

Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Echt-Susteren houdende Wegbeheernota 2017-2021

1 Inleiding

In de afgelopen jaren is hard gewerkt aan de wegen in de gemeente Echt-Susteren, op basis van de "Wegbeheernota 2012-2016". Met het verstrijken van de looptijd van deze wegbeheernota is het tijd voor een nieuwe. Met het voorliggende document wordt in de komende periode voor het wegbeheer hierin voorzien.

Scope

Met de nieuwe wegbeheernota wordt inzichtelijk hoe de stand van zaken is. Daarvoor wordt teruggekeken op de afgelopen periode, hoe de kwaliteitsontwikkeling van de verhardingen is en wat de verwachte kosten voor wegonderhoud in de komende periode zijn. Deze kosten worden gekoppeld aan de beschikbare budgetten.

De looptijd van de nieuwe wegbeheernota is van 2017 tot en met 2021.

Het document is zowel een kader voor de beheerder om het beheer en onderhoud beleidsmatig en planmatig te kunnen uitvoeren, als een verantwoording richting het bestuur van het kwaliteitsbeeld en de benodigde budgetten.

Jaarplan onderhoud en Meerjaren Investeringsplan (MIP)

Het beheerplan vormt de schakel tussen het gemeentelijk beleid enerzijds en de realisatie van de noodzakelijke onderhoudsmaatregelen en reconstructies anderzijds. De inzichtelijk gemaakte onderhoudsbehoefte in het beheerplan wordt uiteindelijk verwerkt in de komende jaarplannen. Tussentijds zal een actualisatie plaatsvinden om te zorgen dat de verandering in de onderhoudsbehoefte, ten gevolge van snellere of langzamere achteruitgang van de verhardingen, wordt bijgesteld. Het Meerjaren Investeringsplan (MIP) wordt deels gebaseerd op de onderhoudsbehoefte, maar het meest op een integrale aanpak. Daarbij wordt vooral samengewerkt met het taakveld Riolering.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de afgelopen periode beschouwd, omdat dit sterk bepaalt hoe we er nu voor staan. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige situatie. Het areaal, de kwaliteit van de verharding en de eventuele knelpunten komen aan de orde. Hoofdstuk 4 beschrijft de uitgangspunten voor het wegbeheer. In dit hoofdstuk worden het belang van de wegen, het beheerproces en de beleidsuitgangspunten toegelicht. Daarnaast worden ook de doelstellingen weergegeven. In hoofdstuk 5 wordt beschreven hoe de ambities van de gemeente worden gerealiseerd: welke maatregelen zetten we in om het gewenste onderhoudsniveau te realiseren en wat zijn de verwachte kosten. Het financiële kader, de budgetten worden in hoofdstuk 6 weergegeven. Tot slot worden in hoofdstuk 7 de algemene conclusies en aanbevelingen benoemd.

2 Terugblik afgelopen periode

Hieronder staan kort de specifieke kenmerken van de afgelopen beheerperiode benoemd.

2.1 Onderhoudsniveau

Het door de raad vastgestelde beeldkwaliteitsniveau volgens de "Wegbeheernota 2012-2016" was:

- Niveau B (basis) voor de verhardingen in een 19-tal (grotere) buurten,
- Niveau C (laag) voor de overige verhardingen, inclusief de hoofdontsluitingswegen in het buitengebied en de industriewegen,
- Niveau D (zeer laag) voor de overige verhardingen in het buitengebied (secundaire wegen).

Tijdens de periode 2012-2016 was het jaarlijks budget vastgesteld op €1,3 miljoen euro. Het gemeentebestuur heeft ook nog gezocht naar extra budget om de geconstateerde achterstand, zoals benoemd in de voorgaande wegbeheernota, van het onderhoud weg te werken. De afgelopen periode is hierdoor nog extra budget, dat per jaar varieerde, toegevoegd aan de voorziening wegen. Van het regulier budget van 1,3 miljoen gaat € 100.000 naar de DVO (DienstVerleningsOvereenkomst) met voormalig Westrom, nu Prio Verve, voor klein onderhoud.

Bij aanvang van de beheerperiode in 2012 was de stand van zaken:

- De algehele kwaliteit van de verharding is laag.
- De kwaliteit van de asfaltverharding is laag binnen de bebouwde kom en laag tot zeer laag buiten de bebouwde kom.
- De elementenverharding heeft een kwaliteitsniveau basis.

2.2 Wat is gedaan en wat heeft het opgeleverd

Met de extra financiële middelen zijn, naast de gebruikelijke groot onderhoudsmaatregelen, bermstroken en asfaltverbetering uitgevoerd in het buitengebied.

Er zijn diverse reconstructies uitgevoerd, zoals het gebied rondom het gemeentehuis te Echt fase 1 en fase 2, wegen in Mariaveld en Bosstraat / Rijdtstraat te Susteren en de Annendaalderweg / Boekhorstweg te Maria Hoop.

Met de groot onderhoudsmaatregelen zijn verhardingen weer veilig(er) en comfortabel(er) en is er voor gezorgd dat ze de beoogde levensduur gaan halen. In het buitengebied zijn, dankzij de extra financiële middelen, ongeveer 30 tot 40% van de verhardingen naar een hoger kwaliteitsniveau gebracht. Het passeren van voertuigen is hiermee veiliger geworden, maar het is ook aantrekkelijker geworden voor recreatief gebruik. Het onderhoud aan de bermen zal tevens minder gaan kosten door de bermstroken. Met de reconstructies is het mogelijk geweest om de buitenruimte opnieuw in te richten, zodat deze weer aansluit bij de eisen en wensen van deze tijd. Dankzij een nieuwe doelmatige inrichting worden toekomstige onderhoudskosten gereduceerd.

2.3 Digitalisering

Door de landelijke verplichting om de digitale ondergrond te richten naar de BGT (Basisregistratie Grootchalige Topografie) is ook op het gebied van digitalisering in de afgelopen periode veel energie gestoken. Dit heeft niet alleen geresulteerd in een verbetering van de ondergrond maar ook van de beheergegevens die daaraan verbonden zijn.

