

Beheer- en beleidsplan wegen 2012-2016



Inhoud

1. Inleiding	5
1.1 Doel rapportage	5
1.2 Bestuurlijk kader	5
2. CROW-methode	7
2.1 Huidige systematiek	7
2.2 Weginspectie	7
2.3 Geautomatiseerde wegenbeheerprogramma	7
2.4 Budgetplanning	8
3. Beleidskader	9
3.1 Areaaluitbreidingen	9
3.2 Integrale uitvoering werkzaamheden	9
3.3 Afkoppelbeleid	10
3.4 Ronde Haamstede	10
3.5 Strand-/duinovergangen	11
3.6 Duinovergang te Nieuw-Haamstede	11
3.7 Klein onderhoud	12
4. Huidig areaal	13
4.1 Verhardingstypen	13
4.2 Weginspectie 2011	13
4.3 Kwaliteit asfaltverhardingen	14
4.3.1 Kwaliteit asfaltverhardingen beleidsthema aanzien	14
4.3.2 Kwaliteit asfaltverhardingen beleidsthema comfort	15
4.3.3 Kwaliteit asfaltverhardingen beleidsthema duurzaamheid	15
4.3.4 Kwaliteit asfaltverhardingen beleidsthema veiligheid	15
4.4 Kwaliteit elementenverhardingen	16
4.4.1 Kwaliteit elementenverharding beleidsthema aanzien	16
4.4.2 Kwaliteit elementenverharding beleidsthema comfort	17
4.4.3 Kwaliteit elementenverharding beleidsthema duurzaamheid	17
4.4.4 Kwaliteit elementenverharding beleidsthema veiligheid	18
4.5 Achterstallig onderhoud	18

5. Kosten	21
5.1 Soorten kosten	21
5.2 Kosten groot onderhoud	22
5.2.1 Basisplanning	22
5.2.2 Budgetplanning	22
5.3 Kosten klein onderhoud	23
5.4 Kosten inzet eigen personeel tegen uurtarief	24
5.5 Kosten wegininspecties	24
5.6 Kosten wegmarkeringen	24
5.7 Kosten rotonde Haamstede	24
5.8 Kosten duinovergang te Nieuw-Haamstede	25
5.9 Structurele kosten onderhoud 2012-2016	25
5.10 Incidentele kosten	26
5.11 Vergelijking met de meerjarenbegroting structurele componenten	26
5.12 Voorziening onderhoud wegen	27
5.13 Vergelijking met de meerjarenbegroting totaal	27
5.14 Dekking tekort ten opzichte van meerjarenbegroting	27
5.15 Prognose kosten 2017-2021	27
6. Uitgangspunten, conclusies en aanbevelingen	29
6.1 Uitgangspunten	29
6.2 Conclusies	29
6.3 Aanbevelingen	30

Wegbeheer is een wezenlijk onderdeel van het beheer van de openbare ruimte. Wegbeheerders hebben vanuit de Wegenwet de zorgplicht voor wegverhardingen. Dit betekent dat de gemeente als wegbeheerder te allen tijde verantwoordelijk is voor de kwaliteit (onderhoudstoestand) van de verhardingen die de gemeente in beheer heeft. Deze zorgplicht moet er voor zorg dragen dat het gebruik van de wegen veilig plaats kan vinden en schades/ongevallen ten gevolge van gebreken aan de weg zoveel mogelijk worden voorkomen.

Andere wettelijke kaders waarbinnen wegbeheer dient te worden uitgevoerd zijn het Burgerlijk Wetboek, de Wet Milieubeheer en de ARBO-wetgeving. Spelers in het proces van wegbeheer zijn het bestuur, het Ingenieursbureau van de afdeling Openbare Werken, de buitendienst (districten) en de gebruikers van het product van wegbeheer, de burgers. Dit complexe kader vraagt om een duidelijk beheerbeleid.

Het beheer- en beleidsplan wegen 2012-2016 geeft in hoofdlijnen het kwalitatieve en financiële niveau aan waarop het college haar taak als wegbeherende instantie dient uit te voeren.

Jaarlijks legt het college aan de gemeenteraad verantwoording af middels de evaluatie wegbeheer. In de evaluatie wegbeheer wordt terug gekeken op het uitgevoerde onderhoud, het kwaliteitsverloop van de gemeentelijke verhardingen en de toereikendheid van de voorziening wegen. Het beheer- en beleidsplan wegen kijkt met name vooruit en is bepalend voor het stellen van prioriteiten en de beschikbaar te stellen budgetten.

1.1 Doel rapportage

Het doel van deze rapportage is objectief inzicht te geven in de kwaliteit van de verhardingen en de daaruit voortvloeiende maatregelen en financiële consequenties voor de periode 2012-2016 en een prognose te geven voor de periode 2017-2021.

Verder wordt in deze rapportage:

- de CROW-methode (CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, water en Wegenbouw en Verkeerstechniek) toegelicht;
- een beschrijving gegeven van de kwaliteit van de bij de gemeente in beheer zijnde wegen op basis van de inspecties uitgevoerd in het voorjaar van 2011;
- een inschatting gemaakt van de benodigde financiële middelen voor het beheer en onderhoud van wegen in de komende jaren.

1.2 Bestuurlijk kader

Het Beheer- en beleidsplan wegen 2012-2016 is opgesteld binnen het bestuurlijk kader dat is aangegeven in de programmabegroting. Het Beheer- en beleidsplan wegen 2012-2016 is in feite een vertaalslag van hetgeen reeds door de raad en het college is vastgesteld en is een vervolg op het Beheer- en beleidsplan wegen 2007-2011 uit 2006.

In de Programmabegroting 2011-2014 stelt de raad dat alle wegen op een gemiddeld onderhoudsniveau moeten worden gebracht en gehouden (volgens de landelijk aanvaarde methode van de CROW) door het onderhoud uit te voeren conform het onderhoudsprogramma dat is gebaseerd op inspecties volgens de CROW-methodiek. Ook stelt de raad dat de overlast van wegenonderhoud voor de burger zoveel mogelijk moet worden beperkt door onder andere het integreren van weg- en rioolbeheer. Daarnaast is één van de

doelstellingen uit de programmabegroting en het vGRP (Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan) dat per jaar 1% van het verharde oppervlak moet worden afgekoppeld en dat deze maatregelen moeten worden genomen in combinatie met onderhoud aan riolering en/of wegen.

