

Wegenbeheerplan Blaricum

2024 - 2028

Wegenbeheerplan Blaricum 2024 - 2028

actualisatie o.b.v. gegevens Inspectrum

projectnummer 0479031.100

15 juni 2023

Auteurs

A. Boek
P. Ausema

Opdrachtgever

BEL Combinatie
Postbus 71
3755 ZH EEMNES

Gecontroleerd

O. Hornstra

Datum
15 juni 2023

beschrijving
Definitief

vrijgave
O. Hornstra



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel wegenbeheerplan	5
1.3	Planvorming: beleid of beheer?	5
1.4	Leeswijzer	6
2.	Wet- en regelgeving	7
2.1	Landelijke wetgeving	7
2.2	Bestuurlijk kader	8
3.	Beheermethodiek	9
3.1	Cyclisch beheerproces	9
3.2	Kwaliteitsgestuurd beheren	10
3.2.1	Meetlatten	10
3.2.2	Differentiatie	11
3.3	De relatie tussen beheerkosten en kwaliteitsniveaus (theorie)	12
3.4	Financieel kader	13
4.	Huidige situatie	14
4.1	Kwantiteit en kwaliteit van het areaal	14
4.2	Hoeveelheden	15
4.2.1	Toekomstige uitbreidingen	16
4.3	Kwaliteit	16
4.3.1	Inspectiemethodiek	17
4.3.2	Inspectieresultaat	19
5.	Beheeropgave	22
5.1	Planning en -begroting	22
5.2	Maatregeltoets	22
5.3	Korte termijn (kwalitatief onderhoud < 5 jaar)	23
5.4	Lange termijn (cyclisch onderhoud > 5 jaar)	23
6.	Conclusie	24
	Bijlage 1 Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)	25
	Bijlage 2 Wet- en regelgeving	26

1. Inleiding

Zodra je de voordeur uitstapt, kom je in de openbare ruimte. Deze openbare ruimte vormt de ruggengraat voor het functioneren van de gemeente en gemeenschap. Niet alleen beschouwd vanuit functies, zoals bereikbaarheid, parkeren en verblijven, maar ook in relatie tot het welzijn van inwoners, zoals het vertoeven in een prettige woon- en werkomgeving en de economische ontwikkeling van de gemeente. De wegen - rijbanen, fietspaden en voetpaden – spelen hierbij een belangrijk rol.

De openbare ruimte is voor iedereen toegankelijk en daarmee dé ontmoetingsplek in de gemeente. De beleving van de gebruikers van deze leefomgeving is afhankelijk van de inrichting, de voorzieningen en het functioneren hiervan. De openbare ruimte levert daarmee een grote bijdrage in sociaal-maatschappelijk en economisch opzicht voor de gemeente. Ook de mate van beheer en de kwaliteit van de aanwezige kapitaalgoederen, zoals wegen, maar ook groen en bruggen, dragen bij aan de beleving van de gebruiker. Hierbij gaat het om de technische staat (heel en veilig) en de verzorgingsgraad (schoon en netjes).

De openbare ruimte is de directe leefomgeving van onze inwoners, ondernemers en bezoekers en is als zodanig maatschappelijk belangrijk. Daar moeten we goed op passen. De gemeente is als goed huisvader verantwoordelijk voor haar bezittingen en heeft een zorgplicht (wettelijk en juridisch). Scheurvorming, onvlakheden en kuilen, met andere woorden – de mate van het onderhoud en de kwalitatieve staat van de verhardingen bepalen het belevingsgevoel en veiligheidsgevoel van de gebruikers.

1.1 Aanleiding

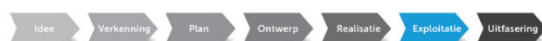
De kapitaalgoederen vormen het kapitaal in de leefomgeving. We noemen dit ook wel assets (Asset Management). Een asset wordt daarbij al volgt gedefinieerd: 'Een asset is een object(groep) die potentiële of actuele waarde heeft voor de gemeente/gemeenschap.'

Dit geldt voor alle objecten in de openbare ruimte, zoals wegen, bruggen, oevers, riolering, openbare verlichting, groen (o.a. bomen en gras), straatmeubilair. Ze dragen integraal bij aan het functioneren van de gemeente en haar gemeenschap in sociaal en economisch opzicht en hebben dus waarde voor de gemeente en gemeenschap. Assets dragen bij aan gezonde, leefbare wijken en dorpen.

Nadat verharding is aangelegd is het belangrijk om een efficiënte, doelmatige beheerstrategie te hanteren om invulling te geven aan de levenscyclus. Het is van belang al in de planvorming rekening te houden met deze gehele levenscyclus (assetmanagement).

LEVENS CYCLUS VAN ASSETS

De levenscyclus van assets bestaat uit verschillende fasen:



De werkelijke indeling van de levenscyclus:



Figuur 1.1 Bron: iAMPro CROW¹

Daarnaast heeft de gemeente vanuit wet- en regelgeving ook (zorg)plichten om in ieder geval veilig gebruik van de openbare ruimte voldoende te borgen. Het is van belang dat de verharding voldoende wordt beheerd om onder meer aan wetgeving te voldoen (veiligheid), maar ook om kapitaalvernietiging te voorkomen.

Dit laatste is een toetscriterium van de provincie vanuit haar toezichthoudende rol. Als onderdeel van de begroting en jaarrekening is er dan ook sprake van een verplichte opname van de paragraaf 'Onderhoud Kapitaalgoederen'.

Dit uitgangspunt geeft, naast de financiële kaders, richting aan de manier waarop de verharding beheerd worden. Het inzicht in de staat van onderhoud van een verhardingsoppervlak op basis van inspectie is belangrijk voor het blijvend veilig kunnen gebruiken van het object, het kostenefficiënt inplannen van noodzakelijk

¹ Kennisplatform voor beheer en aanleg van infrastructuur

onderhoud en het voorkomen van kapitaalvernietiging. Daarom inspecteert de gemeente het areaal. Onderhoud wordt daardoor gestuurd door reële inzichten in de werkelijke situatie.

1.2 Doel wegenbeheerplan

In het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is vastgelegd, dat voor het beheer van kapitaalgoederen (onder andere wegen, groen en riolering) beheerplannen beschikbaar moeten zijn. Zie bijlage 1 voor uitgebreide informatie over de toepassing van de BBV. Om te voldoen aan de eisen uit het BBV dient het wegenbeheerplan opgesteld te worden. Voor het in stand houden van het wegenareaal is op basis van het BBV een beheerplan met een meerjaren onderhoudsprogramma nodig.

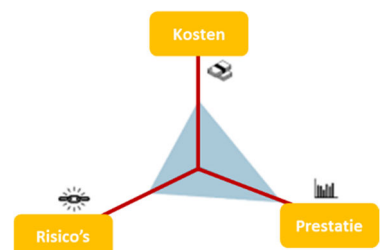
Het beheerplan geeft de beheerder grip en inzicht bij de uitvoering en bijsturing van de beheerstrategie. Op basis van de uitkomsten past hij op het juiste moment de juiste maatregel toe, weet welke investeringen er nodig zijn en voorkomt kapitaalvernietiging.

Het doel van het wegenbeheerplan is, op basis van de verzamelde gegevens over de staat van onderhoud van de verharding, inzicht te geven over de kosten die de komende beheerperiode aan wegenonderhoud dienen te worden uitgegeven om het wegenareaal veilig en begaanbaar te houden binnen de wettelijke, bestuurlijke en financiële kaders.

1.3 Planvorming: beleid of beheer?

Kaderstelling: kiezen van scenario

Scenario's kiezen is onderdeel van de beleidscyclus, bijvoorbeeld als uit evaluatie blijkt dat de vastgestelde kwaliteit niet meer haalbaar is ten opzichte van het budget, of dat de vastgestelde ambitie (zie paragraaf 2.2 – alles op niveau B), bijvoorbeeld door bijstelling van gemeentelijke doelen of aangescherpte wetgeving niet meer wenselijk is. Voordat de keuzes inzichtelijk zijn wordt er een doorrekening van verschillende niveaus, op basis van kengetallen, uitgevoerd. De scenario's worden vervolgens gekoppeld aan beelden, normen en verwachte impact op de leefomgeving (risico's). Deze balans vormt input voor de te maken keuzes door de raad. Deze exercitie maakt nu geen onderdeel uit van dit rapport, omdat er geen noodzaak is tot het bijstellen van de ambitie.



Figuur 1.1 Balans tussen risico's, kosten en prestatie

Bijvoorbeeld: alle wegen onderhouden we op een CROW basisniveau.