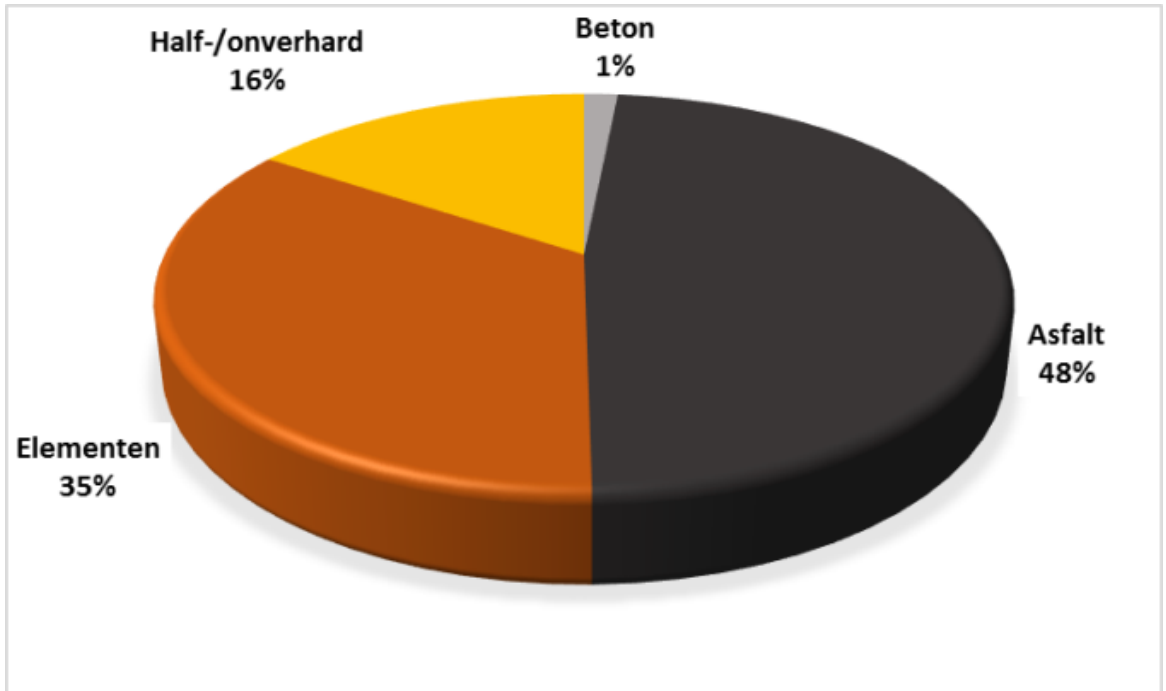
Naast deze inspanning is er ook energie gestoken in het muteren van beheergegevens. Dit is overigens een continue proces omdat de beheeromgeving aan verandering onderhevig is.

De gemeten oppervlakte van het areaal is met 8% toegenomen onder andere door uitbreidingsplannen zoals 't Thaal te Pey of het verharderen van wegen in het LOG (LandbouwOntwikkelingsGebied) Montfort – Maria Hoop. Ook zijn diverse fietspaden zoals de Boekhorstweg, Annendaalderweg, Lange Akkersweg, Doorderweg en Susterderweg toegevoegd.

3 Huidige situatie areaal

In dit hoofdstuk wordt weergegeven wat de huidige omvang en kenmerken van het areaal zijn. Ook wordt een kwalitatieve beschouwing gegeven die ingaat op de huidige kwaliteit en het kwaliteitsverloop van diverse areaalgroepen.

Figuur 1, verdeling verhardingstypen



3.1 Huidig areaal verhardingen

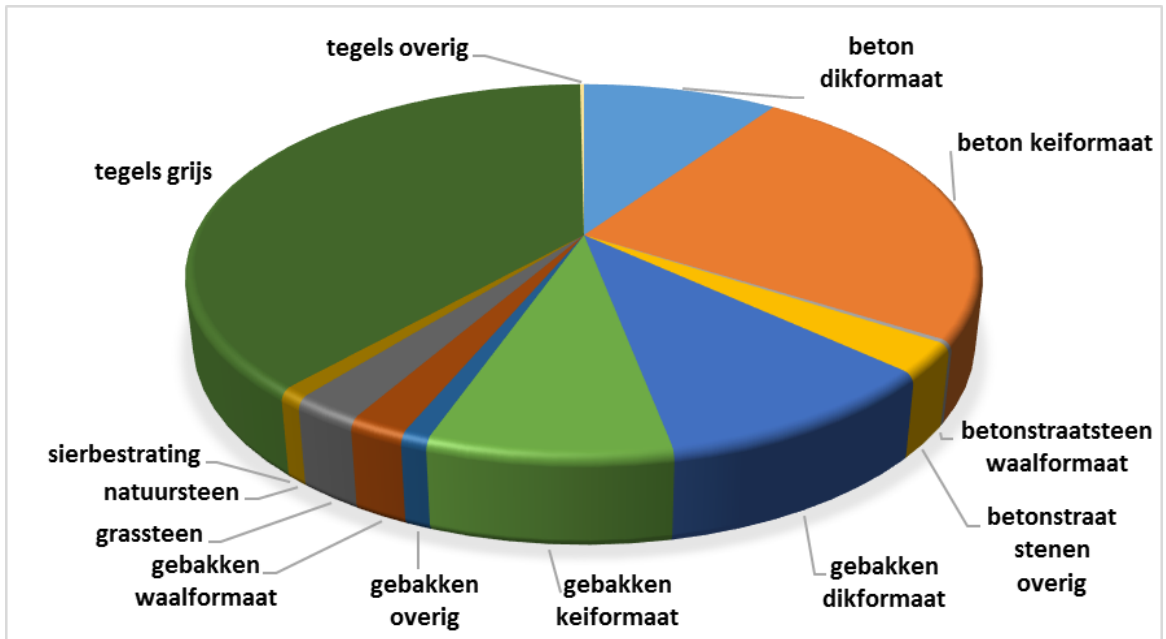
De gemeente beheert in totaal ongeveer 3,0 miljoen m² verharding.

Het areaal bestaat voor 35% uit elementenverharding en 48% uit asfaltverharding. De rest bestaat uit een relatief groot deel onverharde en halfverharde wegen (16%) en betonverhardingen (1%).

Van de elementenverharding is ruim 60% uitgevoerd in de verhardingssoorten tegels en betonstraatstenen keiformaat. Dit sluit aan bij de landelijke toepassing.

Echter, ruim 20% bestaat uit gebakken materialen (klinkers). Hiermee wordt niet alleen een karakteristieke uitstraling behouden, maar ook een duurzaam materiaal gebruikt.