Wegbeheer is een belangrijke taak voor Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten en wegbeherende waterschappen. Bij de laatste drie genoemde instanties wordt wegbeheer uitgevoerd met de CROW-methode (CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, water en Wegenbouw en Verkeerstechniek), waarvan de oorspronkelijke versie onder de naam 'Rationeel Wegbeheer' in de tachtiger jaren is geïntroduceerd.

2.1 Huidige systematiek

Sinds de introductie van de methode van 'Rationeel Wegbeheer' is er het nodige veranderd in de manier waarop het beheer van het wegennet plaatsvindt. Technische wijzigingen, zoals de introductie van nieuwe asfaltdekkingen en veranderingen in de bestuurlijke processen rond het beheer van de openbare ruimte, waren in de negentiger jaren dan ook de aanleiding voor CROW om de gehele methode van wegbeheer te herzien.

De kern van de huidige systematiek bestaat uit twee delen:

- de kwaliteit van de wegen wordt periodiek en op een objectieve wijze vastgelegd;
- op basis van de waargenomen kwaliteit wordt bepaald wanneer op bepaalde wegen welke onderhoudsmaatregelen noodzakelijk zijn en welke kosten dit met zich mee brengt.

Bij toepassing van deze systematiek is op elk moment inzichtelijk wat de kwaliteit van de wegen in beheer is en welke financiële middelen er de komende jaren nodig zijn om op een financieel verantwoorde wijze aan de zorgplicht te voldoen.

2.2 Weginspectie

Op basis van een jaarlijkse inspectie van de in beheer zijnde verhardingen wordt een actueel beeld verkregen van de conditie van het wegennet. De inspectie richt zich op zichtbare schades zoals scheurvorming en oneffenheden.

De kwaliteit van de weg wordt vastgelegd aan de hand van de ernst en omvang van de waargenomen schades. Dit betekent globaal dat lichte schade over een groot oppervlak een gelijkwaardig kwaliteitsoordeel krijgt als ernstige schade over een klein oppervlak. Er wordt onderscheid gemaakt in elementenverhardingen (klinkers, tegels, kinderkopjes enzovoort) en asfaltverhardingen. Per schadebeeld wordt de kwaliteit vastgelegd in een waardering en deze wordt vervolgens ingevoerd in het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma.

2.3 Geautomatiseerde wegenbeheerprogramma

Voordat het uiteindelijke proces van planning en budgetbepaling met behulp van het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma kan plaatsvinden worden in het pakket maatregelgroepen, maatregelen, waarschuwingsgrenzen en gedragsmodellen aangegeven.

Deze staan standaard in het pakket en zijn gebaseerd op landelijk erkende ervaringscijfers van de CROW.

Nadat de inspectiegegevens zijn ingevoerd wordt door het pakket, aan de hand van de buiten geconstateerde schadebeelden en de ouderdom van de constructie per wegvakonderdeel, het volgende vastgesteld:

- wanneer is er een maatregel noodzakelijk?;
- welke maatregel is noodzakelijk?;
- welke kosten zijn aan deze maatregel verbonden?

Uiteindelijk worden voor de komende vijf jaar, per jaar, de te onderhouden wegvakonderdelen geselecteerd, het voor die onderdelen benodigde type onderhoud vastgesteld en de daarmee gepaard gaande kosten berekend en vastgelegd in de basisplanning. De selectie van de te onderhouden onderdelen gebeurt op basis van vergelijking van de actuele schade met landelijk aanvaarde onderhoudsrichtlijnen.

Kosten voor klein onderhoud en reconstructiemaatregelen zijn in het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma niet meegenomen. Ook wordt geen rekening gehouden met het beleidskader zoals in hoofdstuk 3, Beleidskader, van dit rapport is aangegeven. Om hier toch rekening mee te kunnen houden worden in de basisplanning handmatig mutaties aangebracht zodat bijvoorbeeld kan worden voldaan aan het beperken van overlast voor de burger. Wanneer de basisplanning aangeeft dat van bijvoorbeeld straat X in het jaar 2012 alleen de rijbaan moet worden herstraat, wordt handmatig aangegeven dat in datzelfde jaar in diezelfde straat ook de parkeervakken en voetpaden moeten worden herstraat. Uiteindelijk wordt de basisplanning op deze wijze omgezet naar een gemuteerde basisplanning.

2.4 Budgetplanning

Nadat projecten die niet in de gemuteerde basisplanning voorkomen, omdat ze (nog) niet in het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma zijn opgenomen, en projecten waaraan door het bestuur prioriteit wordt toegekend zijn toegevoegd, resulteert uit het totale proces de budgetplanning. Dit is de opsomming van het daadwerkelijk uit te voeren onderhoud met de daarbij behorende kosten en is in eerste instantie de technisch en financieel meest gewenste strategie op basis van een gemiddelde kwaliteit. Desondanks kan door het bestuur worden gekozen voor het uitstellen van benodigd onderhoud als gevolg van beperkte budgetten. Dit heeft echter altijd grote gevolgen voor de kwaliteit van de verhardingen.

Een te laag budget resulteert altijd in onderhoudsachterstand. Bovendien is er sprake van kapitaalvernietiging. Wanneer asfaltonderhoud niet op het juiste moment wordt uitgevoerd, wordt de noodzakelijke maatregel zwaarder en dit geeft extra kosten bovenop de reguliere prijsstijging. Het beschikbaar stellen van een te laag budget leidt onvermijdelijk tot forse investeringen in de toekomst om achterstallig onderhoud weg te werken.

De budgetplanning is een planning voor gebruik op bestuursniveau. Specifieke details van het uit te voeren onderhoud, zoals de dikte van asfaltlagen, komen pas in een later stadium aan de orde. Deze details worden op projectniveau voor de individuele wegen of wegvakonderdelen ingevuld en spelen in de communicatie tussen bestuur en beheer geen rol. Zij zijn dan ook nadrukkelijk buiten de methode gehouden. Daarmee is de CROW-methodiek op bestuursniveau goed hanteerbaar.

De gemeente Schouwen-Duiveland maakt voor het doorlopen van de CROW-methodiek gebruik van het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma Miz-wegen van ingenieursbureau Arcadis. Het resultaat van het doorlopen van de CROW-methodiek met behulp van dit pakket resulteert in eerste instantie in een lijst van werkzaamheden uitgesplitst naar wegonderdelen (rijbaan, voetpaden enzovoort). Deze lijst noemt de CROW de basisplanning.