Uitvoering (beheer- en uitvoeringsplan)

De beheerstrategie die aan een ambitie gekoppeld is (financieel en op maatregelniveau) wordt uitgevoerd. Op die manier zorgt de beheerder er voor dat hij voldoet aan het scenario en kan hij, door frequent te inspecteren bijsturen en rapporteren aan de raad. De invulling van het scenario (met welke maatregelen het ambitieniveau bereikt wordt) wordt vastgesteld door het college. De planning en begroting in dit plan vormen het uitgangspunt voor de uitvoering.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt inzicht gegeven in de randvoorwaarden bij het beheer van de verharding. We gaan in op de landelijke wetgeving, en op de gemeentelijke kaders, waaronder de ambitie alle verharding op een B niveau (basis) te onderhouden. In hoofdstuk 3 geven we inzicht in de beheermethodiek. Hoe werkt het beheerproces, wat betekent 'alles op een B niveau onderhouden' en wat is het financiële kader.

In hoofdstuk 4 beschrijven we de huidige situatie. Welk areaal beheren we en hoe ligt het erbij, op basis van de uitgevoerde inspectie. In hoofdstuk 5 is vervolgens een financiële vertaling gemaakt. Wat betekent de huidige situatie voor de komende jaren (korte termijn en lange termijn). In hoofdstuk 6 trekken we vervolgens een aantal conclusies.

2. Wet- en regelgeving

Bij het beheren van de openbare ruimte speelt wet- en regelgeving een belangrijke rol. Deze wet- en regelgeving geeft niet alleen een richting of wettelijke plicht aan voor de mate van kwaliteit van de inrichting en/of van de instandhouding maar geeft ook aan op welke wijze de uitvoering van de inrichting of het beheer en onderhoud moet plaatsvinden. We noemen kort de wegenwet en het burgerlijk wetboek. In bijlage 2 wordt uitgebreid stilgestaan bij de overige wet- en regelgeving.

2.1 Landelijke wetgeving

Wegenwet

De gemeente is bij wet verantwoordelijk voor het beheer van de openbare wegen (ook van toepassing op civieltechnische kunstwerken gelegen in openbare wegen). De essentie betreft dat de beheerder moet optreden als 'goede rentmeester' en de zorg heeft kapitaalvernietiging te voorkomen. De wettelijke zorgplicht is vastgelegd in de Wegenwet.

Artikel 15

1. *Het Rijk, de provincie, de gemeente en het waterschap is verplicht een weg te onderhouden, wanneer dat bestemd is tot een openbare weg.*
2. *Het Rijk, de provincie, de gemeente en het waterschap is verplicht een weg (inclusief bijbehorende duiker) te onderhouden, wanneer zij een openbare weg gedurende tien achtereenvolgende jaren heeft onderhouden, ook al was bij de aanvang van die tien jaren de weg nog niet openbaar.*
3. *Tot het onderhoud van een weg als in het eerste en het tweede lid bedoeld, behoort mede het onderhoud van de bijbehorende berm of bermsloot, echter slechts voor zover het onderhoud van de berm of de bermsloot een bijdrage levert aan de instandhouding en de bruikbaarheid van de weg en voor zover het onderhoud niet, uit welke hoofde ook, tot de verplichting van anderen behoort.*

Artikel 16

De gemeente heeft te zorgen, dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen, welke door het Rijk of ene provincie worden onderhouden, van die bedoeld in artikel 17 en van die, waarop door een ander tol wordt geheven, verkeren in goeden staat.

In algemene zin houdt dit in dat de beheerder vanuit de wegenwet de zorgplicht heeft voor (het onderhoud van) de objecten en voorzieningen in de openbare ruimte en dat de aansprakelijkheid bij optredende schade door het niet voldoen aan deze zorgplicht geregeld is in het Burgerlijk Wetboek.

Burgerlijk Wetboek

Een bijzondere algemene aansprakelijkheidsregel wordt gevonden in het Burgerlijk Wetboek artikel 6:162 en 6:174:

Artikel 6:162

1. *Hij die jegens een ander een onrechtmatige daad pleegt, welke hem kan worden toegerekend, is verplicht de schade die de ander dientengevolge lijdt, te vergoeden.*
2. *Als onrechtmatige daad worden aangemerkt een inbreuk op een recht en een doen of nalaten in strijd met een wettelijke plicht of met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt, een en ander behoudens de aanwezigheid van een rechtvaardigingsgrond.*
3. *Een onrechtmatige daad kan aan de dader worden toegerekend, indien zij te wijten is aan zijn schuld of aan een oorzaak welke krachtens de wet of de in het verkeer geldende opvattingen voor zijn rekening komt.*

Artikel 6:174

1. *De bezitter van een opstal die niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert, is, wanneer dit gevaar zich verwezenlijkt,*

aansprakelijk, tenzij aansprakelijkheid op grond van de vorige afdeling zou hebben ontbroken indien hij dit gevaar op het tijdstip van het ontstaan ervan zou hebben gekend.

2. *Bij erfpacht rust de aansprakelijkheid op de bezitter van het erfpachtrecht. Bij openbare wegen rust zij op het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert, bij kabels en leidingen op de kabel- en leidingbeheerder, behalve voor zover de kabel of leiding zich bevindt in een gebouw of werk en strekt tot toevoer of afvoer ten behoeve van dat gebouw of werk.*

2.2 Bestuurlijk kader

Coalitieakkoord Blaricum 2022 - 2026: vandaag aan de slag voor het Blaricum van morgen.

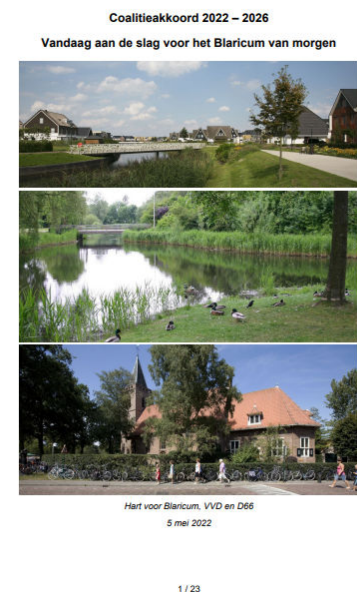
In het dit programma wordt onder andere ingegaan op de leefomgeving, de mobiliteit en de ruimtelijke inrichting. De kernambitie is een vitale en verbonden samenleving, met daaraan gerelateerde ambities voor bijvoorbeeld groen & openbare ruimten en duurzaamheid & klimaat. Er wordt ingezet op goede communicatie met de burger, het geven van ruimte aan (burger)participatie, extra aandacht aan de veiligheid van de inwoners en aan onderhoud van de openbare ruimte. Verder wordt onder andere prioriteit gegeven aan het opstellen van een nieuw GVVP, een sterk fietsnetwerk en maatregelen voor klimaatadaptatie.

Programmabegroting/jaarrekening 2023 (paragraaf kapitaalgoederen)

“De mooie omgeving is in Blaricum een belangrijke bepalende factor voor de leefkwaliteit van onze inwoners en van de aantrekkingskracht voor bezoekers. Groen maakt gelukkig en gezond.

We koesteren ons dorpscentrum en willen het centrum van Blaricum meer autoluw maken. Indien uit onderzoek blijkt dat het kan, is onze ambitie dat binnen de bebouwde kom van Blaricum een 30km-zone van kracht wordt. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar de combinatie met langzaam verkeer, doorstroming en ontsluiting alsmede hulpdiensten. Bij veranderende omstandigheden en toenemend gemotoriseerd verkeer zullen passende maatregelen genomen worden om de veiligheid te borgen of te herstellen.”

Het onderhoud aan het verhardingen areaal is op B-niveau (CROW basisniveau). Tijdens het opstellen van de begroting 2023 wordt gewerkt aan een nieuw wegenbeheerplan voor de periode 2022 - 2026. Vaststelling door de raad volgt. Vooralsnog zijn de budgetten van de begroting 2022 aangehouden..



Figuur 2.1 Coalitieakkoord

3. Beheermethodiek

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op hoe het cyclische beheerproces wordt toegepast en welke methodiek een rol speelt, bijvoorbeeld bij de uitwerking van de scenario's.

3.1 Cyclisch beheerproces

In het optimale **cyclische beheerproces** vormen zes aandachtspunten de basis voor professioneel en efficiënt beheer. Deze aandachtspunten maken onderdeel uit van de jaarlijks te doorlopen stappen.



Figuur 3.1 Beheerproces Antea Group

Beleid

Om een bijdrage te leveren aan de gemeentelijke doelen is het van belang een vertaling te maken naar specifiek **beleid** en financiële kaders voor beheer. Met dit beleid wordt de ambitie van beheer vastgesteld door het bestuur. Het is aan te raden beleid op te stellen voor een planperiode van 4 à 5 jaar. Immers, de wereld van beheer verandert (eisen en wensen, bestuurlijke doelen) en ook de toestand van het areaal wijzigt door gebruik, het toegepaste beheer en onderhoud en externe invloeden.

Het uitgangspunt voor het kwaliteitsniveau van het wegbeheer is onderhoudsniveau B (basis).

