

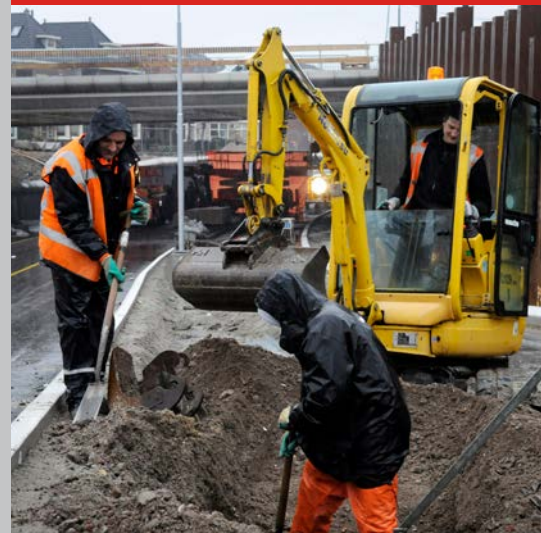


BELEIDSPLAN WEGEN 2017 - 2026



STADSWERK  **72**

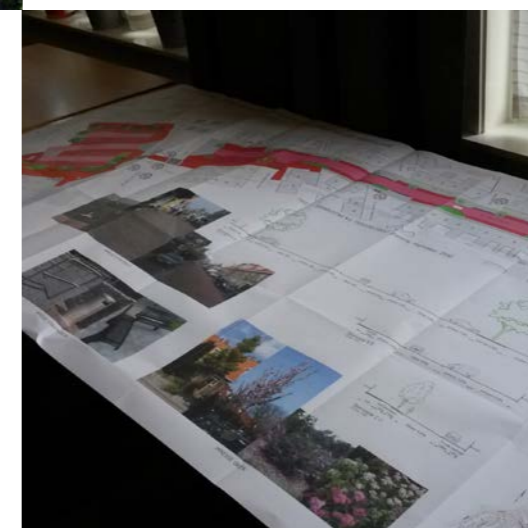
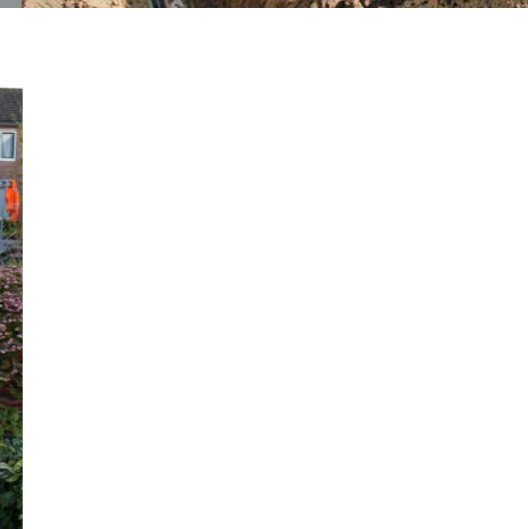

ALCMARIA VICTRIX
gemeente **ALKMAAR**





INHOUD

1 Samenvatting.....	4
2 Inleiding.....	6
3 Stand van zaken.....	8
4 Ontwikkelingen en trends.....	14
5 Kwaliteitsniveau en duurzaam beheer.....	18
6 Financiën.....	24
7 Bijlagen.....	28





HOOFDSTUK 1



SAMENVATTING

De gemeente Alkmaar is verantwoordelijk voor het onderhoud van de wegen die zij in beheer heeft. Dit gaat om alle wegen, straten, fietspaden, voetpaden, pleinen en parkeerplaatsen binnen de gemeente (met uitzondering van de wegen buiten de bebouwde kom van de voormalige gemeente Schermer en Graft-De Rijk). Om een kader te stellen voor de kwaliteitsniveaus van het onderhoud en de financiële consequenties daarvan, is dit beleidsplan Wegen opgesteld voor de periode 2017-2026.

Uitgangspunten voor het beleid zijn het veilig en toegankelijk houden van de openbare ruimte, waarbij meer aandacht wordt besteed aan fietsers, ouderen en weggebruikers met een beperking. Op dit gebied is een verdrag van de Verenigde Naties aangenomen, dat ingaat op de noodzakelijke goede toegankelijkheid van publieke gebouwen voor mensen met een beperking. Dit is uiteraard ook van toepassing op de openbare ruimte.

Een ander uitgangspunt voor beleid is het toepassen van duurzaam beheer. Dat wil zeggen dat de wegen tegen zo laag mogelijke (exploitatie)kosten op een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau in stand worden gehouden, waar mogelijk met toepassing van duurzame materialen. Er worden tijdig maatregelen getroffen om de wegconstructie zo lang mogelijk in stand te houden, waardoor er geen sprake is van kapitaalvernietiging.

In het beleidsplan wordt voorgesteld (gelijk aan het tot op heden gehanteerde beleid) voor de centra van de gemeente (binnenstad Alkmaar, winkelgebieden en beschermd dorpsgezicht De Rijk) een hoog kwaliteitsniveau te hanteren en voor de overige gebieden een basiskwaliteitsniveau (zie bijlage 3 voor de exacte specificatie van de kwaliteitsniveaus). Om de kosten zo laag mogelijk te houden en de overlast voor burgers en bedrijven te beperken, worden investeringen in wegen zoveel mogelijk in combinatie met onderhoud aan riolering en andere bedrijven als PWN, Liander en HVC uitgevoerd. Daarnaast is deze integrale aanpak, waar ook het openbaar groen en riolering een rol spelen, van belang om de gemeente duurzaam en klimaatbestendig te maken en te houden.

Uit de gehouden inspecties van wegen blijkt dat er sprake is van een grote onderhoudsopgave, zoals ook al eerder is aangekondigd. Om het onderhoud conform het gewenste kwaliteitsniveau te kunnen uitvoeren, is een structurele verhoging van het exploitatie- en investeringsbudget noodzakelijk. Voor de periode 2017 tot en met 2021 wordt tijdelijk uitgegaan van een hoger investeringsbudget om de grote opgave adequaat op te kunnen pakken. Zoals hierboven vermeld worden werkzaamheden aan wegen en riolering zoveel mogelijk gecombineerd uitgevoerd. Dit zal, naast voordelen voor duurzaamheid en klimaat, een financieel voordeel opleveren; uitgangspunt is 10% van de totale investeringskosten. Dat betekent een voordeel voor de gemeente wat betreft de investeringsvolumes.

Met het uitvoeren van onderhoudsopgave komende jaren zullen wegen, straten, fietspaden, voetpaden, pleinen en parkeerplaatsen weer de veiligheid en het comfort krijgen dat past bij een gemeente als Alkmaar. Het is zaak die kwaliteit vast te houden!