De toepassing van de CROW-methodiek staat echter niet op zichzelf maar vormt één geheel met het gemeentelijk beleid, waaronder de Programmabegroting en het Beheer- en beleidsplan wegen. Dit leidt uiteindelijk tot een overzicht van de benodigde financiële middelen in de periode 2012-2016 (budgetplanning). De factoren die, naast de CROW-methodiek, van invloed zijn op de (budget)planning worden in dit hoofdstuk besproken.

3.1 Areaaluitbreidingen

In de gemeente Schouwen-Duiveland vinden regelmatig uitbreidingen plaats in de vorm van kleine woonwijken of bedrijventerreinen. Ook wordt beheer van verhardingen overgedragen van gebouwen- of groenbeheer naar wegenbeheer en is gebleken dat de wegen in Burghsluis nog niet in het wegenbeheerprogramma staan. Dit betekent een uitbreiding van de te beheren hoeveelheid verhardingen. De benodigde financiële middelen voor de lange termijn zullen hierdoor toenemen. Aangezien nieuw aangelegde verhardingen na aanleg van goede kwaliteit zijn, zal dit in de eerste 10 jaar nauwelijks van invloed zijn op de direct benodigde financiële middelen. Er zal alleen klein onderhoud worden gepleegd. Na ongeveer 10 jaar mag worden verwacht dat de eerste groot onderhoudsmaatregelen noodzakelijk zijn. Bij overgedragen verhardingen van gebouwen- of groenbeheer ligt dit anders, maar daar drukken de financiële lasten de komende jaren nog op groen- of gebouwenbeheer, omdat deze in hun begrotingen al zijn opgenomen.

In de gemeente Schouwen-Duiveland zijn de afgelopen jaren areaaluitbreidingen gerealiseerd die, door bijvoorbeeld een projectontwikkelaar, formeel nog niet zijn overgedragen aan de gemeente en dus nog niet zijn verwerkt in het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma Miz-wegen. Voorbeelden zijn Poortambacht 11 en Noorderpolder. Ook voor de komende vijf jaar zijn areaaluitbreidingen gepland die zouden moeten leiden tot aanpassing van het budget na de periode 2012-2016.

Door areaaluitbreidingen zal het benodigde budget voor onderhoud aan verhardingen voor de periode na 2016 naar verwachting toenemen met gemiddeld € 100.000,- per jaar. Dit komt dan met name doordat dan ook voor Poortambacht 11 en Noorderpolder onderhoud benodigd is en de strand-/duinovergangen in het wegenbeheerprogramma zijn opgenomen (zie paragraaf 3.5, Strand-/duinovergangen). De meerkosten die voortkomen uit (grote) areaaluitbreidingen worden telkens aan het begin van iedere nieuwe beleidsperiode in de terugkerende bijsturing van de budgetten meegenomen.

3.2 Integrale uitvoering werkzaamheden

In de Programmabegroting 2011-2014 is opgenomen dat de overlast van wegenonderhoud voor de burger zoveel mogelijk moet worden beperkt en dat werkzaamheden in de openbare ruimte zoveel mogelijk integraal moeten worden uitgevoerd.

Dit betekent onder andere dat herbestratingen van gevel tot gevel worden uitgevoerd, dus inclusief voetpaden en parkeervakken en dat, waar mogelijk, ook in wijken of buurten tegelijkertijd onderhoudsmaatregelen worden uitgevoerd. Tevens is het streven onderhoudsmaatregelen aan verhardingen af te stemmen op de planning van kabelwerkzaamheden van Delta en KPN en (nieuw) bouwplannen van Zeeuwendijk en projectontwikkelaars. De voordelen van een dergelijke benadering zijn:

Beperken overlast voor de burger

De overlast voor bewoners wordt beperkt doordat in wijken of buurten tegelijkertijd onderhoudsmaatregelen worden uitgevoerd. Hierdoor is er slechts gedurende een beperkte periode sprake van overlast door een beperkte toegankelijkheid van de wijk en hinder van de werkzaamheden (geluids- en trillingshinder).

Besparen kosten

Het integraal uitvoeren van werkzaamheden heeft financiële voordelen doordat door de grotere omvang van het werk bepaalde kostenposten door de aannemer over het werk worden verdeeld, zoals het toepassen van verkeersmaatregelen, leveranties en de inzet van materieel.

Van de integrale benadering wordt afgeweken als afzonderlijke onderdelen van een weg zodanig slecht zijn dat de veiligheid in het gedrang komt. Ook moet er rekening mee worden gehouden dat de planning van rioleringswerkzaamheden leidend is. Dit gezien de grote risico's van uitstel van onderhoud aan de riolering.

3.3 Afkoppelbeleid

Eén van de doelstellingen uit de programmabegroting en het vGRP (Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan) is dat per jaar 1% van het verharde oppervlak moet worden afgekoppeld en dat deze maatregelen moeten worden genomen in combinatie met onderhoud aan riolering en/of wegen. Het verharde oppervlak van de gemeentelijke wegen bedraagt ca. 2 miljoen m². Dit betekent dat jaarlijks 20.000 m² moet worden afgekoppeld bij voorkeur in combinatie met wegenonderhoud.

3.4 Ronde Haamstede

Met de openstelling van de Recreatieverdeelweg (N652) is de verkeersbelasting van het kruispunt Serooskerkweg - Noordstraat - Kloosterweg - Hogezoom in Haamstede fors gewijzigd. Doordat doorgaand verkeer richting Renesse niet meer via de Kloosterweg door Haamstede rijdt, maakt veel minder verkeer gebruik van het kruispunt. In de huidige situatie is het kruispunt vormgegeven als met verkeerslichten geregeld voorrangskruispunt. De huidige VRI (verkeersregelinstallatie) is aan het einde van zijn levensduur en moet worden vervangen. Dit geeft aanleiding om te kijken naar een alternatieve inrichting van het kruispunt. Het kruispunt in z'n huidige vorm is immers ingericht en gedimensioneerd op de oude situatie waarin sprake was van veel meer verkeer. Met het huidige verkeersbeeld is een dergelijk grootschalig kruispunt niet meer nodig.