Programmeren

Het beleid wordt vertaald naar benodigde beheermaatregelen op korte- en middellange termijn en de financiële behoefte (**programmeren**). Hiermee ontstaat eveneens tijdig inzicht in aankomende vervangingspieken. In deze fase bieden afstemmingsmogelijkheden tussen de beheerdisciplines en andere domeinen en projecten kansen om de leefomgeving zo weinig mogelijk te belasten en werk te combineren uit efficiencyoogpunt. Bijvoorbeeld tussen riolering en wegen, maar ook tussen de binnendienst en buitendienst. De buitendienst zijn immers de oren en ogen buiten in de gemeente. Het college is verantwoordelijk voor de uitvoeringsprogramma's.

Vervolgens wordt de ambitie geprogrammeerd in het beheerplan. Zo is voor de komende jaren duidelijk welke maatregelen per discipline een bijdrage leveren aan de strategische doelen. Kwaliteitsambities zijn niet geheel vrijblijvend in te vullen. Zo is een gemeente (wettelijk) verplicht areaal op deugdelijke wijze te onderhouden, de veiligheid te borgen en kapitaalvernietiging te voorkomen. De Wegenverkeerswet (zie bijlage 1) doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de weggebruiker, maar schrijft geen maatregelen voor.

“Kapitaalvernietiging ten aanzien van asfaltwegen verwijst naar het verlies van investeringen en waardevermindering die zich voordoet wanneer de staat of conditie van de wegen verslechtert of wanneer er inefficiënties zijn in het beheer. Dit kan verschillende oorzaken hebben, zoals slecht onderhoud, gebrek aan reparaties, onvoldoende investeringen of verouderde infrastructuur. Indien er te laat wordt ingegrepen met een voorgeschreven maatregel, treedt achteruitgang op, en is vaak een veel duurdere maatregel nodig om de weg weer op een acceptabel niveau te krijgen.”

Voorbereiden

Met de programmering is duidelijk geworden welke activiteiten de komende jaren uitgevoerd moeten worden, om te voldoen aan het ambitieniveau. Deze werkzaamheden worden ondergebracht bij de eigen dienst, of uitbesteed. Daarbij wordt gekeken of het mogelijk is om werkzaamheden te combineren, bijvoorbeeld in afstemming met de planning van de gemeentelijke watertaken (riolering), of met nieuwbouwprojecten vanuit RO (Ruimtelijke Ontwikkeling) om werk te combineren.

Realiseren en onderhouden

Na het opstellen van de plannen en een planning, worden de werkzaamheden uitgevoerd. Op basis van het uitgevoerde werk wordt het beheersysteem up-to-date gehouden. Dit geldt ook voor het vastleggen van inspectiehistorie. Areaaluitbreiding dient bijgehouden te worden om ervoor te zorgen dat ook de onderhoudsbudgetten 'meegroeien'. Gebeurt dit niet, dan kan op termijn de beoogde kwaliteit niet gewaarborgd worden.

Monitoring

Periodiek wordt er op basis van inspectie geanalyseerd of de toestand van de verharding op zich en de leefomgeving als geheel voldoet aan de vastgestelde ambities/de afgesproken kwaliteit. Hierover wordt in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen in de begroting/jaarrekening jaarlijks een update gegeven.

Evaluatie

Deze informatie biedt mogelijkheden om de processen te verbeteren, financiën bij te stellen of beleid bij te sturen. De bevindingen kunnen worden meegenomen in de begroting als onderdeel van de Planning & Control cyclus (P&C).

3.2 Kwaliteitsgestuurd beheren

De gekozen beheermethodiek wordt ook wel kwaliteitsgestuurd beheer genoemd. Daarbij wordt het gewenste onderhoudsniveau vertaald in een kwaliteitsniveau, opgenomen in een landelijke meetlat, met eenduidige normen. Zo zijn de uitgangspunten voor iedereen hetzelfde. Gezien de samenwerkingsambitie binnen de BEL combinatie en de wens om de basis op orde te houden ten aanzien van beheer wordt in dit wegenbeheerplan uitgegaan aan een onderhoudsambitie 'basis'.

3.2.1 Meetlatten

Kwaliteitsscenario's worden opgesteld aan de hand van landelijke richtlijnen van CROW (meetlatten) die verschillende kwaliteitsniveaus weergeven in norm, beschrijving en beeld. Deze kwaliteitsniveaus zijn per discipline uitgewerkt.

In de standaard kwaliteitscatalogus is voor verschillende onderdelen van de openbare ruimte de kwaliteit vastgelegd in een 5-schaal: de kwaliteitsmeetlat. Om een indruk te krijgen is in het onderstaande figuur per kwaliteitsniveau een impressie gegeven van asfaltverharding.



Figuur 3.2 Meetlat asfaltverharding

Om een bepaalde kwaliteit in de openbare ruimte te realiseren zijn verschillende ambitieniveaus te onderscheiden. De keuzemogelijkheden voor de gewenste kwaliteitsniveaus van de openbare ruimte zijn als volgt te typeren:

Niveau	Algemene beschrijving	Rapportcijfer
Zeer hoog	Uitstekend onderhouden, als nieuw	Cijfer > 9,5
Hoog	Goed onderhouden, bijna niets op aan te merken	Cijfer 7,5 – 9,4
Basis	Voldoende onderhouden, wel wat op aan te merken	Cijfer 5,5 – 7,4
Laag	Sober tot voldoende, enige achterstanden bij het onderhoud	Cijfer 3,5 – 5,4
Zeer laag	Onvoldoende onderhouden, flinke achterstanden, kapot	Cijfer < 3,4

Elk kwaliteitsniveau bevat omschrijvingen en criteria met meetbare en toetsbare normen. Daarmee zijn de kwaliteitsniveaus meetbaar, zodat de kwaliteitskeuzes in het beleid ook in de werkelijkheid gerealiseerd, bijgestuurd en getoetst kunnen worden.

Het uitgangspunt is dat er bij de niveaus laag en zeer laag onveilige situaties kunnen ontstaan door de staat van het onderhoud. Het is niet per definitie onveilig, maar de kans op onveilige situaties neemt toe doordat de CROW ondergrens wordt overschreden. Dit brengt extra risico's met zich mee ten aanzien van aansprakelijkheid.

3.2.2 Differentiatie

De kwaliteit van de verharding hoeft niet overal gelijk te zijn. Het kan efficiënt zijn om te differentiëren in kwaliteit per gebied of object, afgestemd op het gebruik en de gebruiker. Daarnaast kan met differentiatie beter ingespeeld worden op bepaalde doelen, zoals bijvoorbeeld extra inzet op het gebruik van de fiets en de kwaliteit van fietspaden.

Gebiedsgericht

Door verschillende structuurelementen te benoemen, wordt er per gebied gekeken wat de passende kwaliteit is. Deze structuurelementen verschillen van elkaar in functie, inrichting en gebruik. In Blaricum wordt de volgende indeling gehanteerd. Er is geen differentiatie in ambitieniveau:

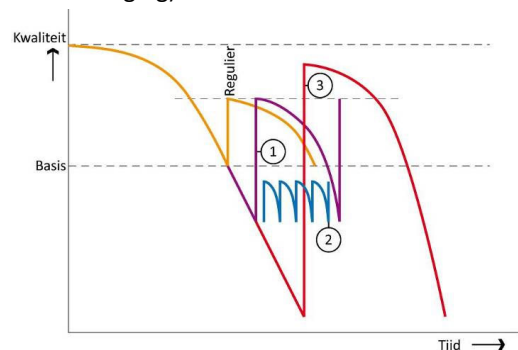
- Accenten
- Begraafplaatsen
- Beheergebied/wijken
- Buitengebied
- Centrumgebied
- Toegangswegen

3.3 De relatie tussen beheerkosten en kwaliteitsniveaus (theorie)

De kwaliteit van de (nieuw aangelegde) infrastructuur wordt logischerwijs minder bij het verstrijken van de tijd. In theorie begint nieuwe aanleg op een (zeer) hoog niveau en daalt de kwaliteit, tot het moment van ingrijpen. Het moment van onderhoud is gebaseerd op de minimaal geaccepteerde kwaliteit en dus op kwaliteitskeuzes in het beleid. In de praktijk wijkt het moment waarop er ingegrepen moet worden soms af van wat er op basis van de planning is voorspeld. Daarom is het van belang om regelmatig te monitoren. In de volgende paragraaf wordt hier verder op ingegaan.