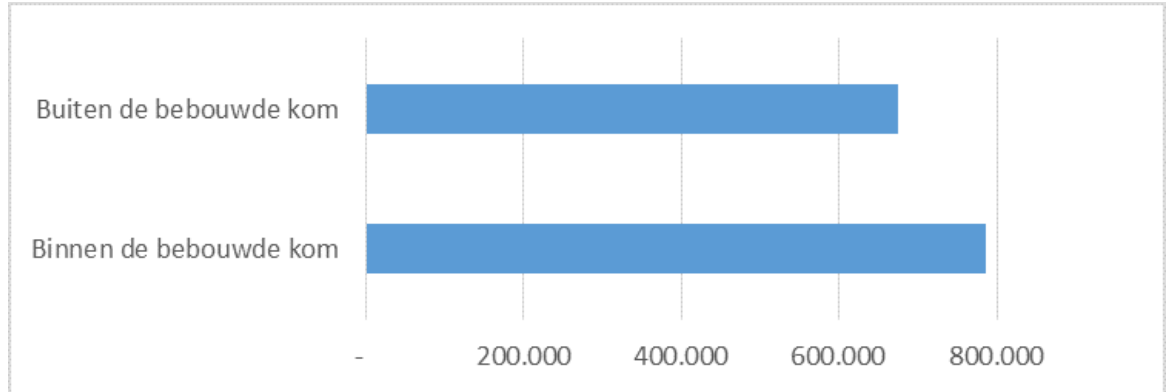
Figuur 2, verdeling verhardingssoorten elementenverharding



Het areaal kenmerkt zich verder door een hoger aandeel asfaltwegen dan wegen met elementenverharding. Dit komt doordat de gemeente Echt-Susteren een aanzienlijk buitengebied heeft. De lange wegen in het buitengebied zijn, al dan niet over bestaande elementenverhardingen en puinverhardingen heen,

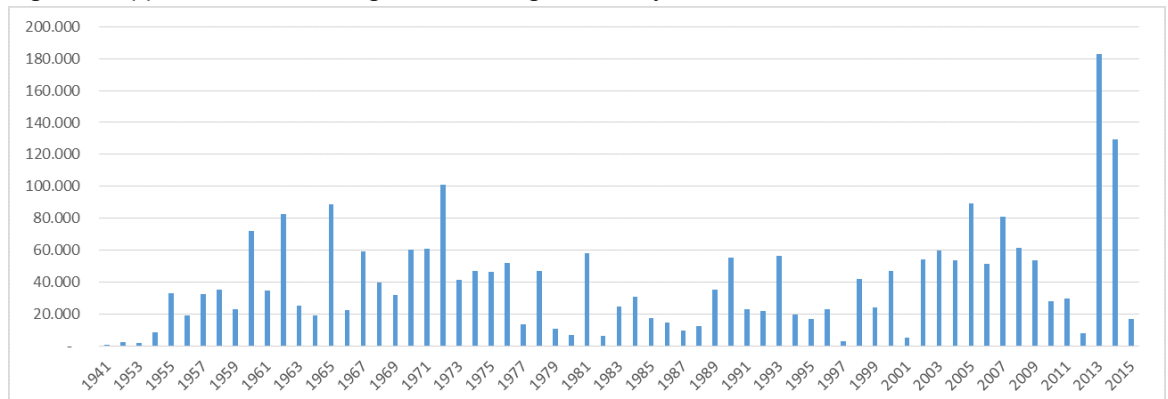
geasfalteerd omdat dit de meest geschikte verhardingssoort is voor grote oppervlakken (aanleg, onderhoud en gebruik).
 In de volgende figuur is de verdeling voor asfaltverhardingen binnen en buiten de bebouwde kom weergegeven.

Figuur 3, areaal asfaltverhardingen binnen en buiten de kom (m2)



In onderstaande grafiek is de hoeveelheid aangelegde wegen in de gemeente vanaf 1941 weergegeven. Duidelijk zichtbaar is dat de laatste jaren een toename in het vervangen van wegen is geweest. In de voorgaande periode zijn er geen grote aanlegpieken zichtbaar, hetgeen voorkomt dat er vervangingsspieken in de toekomst komen. Minder gunstig is het aandeel verhardingen die ouder zijn dan 50 jaar, namelijk bijna 20%. Een flink deel van deze wegen zal binnen 10 tot 20 jaar vervangen moeten worden, afhankelijk van de soort verharding, de functie en het gebruik. Dit zal zowel organisatorisch als financieel aandacht vragen.

Figuur 4, oppervlakte van aangelegde verhardingen in de tijd (m2)



3.2 Staat van verhardingen

Middels een aantal rekenlagen zijn de inspectiegegevens omgerekend naar BOR kwaliteit. Het is geen exact vergelijk met BOR kwaliteit omdat de technische inspectiecijfers de basis vormen. De BOR kwaliteit redeneert ook vanuit beelden, niet alleen vanuit techniek.

Over de periode 2004 t/m 2016 zijn de historische gegevens van de inspectiecijfers met elkaar vergeleken, omgerekend naar kwaliteit en grafisch weergegeven.

De grafieklijnen vertonen stijgingen en dalingen en zijn daarmee letterlijk 'richtinggevend'.

Met name de hoogte van het beschikbare budget, maar ook de onderhoudsaanpak en de mogelijkheden tot integrale uitvoering bepalen het kwaliteitsbeeld dat in de loop der tijd gerealiseerd kan worden en daarmee de richting van de grafieklijn.

In 2007 is door de Raad het onderhoudsniveau vastgesteld op een basiskwaliteit.

Dit is mede bepaald door een kwaliteitsmeting die in 2007 heeft plaatsgevonden en waaruit bleek dat het gemiddelde niveau destijds basis was.

In 2011 is de nota wegbeheer opgesteld waarin is vastgesteld dat de gewenste kwaliteit voor alle wegen in het binnengebied basis is, de verharding op de hoofdinfra buitengebied laag is en ruilverkavelingswegen in het buitengebied zeer laag. Om hieraan te voldoen moesten er extra middelen ter beschikking komen om vooral wegen in het binnengebied op het gewenste kwaliteitsniveau basis te krijgen en te houden.

In de afgelopen 5 jaar zijn grotendeels alle slechte wegen in het binnengebied opgeknapt. Enerzijds vanuit de dorpsontwikkelplannen en anderzijds vanuit onderhoud wegen en MIP wegen. Ook de benodigde aanpassingen aan het rioolstelsel, komende uit het GRP, hebben er toe geleid dat vele wegen gelijktijdig met het aanleggen van nieuw riool werden opgeknapt.

Daarnaast zijn veel wegen in het buitengebied aangepakt door o.a. projecten wegen LOG Montfort - Maria Hoop, reconstructie asfaltverhardingen, fiets-recreatie beleidsplan en toepassen van bermstroken.

Dit heeft onder andere er toe geleid dat het algehele kwaliteitsniveau de afgelopen jaren gestegen is en nu tegen het niveau hoog aan zit. Dat is een mooi resultaat, waar hard aan gewerkt is.

In de volgende grafieken komt naar voren dat de algehele kwaliteit van de verharding een stijging vertoont vanaf 2011. De horizontale stippellijn richting 2021 geeft aan dat we er van uitgaan dat dit niveau met de huidige beschikbare middelen vast te houden is. Het voordeel hiervan is niet alleen een continue beter (gemiddeld) straatbeeld, maar ook dat over de lange termijn gezien dit minder inspanning kost dan het kwaliteitsniveau af te laten zakken en opnieuw een inhaalslag te maken (jojo-effect).