Het alternatief wordt gezien in de reconstructie van de kruising tot een rotonde. Verkeerskundig is ombouw van het kruispunt tot rotonde sterk aan te raden aangezien hiermee een compacter,

overzichtelijker en veiliger kruispunt ontstaat, waarop een lage snelheid voor het verkeer wordt afgedwongen. Door het toepassen van een groene middenberm op de Serooskerkweg (eventueel met bomen in de middenberm) en de mogelijkheden van de inrichting van het middeneiland van de rotonde ontstaat bovendien een meer representatieve en groenere entree van Haamstede.

Voorgesteld wordt te kiezen voor reconstructie van de kruising tot een rotonde. De financiële consequenties van deze optie worden in paragraaf 5.7, Kosten rotonde Haamstede, uitgewerkt.

3.5 Strand-/duinovergangen

De gemeentelijke strand-/duinovergangen zijn niet opgenomen in het wegenbeheerprogramma. Voorgesteld wordt deze als areaaluitbreidingen alsnog op te nemen (zie paragraaf 3.1, Areaaluitbreidingen). Hiertoe dienen de strand-/duinovergangen te worden ingetekend, materialen te worden geïnventariseerd en bij de wegininspectie van 2012 te worden geïnspecteerd.

De meeste strand-/duinovergangen zijn van beton en voor zover bekend in goede staat. Op korte termijn zijn dan ook geen hoge kosten te verwachten, maar de benodigde financiële middelen voor de lange termijn zullen toenemen. Vooral nog wordt aangenomen dat opname in het wegenbeheerprogramma pas na de periode 2012-2016 invloed heeft op de direct benodigde financiële middelen. In dit beheer- en beleidsplan zijn dan ook geen kosten hiervoor opgenomen.

Voorgesteld wordt de strand-/duinovergangen op te nemen in het wegenbeheerprogramma.

3.6 Duinovergang te Nieuw-Haamstede

De duinovergang te Nieuw-Haamstede is in alle opzichten een uitzondering binnen de strand-/duinovergangen.

De ondergrond van dit pad is voor het grootste deel in eigendom bij een naamloze vennootschap (nv). In 1966 is door de nv toestemming gegeven om het pad te verharden, maar hiervan is geen schriftelijke overeenkomst opgesteld. Het pad is sindsdien openbaar toegankelijk.

Aan de (asfalt)verharding van het pad is lange tijd geen onderhoud uitgevoerd.

De verharding is nu zo slecht dat de kans op persoonlijk letsel of materiële schade ten gevolge van het gebruik van de duinovergang groot is. De nv weigert echter al sinds 1989 medewerking aan het uitvoeren van onderhoud.

Op de (verouderde) wegenlegger van de voormalige gemeente Westerschouwen is de weg als openbare weg aangegeven. Het pad wordt ook al lange tijd als zodanig gebruikt en de nv heeft zich nooit tegen dit gebruik verzet. Daarom wordt op grond van de Wegenwet het pad geacht een openbare weg te zijn. De kwalificatie als openbare weg in de zin van de Wegenwet heeft als gevolg dat de Wegenwet de gemeente de plicht oplegt te zorgen dat de wegen zich in goede staat bevinden. Tevens stelt de Wegenwet dat de rechthebbende op een openbare weg de uitvoering van alle werken tot onderhoud of verbetering van de weg heeft te dulden. Op grond van de Wegenwet dient de nv mee te werken aan het onderhoud, waardoor het onderhouden van het pad door de gemeente mogelijk is. De gemeente investeert hierdoor in een pad met recreatieve functie dat geen eigendom is van de gemeente.

Huidig areaal

Voorgesteld wordt de duinovergang te Nieuw-Haamstede op te nemen in het wegenbeheerprogramma en op korte termijn onderhoud uit te voeren. De financiële consequenties van deze optie worden in paragraaf 5.8, Kosten duinovergang te Nieuw-Haamstede, uitgewerkt.

3.7 Klein onderhoud

Het klein onderhoud wordt momenteel uitgevoerd door of in opdracht van de districten west, midden en oost. Elk district heeft hiervoor op haar eigen begroting budget beschikbaar. Dekking vindt dus niet plaats uit de voorziening onderhoud wegen. De wegbeheerder van het Ingenieursbureau van de afdeling Openbare Werken heeft onvoldoende zicht op wat al dan niet wordt uitgevoerd aan klein onderhoud. In het kader van de aanstaande professionalisering van de buitendiensten van de afdeling Openbare Werken is het raadzaam het klein onderhoud centraal aan te laten sturen vanuit het Ingenieursbureau van de afdeling Openbare Werken en financiële dekking plaats te laten vinden uit de voorziening onderhoud wegen. Eenzelfde werkwijze vindt nu ook al plaats voor het onderhoud aan het hoofdriool, huisafvoerleidingen en rioolgemalen.

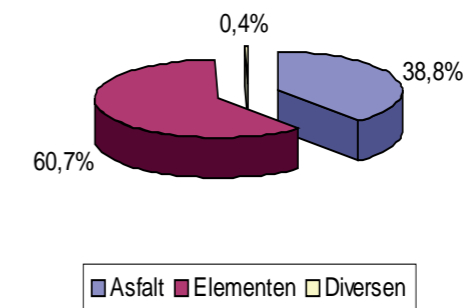
Voorgesteld wordt het klein onderhoud centraal aan te laten sturen vanuit het Ingenieursbureau van de afdeling Openbare Werken en de financiële dekking plaats te laten vinden uit de voorziening onderhoud wegen. De financiële consequenties van het centraliseren van het klein onderhoud worden in paragraaf 5.3, Kosten klein onderhoud, uitgewerkt.

Om beter inzicht te krijgen in de achtergronden van de hoeveelheid onderhoud is het in de eerste plaats belangrijk een indruk te hebben van de omvang van het wegenareaal dat in beheer is bij de gemeente Schouwen-Duiveland.

4.1 Verhardingstypen

In onderstaande tabel en grafiek is weergegeven in welke mate de verschillende verhardingstypen in de gemeente Schouwen-Duiveland aanwezig zijn. Peildatum is 31-12-2010.

Verhardingstype	Oppervlakte (m ²)	%
Asfalt	780.725	38,8
Elementen	1.221.994	60,7
Diversen	8.963	0,4
Totaal	2.011.682	100



4.2 Weginspectie 2011

De huidige kwaliteit van de verhardingen in Schouwen-Duiveland is bepaald door globale visuele inspecties, conform de CROW-methode, uitgevoerd in het voorjaar van 2011. Doordat in de tijd tussen het verrichten van de inspecties en het schrijven van deze rapportage onderhoud is uitgevoerd aan verschillende wegen binnen de gemeente, kan het huidige kwaliteitsbeeld enigszins afwijken van het hieronder geschetste kwaliteitsbeeld. Het zal dan echter gaan om marginale verschillen.