De relatie tussen de ontwikkeling van de kwaliteit en de onderhoudskosten is lastiger. De twee meest voorkomende situaties zijn:

- De kosten dalen bij een lagere kwaliteit (met dus een later ingrijpmoment). Een lagere kwaliteit accepteren betekent in dit geval minder inspanning leveren waardoor het onderhoud goedkoper is.
- De kosten dalen tot een bepaald niveau en gaan dan weer stijgen (zie onderstaande grafiek). Dit is een zeer veel voorkomend effect in het beheer en onderhoud. De term 'economisch minimum' wordt gebruikt voor het onderste punt van deze 'U'. De kosten nemen toe bij een lagere kwaliteit doordat:
 1. Later ingrijpen, vraagt een onderhoudsmaatregel die duurder is dan de maatregel bij eerder ingrijpen voor een hogere kwaliteit. Dit is op basis van ervaring goed te voorspellen en in deze gevallen ligt het kiezen voor een lagere kwaliteit dus niet voor de hand. Een voorbeeld is het technisch onderhouden van asfalt (verhoogt risico op het ontstaan van kapitaalvernietiging).
 Ten gevolge van uitgesteld onderhoud is naarmate de tijd verstrijkt een steeds 'zwaardere' maatregel nodig om weer een goed basisniveau te bereiken. Dit mechanisme geldt niet voor alle onderdelen binnen de infrastructuur. Bijvoorbeeld niet voor verkeersborden, maar zeker wel voor asfaltverharding en onderdelen binnen het groenbeheer.
 2. Er meer niet gepland ingrijpen en onderhoud nodig is, zoals het uitvoeren van noodreparaties.
 Denk bijvoorbeeld aan winterschade.
 3. De kwaliteit zo ver daalt dat deze niet meer te verbeteren is met een beheermaatregel, maar vraagt om vervanging van de hele voorziening. Denk bijvoorbeeld aan het instorten van een weggedeelte.



Figuur 3.3.1 Ingrijpmomenten in de tijd

Bovenstaande wordt geïllustreerd in de grafiek op de vorige pagina. Bij de laatste twee ingrijpmomenten is de voorspelbaarheid minder omdat het gaat om risico's die wel of niet optreden. Omdat beheerders deze situaties proberen te voorkomen is er weinig praktijkervaring met dergelijke strategieën. De kosten ervan zijn daardoor niet goed in te schatten.

Metafoor: onderhoud van een kozijn

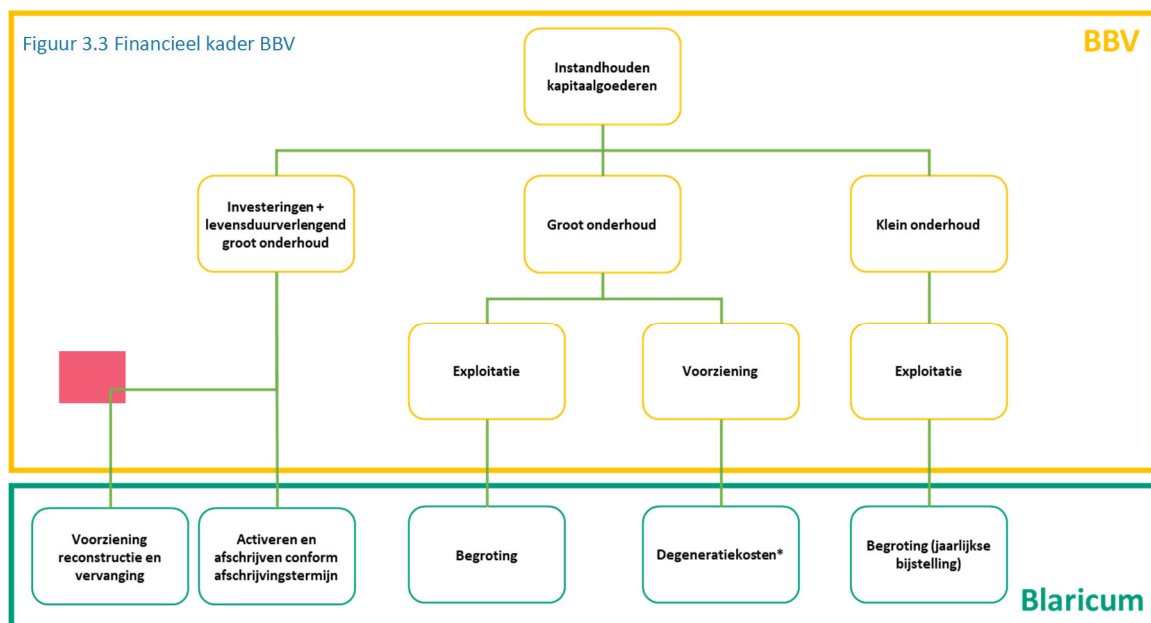
Het op tijd reinigen en schilderen van het kozijn verlengt de levensduur. Reinigen en schilderen zijn daarbij een relatief goedkope maatregel.

- 1) Zodra schoonmaakbeurten en schilderbeurten worden overgeslagen, of uitgesteld treedt het verval (er ontstaan kale plekken, er trekt vocht in en het gaat rotten) eerder in en is er een duurdere ingreep nodig om het kozijn weer in goede staat te brengen.
- 2) Rotten plekken worden uitgekapt en vervangen, gaten worden opgevuld met kneedbaar hout, er wordt bijgeschaafd.
- 3) Veel eerder dan gepland, is het kozijn aan volledige vervanging toe.

3.4 Financieel kader

De gemeente heeft een groot vermogen geïnvesteerd in de kapitaalgoederen in de openbare ruimte: bruggen en beschoeiing, riolering, groen en wegen. Deze kapitaalgoederen zijn van groot belang voor het wonen, werken, winkelen en recreëren.

De gemeente Blaricum beschikt over een jaarlijks beschikbaar budget voor de instandhouding van dit kapitaal (in dit geval het wegenareaal). In het onderstaande model is weergegeven hoe de gemeente invulling geeft aan de financiële kaders zoals deze in het BBV zijn weergegeven.



*) vergoeding voor kabels en leidingen (b.v. glasvezel)

Het exploitatiebudget voor klein- en groot onderhoud is voor de periode 2024 tot en met 2028 vastgesteld op €287.000 per jaar.

In de BBV wordt onderscheid gemaakt tussen groot onderhoud en levensduur verlengend groot onderhoud. Echter laat de BBV het aan de uitvoerende instantie over zelf te bepalen onder welke categorie de betreffende onderhoudsmaatregelen vallen. De algemene lijn vormt de basis van de BBV. Zie bijlage 1.

In het onderstaande overzicht is de invulling van de BBV voor de gemeente Blaricum weergegeven.

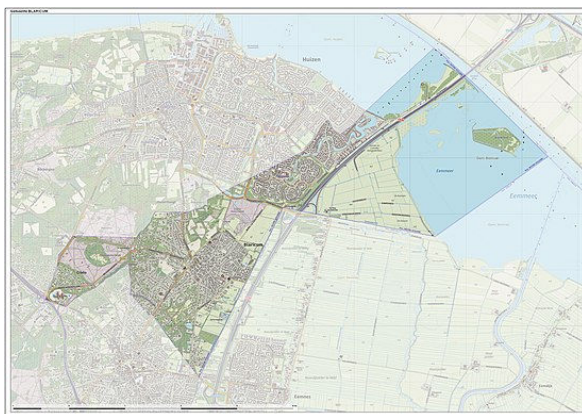
Verhardingstype	Maatregel regulier groot onderhoud	Investeringen & levensduur verlengend groot onderhoud
Asfalt	Bovenlaag (gedeeltelijk) vervangen	Kantverharding aanbrengen Constructie verbreden Fundering vervangen Preventief onderhoud (sealen) Onderlaag (gedeeltelijk) vervangen
Elementen	Herstraten met bestaand materiaal Herstraten met nieuw materiaal	Fundering vervangen
Beton	Herstellen Reparatie Materiaal vervangen	Fundering vervangen

4. Huidige situatie

In dit hoofdstuk beschrijven we de huidige situatie aan de hand van de arealen en de kwaliteit.

4.1 Kwantiteit en kwaliteit van het areaal

Het dorp Blaricum ligt in de landstreek het Gooi. Het dorp is gebouwd op zandgrond en is een goede ondergrond voor het wegennetwerk. De gemeente wil het dorpskarakter vasthouden. De wegen die in onderhoud zijn bij de gemeente zorgen voor toegang tot de omliggende gebieden/gemeenten en dragen bij aan het dorpse karakter in het Gooi. Het beheer en onderhoud van de wegen is hier op afgestemd.



Figuur 4.1 Ligging gemeente

4.2 Hoeveelheden

De gemeente beschikt over circa 89 km weglengte (CBS) en 707.650 m² aan verhardingen, inclusief halfverharde en onverharde wegen. In het onderstaande overzicht is een verdeling van het areaal per verhardingstype weergegeven.

Verhardingstype	Oppervlakte (m ²)	% van totale areaal
Asfalt	155.070	22%
Cementbeton	14.084	2%
Elementen	480.627	68%
Half/onverhard	57.873	8%
Totaal	707.654	100%

Figuur 4.42 Verdeling verhardingsareaal Blaricum

De meeste verhardingen liggen binnen de kom in de woonwijken, twee andere wat grotere gedeelten betreffen het buitengebied en toegangswegen. Tabel 4.3 laat zien hoe de verdeling van beheergebieden is.