De kwaliteitsstijging die ingezet was in 2011 heeft zich in de afgelopen periode doorgezet. De stijgingslijn van asfaltverharding is duidelijk sterker dan die van elementen.

Elementenverharding is nagenoeg niet aanwezig in het buitengebied. Een onderverdeling tussen binnen en buiten de bebouwde kom is daardoor niet nodig. Voor asfaltverharding is deze onderverdeling wel gemaakt.

Kijkend naar het onderstaand kwaliteitsverloop van de asfaltverhardingen binnen en buiten de kom, wordt zichtbaar dat beide areaaldelen sterk verbeterd zijn. Hierbij is de stijging van het kwaliteitsniveau van het asfalt buiten de bebouwde kom het sterkst. De redenen voor deze sterke stijging zijn projecten wegen LOG Montfort - Maria Hoop, reconstructie asfaltverhardingen en toepassen van bermstroken.

3.3 Civiel technische kunstwerken

Door inventarisatie van het openbaar gebied in de afgelopen jaren, maar ook door nieuwe kunstwerken, reconstructies en uitbreiding van recreatieve voorzieningen is het areaal aan kunstwerken in de afgelopen jaren toegenomen.

In 2015 is het gehele areaal geïnspecteerd. In de rapportage is aangegeven dat de constructieve veiligheid verder uitgezocht moet worden in verband met de huidige normen. Aspecten die daarbij beschouwd worden zijn: bouwjaar, verkeersklasse en werkelijke verkeersbelasting. Maar ook eventuele aanwezige schade, de materiaalsoort en de soort constructie worden meegenomen in de analyse. Het onderzoek heeft als doel dat inzichtelijk wordt waar de constructieve risico's voorkomen binnen het kunstwerken-areaal en de wijze waarop deze beheerst kunnen worden.

3.4 Recreatieve voorzieningen

Door de uitbreiding van de recreatieve voorzieningen zijn nieuwe wandel-, fiets- en ruiterroutes in de afgelopen jaren ontstaan.

In totaal heeft de gemeente nu de volgende routes in beheer:

- Knopenlopensysteem (circa 277 km);
- Mountainbikeroutenetwerk (circa 80 km);
- Fietsroutenetwerk (circa 110 km);
- Ruiterroutenetwerk (circa 100 km).

Het beheer van deze recreatieve voorzieningen (gegevensbeheer, inspectie, onderhoud, klachtenafhandeling, et cetera) is met ingang van 2017 apart van het wegbeheerbudget gefinancierd.

4 Uitgangspunten voor het wegbeheer

De wegen in de gemeente Echt-Susteren zorgen voor de noodzakelijke mobiliteit en bereikbaarheid binnen de gemeente zelf en voor doorgaand verkeer. Naast het gebruik om van "A naar B" te komen, vervullen de wegen ook een belangrijke recreatieve functie. Dat kan zowel met gemotoriseerd verkeer, fiets/rolstoel of lopend. Voor alle gebruikers geldt dat ze er op moeten kunnen vertrouwen dat ze zich veilig kunnen verplaatsen én voldoende comfortabel. Het ontwerp en materiaalgebruik spelen daarbij in eerste instantie een belangrijke rol, maar in de loop der jaren gaat ook het beheer en het daaruit volgend onderhoud een rol spelen.

4.1 Beleidsvisie

In de "programmabegroting 2016" staat verwoord wat men wil bereiken:

Ook staat in de "programmabegroting 2016" vermeld, wat de beheerorganisatie daarvoor moet doen: Daarnaast heeft het wegbeheer een raakvlak met het beleid van de verkeersafdeling wat tot uiting komt in het "Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Echt-Susteren" (GVVP) middels de diverse beschreven knelpunten in dit plan. Het plan is door de gemeenteraad in april 2016 vastgesteld.

Sinds november 2015 heeft de gemeente Echt-Susteren het keurmerk Cittaslow. Gemeente Echt-Susteren is met trots een Cittaslow gemeente. Een gemeente waar het goede leven wordt gevierd. De gemeente heeft aandacht voor duurzaamheid. Bij wegbeheer worden zoveel mogelijk duurzame materialen gebruikt. Ook worden inwoners actief bij projecten betrokken. De gemeente gaat met inwoners in gesprek over hun wensen en ideeën over de invulling van hun woonomgeving om deze mee te nemen in de plannen rondom wegbeheer.

De gemeente Echt-Susteren is daarnaast het "Smalste stukje Nederland" en gebruikt dit ook voor promotie. Door intensiever beheer en onderhoud van de toeristische routes in dit gebied wordt er voor gezorgd dat de buitenruimte daarbij ook aantrekkelijk blijft.

4.2 Beheerproces

Het hedendaags (weg)beheer verlangt een systematische aanpak. Dit beheerproces is gerangschikt rond de belangrijkste taken en verantwoordelijkheden bij het beheer van de openbare ruimte. In het model hiernaast is dit schematisch weergegeven. Als regievoerende gemeente staat hierbij de beheerder centraal.

Dit is uiteraard geen zelfstandig proces: het bestuur oefent als 'eigenaren' van de openbare ruimte ook hun invloed uit op de openbare ruimte door beleidsmatig (aan) te sturen op een resultaatgerichte, procesmatige en planmatige aanpak van beheer van de kapitaalgoederen. Een beheersysteem, waarin alle relevante data is vastgelegd, moet de wegbeheerder daarin ondersteunen.

Figuur 5, beheermodel



Doordat het een herhalend proces is, vormt het een goede basis om verbeterpunten te signaleren en door te voeren. Tevens biedt het een uniforme basis voor een gerichte samenwerking tussen de verschillende beheerdisciplines.

Het opstellen van dit beheerplan maakt ook onderdeel uit van het beheerproces.

Weginspectie en nader onderzoek

Om voor de beheer- en jaarplannen inzicht te krijgen welke verhardingen substantiële schade hebben, wordt tweejaarlijkse een globale visuele weginspectie uitgevoerd. Dit geeft een theoretisch beeld van het onderhoud. Door de wegbeheerder wordt voor de onderhoudskeuze getoetst op gebruik, omgevingsfactoren, ouderdom, et cetera. Waar nodig worden asfaltverhardingen nader onderzocht op restlevensduur met behulp van boringen en metingen.

Integraal afstemmen

Wanneer de mogelijkheid zich voordoet, wordt het onderhoud van de openbare ruimte integraal aangepakt. Werkzaamheden uit andere disciplines zoals riolering, ondergrondse infrastructuur, openbare verlichting en groen worden geclusterd in één project. Het MIP is hier een duidelijk voorbeeld van, maar ook daarbuiten worden op sectoraal niveau de plannen met elkaar afgestemd. Door deze aanpak blijft de overlast door tussentijdse werkzaamheden beperkt en worden kosten bespaard. Het vergt wel een goede afstemming vooraf, waarbij iedere discipline actuele input moet geven om gezamenlijk de juiste keuzes te kunnen maken.