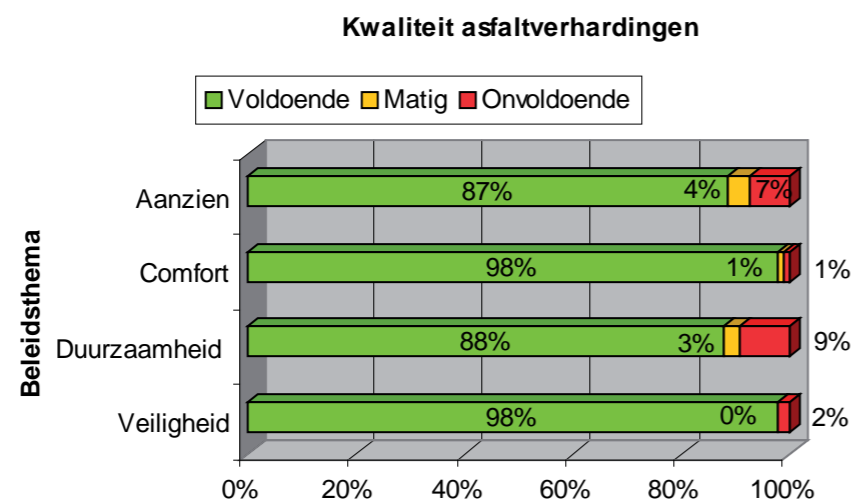
De in onderstaande paragrafen genoemde kwaliteitsniveaus goed, matig en onvoldoende zijn afhankelijk van de mate waarop de landelijk geaccepteerde richtlijnen die door de CROW worden gebruikt, worden overschreden. Het gaat te ver om dit verder uit te diepen in deze rapportage op bestuursniveau. Hiervoor verwijs ik naar de CROW-publicatie 147, Wegbeheer.

In het algemeen kan echter worden gesteld dat wanneer bij verhardingen 90% of meer voldoende wordt gescoord de kwaliteit als 'voldoende' kan worden aangemerkt. Wanneer 80% tot 90% voldoende wordt gescoord kan de kwaliteit worden aangemerkt als 'matig'.

Wanneer minder dan 80% voldoende wordt gescoord kan de kwaliteit als 'onvoldoende' worden aangemerkt.

4.3 Kwaliteit asfaltverhardingen

Uit onderstaande tabel kan worden geconstateerd dat het algemene kwaliteitsbeeld voor de gemeentelijke asfaltverhardingen voldoende is.



	Veiligheid	Duurzaamheid	Comfort	Aanzien
Onvoldoende	2%	9%	1%	7%
Matig	0%	3%	1%	4%
Voldoende	98%	88%	98%	87%

4.3.1 Kwaliteit asfaltverhardingen beleidsthema aanzien

De oorzaken van de matige kwaliteit zijn divers. Zo kampt een aantal asfaltwegen met textuurproblemen. Dit wil zeggen dat door veroudering steentjes loslaten uit de asfaltlaag. Voor de meeste van deze wegen geldt dat dit middels het asfaltonderhoud van 2011 wordt hersteld.



Kloosterweg Burgh-Haamstede

4.3.2 Kwaliteit asfaltverhardingen beleidsthema comfort

Het beleidsthema comfort scoort voldoende. Nagenoeg nergens binnen de gemeente zijn er asfaltwegen met veel gaten, oneffenheden, spoorvorming enzovoort. Uitzondering hierop is het parkeerterrein 't Schoolplein in Burgh-Haamstede, maar dit staat op de planning voor grootschalige reconstructie in 2012.



Parkeerterrein 't Schoolplein Burgh-Haamstede

4.3.3 Kwaliteit asfaltverhardingen beleidsthema duurzaamheid

Het beleidsthema duurzaamheid scoort matig. Dit komt met name voor bij industriestraten, doordat door de zware aslasten van het vrachtverkeer schade wordt aangericht aan de materialen en funderingen. In het verleden zijn de funderingen op een bepaald gewicht ontworpen, maar inmiddels zijn veel funderingen te licht doordat tegenwoordig vrachtwagens met steeds zwaardere aslasten worden toegepast. Zie onderstaande foto voor een voorbeeld van funderingsproblemen.



Breedsteweg Burgh-Haamstede

4.3.4 Kwaliteit asfaltverhardingen beleidsthema veiligheid

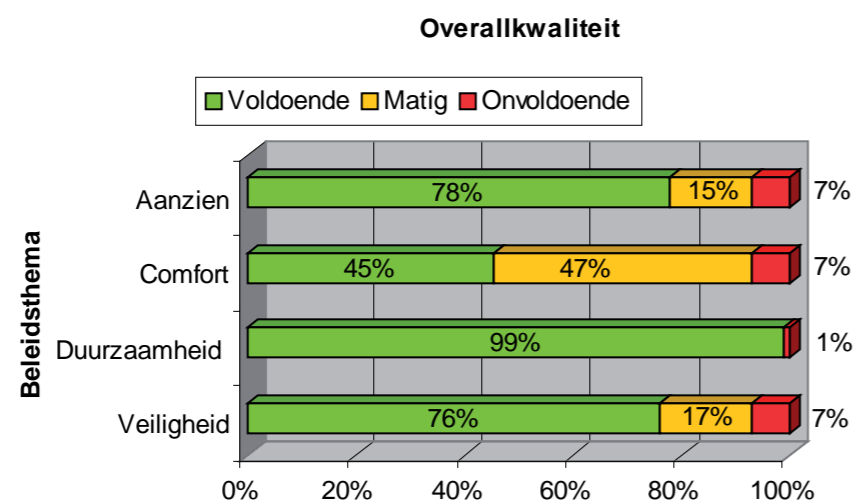
Het beleidsthema veiligheid scoort voldoende. Nagenoeg nergens binnen de gemeente zijn er onveilige asfaltwegen. Uitzondering hierop is opnieuw het parkeerterrein 't Schoolplein in Burgh-Haamstede.