Beheergebied	Oppervlakte (m ²)	% van totale areaal
Accenten	9.545	1,3%
Begraafplaatsen	2.451	0,3%
Beheergebied/Wijken	490.222	69,3%
Buitengebied	80.072	11,3%
Centrumgebieden	28.374	4,0%
Toegangswegen	96.902	13,7%
Niet nader benoemd	88	Verwaarloosbaar (0,01%)
Totaal	707.654	100,0%

Tabel 4.3 Beheergebieden

4.2.1 Toekomstige uitbreidingen

Met het vaststellen van het Masterplan Blaricummermeent in december 2005 is de gemeente Blaricum voortvarend met de ontwikkeling van de Blaricummermeent als nieuwe woonwijk voor Blaricum aan de slag gegaan. De Blaricummermeent bestaat uit drie delen:

- Een groene verkeersas die fungeert als gebiedsontsluitingsweg voor autoverkeer uit de wijken Bijvanck en de Blaricummermeent;
- Een woonwerkdorp van circa 900 woon- en/of werkwoningen en een bedrijvenpark;
- Het bestaande recreatiegebied Voorland Stichtsebrug aan het Gooimeer dat wordt opgewaardeerd en uitgebreid.



Figuur 4.4 Plankaart Masterplan De Blaricummermeent (bron: Loos en Van Vliet)

In het kader van het actualisatiebestemmingsplan 'Blaricummermeent Werkdorp 2016' is in 2017 aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de actuele behoefte aan een bedrijvenpark. Uit dit onderzoek bleek dat de marktbehoefte lager uitviel dan dat aan gronden voor het bedrijvenpark gereserveerd was. Voor een deel van het bedrijvenpark is daarom naar een alternatieve invulling gezocht. Enerzijds wordt het bestaande bedrijvenpark verkleind en voorzien van een passende, conserverende bestemmingsregeling voor de komende planperiode van tien jaar. Deze structuur is gebaseerd op de kwaliteiten van Blaricum Dorp en Bijvanck die als inspiratie hebben gediend voor de Blaricummermeent.

De aanleg van woningen betekent ook dat het wegenareaal groeit. Dit is van invloed op het reguliere onderhoudsbudget voor de lange termijn. De verwachting is dat na aanleg van de verhardingen er in het eerste decennium geen tot weinig onderhoud benodigd is. Daarna ontstaat er een onderhoudsbehoefte, bijvoorbeeld door gebruik en slijtage.

4.3 Kwaliteit

In 2020 is een weginspectie uitgevoerd om de onderhoudsbehoefte vast te stellen. Enerzijds een toets van het effect van het uitgevoerde wegenonderhoud, anderzijds een meting van de aangroei van onderhoud. In paragraaf 5.1 tot en met 5.4 wordt verder ingegaan op de financiële vertaling van de weginspectie.



Figuur 4.5 Beelden uit de gemeente

4.3.1 Inspectiemethodiek

Voor het berekenen van de onderhoudsbehoefte is de wegbeheersystematiek van het CROW de leidraad. Het beheersysteem Greenpoint is hierop ingericht om antwoord te geven op de:

- Kwantiteit (hoeveel is er in beheer?);
- Kwaliteit (hoe ligt het erbij?);
- Onderhoud (wat moet er gedaan worden en wanneer?);
- Kosten (hoeveel kost dat?).

In de systematiek zijn er vier beleidsthema's te onderscheiden, te weten:

- Veiligheid;
- Duurzaamheid;
- Comfort;
- Aanzien.

Deze beleidsthema's hebben een relatie met de schades die geconstateerd worden tijdens de globale visuele inspectie. Bijvoorbeeld: scheurvorming heeft een duidelijke relatie met duurzaamheid en aanzien, maar maakt voor het comfort niet uit. Oneffenheden hebben met comfort een relatie, met duurzaamheid nauwelijks.

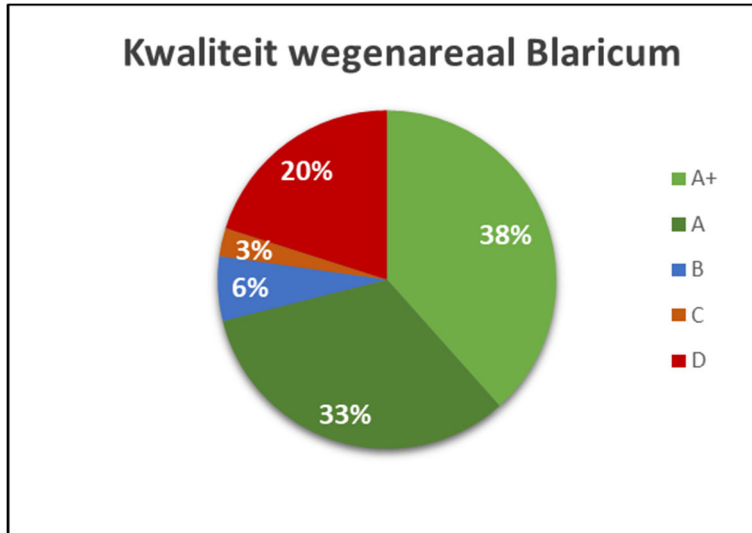
Bij de systematiek is het mogelijk begrotingen en de planning te sturen op deze beleidsthema's. Veiligheid is het belangrijkste thema. De normen in deze rapportage zijn gebaseerd op de minimale waarden in het kader van de Veiligheid.

De wegininspectie is uitgevoerd conform de CROW-methodiek (CROW-publicatie 146). Gelijktijdig is alle data gecontroleerd en aangepast zodat deze actueel, betrouwbaar en compleet is. Hiervoor is de BGT het uitgangspunt geweest.

Er zijn vijf verschillende niveaus waarop de kwaliteit ingedeeld is (zie ook paragraaf 3.2.1). Dat begint bij niveau A+ zodra een object aangelegd of geplaatst is. Afhankelijk van diverse factoren degradeert de kwaliteit in de loop van de tijd naar een lager niveau. Het laagste niveau is D, dan is er sprake van achterstand, risico op onveilige situaties en mogelijke kapitaalvernietiging.

4.3.2 Inspectieresultaat

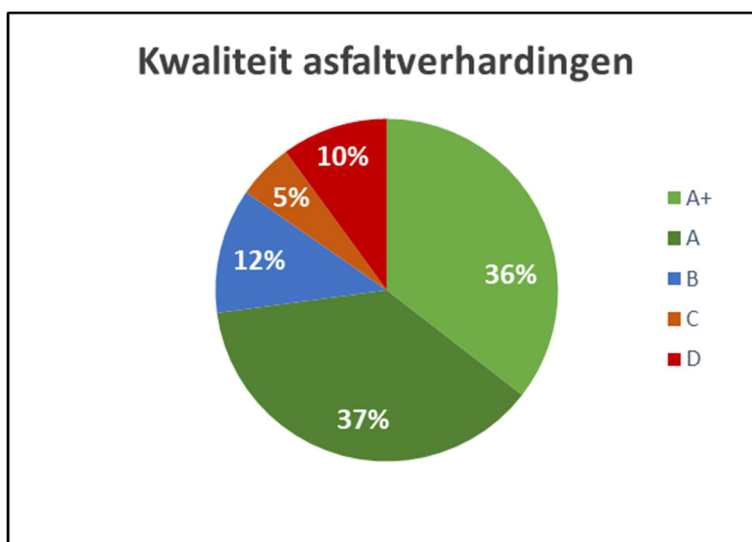
Alle verhardingen (asfalt, beton en elementen) zijn geïnspecteerd op schades zoals rafeling, scheuren en oneffenheden. De inspectieresultaten zijn geconverteerd naar een beeldkwaliteitsniveau conform CROW-publicatie 380 om inzicht in de kwaliteit van verhardingen te bieden op een ander aggregatieniveau.



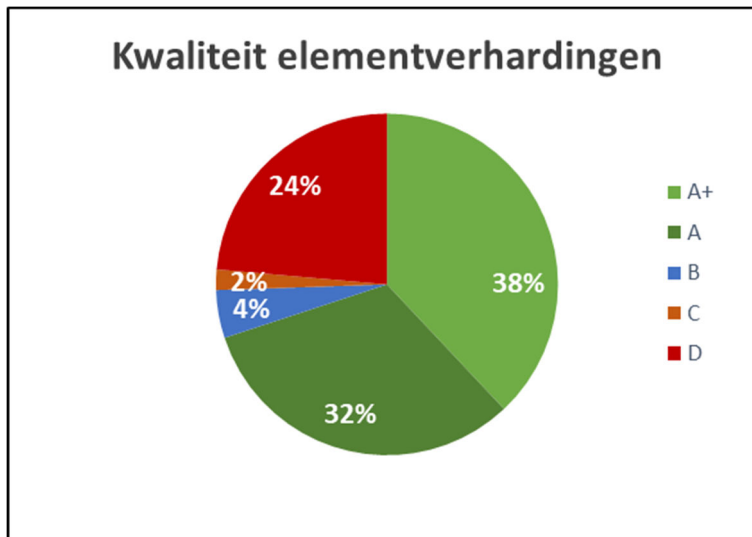
Figuur 4.1 Kwaliteit wegenareaal Blaricum

Er zijn vijf verschillende niveaus waarop de kwaliteit ingedeeld is. Dat begint bij niveau A+ zodra een object aangelegd of geplaatst is. Afhankelijk van diverse factoren degradeert de kwaliteit in de loop van de tijd naar een lager niveau. Het laagste niveau is D, dan is er sprake van achterstand, risico op onveilige situaties en mogelijke kapitaalvernietiging.