HOOFDSTUK 2

INLEIDING

AANLEIDING

Voor u ligt het beleidsplan Wegen 2017-2026, met als doel het zo efficiënt mogelijk in stand houden van het wegenareaal in de nieuwe gemeente Alkmaar. Een nieuw beleidsplan is noodzakelijk vanwege de fusie tussen Alkmaar, Graft-De Rijk en Schermer. Schermer beschikte wel over een vastgesteld beleidskader, maar in Alkmaar en Graft-De Rijk ontbrak een door de gemeenteraad vastgesteld beleidsplan. Hierdoor was er geen officieel kwaliteitskader voor het onderhoud en ook geen koppeling tussen de opgave (gewenste ambitie versus huidig kwaliteitsniveau) en de financiële consequenties daarvan.

Uit de gehouden inspecties blijkt dat er sprake is van een onderhoudsopgave. In dit beleidsplan is verwoord voor welke wegen dat geldt, hoe de opgave ontstaan is en wordt voorgesteld hoe deze weg te werken.

DOEL

Het doel van dit beleidsplan is het vastleggen van de kaders voor het beheer van het wegenareaal in de periode 2017-2026. Het beleidsplan dient ertoe dat het onderhoud aan de wegen in de gemeente Alkmaar wordt uitgevoerd aan de hand van een vooraf afgesproken kwaliteitsniveau met bijbehorende kosten. Met het beleidsplan wordt een bestuurlijke, beheersmatige en financiële basis gelegd voor het wegbeheer in de komende jaren, conform de eisen van de nota kapitaalgoederen.

AFBAKENING

Het beleidsplan Wegen heeft alleen betrekking op de verhardingen (rijbanen, fietspaden, voetpaden, pleinen en parkeerplaatsen) die door de gemeente worden onderhouden en waarvoor de gemeente verantwoordelijk is als wegbeheerder. Verhardingen in beheer van Provincie, het Rijk en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier vallen buiten de scope van dit beleidsplan.

Op de beleving van een straat, ofwel hoe mooi, schoon, heel en veilig de straat wordt ervaren, zijn drie facetten van invloed: de inrichting (mooi), de verzorgingsgraad (schoon) en de technische staat (heel, veilig). De inrichting en de technische staat van de wegen vallen binnen de kaders van dit plan. Dit geldt niet voor de verzorging van verharding (bijvoorbeeld onkruidbestrijding); de kaders daarvoor zijn opgenomen in het Beeldbestek openbare ruimte. Wel wordt in het beleidsplan aandacht besteed aan de beleving van de wegen.

- Doel van het wegenbeleidsplan is het vastleggen van de kaders voor het beheer van het wegenareaal binnen de gemeente Alkmaar.

HOOFDSTUK 3

STAND VAN ZAKEN

AREAALGEGEVENS

De gemeente Alkmaar heeft circa 4,6 miljoen m² verhardingen in beheer. Dat komt overeen met ongeveer 44 m² per inwoner en vertegenwoordigt een kapitaal van bijna € 300 miljoen (vervangingswaarde). De verharding bestaat voornamelijk uit:

- elementenverhardingen (tegels en stenen, 3,3 miljoen m²: 71%);
- asfaltverhardingen (1,3 miljoen m²: 27%);
- halfverharding, zoals grindpaden (2%).

Het huidige areaal kenmerkt zich door een relatief grote hoeveelheid elementenverharding. Dit komt overeen met het landelijke beeld van gemeenten in Nederland. Deze elementenverhardingen zijn met name terug te vinden in woongebieden (bijna 70%).

Wanneer het totale areaal verhardingen wordt onderverdeeld naar wegtype (rijbaan, parkeervak, voetpad, fietspad) blijkt dat circa de helft (49%) van het verhardingsoppervlak uit rijbanen bestaat. Ongeveer 33% van het areaal bestaat uit voetpaden. Naast de specifieke fietspaden (5% van het areaal) zijn er ook doorgaande fietsroutes, waarbij gebruik wordt gemaakt van fietsstroken op de rijbanen. Deze fietsstroken zijn gerekend tot de rijbanen.

TOENAME AREAAL IN DE TOEKOMST

De verhardingen binnen de gemeente Alkmaar worden door verschillende partijen beheerd. Dit zijn Rijkswaterstaat (rijkswegen), Provincie Noord-Holland (N-wegen), Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK, voornamelijk plattelandswegen) en de gemeente (Stadswerk072).

Om het wegbeheer zo efficiënt mogelijk uit te kunnen voeren is het wenselijk dit eenduidig te organiseren. Binnen de voormalige gemeenten Graft-De Rijk en Schermer zijn nu veel wegen nog in beheer van het HHNK. Binnen de bebouwde kom betreft het een beperkte hoeveelheid wegen, maar buiten de bebouwde kom gaat het om circa 130 km plattelandswegen.

Met het HHNK zijn inmiddels afspraken gemaakt om beheer en onderhoud van de wegen binnen de bebouwde kom aan de gemeente over te dragen. De financiële gevolgen hiervan zijn beperkt. De overdracht vindt in principe per 1 januari 2017 plaats, na besluitvorming door het college. De overdracht van de wegen buiten de bebouwde kom is nog in voorbereiding. Doel is de overdracht van deze wegen per 1 januari 2018 te laten plaatsvinden. In 2017

- De gemeente heeft 4,6 miljoen m² verhardingen in beheer met een vervangingswaarde van circa € 300 miljoen;
- 49% van het areaal verhardingsoppervlak bestaat uit rijbanen, 33% uit voetpaden en 5% uit vrijliggende fietspaden. De overige 13% bestaat uit pleinen en overige verhardingen;
- In de jaren tussen 2030 en 2050 wordt een vervangingspiek verwacht;
- Er is sprake van een onderhoudsopgave. Omvang en ernst daarvan zijn afhankelijk van het vastgestelde kwaliteitsniveau.

zal hiertoe een voorstel aan college worden opgesteld dat ook aan de raad wordt voorgelegd omdat hier wel financiële consequenties worden verwacht.

Tot slot ontstaat er wijziging van wegenareaal als gevolg van uit- en inbreidingsprojecten (nieuwbouwprojecten of stadsvernieuwing) relevant om het areaal goed in beeld te houden.

LEEFTIJD AREAAL

Afhankelijk van de leeftijd van het wegenareaal, komt de gemeente vroeger of later voor grote vervangingskosten te staan. Ruim 50% van het areaal is aangelegd in de periode 1971-1990¹. Op basis van de aanlegjaren en de theoretische levensduur van circa 40 tot 60 jaar, wordt in de jaren 2030 - 2050 een vervangingspiek verwacht.