Parkeerterrein 't Schoolplein Burgh-Haamstede

4.4 Kwaliteit elementenverhardingen

Uit onderstaande tabel kan worden geconstateerd dat het algemene kwaliteitsbeeld voor de gemeentelijke elementenverhardingen onvoldoende is.



	Veiligheid	Duurzaamheid	Comfort	Aanzien
Onvoldoende	7%	1%	7%	7%
Matig	17%	0%	47%	15%
Voldoende	76%	99%	45%	78%

4.4.1 Kwaliteit elementenverharding beleidsthema aanzien

Het beleidsthema aanzien scoort onvoldoende. Bij veel betonstraatstenen is het grind in de stenen in ernstige mate zichtbaar. Deze textuurproblemen maken dat de (beeld)kwaliteit van de gemeentelijke wegen onvoldoende scoort. Daarnaast zal dit probleem uiteindelijk leiden tot breuk, waardoor de stenen moeten worden vervangen. Dit zal de komende jaren tot aanzienlijke meerkosten leiden.

Zie onderstaande foto voor een voorbeeld van slechte (oude) betonstraatstenen.



De Kanterlaan Zierikzee

4.4.2 Kwaliteit elementenverharding beleidsthema comfort

Het beleidsthema comfort scoort onvoldoende. Dit heeft met name te maken met het feit dat in de districten oost en midden er grotere oppervlaktes met veel oneffenheden, spoorvorming enzovoort aanwezig zijn. Zolang de veiligheid hierdoor niet in het gedrang komt, zijn problemen ten aanzien van comfort eerder vervelend dan verontrustend. Comfort heeft ook te maken met de gebruikte materialen. Zo zal het gebruik van kinderkopjes in de binnenstad van Zierikzee nooit het comfort kunnen bieden van een asfaltweg. Zie onderstaande foto voor een straat met veel oneffenheden, putten en kuilen.



Oprit Zonnemaire

4.4.3 Kwaliteit elementenverharding beleidsthema duurzaamheid

Het beleidsthema duurzaamheid scoort voldoende. Dit betekent dat over het algemeen de kwaliteit/sterkte van de toegepaste materialen en de kwaliteit van de funderingen van de wegen tamelijk goed is. Hierbij is geen rekening gehouden met de textuurproblemen van de betonstraatstenen. Bij veel betonstraatstenen is het grind in de stenen in ernstige mate zichtbaar. In de toekomst zal dit probleem uiteindelijk leiden tot breuk, waardoor de stenen moeten worden vervangen. Dit zal de komende jaren tot aanzienlijke meerkosten leiden.

Zie onderstaande foto voor een voorbeeld van zwaar beschadigde materialen.



Zuidweg Zonnemaire

4.4.4 Kwaliteit elementenverharding beleidsthema veiligheid

Het beleidsthema veiligheid scoort onvoldoende. De problemen doen zich vooral voor in de industriestraten en woonstraten. Dit is zorgwekkend en komt niet overeen met de uitgangspunten van de raad dat alle gemeentelijke wegen van een gemiddelde kwaliteit moeten zijn en dat schades en ongevallen ten gevolge van gebreken aan de weg zoveel mogelijk moeten worden voorkomen.

Ondanks het regelmatig uitgevoerde klein onderhoud zijn er nog veel oneffenheden, putten, kuilen en sleuven te vinden. Oorzaken hiervan zijn divers, zoals het wegspoelen van de voegen en het zandbed bij hevige regenval, vandalisme, graafwerkzaamheden door derden, het berijden van en parkeren op voet- en fietspaden met voertuigen en het kapot rijden van trottoirbanden en kantopsluitingen. Klein onderhoud blijft noodzakelijk om de wegen op een gemiddeld kwaliteitsniveau te brengen en te houden.

Overigens stond voor de meeste wegen waar op het beleidsthema veiligheid nu onvoldoende wordt gescoord al in de afgelopen beleidsperiode (2007-2011) onderhoud gepland. Dit is echter niet uitgevoerd door onvoldoende capaciteit op de afdeling, maar vooral doordat werkzaamheden moesten worden gecombineerd met bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden. Dit geldt met name voor de binnenstad (Havenplein en omgeving en plan Buijse) en de wijk Malta in Zierikzee.

4.5 Achterstallig onderhoud

Het algemene kwaliteitsbeeld voor de gemeentelijke wegen is matig. Plaatselijk is de kwaliteit van de gemeentelijke wegen onvoldoende.

Met het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma Miz-wegen is de omvang van eventueel achterstallig onderhoud te bepalen. Uit het wegenbeheerprogramma volgt dat 98.530 m² van de in totaal 2.011.682 m² in aanmerking komt voor direct onderhoud. Dit is ongeveer 4,9% van het totale oppervlak. Met dit direct onderhoud is een bedrag gemoeid van € 1.126.788,00. Dit onderhoud is weliswaar achterstallig, maar niet in alle gevallen onuitstelbaar.

In 2006, bij de opstelling van het Beheer- en beleidsplan wegen 2007-2011, kwam nog 184.082 m² van de in totaal 1.810.268 m² in aanmerking voor direct onderhoud. Dit was ongeveer 10,2% van het totale oppervlak. Er is dus een forse inhaalslag gemaakt.

De huidige onderhoudsachterstand is voor het grootste deel het gevolg van onderhoud dat al in de afgelopen beleidsperiode (2007-2011) uitgevoerd had moeten worden, maar is uitgesteld door onvoldoende capaciteit op de afdeling, maar vooral doordat werkzaamheden moesten worden gecombineerd met bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden.

Dit geldt met name voor de binnenstad (Havenplein en omgeving en plan Buijse) en de wijk Malta in Zierikzee.

Voor deze projecten liggen al claims op de voorziening. Het later uitvoeren van deze projecten betekent dat de financiële lasten vanuit de oude planperiode (2007-2011) doorschuiven naar de nieuwe planperiode (2012-2016). In onderstaand overzicht wordt de omvang van de claims weergegeven.

Project	Door te schuiven lasten oude planperiode in €
Binnenstad Zierikzee (Havenplein en omgeving)	585.000,00
Plan Buijse Zierikzee	50.000,00
Malta Zierikzee	675.000,00
Totaal	1.310.000,00
Achterstalling onderhoud	1.126.788,00
Verschil	216.788

De financiële lasten die vanuit de oude planperiode doorschuiven naar de nieuwe planperiode bedragen € 1.310.000,00. Dit is meer dan het bedrag aan achterstallig onderhoud. Hieruit kan worden geconcludeerd dat wanneer al het onderhoud in de afgelopen beleidsperiode was uitgevoerd er in theorie geen achterstallig onderhoud meer zou zijn.

Kosten

5

In dit hoofdstuk wordt bepaald welk bedrag jaarlijks in de gemeente Schouwen-Duiveland voor de komende vijf jaar moet worden gereserveerd om de gemeentelijke wegen op een acceptabel (gemiddeld) kwaliteitsniveau te krijgen en te houden. Tevens worden de financiële consequenties van een tweetal opties voorgelegd.

De in dit hoofdstuk genoemde kosten zijn exclusief omzetbelasting (19%).

5.1 Soorten kosten

Niet alle kosten kunnen door het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma Miz-wegen worden gegenereerd. De basisplanning uit Miz-wegen geeft alleen de kosten voor groot onderhoud per wegvakonderdeel aan. In de gemuteerde basisplanning zijn handmatig mutaties aangebracht voor reconstructies en om overlast voor de burger zoveel mogelijk te beperken. Naast de gemuteerde basisplanning zijn bedragen voor wegininspecties en wegmarkeringen opgenomen.

Groot onderhoud

Dit omvat het planmatig onderhoud, zoals dat is bepaald met behulp van het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma Miz-wegen. Dit type onderhoud is nodig om het wegennet op een bepaald kwaliteitsniveau te brengen en/of te houden.

Klein onderhoud

Onder klein onderhoud worden maatregelen verstaan om plaatselijke schades aan de verhardingen te repareren (bijvoorbeeld plaatselijk oneffenheden herstraten). Dit onderhoud is vooral gericht op het 'oplappen' van plaatselijk onaanvaardbare situaties.

Inzet eigen personeel tegen uurtarief

Tot begin 2011 was het zo dat binnen het Ingenieursbureau nauwelijks eigen werk werd voorbereid. Productiewerk (tekenen en bestekken schrijven) werd nagenoeg altijd uitbesteed. Naast de werkvoorbereiding werd vanaf 2006 een fulltime toezichthouder ingehuurd, omdat er binnen het Ingenieursbureau onvoldoende capaciteit was voor sturing op de kwaliteit van uitvoering en contractverplichtingen (directievoering).

In 2011 heeft het college ingestemd met het advies de inhuur van de toezichthouder en een deel van het uitbesteden van de werkvoorbereiding stop te zetten en hiervoor twee projectmedewerkers in dienst te nemen. De kosten hiervoor moesten echter ten laste van de voorziening onderhoud wegen worden gebracht.

Wegininspecties

Onder wegininspecties wordt verstaan de jaarlijkse inspectie van de in beheer zijnde verhardingen. Aan de hand van deze inspecties wordt een actueel beeld verkregen van de conditie van het wegennet, worden prioriteiten toegekend aan het uit te voeren groot onderhoud en wordt klein onderhoud uitgevoerd.

Wegmarkeringen

Onder wegmarkeringen wordt verstaan het aanbrengen van markeringen en figuraties van wegverf en thermoplastisch materiaal, maar ook het verwijderen van bestaande wegmarkeringen en figuraties, het sealen van asfalt na verwijderen markering d.m.v. stralen en het treffen van tijdelijke verkeersmaatregelen t.b.v. deze werkzaamheden.

Rotonde Haamstede

Dit betreft de keuze voor de reconstructie tot een rotonde van het kruispunt Serooskerkweg - Noordstraat - Kloosterweg - Hogezoom in Haamstede.

Duinovergang te Nieuw-Haamstede

Dit betreft de keuze voor het in onderhoud nemen van de duinovergang te Nieuw-Haamstede.

5.2 Kosten groot onderhoud

Met groot onderhoud wordt het planmatig onderhoud bedoeld, zoals dat is bepaald met behulp van het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma Miz-wegen. Onderstaand wordt uitgelegd wat wordt bedoeld met de basisplanning, gemuteerde basisplanning en budgetplanning.

5.2.1 Basisplanning

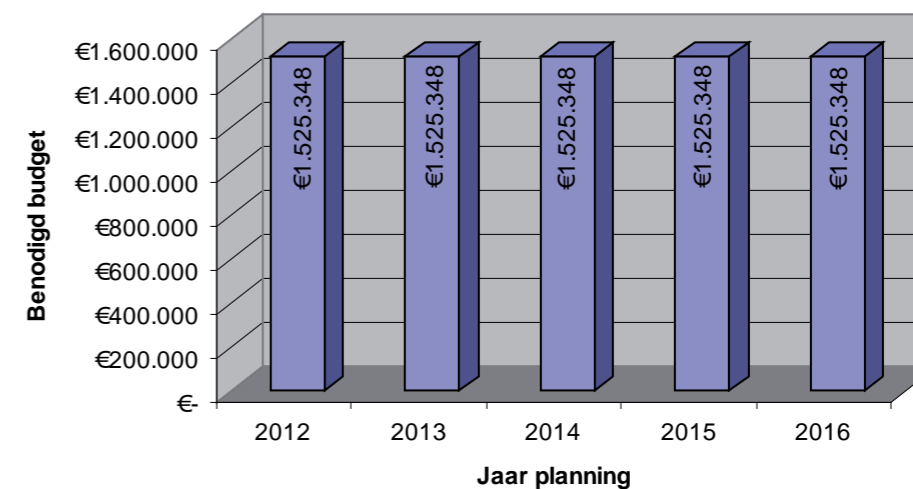
De totale kosten voor het groot onderhoud aan wegverhardingen zijn bepaald aan de hand van de berekeningen verricht door het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma Miz-wegen wat in eerste instantie resulteert in een zogenaamde basisplanning. Voor deze basisplanning wordt er vanuit gegaan dat er tot in lengte van dagen alleen maar groot onderhoud aan verhardingen wordt gepleegd. Reconstructiemaatregelen zijn niet meegenomen.

De basisplanning geeft aan welke wegvakonderdelen voor groot onderhoud in aanmerking komen in de periode 2012-2016. Er wordt hierbij geen rekening gehouden met reconstructies en met het beleidskader zoals in hoofdstuk 3, Beleidskader, van dit rapport is aangegeven.