In het bovenstaande diagram is te zien dat 20% van het areaal te maken heeft met een onderhoudsachterstand. Dit betreft een oppervlakte van ca. 130.400 m². In de navolgende diagrammen zijn de kwaliteitsniveaus voor asfalt- en elementverhardingen weergegeven. Cementbeton is buiten beschouwing gelaten vanwege de relatieve kleine oppervlakte (3%).



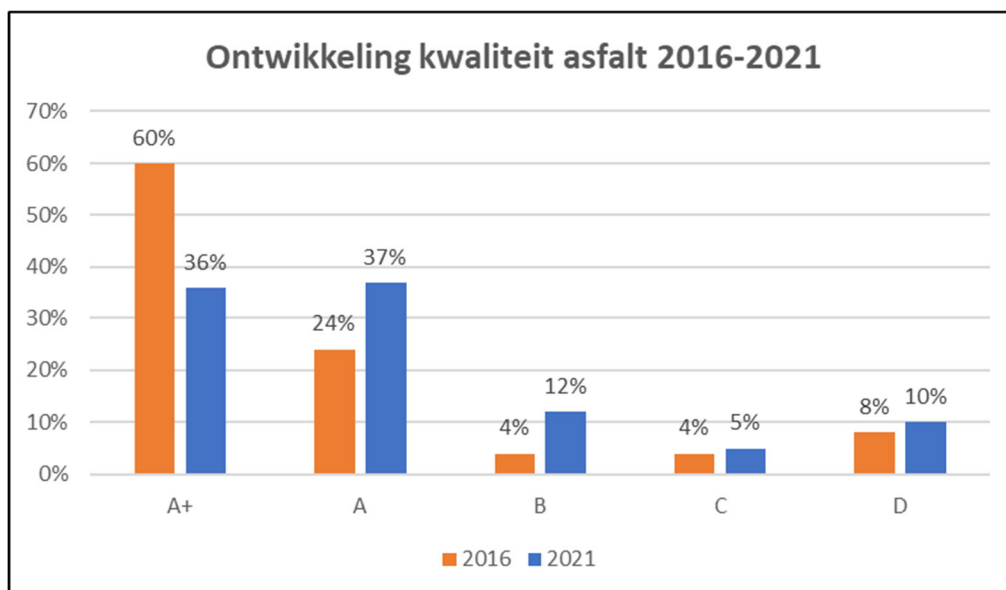
Figuur 4.2 Kwaliteit asfaltverhardingen



Figuur 4.3 Kwaliteit elementenverhardingen

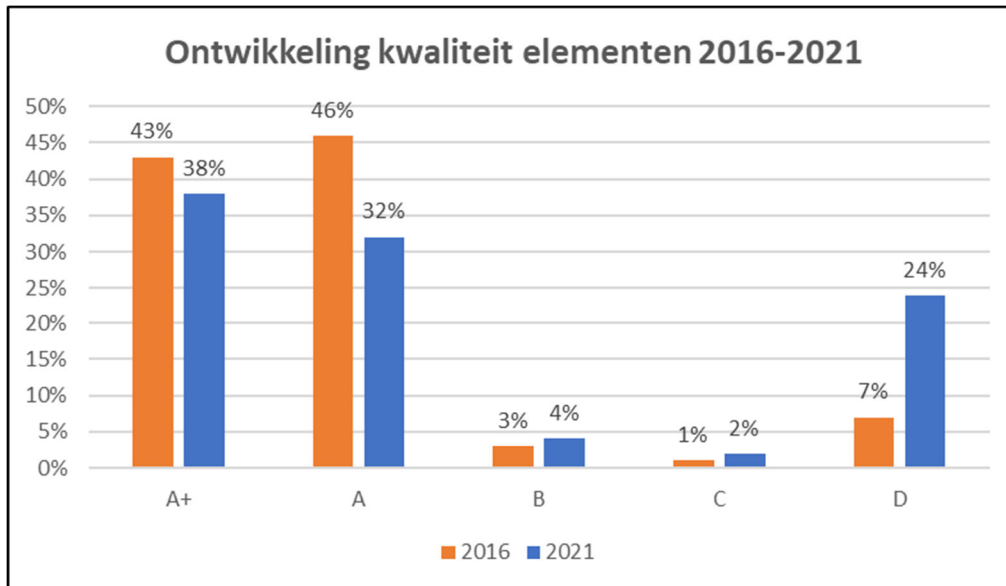
Kwaliteitsontwikkeling

Wat opvalt bij de kwaliteit van de asfaltverhardingen is de geringe stijging van de percentages van C- en D-niveau (respectievelijk 1% en 2%). Bij de kwaliteit van de elementenverhardingen is sprake van een toename bij zowel C- als D-niveau (respectievelijk 1% en 17%). Ten opzichte van de geconstateerde kwaliteit in het vorige beheerplan (2016) is er een (aanzienlijke) toename van achterstand van beide verhardingstypes. Voor asfalt neemt de C- en D-kwaliteit echter nog beperkt toe.



Figuur 4.4 Kwaliteitsontwikkeling asfaltverhardingen 2016-2021

Bij elementen in eenzelfde kwaliteitsverschuiving te zien. De neerwaartse sprong bij de D-kwaliteit is echter enorm.



Figuur 4.5 Kwaliteitsontwikkeling elementverhardingen 2016-2021

De toename van kwaliteitsverschuiving is te verklaren. Uitgestelde investeringswerken zoals de integrale reconstructie van de Bijvanck, integrale reconstructie Bouwvenen en integrale reconstructie Bergweg en Meentzoom zijn hiervoor aan te wijzen. Inmiddels zijn deze werken in een ver gevorderd stadium van voorbereiding en de verwachting is dat kwaliteit D in de planperiode van dit beheerplan aanzienlijk afneemt en A en A+ kwaliteit wordt.

5. Beheeropgave

De inspectieresultaten zijn conform de beheersystematiek van het CROW verwerkt tot een basisplanning- en begroting. Dit is geen definitief eindresultaat maar een vertrekpunt voor nader onderzoek met een maatregeltoets.

5.1 Planning en -begroting

Er is een onderhoudsachterstand aanwezig op het wegenareaal. Dit is in paragraaf 4.3.2 aangegeven. Dit komt bijvoorbeeld door uitgesteld onderhoud. Hiervoor worden de komende tijd investeringen gedaan waarbij wijken integraal worden aangepakt en er een kwaliteitsimpuls plaatsvindt op de verharding.

De onderhoudsmaatregelen zijn uitgesteld doordat er sprake was van samenhang met andere projecten. Hierdoor is er een bewuste achterstand ontstaan. Met de uitvoering van deze projecten zal de achterstand teruglopen. In 2023 is bijvoorbeeld gestart met de aanpak van de onderhoudsachterstand in de wijk Bijvanck. De uitvoeringsperiode van dit project zal ongeveer 6 jaar bedragen. De aanpak van deze wijk is als aandachtspunt benoemd in het Wegenbeheerplan 2017-2021.

5.2 Maatregeltoets

Op basis van de laatste inspectie heeft Inspectrum de maatregeltoets uitgevoerd. Het doel van de maatregeltoets is de betrouwbaarheid van de maatregelen uit de basisplanning vergroten en aan te laten sluiten bij de situatie buiten. Het eindresultaat van de maatregeltoets is een gemuteerde basisplanning met een definitief overzicht van de benodigde kosten en planning voor de planperiode 2024-2028.

Met de benoemde projecten (zie paragraaf 5.3) wordt een groot deel van de achterstand weggewerkt. De resterende opgave is in de tabellen hieronder weergegeven.

Gemuteerde basisplanning (Asfaltverhardingen gemeente Blaricum)						
Planjaar	2024	2025	2026	2027	2028	Eindtotaal
10% frezen 4 cm + inlagen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
10% frezen 4 cm + inlagen en 100% oppervlaktebehandeling	€ 20.941	€ 6.595	€ -	€ -	€ -	€ 27.536
15% frezen 6 cm + inlagen en 100% dunne deklaag	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Dunne deklaag	€ 295	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 295
Geen maatregel	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Oppervlaktebehandeling	€ 1.422	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.422
Profileer deklaag	€ 4.157	€ -	€ 358	€ -	€ -	€ 4.515
Eindtotaal	€ 26.815	€ 6.595	€ 358	€ -	€ -	€ 33.768

Figuur 5.1 Gegevens gemuteerde basisplanning asfaltverhardingen in Greenpoint

Gemuteerde basisplanning (Elementenverhardingen gemeente Blaricum)						
Planjaar	2024	2025	2026	2027	2028	Eindtotaal
Gedeeltelijk herstraten 30% oppervlak	€ 388.702	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 388.702
Gedeeltelijk herstraten 50% oppervlak	€ 263.998	€ -	€ 155.960	€ -	€ -	€ 419.958
Geen maatregel	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Herstraten + fundering vervangen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Herstraten 100%	€ 532.756	€ -	€ 2.485	€ -	€ -	€ 535.241
Eindtotaal	€ 1.185.456	€ -	€ 158.445	€ -	€ -	€ 1.343.901

Figuur 5.2 Gegevens gemuteerde basisplanning elementen in Greenpoint

Gemuteerde basisplanning (Cementbetonverhardingen gemeente Blaricum)						
Planjaar	2024	2025	2026	2027	2028	Eindtotaal
Geen maatregel	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Plaatselijk repareren en voegen vullen	€ 73.432	€ 6.595	€ -	€ -	€ -	€ 80.027
Eindtotaal	€ 73.432	€ 6.595	€ -	€ -	€ -	€ 80.027

Figuur 5.3 Gegevens gemuteerde basisplanning beton in Greenpoint

5.3 Korte termijn (kwalitatief onderhoud < 5 jaar)

Het exploitatiebudget voor klein- en groot onderhoud is voor de periode 2024 tot en met 2028 vastgesteld op €287.000² per jaar. Dit betreft € 1.435.000,- voor de totale periode 2024 – 2028.