AANSPRAKELIJKHEID

Op basis van wet- en regelgeving zijn wegbeheerders verplicht hun wegen te onderhouden. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de relevante wetten, regelingen en gemeentelijk beleid en afspraken die direct of indirect raakvlakken hebben met het beheer. Daarnaast is de wegbeheerder op basis van het Nieuw Burgerlijk Wetboek aansprakelijk voor schade die weggebruikers oplopen door onveilige situaties als gevolg van gebreken aan de weg. Dit betekent dat een preventief onderhoudsbeleid, regelmatige weginspecties volgens de landelijk geaccepteerde methode, een adequate meldingenregistratie- en afhandeling en een goed werkend systeem van wegbeheer onmisbaar zijn.

ONDERHOUDSTATUS WEGEN

Om een beeld te krijgen van de huidige kwaliteit van de wegen, heeft Stadswerk072 alle verhardingen geïnspecteerd op basis van de CROW²-normen. Men vergelijkt hierbij de huidige staat van de wegen met de kwaliteitsnormen zoals die in bijlage 3 zijn gespecificeerd. Daarmee ontstaat een beeld hoe de wegen er in Alkmaar bij liggen.

De inspectieresultaten laten zien dat het asfalt in de gemeente Alkmaar relatief goed onderhouden is. Gebleken is echter dat niet altijd het gewenste kwaliteitsniveau conform de CROW-normen wordt bereikt. Het percentage schade door rafeling³ en scheurvorming duidt op een redelijke staat van onderhoud op asfaltverhardingen.

¹ Het uitgangspunt voor de aanlegjaren van de wegen zijn de aanlegjaren van de riolering, zoals weergegeven op afbeelding III.4 in de bijlagen van het vGRP 2014-2016.

² CROW is het Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur.

³ Rafeling: asfalt is opgebouwd uit steenslag of grind dat door bitumen bij elkaar gehouden wordt. De steentjes steunen tegen elkaar. Als een steentje loslaat dat valt de steun voor de naastliggende steentjes weg en worden die steentjes slechts door de bitumen bij elkaar gehouden. Als de bitumen niet voldoende houvast biedt dan laten de naastliggende steentjes los en even later ook de daarnaast gelegen steentjes. Dit proces neemt daarna snel toe en wordt rafeling genoemd.

Bij het onderdeel elementenverharding (alle wegen opgebouwd uit tegels en stenen) is de grootste onderhoudsopgave waar te nemen. Bij de inspecties is geconstateerd dat er vooral grote hoeveelheden oneffenheden aanwezig zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om verzakkingen en boomwortelsschades. Binnen de elementenverharding wordt ook niet het gewenste kwaliteitsniveau volgens de CROW-normen bereikt. Schades in dergelijke verhardingen kunnen uiteraard altijd tot onveilige situaties leiden. In Alkmaar-Noord zijn de meeste aandachtspunten aanwezig op dit gebied. Dit heeft te maken met de leeftijd van de daar aanwezige wijken. Inmiddels komen veel gedeeltes daar dichtbij de vervangingstermijn van gemiddeld 60 jaar en dat is uiteraard ook terug te zien op straat.



ONDERHOUDSOPGAVE

De opgave in onderhoud aan asfalt en elementen kan met behulp van dit beleidsplan wegen worden ingelopen. Het beleidsplan biedt een kwaliteitskader voor het wegbeheer en vormt de basis voor de omvang van het onderhoudsbudget. Uit de inspecties zoals die nu zijn uitgevoerd blijkt dat het onderhoudsbudget tot nog toe te laag is geweest, zoals ook eerder reeds is aangegeven.

Een andere oorzaak van het huidige ontoereikende onderhoudsbudget is dat bij de aanleg van stil asfalt het daarvoor benodigde onderhoudsbudget niet meegenomen is. Stil asfalt is namelijk onderhoudsintensiever en kost meer geld dan normaal asfalt. Ook is in een aantal situaties het te onderhouden areaal toegenomen door uit- en inbreidingsprojecten, zonder dat daar extra onderhoudsbudget tegenover stond.

WAARDERING VAN INWONERS

Omdat de gemeente Alkmaar, naast de technische beoordeling, veel waarde hecht aan de beleving van de burger van de openbare ruimte, heeft Stadswerk072 in 2014 de Monitor Waardering Openbare Ruimte ontwikkeld. Elk kwartaal wordt via het Inwonerspanel de waardering voor de dienstverlening gepeild. De resultaten zijn representatief voor de hele gemeente Alkmaar. Daarnaast worden resultaten zoveel mogelijk uitgesplitst naar wijk/kern, zodat er ook wijk/kerngericht actie op ondernomen kan worden.

Een ruime meerderheid van de inwoners van Alkmaar oordeelt positief over de openbare ruimte in de eigen woonwijk. Dit beeld is zeer stabiel op zowel gemeentelijk als op wijkniveau.

Wanneer specifiek gekeken wordt naar bestrating is een meerderheid van de inwoners positief over de kwaliteit van fietspaden en straten/wegen in de woonwijk. Over de kwaliteit van stoepen is echter slechts een minderheid van 42% tevreden. De meeste suggesties ter verbetering hebben dan ook betrekking op de stoepen. Veel genoemd worden ongelijke stoepen (maar ook fietspaden en wegen) door omhoogstekende boomwortels. Verzocht wordt scheve en losliggende stoepetegels sneller te herstellen en stoepen rollatorvriendelijker maken. Ook zijn er suggesties ter verbetering van het onderhoud zoals het tijdig bladvrij maken van fietspaden en het dichtmaken van kuilen.

PARTICIPATIE

De gemeente Alkmaar hecht veel waarde aan betrokkenheid van inwoners bij het realiseren van werkzaamheden in de openbare ruimte. Voorafgaande aan reguliere onderhoudswerkzaamheden worden burgers en bedrijven middels

brieven geïnformeerd. Bij grotere onderhoudsklussen, integrale projecten en werkzaamheden op belangrijke locaties, worden belanghebbenden uitgenodigd te reageren op de voorgenomen plannen. Vaak worden hiertoe inloopavonden georganiseerd, die over het algemeen goed worden bezocht. Zoveel mogelijk worden de wensen van belanghebbenden meegenomen in de uitvoering van de werkzaamheden.

Communicatie vindt plaats middels brieven, projectfolders, website, informatie via de Stadskrant en gebruik van Twitter. Daarnaast wordt gesproken met dorpsraden, afvaardigingen van bewoners uit de wijk, verenigingen en met individuele bewoners/bedrijven/(semi-)publieke instellingen, met als doel informatie te brengen en te halen en daar waar gewenst partijen te laten participeren in de inrichting van de openbare buitenruimte.



