

www.waddinxveen.nl



Beheerplan Wegen 2015–2018



G E M E E N T E

WADDINXVEEN



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Doel	1
1.2	Doelstelling	1
1.3	Resultaat	1
2	Kader	2
2.1	Wettelijke kaders	2
2.2	Beleidskaders	3
2.3	Normen en richtlijnen	4
3	Kwantiteit en kwaliteit	6
3.1	<i>Kwantiteit</i>	6
3.1.1	<i>Verhardingstype</i>	6
3.1.2	<i>Wegtype</i>	6
3.1.3	<i>Verkeersregelinstallaties</i>	7
3.2	Kwaliteit	7
3.2.1	<i>Inspectie</i>	7
3.3	Meldingen	8
4	Onderhoud	10
4.1	Strategie	10
4.2	Klein onderhoud	10
4.2.1	<i>asfaltverharding</i>	10
4.2.2	<i>elementenverharding</i>	10
4.3	Groot onderhoud	10
4.3.1	<i>asfaltverharding</i>	10
4.3.2	<i>elementenverharding</i>	11
4.4	Rehabilitatie verharding	11
4.5	Onderhoud inventaris wegen	11
4.6	Verkeersregelinstallatie	12
4.7	Vandalisme	12
4.8	Gladheidsbestrijding	12
4.9	Straatreiniging	12
4.10	Onkruidbestrijding op verharding	12
4.11	Veiligheidsbudget	12
4.12	Monitoren	13
5	Financiën	14
5.1	Budget	14
5.2	VAT en uitvoeringskosten	14
5.3	Afschrijvingstermijnen	14

1 Inleiding

1.1 Doel

Beheer en onderhoud van de openbare ruimte is een kerntaak van de gemeente. Een kwalitatief goede infrastructuur draagt bij aan het welzijn en de veiligheid van de bevolking. Een functioneel en goed onderhouden infrastructuur is van groot economisch belang en draagt bij aan een aantrekkelijke plaats om te wonen, te werken en te recreëren. Het goed beheren en onderhouden van de openbare weg is een grote kostenpost. Het is daarom van belang het beheer en onderhoud zo efficiënt mogelijk uit te voeren.

In het beheerplan wegen geven we inzicht in de bestaande kwaliteit, de vertaling van het beleid ⁽¹⁾, de planning van de werkzaamheden en de daaraan gekoppelde financiële middelen.

1.2 Doelstelling

Het opstellen van het beheerplan geeft antwoord op de volgende vragen:

- Wat heeft de gemeente Waddinxveen in beheer?
- Wat is de kwaliteit hiervan?
- Wat is het benodigde budget om te voldoen aan de beoogde kwaliteit?
- Welke onderhoudsmaatregelen zijn noodzakelijk?
- Wanneer moet het onderhoud worden uitgevoerd?

Naast een antwoord op bovenstaande vragen is de ambitie van de gemeenteraad verwerkt in de planning. De raad heeft met het vaststellen van de visie beheer openbare ruimte vastgesteld dat we de openbare ruimte beheren door middel van gedifferentieerde kwaliteitsniveaus. Een andere belangrijke doelstelling is de herinrichting van de projectgebieden, binnen de projecten wordt de ruimte ingericht conform de laatste richtlijnen van duurzaam veilig.

1.3 Resultaat

Als we terugblikken op de beheerperiode 2011-2014 zijn de volgende resultaten behaald:

- Het uitvoeren van integrale projecten waarbij de herinrichting is afgestemd met onze partners en de weginfrastructuur is ingericht conform de richtlijnen;
- Door een andere wijze van aanbesteden (kwaliteit gestuurd in plaats van frequentie gestuurd) in combinatie met een gunstige marktwerking is het onderhoudsniveau in 2013 en 2014 kostenneutraal verhoogd van C naar B.
- Er is een afname in het aantal ingediende schadeclaims

In de periode 2015-2018 willen we de volgende resultaten behalen:

- Het onderhouden en beheren van de wegen op kwaliteitsniveau B
- Een daling van het aantal meldingen met gemiddeld 10%
- Het herinrichten van projecten ⁽²⁾ conform de richtlijnen duurzaam veilig

(1) Het beleid is samengevat in de visie beheer openbare ruimte, voor de beheerparagraaf wegen zijn naast de visie beheer openbare ruimte ook de uitgangspunten van het mobiliteitsplan meegenomen.

(2) De projecten voor de periode 2015-2018 zijn omschreven in het projecten boek 2015-2018

2 Kaders

2.1 Wettelijke kaders

De kwaliteit waaraan de weg moet voldoen is niet in abstracte waarde wettelijk vastgelegd. Wel is bijvoorbeeld de onderhoudsplicht vastgelegd. Hieronder wordt puntsgewijs de, voor het wegbeheer, relevante wet- en regelgeving benoemd.

De Wegenwet

Deze wet beschrijft de openbaarheid en het beheer en onderhoud van wegen. Daarnaast wordt ook de onderhoudsplicht (artikel 15) en de zorgplicht (artikel 17) voor de beheerder beschreven. Het onderhoud richt zich op de bruikbaarheid en de instandhouding van de wegen. Met andere woorden de wegbeheerder zorgt dat het kapitaal dat in de wegen is geïnvesteerd in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud.

De Wegenverkeerswet

Deze wet verklaart, onder andere, dat de wegbeheerder (verkeers)maatregelen treft die de veiligheid van de weggebruiker en het functionele gebruik 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 specifieke maatregelen voor. Het gaat hierbij dus vooral om functioneel beheer.

Nieuw Burgerlijk Wetboek

Op basis van het Nieuw Burgerlijk Wetboek is de wegbeheerder aansprakelijk voor schade die weggebruikers oplopen door onveilige situaties. De wegbeheerder kan dus aansprakelijk worden gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg. Dit betekent dat een preventief onderhoudsbeleid en regelmatige weginspecties volgens de landelijke geaccepteerde methode noodzakelijk zijn.

Risicoaansprakelijkheid

Artikel 6:174 BW regelt de risicoaansprakelijkheid van de wegbeheerder indien de schade het gevolg is van een gebrek aan de openbare weg. Er is sprake van een gebrek aan de weg indien de weg niet voldoet aan de eisen die men er onder de gegeven omstandigheden aan mag stellen en hierdoor een gevaarlijke situatie ontstaat. Dit houdt in dat de wegbeheerder aansprakelijk is voor schade als gevolg van een gebrek.

Schuldaansprakelijkheid

Indien de schade niet het gevolg is van een gebrek aan de weg zelf, maar van de aanwezigheid van losse voorwerpen of substanties op de weg (die geen deel uitmaken van de weg) kan als praktische vuistregel gesteld worden dat artikel 6:174 BW niet van toepassing is. In dergelijke gevallen dient de aansprakelijkheid te worden beoordeeld op grond van artikel 6:162 BW. Toerekenbaar tekortschieten van de wegbeheerder in zijn zorgplicht om de onder zijn beheer vallende wegen naar behoren te onderhouden is een noodzakelijke voorwaarde voor aansprakelijkheid. Dit moet door de gedupeerde worden aangetoond. In tegenstelling tot artikel 6:174 BW, geldt voor artikel 6:162 BW dat de wegbeheerder aan de niet aansprakelijk is als aantoonbaar is, dat hij niet op de hoogte was (of had kunnen zijn) van de betreffende situatie.

	Schadeclaims		bedrag vergoeding
	ingediend	vergoed	
2010	19	4	€ 13.500
2011	17	3	€ 21.000
2012	13	3	€ 1.350
2013	10	4	€ 1.450

Besluit bodemkwaliteit

Dit besluit stelt een aantal voorwaarden aan het (her-) gebruik van wegenbouwmaterialen, deze voorwaarden kunnen tot kostenverhoging leiden bij onderhoudsmaatregelen.

Een van de voorwaarden die grote invloed heeft op de kosten is de wijze van verwerking van teerhoudend asfalt. Bij het opstellen van de onderhouds- en beheerkosten is rekening gehouden met de mogelijke aanwezigheid van teerhoudend asfalt.

2.2 Beleidskaders

Slappe bodem

De gemeente Waddinxveen is een van de gemeenten die een slappe ondergrond heeft (veen en slappe kleilagen). Door deze slappe ondergrond zijn de onderhoudskosten voor de wegen hoger dan in andere gebieden. De gemeente wordt hiervoor deels gecompenseerd via het gemeentefonds. In de beheerstrategie is rekening gehouden met onze ondergrond, de extra onderhouds- en beheerkosten zijn financieel vertaald.

Kwaliteitsniveau

Binnen de gemeente is gekozen voor gedifferentieerd beheer. De centra gebieden onderhouden we op kwaliteitsniveau A, de woongebieden en het bedrijventerrein op B en het buitengebied op B/C. De verschillende niveaus zijn vastgelegd in de kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2013. Ter illustratie zijn in onderstaand figuur als voorbeeld van de kwaliteitscatalogus elementenverharding toegevoegd. De controle op de afgesproken kwaliteit wordt gedaan aan de hand van kwaliteitsmeetlat.

elementverharding					
	A	B	C	D	
Veilig	- Gevaarlijke situaties komen niet voor	- Gevaarlijke situaties komen niet voor	- Voorkomende schades geven aanleiding tot ongelukken (aqua-planing, struikelen, uitwijkgedrag)	- Voorkomende schades leiden tot ongelukken (aqua-planing, struikelen, uitwijkgedrag)	Veilig
Duurzaam	- Nauwelijks schades die invloed hebben op de verhardingsconstructie	- Voorkomende schades hebben invloed op de kwaliteit van de constructie - Schades leiden op den duur tot herstelmaatregelen aan de constructie	- Voorkomende schades hebben invloed op de kwaliteit van de constructie - Schades leiden op den duur tot herstelmaatregelen aan de constructie	- Voorkomende schades hebben grote invloed op de kwaliteit van de constructie - Herstelmaatregelen benodigd aan de constructie	Duurzaam
Comfort	- Weggebruikers ondervinden geen hinder van eventuele schades	- Op plekken ondervinden weggebruikers hinder van schades - Schades kunnen hinderlijk zijn voor fietsers	- Alle weggebruikers ondervinden hinder van schades, maar aanpassing van de maximum snelheid is niet noodzakelijk	- Alle weggebruikers ondervinden hinder van schades, aanpassing van de maximumsnelheid is noodzakelijk	Comfort
Aanzien	- De beleving van een gebied is goed - Gebruik van de weg is zichtbaar - Reparaties zijn zichtbaar zonder enig verschil in materiaalgebruik	- Gebruikers beleven een gebied als redelijk - Schadebeelden zijn in beperkte mate zichtbaar - Uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar; het is toegestaan dat de weg als een lappendeken oogt	- Gebruikers beleven een gebied als slecht - Schadebeelden komen in grote mate voor en zijn duidelijk zichtbaar - Uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar; het is toegestaan dat de weg als een lappendeken oogt	- Gebruikers beleven een gebied als zeer slecht - Schadebeelden komen in zeer grote mate voor en zijn zeer duidelijk zichtbaar - Uitgevoerde reparaties zijn zeer duidelijk zichtbaar - Het is toegestaan dat de weg als een lappendeken oogt	Aanzien
Textuur, vlakheid, samenhang en kantstrook	- Geringe lichte schade - Matige oneffenheden (> 15 mm), < 8 stuks per 100 m ² - Beschadigde elementen < 1 stuk per 100 m ² - Maximale voegwijdte < 10 mm	- Geringe matige schade - Matige oneffenheden (> 15 mm), < 15 stuks per 100 m ² - Beschadigde elementen < 3 stuks per 100 m ² - Maximale voegwijdte < 20 mm	- Enige grote matige schade - Matige oneffenheden (> 15 mm), > 15 stuks per 100 m ² - Beschadigde elementen < 5 stuks per 100 m ² - Maximale voegwijdte < 30 mm	- Zeer ernstige schade - Ernstige oneffenheden (> 30 mm), > 3 stuks per 100 m ² - Beschadigde elementen > 5 stuks per 100 m ² - Maximale voegwijdte > 30 mm	Textuur, vlakheid, samenhang en kantstrook

Vanaf 2015 gaan we digitaal schouwen. Door deze manier van schouwen – en monitoren – hebben we de actuele gemiddelde kwaliteit van de verharding inzichtelijk. De gegevens worden gebruikt voor het controleren en aansturen van de aannemers die voor ons het onderhoud uitvoeren, daarnaast worden de gegevens gebruikt voor het opstellen van managementrapportages.

Mobiliteitsplan

In het mobiliteitsplan is een wegcategoriseringsplan opgenomen. Alle wegen zijn in vier categorieën ingedeeld. Elke categorie heeft eigen inrichtingskenmerken. Deze inrichting moet voldoen aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Zie hiervoor paragraaf 2.3

Parkeeronderzoek en -beleid

In 2014 is er parkeeronderzoek uitgevoerd. Ook is het parkeerbeleid vastgesteld. Op basis van dit onderzoek en beleid wordt duidelijk waar de knelpunten op het gebied van parkeren zich bevinden. In het parkeerbeleid worden keuzes nagedragen op welke wijze deze knelpunten kunnen worden verholpen. Het doel is om zoveel mogelijk parkeerknelpunten op te lossen tijdens groot onderhoud.

De visie beheer openbare ruimte

Hierin zijn alle gemeentelijke beleidsuitgangspunten die invloed hebben op de openbare ruimte samengevoegd.

2.3 Normen en richtlijnen

Naast de genoemde wet- en regelgeving worden er door andere instanties ook regels opgesteld. Deze regels moeten worden beschouwd als richtlijnen, die overigens juridische wel als richtinggevend gehanteerd worden voor de wijze waarop de wegbeheerder moet handelen. De belangrijkste instantie die richtlijnen voor het wegbeheer opstelt is de CROW (dit is het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte). Dit centrum voert onderzoek uit naar diverse aspecten in de civiele en verkeerstechniek en doet voorstellen voor een zo veilig mogelijke inrichting van de weg. Deze landelijk geaccepteerde en gehanteerde richtlijnen vormen de basis voor het beheer en onderhoud aan de verhardingen.

LIOR:

Ter vervanging van ons technisch programma van eisen is in 2014 de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) vastgesteld. In de LIOR zijn alle eisen en richtlijnen met betrekking tot de openbare ruimte in Waddinxveen samen gekomen. Deze LIOR is opgezet als een internetapplicatie, wat wil zeggen dat alle inrichtingseisen, bepalingen en richtlijnen met bijbehorende beleidsstukken, gemeentelijke verordeningen, tekeningen, enzovoorts, digitaal zijn te raadplegen voor zowel gemeentelijke medewerkers, als voor ontwikkelaars en aannemers. Ook is door deze opzet de LIOR op een relatief eenvoudige manier actueel te houden. De LIOR is tot stand gekomen na breed overleg met vakspecialisten van diverse disciplines en afdelingen en vormt daardoor een goede basis voor de (her)inrichting van de bestaande en nieuw in te richten openbare ruimte in Waddinxveen.

CROW:

De Kwaliteitscatalogus openbare ruimte geeft landelijke standaardnormen voor het beheer van de openbare ruimte. De normen bestaan uit meetbare criteria met duidelijke omschrijvingen en illustratieve beelden, in de vorm van zogenaamde "schaalbalken". Met deze catalogus kunnen gemeentes het gewenste kwaliteitsniveau van de openbare ruimte vastleggen. De kwaliteitscatalogus is vastgelegd in de publicatie 288 - Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2010. Voor de beheerperiode 2015-2018 wordt de verharding op kwaliteitsniveau B onderhouden.

Duurzaam veilig:

Duurzaam veilig is gebaseerd op een aantal leidende principes, deze principes zijn onderbouwd door wetenschappelijk onderzoek. De 3 belangrijkste principes worden hieronder omschreven.

Functionaliteit:

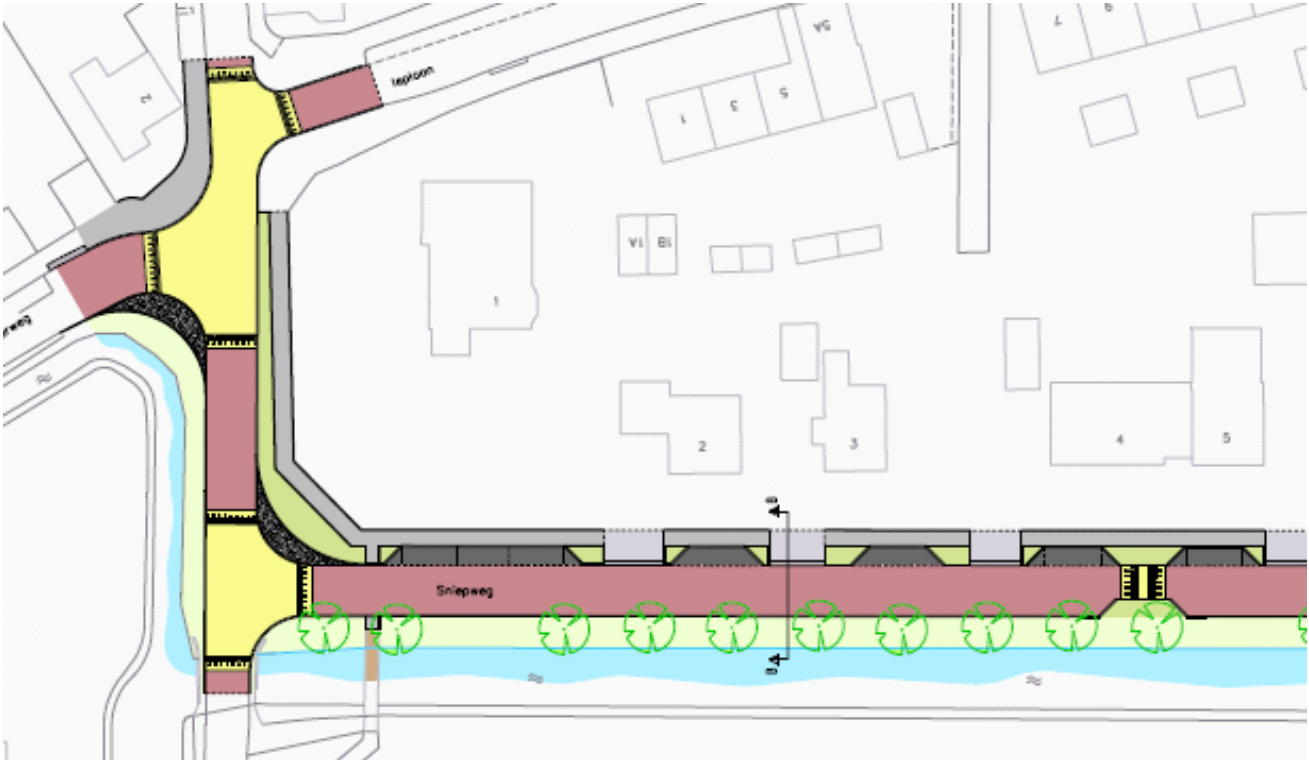
Het principe van functionaliteit betekent dat iedere weg ontworpen wordt voor een specifieke functie. Een stroomweg is om verkeer te laten stromen en niet om woonwijken te ontsluiten; een erftoegangsweg is om erven, parkeerplaatsen e.d. te bereiken en niet bedoeld voor doorgaand verkeer.

Homogeniteit:

Homogeniteit betekent dat de verschillen in massa richting en snelheid moeten worden beperkt. Bij lage snelheden kunnen auto's en fietsers veilig van dezelfde weg gebruikmaken, maar hogere snelheden zijn alleen veilig als er geen tegenliggers zijn op dezelfde rijbaan, er geen kruisend verkeer is en als motorvoertuigen niet van dezelfde rijbaan gebruikmaken als langzaam verkeer.

Herkenbaarheid:

Een ander principe is herkenbaarheid, wat betekent dat het wegverloop en wegbeeld herkenbaar moet zijn voor de gebruiker. Dit betekent dat het wegontwerp geen verrassingen moet bevatten, maar dat het gewenste gedrag van de weggebruikers moet worden ondersteund door het wegontwerp.



De Sniepweg is een goed voorbeeld van het toepassen van het principe Duurzaam Veilig.

De Sniepweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Hier geldt een snelheid van 30 km/h. Door het verwijderen van het asfalt en het aanbrengen van elementenverharding past de inrichting beter bij de snelheid van 30 km/h. De elementen-verharding in combinatie met het versmallen van de rijbaan, het aanbrengen van plateaus en de drempel zorgen ervoor dat het snelheidsregime logisch is.

3 Kwantiteit en kwaliteit

In dit hoofdstuk is de omvang van het areaal en bijbehorende kwaliteit weergegeven. De gegevens zijn gebaseerd op de inventarisaties en inspecties uit 2013. Zowel de inventarisatie als de inspectiegegevens zijn verwerkt in ons beheersysteem GBI.

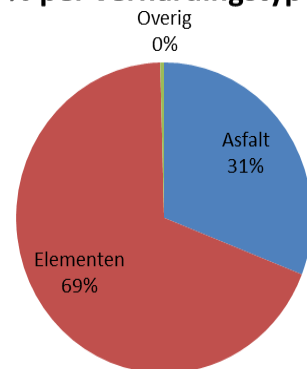
3.1 Kwantiteit

De verharding is in 2013 geïnventariseerd (kwantiteit), het inventariseren is het vastleggen van de vaste gegevens. In het wegbeheer kunnen dit verschillende soorten gegevens zijn. Voor het beheer van de verharding is het belangrijk te weten hoeveel verharding we in beheer hebben, welk soort verharding het is en wat de functie van de verharding is. In het wegbeheersysteem zijn al deze vaste gegevens opgenomen. Hieronder worden de relevante vaste gegevens uiteengezet.

3.1.1 Verhardingstype

In het naastliggende figuur is te zien dat circa 31% van de verhardingen een asfaltverharding betreft en circa 69% een elementenverharding. Het aandeel betonverhardingen in het gehele areaal is niet noemenswaardig. Het betreft vooral betonplaten en inritten naar bedrijven.

% per verhardingstype



3.1.2 Wegtype

In onderstaand tabel is een overzicht gegeven van het areaal per wegtype, uitgesplitst in het verhardingstype. Daaruit blijkt dat wegtype 5 (woonstraten) en wegtype 6 (trottoirs, voetpaden) het meeste voorkomen binnen de gemeente: respectievelijk 38,9% en 27,2%.

De meeste elementenverharding komt voor bij wegtype 5 en 6. De asfaltverhardingen komen voornamelijk voor bij de wegtypen 3 (wijkontsluitingswegen) en wegtype 4 (buurtontsluitingswegen).

wegtype	gebruiksfunctie	oppervlakte in m ²			percentage van totaal
		asfalt	elementen	totaal	
3	Wijkontsluitingsweg	144.164	15.110	159.274	13,4%
4	Buurtontsluitingsweg	138.394	17.065	155.459	13,1%
5	Woonstraat	24.929	436.467	461.396	38,9%
6	Voetpad	11.020	311.862	322.882	27,2%
7	Fietspad	50.029	31.492	81.521	6,9%

3.1.3 Verkeersregelinstallaties

In totaal zijn er 7 verkeersregelinstallaties. Twee van deze installaties staan zowel aan een gemeentelijke als aan de provinciale weg. Van deze installaties worden de onderhoudskosten met de provincie Zuid Holland gedeeld, middels de potentheorie. Hieronder staan de verkeersregelinstallaties. Van de met een * gemarkeerde installaties worden de onderhoudskosten gedeeld.

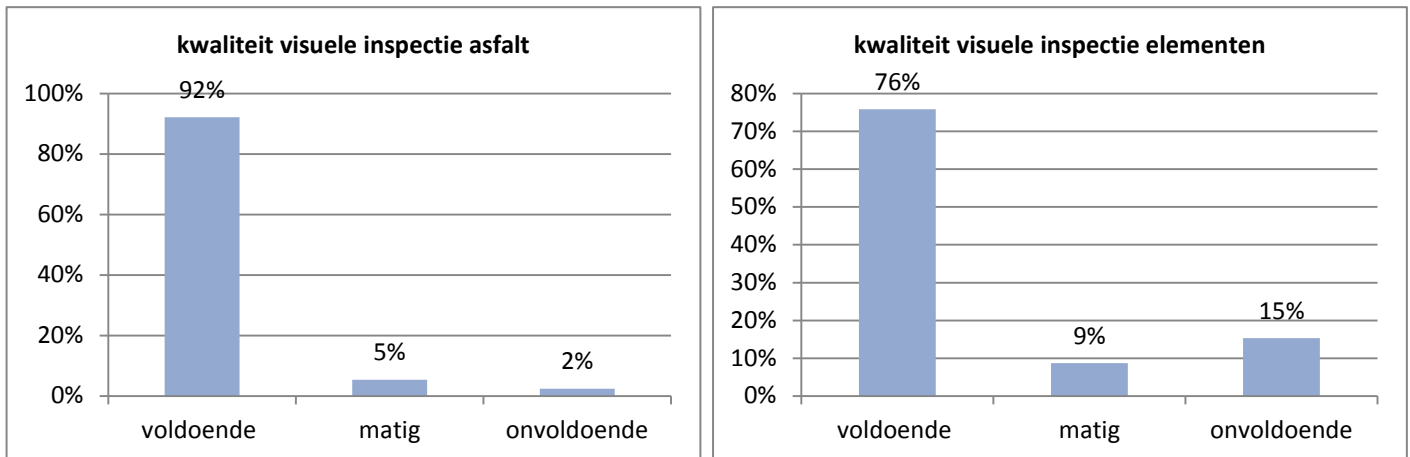
- Kanaalstraat – Stationsstraat
- Willem de Zwijgerlaan - Prinses Beatrixlaan
- Koningin Wilhelminaplein
- Chopinlaan
- Verlegde Dreef – Kanaaldijk
- Kanaaldijk – Coenecoop *
- Hefbrug – Brugweg *

3.2 Kwaliteit

De kwaliteit van de verharding is met verschillende methoden te bepalen. Zo wordt de kwaliteit van de bovengrondse situatie bepaald door een visuele inspectie en de ondergrondse kwaliteit door valgewichtdeflectiemetingen en boringen. Naast de technische kwaliteit sturen we ook op beeldkwaliteit, hierbij gaat het om straatreiniging en onkruidbestrijding.

3.2.1 Inspectie

Om de kwaliteit van de verharding inzichtelijk te maken is gebruik gemaakt van een globale visuele inspecties, gedetailleerde inspecties en de inhoudelijke kennis vanuit de afdeling. De globale visuele inspectie geeft een beeld van de bovengrondse conditie van de verharding. Deze inspectie is conform de richtlijnen van de CROW (publicatie 146) uitgevoerd en resulteert in onderstaand beeld.



Bij de globale visuele inspectie worden de verhardingskenmerken textuur, vlakheid, samenhang, waterdichtheid en randstrook van de verharding beoordeeld aan de hand van zogenoemde schades (zie onderstaand tabel) voor asfaltbeton- elementen- en cementbetonverhardingen

	Schades		
	Asfalt	Elementen	Cementbeton
Verhardingskenmerk			
Textuur	Rafeling		
Vlakheid	Dwarsonvlakheid Oneffenheid	Dwarsonvlakheid Oneffenheid	Oneffenheid
Samenhang	Scheurvorming		Scheurvorming
Waterdichtheid			Voegvulling
Kantstrook	Randschade		

Iedere schade wordt op ernst en omvang gewaardeerd. Bij de globale visuele inspectie worden drie ernstklassen (L = gering, M = Matig en E = Ernstig) en drie omvangklassen (1 = gering, 2 = enig en 3 = groot) onderscheiden. Een combinatie van een ernstklasse en een omvangklasse geeft de kwaliteit van de verharding weer. In onderstaand tabel zijn de mogelijke classificaties weergegeven

	Omvang		
	Licht	Matig	Ernstig
Ernst			
Gering	L1	M1	E1
Enig	L2	M2	E2
Groot	L3	M3	E3

Naast de globale visuele inspectie zijn er op verschillende asfaltwegen metingen gedaan om na te gaan wat de kwaliteit van de ondergrond en dus de restlevensduur van deze verharding. De wegen die onderhoud behoeven zijn meegenomen in de meerjarenplanning.

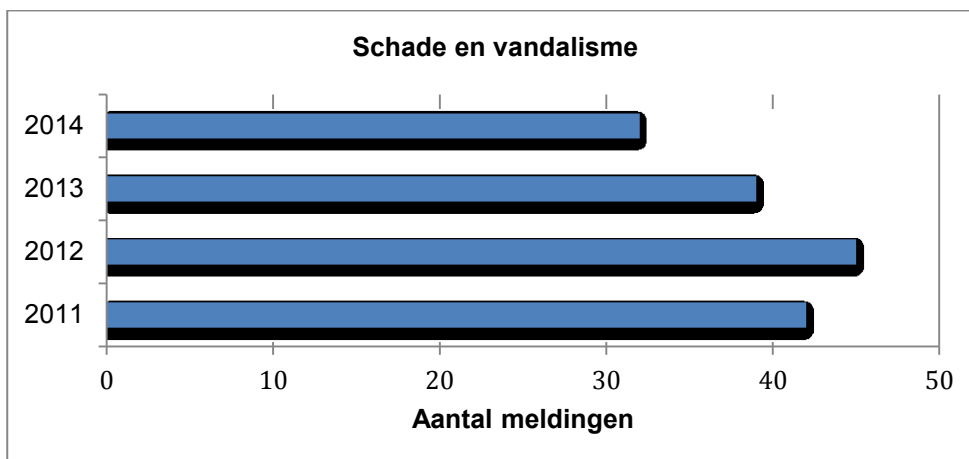
Wij laten ons wegennet iedere 2 jaar inspecteren volgens de globale visuele inspectie. In de tussenliggende jaren inspecteren we ons wegennet op vorstschade en voor het bepalen van klein onderhoud

3.3 Meldingen

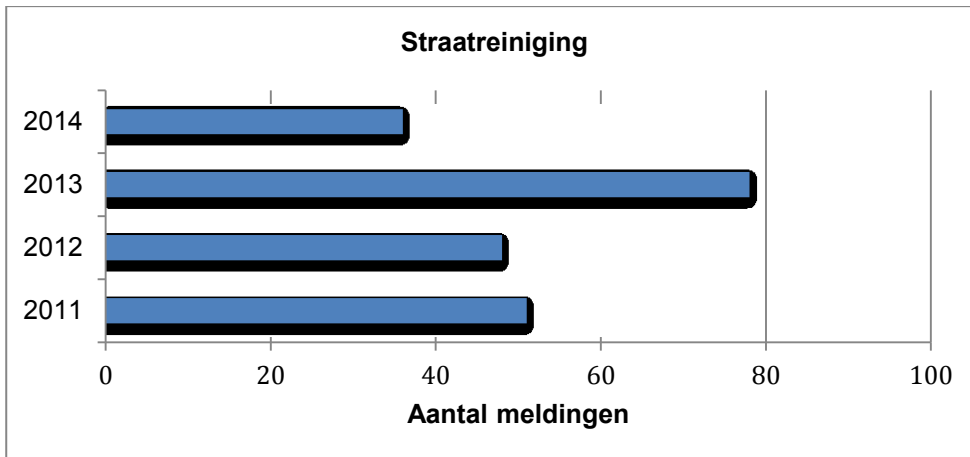
Meldingen hebben een belangrijke signaalfunctie als het gaat om het functioneren van de openbare ruimte. De meldingen ten aanzien van wegen zijn onderverdeeld in vier categorieën, namelijk:

- Schade en vandalisme;
- Straatreiniging;
- Bebording;
- Verharding.

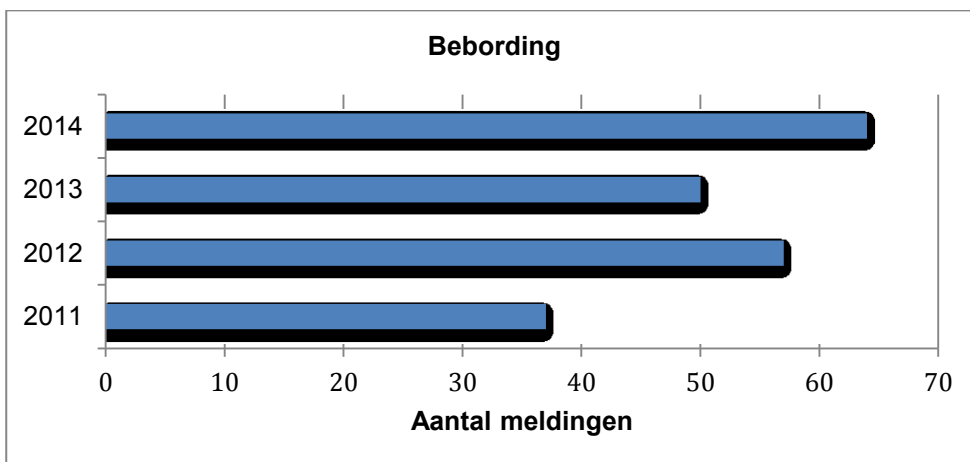
In onderstaande figuren is het aantal meldingen per categorie weergegeven.



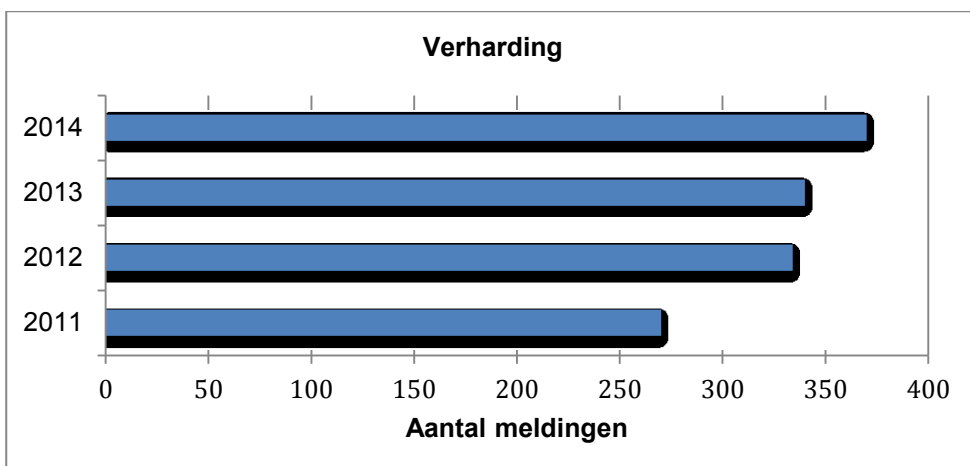
De gemelde schades en vandalisme gaan voornamelijk over vernieling van publieke eigendommen en aanrijdschades.



De meldingen aangaande straatreiniging zijn vrij divers. Deze variëren van het verzoek tot het opruimen van glas op fietspaden, illegale storting van grof vuil, bladval en zwerfvuil.



De meldingen over bebording gaan voor circa 50% over verdwenen, slecht leesbare of overbodig geraakte bebording. De ander 50% bestaat uit verzoeken om extra borden te plaatsen (bijvoorbeeld verbodsborden voor honden)



De meldingen over verharding betreffen voornamelijk kapotgereden elementenverharding en scheef/ losliggende trottoirtegels.

4 Onderhoud

In dit hoofdstuk wordt omschreven welk type onderhoud we toepassen en welke beheerstrategie we hanteren.

4.1 Strategie

4.2 Klein onderhoud

4.2.1 asfaltverharding

Jaarlijks wordt er kleinschalig onderhoud uitgevoerd aan de asfaltverhardingen. Het betreft hier schades aan de weg met een geringe omvang bijvoorbeeld het vullen van scheuren en het repareren van gaten, maar ook het gedeeltelijk frezen van een rijbaan en het aanbrengen van (warm) asfalt.

4.2.2 elementenverharding

Om als gemeente te voorzien in het ad-hoc oplossen van onvolkomenheden in het straatwerk worden dagelijks herstraatwerkzaamheden verricht. De werkzaamheden bestaan uit het herstellen van trottoirtegels die door wortelgroei omhoog zijn gedrukt, het herstellen van oneffenheden in het straatwerk zodat er geen water meer op straat blijft staan of het herstellen van oneffenheden die gevaar kunnen opleveren voor de gebruiker. Veelal worden dit soort werkzaamheden uitgevoerd op basis van klachten zoals deze worden gemeld door de burgers via SIM (het meldingssysteem van de gemeente). Daarnaast worden er door de opzichters schades geconstateerd aan de elementenverhardingen die op korte termijn moeten worden verholpen. Onder klein onderhoud verstaan we een maximaal te herstellen oppervlak van 250 m². De werkzaamheden worden grotendeels via een onderhoudsbestek door derden uitgevoerd.

4.3 Groot onderhoud

4.3.1 Asfaltverharding

Groot onderhoud wordt uitgevoerd om de functionele kwaliteit op niveau te houden en de levensduur van een weg te realiseren, dit wordt gedaan door middel van maatregelen die met een meerjaarlijkse frequentie planmatig worden uitgevoerd. De verschillende groot onderhoudsmaatregelen zijn:

Conserveren (oppervlakte behandeling)

Bij oppervlakbehandeling wordt een dunne laag gebroken steenslag (split) gelijkmatig aangebracht in een vooraf aangebrachte kleeflaag van bitumen of bitumenemulsie. Het voordeel van het specifiek aanbrengen van de kleeflaag is dat aanwezige scheurtjes en oneffenheden in de deklaag worden gedicht. De deklaag, wordt aan de bovenzijde geconserveerd en zodoende beschermd tegen weersinvloeden en UV-straling. Door het aanbrengen van de steenslag wordt het wegdek ook weer voldoende stroef. Een andere vorm van groot onderhoud is het verwijderen van de deklaag en het aanbrengen van een nieuwe deklaag.

Gedeeltelijk groot onderhoud

Bij gedeeltelijk grootonderhoud worden delen van het wegvlak gefreesd en wordt nieuw asfalt aangebracht. In de meeste gevallen wordt alleen de deklaag verwijderd en een nieuwe deklaag aangebracht in sommige gevallen wordt ook de tussenlaag gefreesd en wordt de weg vanaf de fundering opnieuw opgebouwd.

Verbeteren vlakheid

Bij schade aan de vlakheid wordt onderscheid gemaakt in dwars- en langsonvlakheid (bijvoorbeeld spoorvorming, nazakken van sleuven voor kabels en leidingen) en oneffenheden (bijvoorbeeld ribbelforming). De vlakheid kan worden verbeterd door het overlagen van de weg, door te frezen of door het plaatselijk opvullen van onvlakheden.



Gedeeltelijk frezen van een deklaag

4.3.2 elementenverharding

Bij elementen zijn verschillende maatregelen te onderscheiden, zoals 30% of 50% van het areaal herstraten, maar ook 100% herstraten en ophogen van de bestrating (norm CROW).

Voor het behalen van de levensduur is nagegaan welke onderhoudsmaatregelen toegepast moeten worden en met welke frequentie. Bij het financieel doorrekenen van de budgetten is rekening gehouden met de gebruiksfunctie en met de ondergrond (zettingsgevoeligheid).

Binnen de gemeente is gekozen om de groot onderhoudsmaatregelen waar mogelijk te clusteren. Door deze clustering is de basis gecreëerd voor het integraal beheren van de buitenruimte.

4.4 Rehabilitatie verharding

Rehabilitatie is een maatregel die getroffen moet worden als een weg aan het einde van zijn levensduur is. De levensduur van een weg is afhankelijk van het soort verharding (asfalt, elementen of beton), de ondergrond (veen of klei), de belasting van de weg en het kwaliteitsniveau. Bij rehabilitatie wordt de constructie (of een groot gedeelte hiervan) vervangen en wordt het profiel opnieuw opgebouwd.

4.5 Onderhoud inventaris wegen

Onder inventaris verstaan we onder andere de bebording, banken, afvalbakken en de markering. De Openbare buitenruimte wordt als plezierig ervaren als er voldoende voorzieningen zijn, zoals afvalbakken en zitbanken. Ook goede markeringen en straatnaamborden en aanwijsborden dragen hiertoe bij. Het is daarbij van belang dat deze voorzieningen schoon, heel en veilig zijn. Het jaarlijks terugkerend onderhoud is erop gericht om alle voorzieningen volgens CROW norm B in stand te houden. Daarnaast wordt tijdelijke bebording, bijvoorbeeld voor evenementen of tijdelijke wijzigingen voor de bereikbaarheid, vervaardigd, geplaatst, onderhouden en na afloop verwijderd.

4.6 Verkeersregelininstallatie

Het onderhoud aan de verkeersregelininstallatie is volledig uitbesteed aan derden. Bij een storing zetten wij de desbetreffende installatie buiten gebruik. Dit is de oranje knipperstand wat aangeeft dat de overige wegmarkeringen of de algemene verkeersregels gelden. Het verhelpen van de storing gebeurt vervolgens door derden, net als het onderhoud.

4.7 Vandalisme

Niet iedereen gebruikt de openbare ruimte zoals het bedoeld is. Met enige regelmaat vinden vernielingen plaats, wordt straatmeubilair bekrast, vervuild of beplakt, en worden onderdelen van voorzieningen vervreemd. Ook ongewenste graffiti vindt zeer frequent plaats. Door de wijkteams en de storingsdienst worden de schadebeelden vastgelegd en wordt de openbare ruimte hersteld. Waar mogelijk wordt schade verhaald, graffiti-uitingen worden vastgelegd om later te kunnen linken aan daders.