Na maatregeltoets betreft de beheeropgave voor asfalt, elementen en beton € 1.451.101,-. Dit betreft een gemiddeld jaarlijks bedrag van gemiddeld € 290.220,-. Er is gemiddeld een tekort van circa 3.220,- per jaar. Dit verschil is nihil.

Ten aanzien van het wegwerken van de achterstand staan de volgende werken al op de planning. Aanpak van deze wegen en wijken heeft een positief effect op de afname van D-niveau:

- Aanpak onderhoudsachterstand wijk Bijvanck (onderhoudsperiode 2023-2029) (in uitvoering)
- Aanpak wijk Bouwvenen (in voorbereiding)
- Reconstructie Burgemeester Le Coultredreef (in voorbereiding)
- Reconstructie Bergweg, Meentzoom en Meentweg (in voorbereiding)
- Reconstructie Draverspade en Grasplak
- Reconstructie A.M. de Jonglaan en Grasplak
- Reconstructie Raadhuisstraat
- Reconstructie Tweede Molenweg
- Reconstructie Tafelbergweg (in samenwerking met de gemeente Laren)

5.4 Lange termijn (cyclisch onderhoud > 5 jaar)

De lange termijn is de onderhoudsperiode >5 jaar. Ook dan blijft onderhoud noodzakelijk om te (blijven) voldoen aan de gestelde ambitie. Op basis van de theoretische levensduur van 50 jaar en bepaalde onderhoudsmomenten is berekend dat er € 300.000 per jaar benodigd is om het areaal op onderhoudsniveau B te onderhoud. De afwijking ten aanzien van het huidige beschikbare budget betreft 22.000,-.

² Exclusief herstel degeneratie

6. Conclusie

De kwaliteit loopt achteruit, dat blijkt duidelijk uit de inspectievergelijking. De oorzaak is te vinden in een licht tekort in het budget en uitgestelde investeringen in projecten die de komende periode in samenhang met andere projecten worden uitgevoerd.

Opgave versus beschikbare middelen

Beleidsbijstelling is op dit moment niet noodzakelijk. Het huidige ambitieniveau (kwaliteitsniveau basis) is haalbaar met het huidige budget. Daarnaast leidt het tot veilige wegen die voldoen aan CROW basisniveau. Door de uit te voeren investeringen is de verwachting dat de achterstand terugloopt. Wel is er een licht tekort binnen exploitatie. Dit heeft de afgelopen jaren geleid tot het oplopen van de achterstand c.q. afname van de kwaliteit.

Korte termijn

Op 20% van het areaal (D-kwaliteit) is een onderhoudsachterstand aanwezig (3% bevindt zich op een C-niveau). Er staan echter al diverse wegen op de planning die ertoe bijdragen dat de gemiddelde kwaliteit van de wegen stijgen. We zetten hierbij in op verduurzaming van asfaltwegen.

--> Let op: belangrijk is dit in de volgende inspectie te staven en hierover te rapporteren.

Lange termijn

Op de langere termijn (na 5 jaar) is de afwijking tussen het huidige beschikbare budget en de verwachte opgave te overzien. Met een juiste prioritering is het haalbaar de wegen met de huidige middelen op een gemiddeld basisniveau te onderhouden.

--> Let op: belangrijk is dit in de volgende inspectie te staven en hierover te rapporteren.

Indexatie/prijsverhogingen

--> Let op: in de huidige berekeningen is nog geen indexatie doorgevoerd met betrekking tot de actuele situatie in 2023.

Prijsontwikkelingen materialen, energie en arbeid

Als gevolg van onder meer ontwikkelingen op de wereldmarkt en de oorlog in Oekraïne is er sprake van forse kostenstijgingen in materiaal, de inzet van materieel (w.o. energie), de beschikbaarheid van materialen, de logistiek en arbeid. Als gevolg hiervan nemen de kosten voor het beheer, onderhoud en vervanging fors toe. In dit plan is prijspeil begin 2022 gehanteerd. Er is geen index toegepast.

Beschikbaarheid materialen

De hierboven benoemde redenen hebben invloed op de beschikbaarheid aan materialen. Het is niet uit te sluiten dat het niet (tijdig) beschikbaar komen van materialen van invloed is op de geprognosticeerde opgaven en uitvoering. Als gevolg hiervan kan sprake zijn van een langere periode tot het moment van onderhoud c.q. vervanging (met andere woorden: kans op uitstel). De kans op het uitvallen van systemen of functies, doordat er niet tijdig (reparatie)onderdelen beschikbaar zijn, neemt toe. Gevolg hiervan kan zijn dat het beoogde kwaliteitsniveau (tijdelijk) niet kan worden bereikt/gehandhaafd.

Beschikbaarheid aan specialisten/vakmensen

De huidige arbeidsmarktomstandigheden leiden ertoe dat het steeds moeilijker wordt specialisten en/of vakmensen (intern en extern) voldoende en tijdig in te kunnen zetten op de diverse opgaven. Hierdoor kan er vertraging optreden in het moment van onderhoud of reparatie. Ook kan er sprake zijn van een hoger inhuurtarief, of bestaat er kans op uitval van systemen en functies, langere herstelperiodes en/of meer inzet op tijdelijke (vaak kostenverhogende) oplossingen. Gevolg hiervan kan zijn dat het beoogde kwaliteitsniveau (tijdelijk) niet kan worden bereikt/gehandhaafd.

Vertraging door bijvoorbeeld onvoldoende capaciteit bij Nutsbedrijven (voor het omleggen kabels/leidingen of het realiseren van aansluitingen) kunnen ook van invloed zijn op de voorbereiding, de uitvoering en de planning.

Bijlage 1 Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)

De gemeente heeft een groot vermogen geïnvesteerd in de verharding. Dit is van groot belang voor het prettig wonen, werken, winkelen en recreëren.

Onderhoud is noodzakelijk vanuit de zorgplicht voor de veiligheid van alle gebruikers. Maar, er is ook een financiële verantwoordingsplicht van de gemeente. Het BBV onderscheidt hierbij twee typen:

- Met economisch nut: Dit zijn de kapitaalgoederen waar je inkomsten uit kunt genereren. Voor de openbare ruimte gaat dit bijvoorbeeld om het rioolstelsel. Hier kun je immers heffingen en rechten voor innen. Het BBV stelt dat deze investeringen geactiveerd moeten worden, mits er is voldaan aan de criteria van investeren.
- Met maatschappelijk nut: Dit zijn kapitaalgoederen waar geen inkomsten uit te halen zijn, maar die wel duidelijk een publieke functie hebben. Het gaat dan bijvoorbeeld om wegen, water en groenvoorzieningen. Met ingang van 2017 moeten deze investeringen ook worden geactiveerd, mits er is voldaan aan de criteria van investeren.

Financieren van beheer

Grofweg kun je beheer-, onderhoudsmaatregelen of vervangingen op drie manieren financieren:

- Je betaalt de maatregelen direct vanuit je jaarlijkse beschikbare budget (exploitatie). *Bijvoorbeeld groenbeheer: uitvoeren van terugkerende cyclische maatregelen, maar ook bijvoorbeeld klein onderhoud aan verhardingen;*
- Je hebt ervoor gespaard en betaalt de maatregelen daarvan (voorziening of reserve). *Bijvoorbeeld wegen: fluctuaties in de planning worden zo opgevangen. Dit is toegestaan mits er een actueel beheerplan aanwezig is;*
- Je doet een investering en activeert. *Bijvoorbeeld kunstwerken: betalen voor een vervanging van een brug.*

Activeren wil zeggen dat je een grote uitgave niet direct betaalt uit je beschikbare middelen (de exploitatie). Je doet een investering die je over de komende jaren gaat afschrijven (de afschrijvingsperiode) via een jaarlijks bedrag aan aflossing en rente (de kapitaallasten). Deze kapitaallasten komen vervolgens wel ten laste van de exploitatie. De BBV eist dat er bij activeren sprake moet zijn van het toevoegen van waarde: een investering.