HOOFDSTUK 4

ONTWIKKELINGEN EN TRENDS

VISIE OPENBARE RUIMTE

De openbare ruimte wordt steeds meer gezien als één geheel, waarbinnen wegen, groen en riolering van invloed op elkaar zijn. De openbare ruimte wordt beïnvloed door klimaat-veranderingen. Van belang is de inrichting van de openbare ruimte hieraan aan te passen, bijvoorbeeld door de doorlatende en infiltrerende functie van wegen te verbeteren. Dit draagt bij hevige neerslag bij aan vergroting van de afvoercapaciteit van het afwateringssysteem. Groen heeft niet alleen een esthetische en recreatieve waarde, maar kan ook zorgen voor vermindering van hitte in de stad en kan toegepast worden om regenwater te laten infiltreren of tijdelijk op te slaan (wadi's). Voorbeelden hiervan zijn de wijk 'De Hoef' en het recent vernieuwde parkeerterrein van Kolping Boys. In beide gevallen kan het regenwater hier direct in de grond infiltreren zonder tussenkomst van een riool. Dit sluit aan bij de beleidsplannen Stedelijk Water en Groen die beide ook inspelen op klimaat.

Een integrale aanpak van wegen, riolering en groen is van essentieel belang om om zo van Alkmaar een duurzame en klimaatbestendige stad te maken, niet alleen voor nu, maar ook voor de toekomst!

VEILIGHEID

Stoeptegloffensief

In het coalitieakkoord 2015-2018 zijn veiligheid en toegankelijkheid belangrijke thema's. In het bijzonder voor ouderen en mindervaliden moet de openbare ruimte veilig en goed toegankelijk zijn. Uitgangspunt is dat mensen langer zelfstandig leven in de eigen omgeving en zo lang mogelijk deel moeten kunnen nemen aan maatschappelijke activiteiten. Eind 2015 heeft een bijeenkomst plaats gevonden met vertegenwoordigers van ouderen- en mindervalidenorganisaties, waarbij ervaringen zijn gedeeld en wensen geïnventariseerd. Op dit gebied is er ook een verdrag van de Verenigde Naties aangenomen, dat ingaat op de noodzakelijke goede toegankelijkheid van publieke gebouwen voor mensen met een beperking. Dit uitgangspunt is uiteraard ook geldig voor de openbare ruimte.

In het HIOR (Handboek Inrichting Openbare Ruimte) worden de uitgangspunten beschreven waaraan o.a wegen, riolering en openbare verlichting in Alkmaar moeten voldoen. Hierin zijn bovenstaande ontwikkelingen inmiddels opgenomen.

- Veiligheid en toegankelijkheid zijn belangrijke thema's in het coalitieakkoord 2015-2018;
- 25% van de schade aan verhardingen ontstaat door opdrukende boomwortels. Hierdoor kunnen onveilige situaties ontstaan;
- De aanpak en het verder voorkomen van boomwortelschade vraagt om integrale aandacht vanuit wegbeheer, groenbeheer en stadsontwikkeling (inrichting);
- Uit het Actieplan Geluid volgt de toepassing van 'stil wegdek' middels geluidsreducerend asfalt. Voor behoud van de geluidsreducerende werking is een intensieve en daarmee duurdere onderhoudsstrategie noodzakelijk;
- Op grond van het Fietsplan worden alle doorgaande fietspaden bij voorkeur voorzien van (roodgekleurd) asfalt.

In het kader van het verbeteren van de toegankelijkheid (het zogenoemde stoeptegeloffensief) heeft de gemeenteraad voor de periode van 2016 tot en met 2018 jaarlijks € 200.000 beschikbaar gesteld voor:

- aanpak van boomwortels in voetpaden;
- verbeteren toegankelijkheid middels herkenbare op- en afritten voor voetgangers;
- verwijderen obstakels (paaltjes, betonnen blokken, hekjes en andere objecten);
- extra onderhoud van voetpaden.

Boomwortelproblematiek

Zoals ook uit de Monitor Waardering Openbare blijkt, is schade aan verhardingen als gevolg van opgroeiende boomwortels in Alkmaar een veel voorkomend probleem. Boomwortels zijn zelfs verantwoordelijk voor 25% van de schade aan verhardingen, blijkt uit de gehouden inspecties. Hierdoor kunnen onveilige situaties ontstaan.

Boomwortelschade en het voorkomen daarvan vraagt aandacht vanuit wegbeheer, groenbeheer en stadsontwikkeling (inrichting). Bij toekomstige aanleg, herinrichting of reconstructie van de openbare ruimte voorziet het HIOR in een beperking van boomwortelschade door de boomsoort af te stemmen op de omgeving en de groeiomstandigheden.

Waar nu sprake is van boomwortelschade wordt naar de best passende oplossing gezocht: de boom vervangen of de schade aan de weg herstellen. Het combineren van activiteiten uit de Bomennota met het onderhoud aan wegen moet leiden tot een structurele aanpak van de boomwortelproblematiek en daarmee tot een beter toegankelijke openbare ruimte.

Comfort en veiligheid voor de fietser

Om fietsen een extra impuls te geven en nog aantrekkelijker te maken is het Fietsplan⁴ opgesteld. Dit zet onder andere in op thema's als comfort en veiligheid. Asphalt biedt voor een fietser meer comfort dan tegels, dus worden alle doorgaande fietspaden in de toekomst bij voorkeur voorzien van (rood) asphalt. Voorbeelden hiervan zijn de fietspaden aan de Noorderkade, Laan van Troyes en Laan van Straatsburg waarbij tegels zijn vervangen door asphalt.

Inrichting van de weg

Om de wegen duurzaam veilig in te richten wordt bij investeringen gekeken naar de mogelijkheden voor verbetering van de inrichting van de weg. De inrichting van de weg moet herkenbaar zijn voor alle weggebruikers. Zo is op verschillende plaatsen de breedte van de weg beperkt (bijv. Kooimeer-Zuid, Vondelstraat), passend bij de gewenste snelheid. De op- en afritten van de trottoirs worden herkenbaar (geel) en toegankelijk aangelegd en obstakels worden zoveel mogelijk vermeden.

REDUCEREN VAN GELUID

Om een goede en gezonde leefomgeving te bevorderen, stelt de gemeente vijfjaarlijks een actieplan Geluid op waarin verbetermaatregelen worden voorgesteld om de geluidsbelasting bij woningen terug te dringen. Eén van deze maatregelen is het toepassen van een 'stil wegdek'. Op dit moment is 303.700 m² (circa 50 km) asphaltverharding in Alkmaar voorzien van een stil wegdek (geluidsreducerend asphalt). Voorbeelden hiervan zijn de Kanaalkade, Kennemersingel, Huiswaarderweg, Saturnusstraat en de Kanaaldijk.

Om de geluidsreductie na aanleg te behouden, is een intensieve en daarmee duurdere onderhoudsstrategie noodzakelijk. Al enige jaren na de aanleg is onderhoud nodig om de geluidsreductie te handhaven. Na 7 tot 10 jaar is onderhoud nodig om de technische staat van het asphalt in orde te houden. De extra kosten voor geluidsreducerend asphalt bedragen circa € 300.000 per jaar⁵. Op deze manier voldoet Alkmaar aan de wettelijke eisen die voortkomen uit de Wet Geluidshinder.

⁴ Fietsplan 2014 Kaderplan voor lekker fietsen

⁵ In de berekeningen is uitgegaan van een deklaag met een technische levensduur van 7 jaar.



HOOFDSTUK 5

KWALITEITSNIVEAU EN DUURZAAM BEHEER

FUNCTIEGEBIEDEN

De openbare ruimte van Alkmaar is in verschillende typen gebieden ingedeeld; centra, hoofdwegen, bedrijventerreinen, groengebieden/parken, woongebied en buitengebied. Hierdoor is het mogelijk om het beheer goed af te stemmen op de functie van het gebied. Zo wordt een doorgaande (hoofd)weg intensiever gebruikt dan een weg in het buitengebied. Om beide wegen op hetzelfde kwaliteitsniveau te onderhouden, moet aan de doorgaande (hoofd)weg vaker onderhoud worden uitgevoerd dan aan de wegen in het buitengebied. Het onderhoud van een vierkante meter asfalt van een doorgaande (hoofd)weg is daarmee duurder dan van een vierkante meter asfaltweg in het buitengebied.

Door onderscheid te maken in functiegebieden is het mogelijk te differentiëren in kwaliteit. De eisen die de gemeente Alkmaar aan de openbare ruimte stelt, zijn niet in alle functiegebieden gelijk. De centra (binnenstad Alkmaar, beschermd dorpsgezicht De Rijk en winkelgebieden) hebben doorgaans een representatieve uitstraling en zijn het visitekaartje van de gemeente. Deze gebieden worden dan ook op een hoger kwaliteitsniveau onderhouden.

KWALITEITSNIVEAUS

Wettelijk zijn eisen vastgelegd die de veiligheid en het functionele gebruik van wegen waarborgen. Aan welke kwaliteitseisen verhardingen moeten voldoen is niet wettelijk vastgelegd. Gemeenten moeten daar zelf invulling aan geven, waardoor de eisen per gemeente kunnen verschillen.

Het kwaliteitsniveau is een aanduiding voor de ambitie op een bepaalde plek. Door het CROW worden vijf kwaliteitsniveaus (A+ = zeer hoog tot en met D = zeer laag) onderscheiden voor elk onderdeel in de openbare ruimte, welke uitgebreid en nauwkeurig staan beschreven in de kwaliteitscatalogus⁶. In bijlage 3 zijn de vijf kwaliteitsniveaus weergegeven.

Aan elk kwaliteitsniveau hangt een prijskaartje. Niveau Zeer Hoog (A+) heeft hogere jaarlijkse kosten dan niveau Basis (B). Dit komt doordat de onderhoudsinspanning om een hoger niveau te halen en behouden groter en

- Hoog kwaliteitsniveau toepassen op de centra en basiskwaliteitsniveau op de overige gebieden toepassen.
- Deze kwaliteitsniveaus waarborgen representatieve, comfortabele centra en garanderen een veilig gebruik zonder risico's van de gehele openbare ruimte.

⁶ CROW Publicatie 323 Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2013.

dus duurder is. Het is zaak een afweging te maken tussen kwaliteit, kosten en restlevensduur.

De kwaliteitsniveaus C en D laten meer schadebeelden en onveilige situaties toe. Omdat niet tijdig de juiste maatregelen getroffen worden, verslechtert de wegconstructie en leidt dit uiteindelijk tot hogere vervangingsinvesteringen dan wanneer op niveau A en B regulier onderhoud wordt gepleegd. Doordat de wegbeheerder aansprakelijk kan worden gesteld bij ongevallen ten gevolge van gebreken aan de weg, zullen bij de kwaliteitsniveaus C en D tussentijds veel kleine reparaties moeten worden verricht. Op de langere termijn leiden de niveaus C en D nauwelijks tot lagere kosten. Het financiële voordeel weegt dan ook niet op tegen de negatieve effecten die de niveaus C en D hebben op de ruimtelijke uitstraling en het veilig gebruik van de openbare ruimte.

KWALITEITSNIVEAU ALKMAAR

De centra (binnenstad Alkmaar, beschermd dorpsgezicht De Rijk en winkelgebieden) zijn het visitekaartje en van groot belang voor de (inter) nationale uitstraling en aantrekkelijkheid van de gemeente Alkmaar op het gebied van toerisme en het (commerciële) vestigingsklimaat. Daar hoort een openbare ruimte bij die mooi, comfortabel en veilig is, dus kwaliteitsniveau Hoog (A). Kwaliteitsniveau Basis (B) is een realistisch niveau voor de overige gebieden waar representativiteit minder een rol speelt, maar een voorwaarde om ook voor die gebieden nog een veilig gebruik zonder risico's te kunnen garanderen. Een veilig gebruik, minimalisering van risico op aansprakelijkheid en efficiënte inzet van middelen zijn voor het uitgangspunt.

Bij uitvoering van het onderhoud werd altijd al volgens kwaliteitsniveau Hoog (A) en Basis (B) voor de verhardingen in de openbare ruimte gewerkt.

Een lager kwaliteitsniveau (C)⁷ is ook onderzocht, maar leidt in de huidige situatie tot een minimale besparing (2%) en een aanzienlijke achteruitgang van de staat van de wegen. Hierbij worden niet altijd tijdig de juiste maatregelen getroffen waardoor de constructie uiteindelijk verslechtert en zwaardere maatregelen noodzakelijk zijn. Daarnaast worden meer schades geaccepteerd waardoor er een hogere kans is op aansprakelijkheidsstellingen. Een lager kwaliteitsniveau levert tenslotte een slechtere uitstraling van de gemeente / beleving bij de burger.

DUURZAAM BEHEER

Onder duurzaam beheer wordt verstaan dat wegen gedurende hun levensduur tegen zo laag mogelijke (exploitatie)kosten op een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau in stand worden gehouden.

Duurzaam beheer heeft een duurzaam onderhoudsniveau als uitgangspunt. Om te kunnen werken conform duurzaam wegbeheer wordt onderstaande strategie ingezet.

Duurzame materialen

Bij onderhoud en aanleg van wegen worden van oudsher bouwstoffen toegepast uit recyclingsprocessen. Als fundering van de weg wordt gebroken puin gebruikt of as dat vrijkomt bij het verbranden van huishoudelijk afval. Hiervoor kan bodemas uit de recentelijk geopende bodemaswasinstallatie van HVC worden gebruikt. Naast het toepassen van oude grondstoffen wordt de hoeveelheid teerhoudend materiaal verminderd door deze bij onderhoudswerkzaamheden af te voeren. Verder worden, indien mogelijk, oude bestratingsmaterialen hergebruikt en worden de plaatsen waar onkruid kan groeien beperkt (bijvoorbeeld beton met stenenprint) zodat minder onderhoud noodzakelijk is.

Duurzaam beheer is ook van toepassing op de arbeidsomstandigheden. Straatwerkzaamheden vinden dan ook zoveel mogelijk machinaal plaats.

Integraal werken

Stadswerk072 heeft als uitgangspunt werkzaamheden zoveel mogelijk integraal uit te voeren. Dit om de beschikbare middelen efficiënt in te zetten en overlast voor burgers en bedrijven zoveel mogelijk te beperken. Werkzaamheden worden afgestemd met de andere beheerdisciplines, waarbij gekeken wordt naar onderlinge raakvlakken. Wanneer bijvoorbeeld riool- en wegenwerken zoveel mogelijk op elkaar afgestemd en gelijktijdig aangepakt worden, betekent dit dat de straat slechts eenmaal opgebroken hoeft te worden. Uiteraard vindt hierdoor ook kostenreductie plaats. Waar mogelijk wordt ook samengewerkt met nutsbedrijven als HVC, PWN en Liander.

⁷ Provincie Noord-Holland stelt in de kaderbrief financieel toezicht 2016 dat niveau C de ondergrens is voor adequaat beheer van kapitaalgoederen.



Beheerparagraaf bij nieuwe projecten

Iedere uitbreiding of omvorming van het wegenareaal brengt een aanpassing van het onderhoud met zich mee. Daarom is het belangrijk dat in alle stadia van de planvoorbereiding het beheer wordt meegenomen en dat al in het ontwerp stadium de financiële consequenties van de areaalwijziging worden onderzocht.

Bij stadsvernieuwing kan de toepassing van andere soorten materialen met een specifieke onderhoudsmethodiek financiële consequenties hebben. Wanneer de middelen voor het onderhoud niet structureel meegroeien met areaaluitbreidingen of omvormingen naar andere verhardingsmaterialen, kunnen dergelijke locaties niet op het afgesproken kwaliteitsniveau onderhouden worden. Bij verhardingen is dit mechanisme niet direct zichtbaar, omdat herbestratingen en nieuwe asfaltverhardingen pas jaren later weer voor onderhoud in aanmerking komen.

Vereenvoudiging van de openbare ruimte

Om de openbare ruimte zo zorgvuldig mogelijk te kunnen beheren en overlast te beperken, is het wenselijk de openbare ruimte zo eenduidig en eenvoudig mogelijk in te richten. Hiertoe wordt, daar waar mogelijk, standaardisatie van goed leverbare materialen toegepast. Dit maakt het onderhoud eenvoudiger en goedkoper. Verder moet het beperken van het aantal obstakels bijdragen aan een goed toegankelijke openbare ruimte. Voorbeeld hiervan is het verwijderen van paaltjes.

Bovenstaande strategie wordt verder uitgewerkt bij de op te stellen beheervisie. Dit alles moet leiden tot een veilige, goed ingerichte en eenvoudig te beheren openbare ruimte!





HOOFDSTUK 6

FINANCIËN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de bekostiging van het onderhoud aan het areaal verhardingen voor de komende planperiode.

HUIDIGE SITUATIE

In tabel 1 is het huidige budget voor exploitatie en vervangingsinvesteringen opgenomen⁸. Onder exploitatie wordt klein (reparatie schades) en groot onderhoud (structurele kwaliteitsverbetering) verstaan. Investerings zijn vervangingen van de volledige wegconstructie inclusief fundering. Zie voor verdere uitleg bijlage 2.

	2017	2018 (en verder)
Exploitatie	€ 3.769.000,- ⁹	€ 3.445.000,-
Investerings	€ 1.672.800,-	€ 1.672.800,-

Tabel 1; exploitatie en investeringen (kosten exclusief BTW, prijspeil 2017)

Het weergegeven budget is het totale exploitatiebudget voor wegen, inclusief overheadkosten. De beschikbare budgetten zijn in de afgelopen jaren vrijwel gelijk gebleven. Deze budgetten blijken niet toereikend te zijn om het areaal te onderhouden op de kwaliteitsniveaus A en B.

GEWENSTE SITUATIE

Bij de berekeningen van de huidige en benodigde budgetten wordt geen rekening gehouden met wijzigingen in de inrichting. Bij onderhoud wordt de oorspronkelijke inrichting opnieuw aangebracht. Als in de praktijk blijkt dat er behoefte is om de inrichting aan te passen of te optimaliseren, bijvoorbeeld vanwege verkeersproblemen, dan wordt daar uiteraard op ingespeeld. Kleine aanpassingen die weinig extra kosten worden meegenomen vanuit het wegbeheerbudget. Voor grote (verkeerskundige) herinrichtingen wordt apart krediet aangevraagd.

De omvang van het benodigde budget is berekend op basis van het bereiken van het gewenste kwaliteitsniveau. Het betreft de gemiddelde beheerkosten die de komende 10 jaar nodig zijn om de verhardingen te laten functioneren conform het beleidskader.

In tabel 2 is het benodigd budget voor het uitvoeren van de gewenste kwaliteitsniveaus getotaliseerd weergegeven.

⁸ De bedragen zijn afkomstig uit de concept begroting 2017 van Stadswerk072.

⁹ Exploitatiebudget 2017 is eenmalig verhoogd met € 250.000,-.

- Voor onderhoud op kwaliteitsniveau A voor centra en B voor de overige gebieden is structureel een hoger budget nodig, zowel voor exploitatie als voor investeringen.



Benodigd budget	2017 (en verder)
Exploitatie	€ 4.027.000,-
Investerings	€ 3.000.000,-

Tabel 2; benodigd exploitatie- en investeringsbudget (kosten exclusief BTW, prijspeil 2017)

Om de beschikbare middelen zo doelmatig mogelijk in te zetten, zal de onderhoudsplanning wegen afgestemd worden op die van riolering zodat werkzaamheden in combinatie met elkaar uitgevoerd kunnen worden. Naast financieel voordeel leidt dit tot minder overlast voor de burger.

Gelet op het verschil tussen het huidige beschikbare budget en het benodigde budget, is voor 2017 € 250.000,- extra nodig en vanaf 2018 € 582.000,- extra. Voor investeringen gaat het om een structureel bedrag van € 1.327.200,- vanaf 2017 en vanaf 2022 kan dit teruggebracht worden naar € 527.200,-. Voor de periode 2017 tot en met 2021 wordt tijdelijk uitgegaan van een hoger investeringbudget van € 800.000,- om de grote opgave adequaat op te kunnen pakken.

SYNERGIEVOORDEEL INTEGRALE AANPAK

Om de kosten zo laag mogelijk te houden en de overlast voor burgers en bedrijven te beperken, worden investeringen in wegen zoveel mogelijk in combinatie met onderhoud aan riolering uitgevoerd. Deze integrale aanpak, waar ook het openbaar groen een rol in speelt, is ook van belang om de gemeente duurzaam en klimaatbestendig te maken en te houden. Dit kan financieel leiden tot een synergievoordeel dat voorlopig wordt geraamd op 10% van de investeringen.

FINANCIERING PLANPERIODE

Op basis van voorgaande is het volgende budget jaarlijks noodzakelijk voor de komende planperiode (uitgegaan van het synergievoordeel).

Benodigd exploitatiebudget		€ 4.027.000,- (geen synergievoordeel bij onderhoud)
Benodigd investeringsbudget	2017-2021	€ 2.700.000,- (uitgangspunt 10% synergievoordeel)
Benodigd investeringsbudget	2022-2026	€ 1.980.000,- (uitgangspunt 10% synergievoordeel)



HOOFDSTUK 7

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 WET- EN REGELGEVING

Onderstaande wetten en regelingen zijn van toepassing op wegbeheer

- De Wegenwet - vereist van de beheerder adequaat beheer en onderhoud. Dit betekent dat de wegbeheerder moet zorgen dat het kapitaal dat in de wegen is geïnvesteerd in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud.
- De Wegenverkeerswet - verwacht dat de wegbeheerder maatregelen treft die de veiligheid van de weggebruiker en het functionele gebruik van de wegen waarborgen;
- Burgerlijk Wetboek - regelt op basis van het Nieuw Burgerlijk Wetboek aansprakelijkheid;
- Wet Milieubeheer - vereist de zorg van eenieder voor het milieu;
- Wet Geluidshinder - vereist dat de wegbeheerder maatregelen neemt om verkeerslawaai te voorkomen;
- Besluit Bodemkwaliteit - regelt de toepassing van o.a. bouwstoffen en grond;
- CROW-publicatie 210 "Richtlijn omgaan met vrijkomend asfalt" - beschrijft hoe in de praktijk omgegaan moet worden met vrijkomend asfalt;
- Arbeidsomstandighedenwet - regelt gezondheid, veiligheid en welzijn van werknemers.

LOKALE RICHTLIJNEN

Onderstaande documenten betreffen gemeentelijk beleid en afspraken die direct of indirect raakvlakken hebben met het wegbeheer binnen Alkmaar. Daarmee geven ze richting aan de beleidskaders voor het wegbeheer.

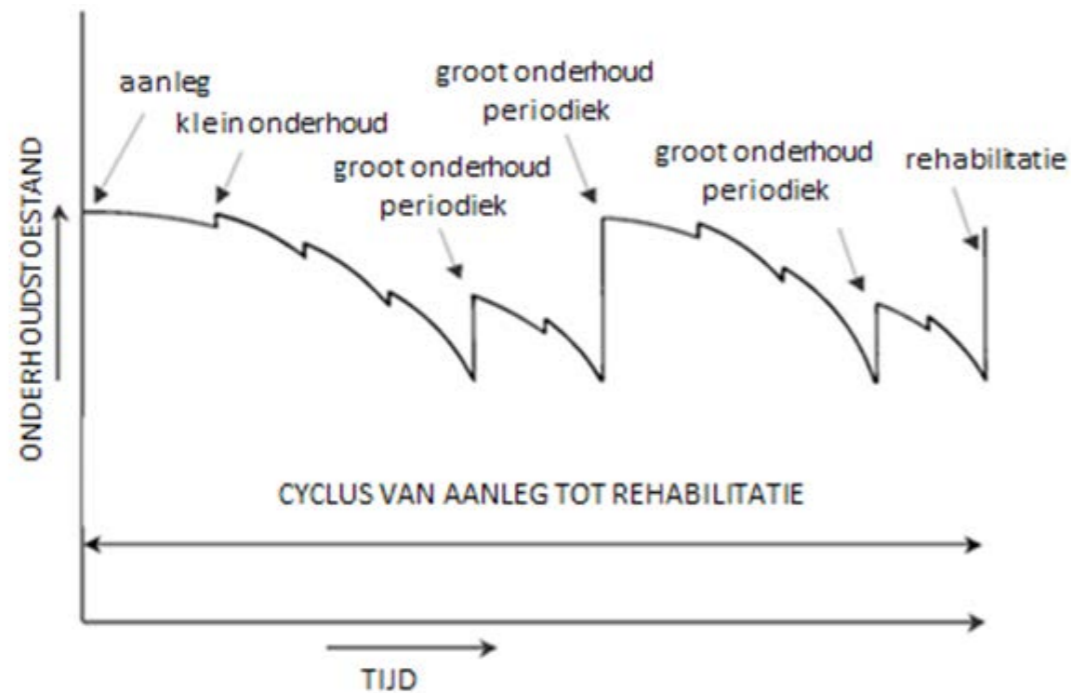
- Coalitieakkoord 2015 - 2018 'Het wordt zomer';
- Stoeptegeloffensief 2015 - 2018;
- Actieplan Geluid 2013 - 2017 Agglomeratie Alkmaar;
- Het Fietsplan 2014;
- Bomennota Alkmaar 2012 - 2017;
- Handboek Inrichting Openbare ruimte 2015 (HIOR).

BIJLAGE 2 WEGBEHEER

De CROW systematiek als uitgangspunt

De gemeente Alkmaar is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de verhardingen in haar gemeente. Stadswerk072 neemt de richtlijnen voor wegbeheer van Stichting CROW als uitgangspunt. Daarmee wordt een landelijk geaccepteerde en gehanteerde methodiek toegepast binnen lokale context.

De CROW heeft richtlijnen opgesteld die er voor zorgen dat de verharding technisch op een kwaliteitsniveau Basis blijft, zodat de veiligheid van de verharding voor de gebruiker gewaarborgd is¹⁰. Hiermee wordt tevens kapitaalvernietiging voorkomen. Kapitaalvernietiging treedt voornamelijk op bij asfaltverhardingen. Wanneer benodigd asfaltonderhoud niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt de uiteindelijke onderhoudsmaatregel zwaarder, duurder en daarmee een ondoelmatige inzet van financiële middelen (kapitaalvernietiging).



Figuur 1 Schematische weergave van het onderhoud gedurende de levenscyclus van een weg

De onderhoudsrichtlijnen zijn gebaseerd op een theoretisch model voor het kwaliteitsverloop van een weg. In figuur 1 is de levenscyclus van een weg met bijbehorende onderhoudsmaatregelen weergegeven.

Tussen het moment van aanleg en de vervanging (rehabilitatie) aan het einde van de technische levensduur van de weg vindt regelmatig klein en groot onderhoud plaats om ervoor te zorgen dat de weg heel en veilig blijft. De levenscyclus van een weg eindigt op het moment dat vervanging (rehabilitatie) nodig is. Vervanging vindt plaats indien een onderhoudsmaatregel niet meer het gewenste effect oplevert, gemiddeld na circa 40 tot 60 jaar. Rehabilitatie is het begin van een nieuwe levenscyclus van de verhardingsconstructie.

In het figuur zijn de momenten voor klein en groot onderhoud en vervanging weergegeven

- **Klein onderhoud** zijn alle schades die ernstig zijn, maar waarvan de omvang gering is (maximaal 1% van het wegvakonderdeel) om als schade te noteren en niet planbaar zijn maar een incidenteel karakter hebben. Bijvoorbeeld het herstellen van plaatselijke verzakkingen of schade, gericht op het voorkomen van onveilige situaties en mogelijke vervolgschade.
- **Groot onderhoud** zijn de onderhoudsmaatregelen die een planmatig karakter hebben. Deze maatregelen dragen bij aan een structurele kwaliteitsverbetering van het wegen-areaal en worden jaarlijks uitgevoerd naar aanleiding van de resultaten uit de wegininspectie. Hierbij wordt meestal geen nieuw materiaal gebruikt en verandert er niets aan de inrichting van het wegvak en de constructie van de wegfundering. Bijvoorbeeld het eenzijdig herstraten van een parkeerstrook in zijn geheel.
- **Vervangingen** zijn grootschalige onderhoudsmaatregelen met de omvang van een gehele straat die vaak van gevel tot gevel gereconstrueerd wordt. Hierbij worden meestal nieuwe materialen gebruikt en wordt de onderliggende funderingsconstructie geoptimaliseerd door bijvoorbeeld onder de rijbaan een puinfundering aan te brengen. Vaak worden deze projecten uitgevoerd in combinatie met rioolvernieuwing. Het spreekt voor zich dat deze maatregelen bijdragen aan een structurele kwaliteitsverbetering van het wegenareaal.

¹⁰ Voorbeelden van leidraden die door het CROW zijn uitgegeven en van belang zijn voor het wegbeheer: • Publicatie 145: Beheerkosten openbare ruimte • Publicatie 146 a en b: Handboek (globale) visuele inspectie • Publicatie 147: Wegbeheer • Publicatie 177: Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte • Publicatie 185: Handboek aansprakelijkheid beheer openbare ruimte.



Figuur 2 Vervanging fundering en asfalt Vondelstraat

Op basis van kengetallen voor de onderhoudsmaatregelen tezamen (een onderhoudsstrategie) worden de te verwachte beheerkosten berekend. De onderhoudsmaatregelen verschillen per wegtype en ambitieniveau.

BIJLAGE 3 KWALITEITSNIVEAUS

Beelden bij de kwaliteitsniveaus

Foto 1-3 zijn referentiebeelden voor kwaliteitsniveau Hoog (A) voor verhardingen. Foto 4-6 zijn referentiebeelden voor kwaliteitsniveau Basis (B) voor verhardingen.



Foto 1-3 Kwaliteitsniveau Hoog (A): mooi en comfortabel



Foto 4-6 Kwaliteitsniveau Basis (B): functioneel en schade zichtbaar

EFFECTEN VAN HET SCENARIO

- Het onderhoud voldoet aan een gewaarborgd niveau ten aanzien van veilig gebruik;
- In de centra zijn de verhardingen, naast veilig, ook netjes. Dat willen zeggen dat weinig schade en herstel op de wegen zichtbaar is;
- Er is nergens sprake van kapitaalsvernietiging;
- Door de ogen van de burger zien de verhardingen er redelijk onderhouden uit. In de centra zijn de verhardingen goed onderhouden;
- Buiten de centra zijn redelijk veel zichtbare reparaties en schades zichtbaar;
- Plasvorming en aquaplaning zijn minimaal.

In het kader van beeldkwaliteit worden door het CROW vijf onderhoudsniveaus onderscheiden: Zeer hoog (A+), Hoog (A), Basis (B), Laag (C) en Zeer laag (D).

Kwaliteitsniveau	Beeld	Beschrijving
Zeer hoog (A+)		<ul style="list-style-type: none">Geen sprake van schade als dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.De weg is als nieuw; er zijn geen zichtbare reparaties.Veilig gebruik zonder risico's.
Hoog (A)		<ul style="list-style-type: none">Er is lichte schade in de vorm van dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.De weg is gebruikt, maar er zijn weinig reparaties zichtbaar.Veilig gebruik zonder risico's.
Basis (B)		<ul style="list-style-type: none">Er is enige dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.De waarschuwingsgrens is overschreden.Er zijn redelijk veel reparaties zichtbaar. Er is in principe nog sprake van veilig gebruik zonder risico's.
Laag (C)		<ul style="list-style-type: none">Er is aanzienlijke schade aanwezig in de vorm van dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.Er zijn veel reparaties zichtbaar.De richtlijn van de CROW is overschreden. Veilig gebruik is discutabel. Enige mate van risico.
Zeer laag (D)		<ul style="list-style-type: none">Er is veel ernstige dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling.Er zijn zeer veel reparaties zichtbaar.Er is sprake van een onderhoud achterstand, dit leidt tot onveilig gebruik en hoge mate van risico's.

Contact

Stadswerk072 NV
Herculesstraat 71
1812 PE Alkmaar

Centraal meldnummer **14 072**
Internet stadswerk072.nl
E-mail info@stadswerk072.nl