4.8 Gladheidsbestrijding

Als wegbeheerder is de gemeente verantwoordelijk voor een zo goed mogelijke begaanbaarheid, ook onder winterse omstandigheden. Naast de hoofdwegen en de doorgaande autoroutes wordt in Waddinxveen veel aandacht besteed aan de begaanbaarheid op fietspaden en van oversteekplaatsen. Zowel met preventieve als aan curatieve maatregelen wordt het Waddinxveense wegennet begaanbaar gehouden. Jaarlijks wordt een Actieplan Gladheidsbestrijding geschreven, waarin alle hierbij komende werkzaamheden worden vastgelegd.

4.9 Straatreiniging

De verzorging van de openbare ruimte geschiedt op CROW B-niveau. Afvalbakken worden geleegd en gereinigd, zwerfafval wordt uit de openbare ruimte verwijderd en de straatgoten en wegen worden geveegd. Ook het verwijderen van drijfvuil bij duikers en het reinigen van met zwerfvuil vervuild oppervlaktewater maakt deel uit van de stratreiniging.

Met het nieuwe hondenbeleid zijn extra voorzieningen gekomen voor hondenbezitters. Het schoonhouden en legen van de extra afvalbakken en het extra schoonhouden van uitrenvelden heeft extra aandacht gekregen.

4.10 Onkruidbestrijding op verharding

Waddinxveen is een gifvrije gemeente. De onkruidbestrijding op verhardingen vindt geheel plaats zonder gebruik te maken van bestrijdingsmiddelen. De keuze in methodes van werken (branden, heet water, borstelen en/ of bosmaaieren) is aan de aannemers, het resultaat wordt op beeldkwaliteit B beoordeeld. Om de beeldkwaliteit verder te kunnen verhogen of de onderhoudskosten te kunnen verlagen, zullen gedurende langere tijd preventieve inspanningen nodig zijn door zoveel mogelijk gebruik te maken van voegvrije verhardingen in aanlegwerken.

4.11 Veiligheidsbudget

Het veiligheidsbudget binnen de beheerplannen vormt een 'achtervang' voor de reguliere activiteiten in de openbare ruimte. Dit flexibele budget wordt alleen aangewend als het reguliere budget binnen de beheerplannen ontoereikend is en het veiligheidsbelang, naar oordeel van het cluster Veiligheid, zwaarder weegt. Deze vorm van achtervang draagt bij aan de benodigde flexibiliteit om zogenaamde 'quick wins' behalen. Hierbij valt te denken aan kleine aanpassingen in de buitenruimte, zoals het bijplaatsen van verlichting, een afvalbak of het extra snoeien van bosschages om donkere plekken tegen te gaan etc. Quick wins dragen, naast het creëren van veiligheid (tegengaan van criminaliteit) en het gevoel van veiligheid, bij aan het vertrouwen van burgers en samenwerkingspartners in de gemeente en hun oordeel over het functioneren van de gemeente als geheel. Verzoeken tot maatregelen kunnen via meldingen van burgers binnenkomen, maar bijvoorbeeld ook via samenwerkingsvormen als het Keurmerk Veilig Ondernemen

4.12 Monitoren

Om een goed zicht te behouden op de kwaliteit van de verharding (en van de andere beheerdisciplines) zal in 2015 een pilot starten voor het digitaal monitoren van de kwaliteit. Zowel onze opzichters als de wijkplatforms krijgen de beschikking over de apparatuur en software die noodzakelijk is voor het monitoren. Naast het monitoren gebruiken we de apparatuur voor het aansturen van de aannemers.

5 Financiën

5.1 Budget

De budgetten voor klein en groot onderhoud evenals de investeringsbudgetten zijn gebaseerd op de Visie Beheer Openbare Ruimte. In onderstaande tabel zijn de budgetten voor de komende vier jaar weergegeven.

Wegen	2015		2016		2017		2018	
Klein onderhoud	€	640.265	€	649.647	€	650.438	€	650.438
Groot onderhoud	€	740.000	€	740.000	€	740.000	€	740.000
Investerings	€	921.280	€	1.671.280	€	1.671.280	€	1.671.280

VRI	2015		2016		2017		2018	
Klein onderhoud	€	32.401	€	32.501	€	32.509	€	32.509
Groot onderhoud	€	-	€	-	€	-	€	-
Investerings	€	29.901	€	29.901	€	29.901	€	29.901

De kapitaallasten, overheadkosten en personeelslasten zijn hierin buiten beschouwing gelaten.

5.2 VAT en uitvoeringskosten

De plankosten en kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT kosten) zijn afhankelijk van de complexiteit en omvang van een project. Begroten is daarom beter dan het hanteren van een norm. Begroten is echter pas mogelijk als de scope van een project globaal duidelijk is. De projecten zijn begroot en de VAT kosten zijn inzichtelijk. VAT kosten worden berekend bij groot onderhoud en investeringen. In onze klein onderhoudsbudgetten zijn geen VAT kosten noodzakelijk.

5.3 Afschrijvingstermijnen

Het vervangen van wegen in combinatie met (deels) vervangen van de fundering wordt beschouwd als een investering. Investerings worden over een bepaalde looptijd lineair afgeschreven. Deze afschrijving plus de betaalde rente vormt de jaarlijkse kapitaallast. Deze kapitaallasten vinden we terug in de meerjarenbegroting.

De looptijd waarbinnen een investering wordt afgeschreven wordt bepaald door de verwachte minimale technische levensduur. In onderstaand overzicht zijn de gehanteerde afschrijvingstermijnen voor onze verharding weergegeven. Deze zijn ook terug te vinden in de Nota waardering en afschrijving vaste activa 2014.

Materiële vaste Activa	Betreft	Termijnen
Verharding	Aanleg en vervanging verharding van een weg, fietspad en voetpad.	45 jaar