Onderhoud of investering?

In de praktijk van alledag worden de termen groot onderhoud en vervangen vaak door elkaar gebruikt. Tot 2017 was het verschil ook minder van belang, maar nu is het onderscheid tussen onderhoud en vervanging cruciaal, vanwege de regels die de BBV stelt aan de financiering van de kosten.

Onderhoud is het uitvoeren van preventieve dan wel correctieve maatregelen om een object in goede staat (op een vooraf bepaald kwaliteitsniveau) te houden of te brengen. Onderhoud kan worden onderscheiden in klein en groot onderhoud. Het uitvoeren van onderhoud is niet levensduur verlengend, maar het object behoudt zijn waarde binnen de geplande levensduur.

Van een investering is pas sprake bij een significante kwaliteitsverbetering in verwachte levensduur of functionaliteit. Dan wordt er waarde toegevoegd. Dit is sowieso het geval bij nieuwe aanleg of algehele vervanging zoals rehabilitatie van bijvoorbeeld een weg.

Maar ook andere maatregelen aan een bestaand object gelden als investering, als dat leidt tot:

- Een significante kwaliteitsverbetering en/of;
- Levensduurverlenging en/of;
- Aanpassingen om te voldoen aan wet- en regelgeving (bijvoorbeeld investeringen in een brug of brugwachtershuisje om te voldoen aan veiligheidsvoorschriften).

Samengevat betekent dit:

- Klein onderhoud en 'niet levensduur verlengende maatregelen' mogen niet geactiveerd worden.
- Levensduur verlengende of kwaliteit verbeterende maatregelen moeten worden geactiveerd.

Bijlage 2 Wet- en regelgeving

Grondwet

Volgens Artikel 21 van de Grondwet is de zorg van de overheid gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Het beheer van wegen past in dit grondwetsartikel en van oudsher wordt de zorg voor een goede openbare ruimte dan ook als een taak van de overheid gezien.

Wegenverkeerswet

De Wegenwet van 31 juli 1930 vereist van de beheerder adequaat beheer en onderhoud. 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. De wet doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de weggebruiker, maar schrijft geen maatregelen voor. Het gaat hierbij om functioneel beheer. Daarnaast is de wegbeheerder op basis van het Nieuw Burgerlijk Wetboek aansprakelijk voor schade die weggebruikers oplopen door onveilige situaties. Dit betekent dat een preventief onderhoudsbeleid, regelmatige weginspecties volgens de landelijke uniforme methode en een goed werkend systeem van wegbeheer onmisbaar zijn.

Risicoaansprakelijkheid

Er is sprake van risicoaansprakelijkheid indien er een gebrek aan de openbare weg optreedt (in de zin van de Wegenwet) en een weggebruiker als gevolg van dit gebrek schade heeft geleden. Bij risicoaansprakelijkheid gaat de aansprakelijkheid meestal over schade die wordt geleden als gevolg van slecht onderhoud aan de wegen (verharding, bebakening, bebording).

Schuldaansprakelijkheid

Er is sprake van schuldaansprakelijkheid indien schade wordt geleden als gevolg van een onrechtmatige daad. Onder onrechtmatige daad wordt ook verstaan het te lang laten voortbestaan van een gevaarlijke situatie (een verzakking, foutieve of afwezige bebakening en bebording, losliggend split op de weg). Ook vervolgschade kan leiden tot schuldaansprakelijkheid, bijvoorbeeld indien een weg wordt afgesloten zonder vooroverleg met de aanwonenden.

Aansprakelijkheidsrisico

De laatste jaren is een tendens waar te nemen, dat gemeenten steeds vaker aansprakelijk worden gesteld, onder andere als gevolg van slecht wegonderhoud. Bovendien is er sprake van toenemende mondigheid van de burger en wordt in de media de nodige aandacht geschonken aan de consequenties van het Nieuw Burgerlijk Wetboek. De verzekeringsmaatschappijen hebben daarom de afgelopen jaren een verhoging van het eigen risico en een scherpere afbakening van de verzekerbare risico's doorgevoerd. Dit betekent een toename van de kosten voor de verzekerde gemeente. Om deze kosten zo veel mogelijk te beperken is het van belang om het beheer van de openbare ruimte goed te organiseren.

Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten

De Gemeentewet schrijft voor dat gemeenten een begroting, meerjarenraming, jaarrekening en jaarverslag maken en geven enkele vereisten waaraan de genoemde documenten dienen te voldoen. Artikel 186 van de Gemeentewet bepaalt dat de begroting, de begrotingswijzigingen, de meerjarenraming, het jaarverslag en de jaarrekening, van gemeenten voldoen aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te geven regels. Vanaf 2004 geldt hiervoor het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV). De richtlijnen in de BBV zijn in 2017 aangescherpt. De gemeente is verplicht tot het activeren van maatschappelijk nut investeringen (wegen en groen) en het reguleren van rentepercentage als onderdeel van de kapitaallasten. Groot onderhoud wordt niet geactiveerd tenzij de levensduur van de constructie verlengd wordt.

Code Milieu Verantwoord Wegbeheer

In 2008 heeft het ministerie van VROM alle wegbeheerders verzocht om de Code Milieu Verantwoord Wegbeheer te ondertekenen. Het gaat hierbij om het verwijderen van teerhoudend asfalt.

VN-Verdrag Handicap

Het doel van dit verdrag is een gelijkwaardige participatie van mensen met een beperking in de maatschappij. Dit houdt voor gemeenten in dat zij de fysieke toegankelijkheid in de openbare ruimte dienen te verbeteren. Voorbeelden zijn blindegeleidestroken, brede stoepen zonder drempels en obstakels, en harde ondergrond van wandelpaden. Het CROW heeft hiervoor publicatie 337 'Richtlijn toegankelijkheid' opgesteld.

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder is een onderdeel van de wetgeving rondom geluid in Nederland. De Wet geluidhinder gaat over geluid dat veroorzaakt wordt door wegverkeer, railverkeer en gezoneerde industrieterreinen. Het doel van de Wet geluidhinder is het beschermen van de mens tegen geluidshinder.

Omgevingswet

Naar verwachting treedt de Omgevingswet vanaf 2024 in werking. Deze wet bundelt de wetgeving en de regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Daarmee vormt de wet de basis voor het integraal beheer van en voor de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Gemeentes zijn verplicht om een strategische omgevingsvisie voor de lange termijn vast te stellen. Deze wordt vervolgens uitgewerkt in een omgevingsplan. Het wegenbeheerplan is onderdeel van het omgevingsplan.

Bestuurlijk kader

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2017-2021;

Het GVVP stelt een aantal samenhangende verbeteringen voor met betrekking tot verkeer en vervoer in Blaricum. Daarbij zijn drie ambities leidend:

- Een duurzaam bereikbare en leefbare gemeente, met aandacht voor veiligheid van alle deelnemers;
- Beter en uitgebreider fietsnetwerk, met extra aandacht voor snelle routes voor de fiets;
- Behoud en uitbreiding openbaar vervoer;
- Enkele aanpassingen aan hoofdnet infrastructuur.

Op grond van uitgebreide analyse op basis van input vanuit de inwoners, het vorige GVVP en de wensbeelden voor de verschillende vervoerswijzen zijn maatregelen vastgesteld. Doel hiervan is om te komen tot een zo optimaal mogelijke situatie voor alle vervoerswijzen waarbij zoveel mogelijk knelpunten worden opgelost. Een overzicht van de kosten en prioritering wordt daarbij gekozen voor een aantal concrete maatregelen.

In de begroting 2023 is een nieuw GVVP aangekondigd.

Richtlijnen

CROW

Naast wettelijke en bestuurlijke uitgangspunten zijn richtlijnen opgesteld ten bate van effectief onderhoud in de buitenruimte. De richtlijnen worden beheerd door het CROW, het kennisinstituut op het gebied van de GWW-sector. De belangrijkste richtlijnen die van invloed zijn op het wegenareaal zijn:

- Publicatie 147: Wegbeheer 2011;
- Publicatie 210: Richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt 2015;
- Publicatie 264: Handboek verkeerswetgeving 2008;
- Publicatie 323: Beeldkwaliteitscatalogus openbare ruimte 2013;
- Publicatie 328 t/m 331: Handboek wegontwerp;
- Publicatie 337: Richtlijn toegankelijkheid.

Duurzaam veilig

Wegbeheerders moeten onverminderd doorgaan met (her)inrichting van straten en wegen volgens dit principe. Duurzaam Veilig of Duurzaam Veilig Verkeer is een overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten. Het initiatief richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel.

datum 15 juni 2023
projectnummer 0479031.100
betreft Wegenbeheerplan Blaricum

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Tolhuisweg 57
8443 DV Heerenveen
Postbus 24
8440 AA Heerenveen
T. +31 6 51 55 45 43
E. Aale.Boek@Anteagroup.nl

Copyright © 2024

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlelen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl