de bereikbaarheid gegarandeerd blijft. Indien er toch keuzen gemaakt moeten worden hebben primaire wegen voorrang op secundaire wegen. Er wordt ook gekeken wanneer er voor het laatst groot onderhoud is uitgevoerd.

### 3. **Kapitaalvernietiging wordt voorkomen**

De gemeente Sliedrecht verspilt liever geen geld. Indien niet tijdig wordt ingegrepen op het herstellen van asfaltschade ontstaat het risico op een zwaardere en dus duurdere maatregel in de toekomst. Bij elementenverharding komt dit fenomeen niet voor. Herstel van asfalt gaat daarom dus voor het herstellen van elementenverhardingen.

**4. Duurzame ontwikkeling wordt gestimuleerd**

De gemeente Sliedrecht past duurzaam wegbeheer toe. Daar waar zich kansen voordoen wordt gekozen voor een duurzame oplossing. Indien er sprake is van teerhoudend asfalt zal dit op de daartoe gepaste werkwijze verwijderd en verwerkt worden.

**5. Toegankelijkheid van erven wordt gegarandeerd**

De gemeente Sliedrecht wil buitensporige zettingen oplossen. Het gaat daarbij vooral om de aansluitingen van woningen en garages aan de weg en gegarandeerde erf toegang. Esthetische afwegingen (zoals blootliggende funderingen) vallen hier niet onder.

**6. Het actieplan omgevingslawaaï wordt toegepast**

Daar waar bekend is dat de geluidsbelasting op woningen onder druk staat zullen geluidsreducerende maatregelen getroffen worden. De saneringskaarten van de omgevingsdienst ZHZ uit 2013 zijn daarbij het uitgangspunt. Geluidsreductie versus de asfaltkwaliteit en levensduur moet daarbij echter wel in verhouding staan.

## HOOFDSTUK 3 Areeal

### 3.1 Areeal verhardingen

Het wegennet in de gemeente Sliedrecht bestaat uit 226 wegen onderverdeeld in 523 wegvakken en 3470 wegvakonderdelen (bijvoorbeeld hoofdrijbaan, trottoir, parkeerplaats, enz.) met een totale oppervlakte van 1.079.959 m<sup>2</sup>.



Verhardingssoort	M2 2009	M2 2013
Asfalt	177.790	233.798
Elementen	810.500	844.002
Cementbeton	90	1.401
Half- onverhard / overige	2.510	758
<b>Totaal</b>	<b>990.890</b>	<b>1.079.959</b>

In vergelijking met 2009 (990.890 m<sup>2</sup>) is het totale areaal met 89.069 m<sup>2</sup> toegenomen (dit is gelijk is aan 8,9%). Dit is onder andere het gevolg van uitbreiding Baanhoek-West en verbetering van de database.

Op basis van de databasegegevens zijn met het beheersysteem overzichten te genereren omtrent de aard en omvang van het wegennet. Deze gegevens kunnen ook worden gevisualiseerd in themakaarten van het gebied.

## HOOFDSTUK 4 Financiën

### 4.1 Inleiding Financiën

Met behulp van de database uit het wegenbeheerprogramma is doorgerekend wat de technische onderhoudsbehoefte voor de periode (2015 t/m 2019) is. Daarnaast is voor de periode na 2019 een globale doorrekening gemaakt.

De gehanteerde eenheidsprijzen zijn op het landelijke prijspeil van 2013 en bestaan uit een m2 prijs waarbij er vanuit wordt gegaan dat de verharding in technische nieuwstaat en op oorspronkelijke aanleghoogte wordt gebracht. Deze prijs is exclusief 21% btw en 20% aan Voorbereiding, Advies en Toezicht (VAT), rehabilitaties en/of herinrichting.

### 4.2 Vooraf gepland onderhoud

Het betreft hierbij vooraf gepland onderhoud op basis van gemaakte afspraken met betrokken partners bij bijvoorbeeld projectontwikkeling en/of integraal beheer maatregelen zoals rioleringswerkzaamheden (zie stap 1 uit maatregeltoets, paragraaf 2.9). In het beheersysteem worden deze “opgelegde maatregelen” genoemd.

Dit geplande onderhoud is als een vast gegeven in de voorziening onderhoud wegen opgenomen.

### 4.3 Budgetplanning en maatregeltoets

Aan de hand van het netto beschikbare budget is een budgetplanning gemaakt om te bepalen of de huidige dotatie aan de voorziening wegen wel of niet toereikend is. Bij de budgetplanning is ook rekening gehouden met de opgelegde maatregelen uit het vooruit geplande onderhoud. De eventuele gevolgen van verschuivingen in de tijd worden voor de komende 5 jaar zichtbaar gemaakt. Indien er niet voldoende financiële middelen zijn, zal het systeem op basis van de eerder genoemde prioriteiten wegvakonderdelen in de tijd gaan verschuiven tot na de geplande periode van 5 jaar.

Bij deze planning bepaalt het systeem welke wegvakonderdelen in de tijd dienen te worden verschoven. Dit gebeurt volgens een door het CROW voorgeschreven beslissingsmethodiek (publicatie 147). Van de wegvakonderdelen die buiten de planperiode (1-2 of 3-5 jaar) verschoven worden, wordt de onderhoudsmaatregel verzwaard omdat de schade in de tijd volgens een gedragsmodel toeneemt.

Dit wordt ook wel kapitaalsvernietiging genoemd. Kapitaalsvernietiging treedt volgens deze systematiek alleen op bij asfaltverhardingen. Dit kan verholpen worden door alle geplande asfaltmaatregelen in het eerste planjaar uit te voeren.

In het geval van de gemeente Sliedrecht worden door een tekort aan budget, als gevolg van ingeplande (opgelegde) maatregelen, maatregelen uitgesteld waardoor er een theoretische kapitaalsvernietiging optreedt van € 512.555. Dit komt omdat er, door het doorschuiven van maatregelen, in de jaren erna zwaardere en daarmee duurdere maatregelen nodig zijn om alsnog de kwaliteit te herstellen. Omdat kapitaalsvernietiging ongewenst is, is conform de beleidsafweging uit paragraaf 2.9 hiervoor de maatregeltoets toegepast en zijn met behulp het afwegingskader werkzaamheden dermate verschoven dat asfaltwegen geen kapitaalsvernietiging meer kennen.

Asfaltwegen zijn daarbij naar voren gehaald en diverse maatregelen bij elementenverharding opgeschort. Daar waar nodig worden maatregelen uitgevoerd door geregeld klein onderhoud te plegen. Het vrijkomende budget van deze werkwijze wordt gereserveerd voor meer ingrijpende maatregelen (mogelijk reconstructie).

Vanuit deze doorrekening met de maatregeltoets is duidelijk geworden dat in de periode 2015-2020 minder geïnvesteerd zal worden in grote maatregelen op wegen. In plaats daarvan zal meer onderhoud plaats vinden in de vorm van reparaties aan wegvakken.

Met de huidige storting in de voorziening en het toepassen van de maatregeltoets is het mogelijk om in de komende 10 jaar het beheer van de wegen op het basisniveau B op orde te houden. Er zal wel op onderdelen van elementenverharding incidenteel een beeld van kwaliteit C ontstaan. Dit is geheel in lijn der verwachting van het beleid 2010-2014.

## HOOFDSTUK 5 Conclusies en aanbevelingen

### 5.1 Conclusies

#### Kwantiteit

1. Het wegennet in de gemeente Sliedrecht bestaat uit 226 wegen onderverdeeld in 523 wegvakken en 3.470 wegvakonderdelen (bijvoorbeeld hoofdrijbaan, trottoir, parkeerplaats, enz.) met een totale oppervlakte van 1.079.959 m<sup>2</sup>.
2. Het areaal is ten opzichte van 2009 met 8,9% toegenomen met een totaal van 89.069 m<sup>2</sup>.

#### Kwaliteit

3. In vergelijking met 2009 is de kwaliteit nagenoeg hetzelfde gebleven. Er zijn marginale verschuivingen.
4. Echter de algehele kwaliteit blijft iets onder de gewenste CROW-norm. Dit is vergelijkbaar met een IBOR-beeldkwaliteit B met hier en daar een beeld op C-kwaliteit.
5. Dit beeld ligt geheel in de lijn der verwachting van het beleid 2010-2014.

#### Meerjarenplanning en begroting

6. Uit de berekeningen blijkt dat er voor de totale planperiode van 5 jaar voldoende middelen zijn gereserveerd.
7. Door met werkzaamheden te schuiven en meer in te zetten op klein onderhoud bij elementenverharding wordt ongewenste kapitaalvernietiging voorkomen en ontstaat er geen negatief saldo op de voorziening onderhoud wegen.
8. Omdat er de komende periode minder ingezet wordt op projecten en meer op het herstellen van wegvakken en klein onderhoud, zijn de mogelijkheden van het "meeliften" van andere vakdisciplines wel kleiner.
9. Het lange termijn budget (10 jaar), welke m.b.v. een cyclische planning is berekend, bedraagt € 1.007.988. Dit budget zal na 2019 naar schatting nodig zijn om het areaal op het CROW-kwaliteitsniveau B (en bij elementen soms C) te krijgen / te houden.
10. De storting in de voorziening onderhoud wegen is op de lange termijn beperkt maar toereikend om de komende 10 jaar de kwaliteit van de verharding nagenoeg op het CROW-kwaliteitsniveau te houden.

Auteur: D.A. Goossen (PRIM Adviesbureau)  
Geaccordeerd: Leen de Jong (gemeente Sliedrecht)  
Versie: definitief  
Datum: 15 oktober 2014