Hoewel tegenwoordig steeds vaker het riool kan worden gerelined (versterken met een kous) in plaats van vervangen, speelt in de gemeente Echt-Susteren nog wel een aanpassingsslag waarbij de riolering aan weerszijden van de weg, naar de as van de rijbaan wordt gebracht.

Ook het meenemen van kleine verkeerskundige aanpassingen is onderdeel van de integrale aanpak om de verkeersveiligheid te verbeteren, bijv. door een fietspad vrijliggend te maken.

Klimaatbestendig beheer

Gezien de ontwikkelingen van de afgelopen jaren is het voor beheer en onderhoud niet meer de vraag óf er rekening gehouden moet worden met klimaatveranderingen, maar hoe dit het beste opgepakt kan worden. Naast de extreem natte momenten zullen over 20-30 jaar ook droge perioden een sterke rol gaan spelen. Er ligt niet alleen een (belangrijke) taak bij het rioolbeheer, maar om tot de beste aanpak te komen zal dit integraal door de beheerdisciplines opgepakt moeten worden. Door hier nu al mee te beginnen, voorkom je straks een enorme opgave. Immers, bij een elementenverharding krijg je maar 1 of 2 keer tijdens de levensduur van 50-60 jaar een kans. Een voorbeeld van de bijdrage hieraan door wegbeheer zijn de infiltratieputten die op meerdere plaatsen meegenomen zijn bij herstraatwerkzaamheden.

4.3 Onderhoudsmaatregelen

In grote lijnen zijn de onderhoudsmaatregelen als volgt te typeren:

Groot onderhoud verhardingen

Elementenverharding: lokale oneffenheden en verzakkingen herstellen (gedeeltelijk herstraten), maar tijdens de levenscyclus tussentijds ook één keer de bestaande materialen in de gehele straat herstraten. Er dient rekening mee gehouden te worden dat het materiaal dat gebroken/slecht is, vervangen moet worden. Deze slechte kwaliteit komt voor bij de oudere verhardingen.

Asfaltverharding: lokale scheuren en oneffenheden worden weggefreest en opnieuw geasfalteerd en de rafeling (steenverlies aan oppervlak) wordt geconserveerd door een deklaag te vervangen of een slijtlaag aan te brengen. Tussentijds wordt in de levenscyclus de constructie versterkt door de gehele bovenlaag te vervangen door een nieuw laag.

De levensduur van de deklaag is tegenwoordig korter ten gevolge van Europese normering, waarbij de aannemer de mogelijkheid krijgt om de grens op te zoeken qua samenstelling.

Het doel van groot onderhoud is het tijdig, structureel verbeteren van de verharding om de beoogde levensduur van de gehele constructie te behalen, waarbij afhankelijk van de maatregel veiligheid (veilig gebruik), duurzaamheid (bestendigheid), comfort en aanzien verbeterd worden. Een kenmerk van dit onderhoud is dat de maatregelen zijn gepland en voortkomen uit weginspecties, e.d.

Klein onderhoud verhardingen

Elementenverharding: kleine oneffenheden en verzakkingen herstellen; de stenen en tegels worden weer vlak terug aangebracht.

Asfaltverhardingen: kleine reparaties met asfalt, maar ook scheuren vullen.

Het doel van klein onderhoud is het veilig houden van de wegen door kleine problemen direct te verhelpen en bij gepland uitstel van groot onderhoud of vervanging.

Klein onderhoud vloeit voort uit meldingen van bewoners, signalering door de eigen dienst en betreffen soms calamiteiten als er een verzakking van de weg is bij een kapotte rioolaansluiting of ten gevolge van verkeersschade. Een klein deel van het groot onderhoud wordt meegenomen als klein onderhoud wanneer dit op zichzelf staande onderdelen zijn met een beperkte onderhoudsoppervlakte. Hierbij moet gedacht worden aan een oppervlakte die door een onderhoudsploeg binnen een werkdag aangepakt kan worden.

Reconstructie/herinrichting verhardingen

Een reconstructie/herinrichting vindt plaats van grens tot grens, vaak in overleg en in samenwerking met de bewoners in het kader van burgerparticipatie en de Cittaslow gedachte. Er wordt niet alleen gekeken naar de inrichting maar ook naar nieuw te gebruiken materialen, het aanpassen van de openbare verlichting en meestal ook het vervangen of aanpassen van het rioolstelsel. Het noodzakelijk vervangen of aanpassen van de riolering vanwege wateroverlast door een capaciteitsprobleem of vanwege slechte kwaliteit van de buizen of vanwege andere problemen is vaak de aanleiding om over te gaan tot een integrale reconstructie of herinrichting.

De vervanging van verhardingsmaterialen komen voort uit een onderhoudssituatie waarbij de verharding reeds of binnen enkele jaren aan het einde van de levensduur is. Bij elementenverharding wordt dit gekenmerkt door aanwezige breuk of breuk die optreedt bij het opnemen van de elementen, maar ook door rafeling en kleurverschillen. Bij asfalt ontstaan zwakke plekken (verzakking, craquelé) of komen scheuren sneller en groter terug. Door middel van asfaltonderzoek kan een einde levensduur of restlevensduur bepaald worden.

Bermonderhoud

Naast de genoemde onderhoudsmaatregelen die betrekking hebben op de verharding zelf, is gebleken dat goed onderhouden van de berm niet alleen schade aan de berm zelf, maar ook aan de verharding voorkomt. Dit speelt vooral bij de buitenwegen waar de wegbreedte beperkt is en bij het passeren van 2 voertuigen de berm gebruikt wordt. Door de berm goed bij te houden of zelfs betonsloven aan te brengen, wordt randschade aan het asfalt voorkomen en een veilig gebruik gewaarborgd. Ook is het verlagen van de berm een regelmatig terugkerende maatregel om wateroverlast op de verharding te voorkomen. Dit is niet alleen voor de veiligheid maar komt ook ten goede aan de levensduur van de deklaag.

Onderhoud markeringen

Markeringen op asfaltverhardingen dienen regelmatig onderhouden te worden om aansprakelijkheid te voorkomen. Het betreft niet alleen vervangen en ophalen van de bestaande markering maar ook het aanbrengen en aanpassen vanwege veranderende verkeerskundige regelgeving. Het taakveld Verkeer geeft hiervoor aan wat aangebracht en aangepast moet worden. Markering wordt nu toegevoegd aan de voorziening wegen. Dat is nieuw ten opzichte van de vorige wegbeheernota.

Onderhoud civiele kunstwerken

Binnen het wegbeheer betreffen het alle civiele kunstwerken die een duidelijke relatie hebben met wegen, zoals duikers, bruggen, et cetera. Naast het reguliere klein en groot onderhoud van de civiele kunstwerken is er extra onderhoud nodig aan de duikers vanwege de onderhoudsachterstand die ze hebben en het veranderende klimaat. In de begroting 2017 is het onderdeel kunstwerken toegevoegd aan de voorziening wegen. Ook dat is nieuw ten opzichte van de vorige wegbeheernota.

5 Kosten

5.1 Berekening kosten

Op basis van de schadecijfers, volgens de weginspectie die is uitgevoerd in juni 2016, is een eerste kwalitatieve basisplanning opgesteld. Deze basisplanning geeft inzicht in de benodigde onderhoudsmaatregelen en kosten voor de komende 5 jaar, gebaseerd op de richtlijnen van de CROW. Iedere 2 jaar wordt voor het volledige wegenareaal een weginspectie uitgevoerd om de onderhoudsmaatregelen en kosten te actualiseren. De uiteindelijke maatregel die buiten wordt uitgevoerd, is gebaseerd op de (aanvullende) inzichten van de wegbeheerder.

De CROW-berekeningssystematiek laat de keuze voor vervanging bewust bij de wegbeheerder. Deze kan immers beoordelen of de verharding "op" is of dat de uitvoering van een onderhoudsmaatregel nog wel rendabel is. De systematiek geeft alleen het vervangen van verhardingen aan wanneer deze er zeer slecht bij liggen. Echter, zover laat een wegbeheerder het over het algemeen niet komen, tenzij er goede redenen voor zijn zoals uitstel van onderhoud bij bouwplannen, buiten gebruik, et cetera.

Voor de gemeente Echt-Susteren speelt niet alleen de onderhoudsbehoefte en de leeftijd/restlevensduur van een verharding, maar ook de noodzaak tot aanpassing van riolering en herinrichting van straten. Hiervoor wordt een Meerjaren Investeringsplan (MIP) opgesteld.

5.2 Eenheidsprijzen onderhoudsmaatregelen

Voor de doorrekening van de onderhoudsmaatregelen op netwerkniveau zijn geactualiseerde eenheidsprijzen nodig. Hiervoor is samen met Antea Group de opbouw van de eenheidsprijzen en onderhoudsmaatregelen voor asfalt- en elementenverhardingen tegen het licht gehouden.

Hiervoor is de landelijk toegepaste kennisbank van Antea Group als basis gebruikt en specifiek gemaakt voor de gemeente Echt-Susteren. Enkele van de aanpassingen ten opzichte van de kennisbank zijn de (lagere) kosten voor het straatwerk, de maatregelen voor asfaltonderhoud in het buitengebied en de toeslagpercentages.

De aangehouden toeslagpercentages zijn:

Aannemer: Asfaltverharding Elementenverharding

Algemene kosten 7% 7%

Eenmalige/uitvoeringskosten 5% 5%

Winst en risico 6% 6%

Verkeersmaatregelen 4% 2%

Gemeente:

Onvoorzien 10% 10%

Vorbereiding en toezicht 15% 15%

5.3 Kosten groot onderhoud

In onderstaand overzicht zijn de kosten weergegeven die bepaald zijn voor het groot onderhoud van de verhardingen om het behaalde niveau te continueren. Deze keuze is gemaakt om te voorkomen dat straks weer een inhaalslag gepleegd moet worden. Uit verschillende berekeningen, op niveau basis en niveau hoog, bleek dat het bestaande budget voldoende aansluit op niveau "basis, tegen hoog aan". Daarom is dit als jaarbedrag aangehouden.

De kosten die uit de berekening op basis van de wegininspectie naar voren zijn gekomen voor asfalt en elementenverharding, zijn in de tabel evenredig verdeeld over de periode 2017-2021 omdat pieken en dalen budgettair en organisatorisch niet wenselijk zijn. Bij het opstellen van de jaarplannen zal de wegbeheerder schuiven, rekening houdend met de kans op kapitaalvernietiging voor asfaltverhardingen die in het planjaar 2017 staan en rekening houdend met integrale aanpak.

In het overzicht is rekening gehouden met de onderhoudskosten die in mindering gebracht kunnen worden vanwege geplande MIP-projecten. Afhankelijk van de toename van de periode tussen het geconstateerde benodigde groot onderhoud en het uitvoeren van het MIP-project, zal het wel voor kunnen komen dat tussentijds klein onderhoud uitgevoerd moet worden om onveilige situaties te vermijden. Tevens dient opgemerkt te worden dat kosten die voortkomen uit verkeerskundige aanpassingen (zie GVVP) niet in bovenstaand overzicht opgenomen zijn.

Naast het groot onderhoud van de verhardingen zelf, zijn er onderdelen in de buitenruimte die behoren tot de wegen en ook groot onderhoud nodig hebben. Dit zijn de berm, markeringen en civiele kunstwerken. De kosten voor berm, markeringen worden gebaseerd op ervaringen in de afgelopen periode.

De jaarlijkse kosten, ter grootte van € 60.000, voor de civiele kunstwerken zijn onderbouwd in het "Uitvoeringsplan civieltechnische kunstwerken 2016-2020". De constructieve veiligheid van civiele kunstwerken is van essentieel belang. In het uitvoeringsplan is daarom een aanbeveling opgenomen om deze constructieve veiligheid verder te onderzoeken op basis van de huidige normen en ervaringen. De kosten die daarmee gemoeid zijn, zijn niet bekend en niet opgenomen in deze nota. De kosten die in onderstaand overzicht staan, zijn gerelateerd aan het benodigd onderhoud.

5.4 Kosten klein onderhoud

Tijdens de visuele inspectie van het areaal verhardingen is klein onderhoud door de inspecteur genoteerd. Het klein onderhoud uit de wegininspectie is gebundeld en begroot. De totale kosten bedragen hiervoor al ongeveer €25.000 per jaar. Daarbij komen nog kleinschalige onderhoudswerkzaamheden die vanuit het DVO geïnitieerd worden doordat deze onderhoudsploeg ook het areaal in de gaten houdt. Met dit onderhoud wordt mede er voor gezorgd dat het huidige bereikte niveau gehandhaafd kan blijven.

En er zullen nog de diverse calamiteiten en meldingen zijn waar klein onderhoud voor nodig is om te verhelpen.

Op basis van ervaring wordt gerekend met € 100.000 jaarlijkse kosten.

5.5 Totaal kosten wegonderhoud

De totale kosten voor wegonderhoud zijn in onderstaand overzicht gesommeerd.

6 Financiën

6.1 Meerjaren Investeringsplan (MIP)

Het MIP is veelal integraal van opzet, maar levert sectoraal gezien een belangrijke bijdrage in het wegonderhoud. Het betreffen wegen of wegvakken waar een reconstructie nodig is. Door continue en tijdig verhardingen te vervangen, worden vervangings- en kostenpieken in de toekomst voorkomen. Voor het MIP wordt jaarlijks ca. 4 miljoen gereserveerd, waarvan de verdeling circa 2 miljoen per discipline is (wegen en riolering).

In de volgende gebieden zijn MIP-projecten ambtelijk in beeld: Koningsbosch, Echt, Dieteren, St. Joost en Nieuwstadt.

Het MIP wordt, als onderdeel van de begroting, jaarlijks vastgesteld door de gemeenteraad.

Voor het MIP geldt dat dit als investering gefinancierd wordt. Dit sluit aan bij de nieuwe regels van de Commissie BBV (Besluit Begroting Verantwoording). Hierin wordt gesteld dat om te bewerkstelligen dat de kosten van de investeringen ten laste komen van burgers en bedrijven op het moment dat zij er profijt van hebben, de systematiek van activering en afschrijving thans voor alle investeringen gelijk getrokken wordt door wijziging van de artikelen 59 en 64 van de BBV: investeringen met een maatschappelijk nut worden, evenals investeringen met een economisch nut, geactiveerd en over de verwachte toekomstige gebruiksduur afgeschreven (artikel I, onderdelen AA en CC).

6.2 Beschikbare budgetten

Op de begroting voor 2017 staan onderstaande budgetten voor het wegonderhoud.

Ten opzichte van 2016 vervalt met de nieuwe wegbeheernota het onderdeel kunstwerken in de begroting van de gewone dienst en het bedrag dat hiervoor staat. Het budget van €30.000 is structureel overgeheveld naar de voorziening wegen. Tevens is het budget voor kunstwerken verhoogd met €30.000 uit diezelfde voorziening zodat het totaal beschikbare budget uit de voorziening wegen €60.000 per jaar bedraagt voor civiele kunstwerken.

6.3 Beschikbaar en benodigd budget

Het beschikbare jaarlijkse budget voor wegonderhoud is gezamenlijk € 1.351.500.

Hier tegenover staan de jaarlijkse kosten ter grootte van €1.350.000.

Zoals in hoofdstuk 5.3 "Kosten groot onderhoud" is aangegeven, komt uit berekeningen naar voren dat met het huidige beschikbare budget voor groot onderhoud continuering van het onderhoudsniveau "basis, tegen hoog aan" gegarandeerd kan worden. Hierbij is uitgegaan van de geplande investeringen vanuit het MIP.

6.4 Monitoring kosten en kwaliteit

Om de kosten en het kwaliteitsverloop te monitoren, worden deze over 2 jaar tussentijds weer bepaald op basis van nieuwe actuele gegevens, middels een dan uit te voeren wegininspectie. Indien dit aanleiding geeft om informatie in deze wegbeheernota bij te stellen, dan zal dit aangegeven worden.

7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Conclusies

Terugblik afgelopen periode

Dankzij een voldoende budget en extra financiële ruimte is het mogelijk geweest om naast de gebruikelijke groot onderhoudsmaatregelen, bermen te voorzien van betonsloven en asfaltverbetering uit te voeren in het buitengebied. Ook zijn er reconstructies geweest die niet alleen tot een doelmatige inrichting van de buitenruimte leiden, maar er ook voor zorgen dat deze inrichting weer aansluit bij de eisen en wensen van deze tijd.

Areaal

De gemeente beheert in totaal ongeveer 3,0 miljoen m² verharding, waarvan 35% bestaat uit elementenverharding, 48% uit asfaltverharding en 17% uit on-/halfverharde wegen. Er is een aanzienlijk buitengebied met veel meer asfaltverharding dan elementenverharding, maar ook met de nodige onverharde en halfverharde wegen.

Er zijn geen pieken in de aanlegjaren maar 20% van de verhardingen is wel ouder dan 50 jaar. Een flink deel van deze wegen zal binnen 10 tot 20 jaar vervangen moeten worden, afhankelijk van de soort verharding, de functie en het gebruik. Dit zal zowel organisatorisch als financieel aandacht vragen.

Uit de grafieken van het kwaliteitsverloop van de verharding komt naar voren dat het algehele kwaliteitsniveau de afgelopen jaren gestegen is en nu tegen het niveau hoog aan zit. Dat is een mooi resultaat, waar hard aan gewerkt is.

De horizontale stippellijn richting 2021 geeft aan dat we er van uitgaan dat dit niveau met de huidige beschikbare middelen vast te houden is. Het voordeel hiervan is niet alleen een continue beter (gemiddeld) straatbeeld, maar ook dat over de lange termijn gezien dit minder inspanning kost dan het kwaliteitsniveau af te laten zakken en opnieuw een inhaalslag te maken (jojo-effect).

Naast een toename van de verhardingen hebben ook de arealen van kunstwerken en recreatieve voorzieningen een uitbreiding gehad in de afgelopen jaren.

Beleid en beheerproces

In de programmabegroting 2016 is verwoord wat men wil bereiken en wat de beheerorganisatie daar voor moet doen. Een veilig gebruik van de verhardingen en een planmatige aanpak vanuit de kwaliteitsgedachte staan hierin centraal.

Wanneer de mogelijkheid zich voordoet, wordt het onderhoud van de openbare ruimte integraal aangepakt. Daartoe vindt afstemming plaats met andere disciplines zoals Verkeer, Riolering, Groen, et cetera op basis van het wegenonderhoudsprogramma. Ook het anticiperen op klimaatveranderingen maakt hier onderdeel van uit om een gezamenlijk klimaatbestendig beheer op te pakken.

Cittaslow en "Smalste stukje Nederland" zorgt er voor dat binnen het wegbeheer (nog) meer aandacht voor duurzaamheid, participatie en uitstraling is. We zijn het....en willen er op voortborduren!

Kosten en financiering

Op basis van een globale visuele wegininspectie zijn de kosten voor klein en groot onderhoud van de verhardingen berekend. De noodzakelijke reconstructies worden in het MIP opgenomen. De kosten voor de civiele kunstwerken zijn onderbouwd in het "Uitvoeringsplan civieltechnische kunstwerken 2016-2020".

Uit verschillende berekeningen kwam naar voren dat met het huidige beschikbare budget voor groot onderhoud continuering van het onderhoudsniveau "basis, tegen hoog aan" gegarandeerd kan worden. Hierbij is wel uitgegaan van de geplande investeringen vanuit het MIP.

7.2 Aanbevelingen en vervolgacties

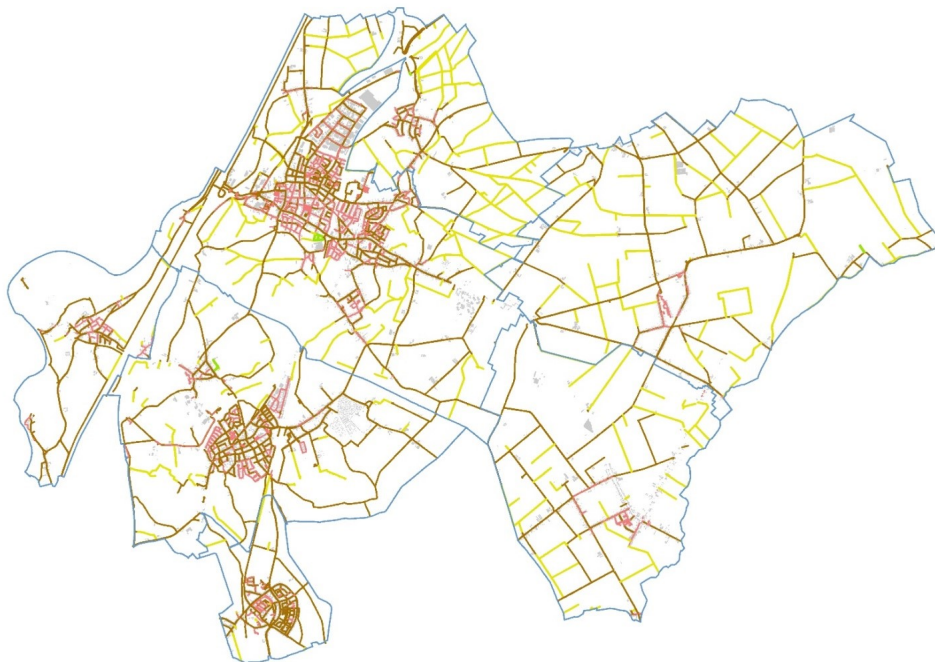
In voorliggend plan zijn in voorgaande hoofdstukken diverse aanbevelingen en vervolgacties benoemd. De belangrijkste zijn in dit hoofdstuk samengevat.

Aanbevelingen en vervolgacties

- Handhaving van het huidige budget, waardoor continuering van het huidige onderhoudsniveau gegarandeerd kan worden en het jojo-effect voorkomen wordt (afzakken van het niveau en inhaalslag maken, tegen hogere kosten).
- In het kader van de constructieve veiligheid van de civiele kunstwerken deze nader onderzoeken en de risico's inzichtelijk maken én de wijze waarop deze risico's beheerst kunnen worden.
- Van de oudere wegen (20% > 50 jaar) nagaan of hier sprake is van de noodzaak tot vervanging van de verhardingen.
- Asfaltonderzoek laten verrichten om de juiste toe te passen onderhoudsmaatregel te bepalen in verband met restlevensduur.
- De kosten en het kwaliteitsverloop over 2 jaar monitoren, middels een dan uit te voeren wegininspectie.

Bijlage 1 Overzichtskaart kernen en verhardingstypen

Bijlage 1 Kaart



Verklaring

Bruin = asfaltverharding

Rose = elementverharding

Groen = half verhard

Geel = onverhard

Blauw = woonplaatsgrens

Opmerking: de data is volledig correct maar de visualisatie op dit schaalniveau geeft de werkelijkheid niet volledig weer omdat kleuren elkaar overlappen. Daarnaast zijn alleen de rijbanen te zien en door-gaande fietspaden waar geen rijbaan aan grenst.

Bijlage 2
 Gehanteerde eenheidsprijzen (netwerkniveau)

Bijlage 2 Eenheidsprijzen

elementenverharding, eenheidsprijzen onderhoudsmaatregelen, prijsniveau 2016 exclusief BTW en inclusief opslagpercentage (51,8%) :					
		plaatselijk herstraten 30% (100% prijs)	plaatselijk herstraten 50% (100% prijs)	herstraten 100%	rehabilitatie (nieuwe materialen)
<i>Materiaal</i>	<i>Maatregelcode</i>	E1	E2	E3	E4
betonstraatstenen keifmaat		€ 13,94	€ 21,46	€ 44,75	€ 79,16
betonstraatstenen dikmaat		€ 14,41	€ 22,17	€ 47,24	€ 84,35
betonstraatstenen waalmaat		€ 15,73	€ 24,25	€ 51,17	€ 89,49
betonstraatstenen overig		€ 15,76	€ 24,24	€ 50,73	€ 94,51
gebakken klinkers keifmaat		€ 15,64	€ 24,07	€ 48,21	€ 108,18
gebakken klinkers dikmaat		€ 16,54	€ 25,44	€ 50,60	€ 117,39
gebakken klinkers waalmaat		€ 18,09	€ 27,86	€ 54,97	€ 128,60
gebakken klinkers overig		€ 17,71	€ 27,24	€ 53,73	€ 130,77
grasstenen		€ 11,34	€ 17,39	€ 30,46	€ 57,62
natuursteen		€ 23,89	€ 36,71	€ 70,50	€ 160,54
sierbestrating		€ 15,78	€ 24,19	€ 49,71	€ 117,05
tegels standaard		€ 8,77	€ 13,45	€ 25,55	€ 43,58
tegels overig		€ 11,00	€ 16,86	€ 31,33	€ 62,35

asfaltverharding, eenheidsprijzen onderhoudsmaatregelen, prijsniveau 2016 exclusief BTW en inclusief opslagpercentage (54,3%) :							
		conserveren	gedeeltelijk groot onderhoud	conserveren en gedeeltelijk groot onderhoud	verbeteren vlakheid	versterking aanbrengen	rehabilitatie (nieuwe materialen)
<i>Wegtype</i>	<i>Maatregelcode</i>	A1	A2	A3	A4	A5	A6
Oppervlakbehandeling		€ 9,19	€ 5,92	€ 14,94	€ 30,21	€ 24,04	€ 114,98
3 Gemiddeld belast bibeko		€ 28,49	€ 5,92	€ 33,40	€ 30,89	€ 28,49	€ 137,96
3 Gemiddeld belast bubeko		€ 9,19	€ 5,92	€ 14,94	€ 30,21	€ 24,04	€ 114,98
4 Licht belast bibeko		€ 28,49	€ 5,92	€ 39,81	€ 28,67	€ 28,49	€ 137,96
4 Licht belast bubeko		€ 9,19	€ 5,92	€ 14,94	€ 30,21	€ 24,04	€ 114,98
5 Woongebied		€ 27,87	€ 3,95	€ 37,39	€ 33,72	€ 27,87	€ 95,41
6 Verblijfsgebied		€ 5,72	€ 3,51	€ 9,23	€ 28,05	€ 22,21	€ 39,08
7 Fietspad rood		€ 42,50	€ 6,37	€ 45,15	€ 46,46	€ 42,50	€ 109,63
7 Fietspad zwart		€ 5,72	€ 3,51	€ 9,15	€ 26,18	€ 23,40	€ 48,59