5.2.2 Budgetplanning

In de basisplanning zijn handmatig mutaties aangebracht voor bijvoorbeeld reconstructiemaatregelen. Hiermee worden onder andere extra maatregelen aan de fundering en het vervangen van materialen bedoeld. Daarnaast zijn de wegen waarvoor claims zijn opgenomen uit de basisplanning verwijderd. Ook worden mutaties aangebracht zodat kan worden voldaan aan het beperken van overlast voor de burger. Wanneer de basisplanning aangeeft dat van bijvoorbeeld straat X in het jaar 2013 alleen de rijbaan moet worden herstraat, wordt handmatig aangegeven dat in datzelfde jaar in diezelfde straat ook de parkeervakken en voetpaden moeten worden herstraat. Tot slot worden de kosten evenredig verdeeld over de komende vijf jaar hetgeen leidt tot een budgetplanning (zie onderstaande figuur).

Overzicht budgetplanning 2012-2016



De kosten voor groot onderhoud bedragen jaarlijks € 1.525.348,00 exclusief 19% omzetbelasting en exclusief de jaarlijkse prijsindex. Dit is op basis van de in 2011 uitgevoerde inspecties en is volgens Miz-wegen het minimaal benodigde bedrag om in de periode 2012-2016 de kwaliteit van de gemeentelijke verhardingen op een gemiddeld/acceptabel kwaliteitsniveau te krijgen en te houden zonder daarbij rekening te houden met klein onderhoud, personeelskosten, weginspecties en wegmarkeringen.

5.3 Kosten klein onderhoud

Dit betreft de keuze voor de centrale aansturing van het klein onderhoud vanuit het Ingenieursbureau van de afdeling Openbare Werken en de financiële dekking plaats te laten vinden uit de voorziening onderhoud wegen. Hiertoe dient het benodigde budget te worden bepaald.

Een mogelijkheid voor het bepalen van het budget voor klein onderhoud is het nemen van een percentage van het bedrag dat nodig is voor het groot onderhoud. Landelijk varieert dit percentage tussen de 5 en 15%, afhankelijk van de mate waarin er sprake is van achterstallig onderhoud.

Aangezien er na realisatie van de projecten waarvoor claims zijn opgenomen (zie paragraaf 4.5, Achterstallig onderhoud) nagenoeg geen sprake is van achterstallig onderhoud, is gekozen voor een percentage van 5% van het budget groot onderhoud. Dit komt neer op een bedrag van ongeveer € 80.000,- per jaar exclusief 19% omzetbelasting en exclusief de jaarlijkse prijsindex.

Momenteel wordt het klein onderhoud uitgevoerd in opdracht van de districten west, midden en oost. Elk district heeft hiervoor een bedrag van respectievelijk € 57.199,00, € 40.714,00 en € 40.000,00 op haar eigen begroting beschikbaar (Budget: 'Wegen'; Element 4: 434453). In totaal gaat het hier om een bedrag van € 137.913,00. Door centrale aansturing van het klein onderhoud en de financiële dekking plaats te laten vinden uit de voorziening onderhoud wegen, komt dit structureel te vervallen.

5.4 Kosten inzet eigen personeel tegen uurtarief

In 2011 heeft het college ingestemd met het advies de inhuur van een toezichthouder en een deel van het uitbesteden van de werkvoorbereiding stop te zetten en hiervoor twee projectmedewerkers in dienst te nemen. De kosten hiervoor moesten echter ten laste van de voorziening onderhoud wegen worden gebracht.

De jaarlijkse kosten voor de komende beleidsperiode worden in onderstaand overzicht aangegeven.

Budgetjaar	Budget
2012	€ 124.317
2013	€ 126.059
2014	€ 127.735
2015	€ 130.193
2016	€ 130.709
Totaal	€ 639.013

5.5 Kosten wegininspecties

Met ingang van 15-2-2011 is een overeenkomst afgesloten met Ingenieursbureau Westenberg B.V. uit Harderwijk voor het uitvoeren van globale visuele wegininspecties en klein onderhoud inspecties van alle wegen onder beheer bij de gemeente Schouwen-Duiveland, inclusief voet- en fietspaden.

De looptijd van deze overeenkomst is tot en met 31-12-2013 met een verlengoptie van twee keer 1 jaar.

De totale kosten voor deze vijf jaar bedragen € 63.303,47. Dit komt neer op gemiddeld € 12.661,00 per jaar.

5.6 Kosten wegmarkeringen

Met ingang van 1-6-2011 is een raamovereenkomst afgesloten met W.J. de Bruijn Wegmarkeringen uit Sluiskil voor het verwijderen van bestaande wegmarkeringen en figuraties, het aanbrengen van markeringen en figuraties van wegenverf en thermoplastisch materiaal, het sealen van asfalt na verwijderen markering d.m.v. stralen en het treffen van tijdelijke verkeersmaatregelen t.b.v. deze werkzaamheden. De looptijd van deze overeenkomst is tot en met 31-12-2012 met een verlengoptie voor drie keer 1 jaar.

De totale kosten voor deze vijf jaar bedragen € 150.550,00. Dit komt neer op gemiddeld € 30.110,00 per jaar.

5.7 Kosten rotonde Haamstede

Dit betreft de keuze voor de reconstructie tot een rotonde van het kruispunt Serooskerkseweg - Noordstraat - Kloosterweg - Hogezoom in Haamstede. Ingeval de huidige VRI (verkeersregelininstallatie) gehandhaafd blijft, is het nodig de huidige verkeersregelininstallatie te vervangen. Met de reconstructie tot een rotonde is dit niet het geval.

Met de reconstructie tot rotonde wordt bovendien een significant deel van de huidige asfaltverharding verwijderd. Op langere termijn levert dit een besparing op in de kosten van beheer en onderhoud.

Onderdeel van een verkeerskundige studie naar de haalbaarheid van de aanleg van een rotonde is een kostenraming. Deze kostenraming is opgesteld door ingenieursbureau Tauw bv uit Capelle a/d IJssel. De kosten zijn geraamd op € 670.000,00 exclusief omzetbelasting. Bij (geplande) uitvoering in 2013 zijn door indexering de kosten in dat jaar € 693.144,00.

5.8 Kosten duinovergang te Nieuw-Haamstede

Dit betreft de keuze voor reconstructie van de duinovergang te Nieuw-Haamstede.

Kosten voor reconstructie zijn geraamd op € 108.495,00 exclusief omzetbelasting. Bij (geplande) uitvoering in 2012 zijn door indexering de kosten in dat jaar € 110.665,00.

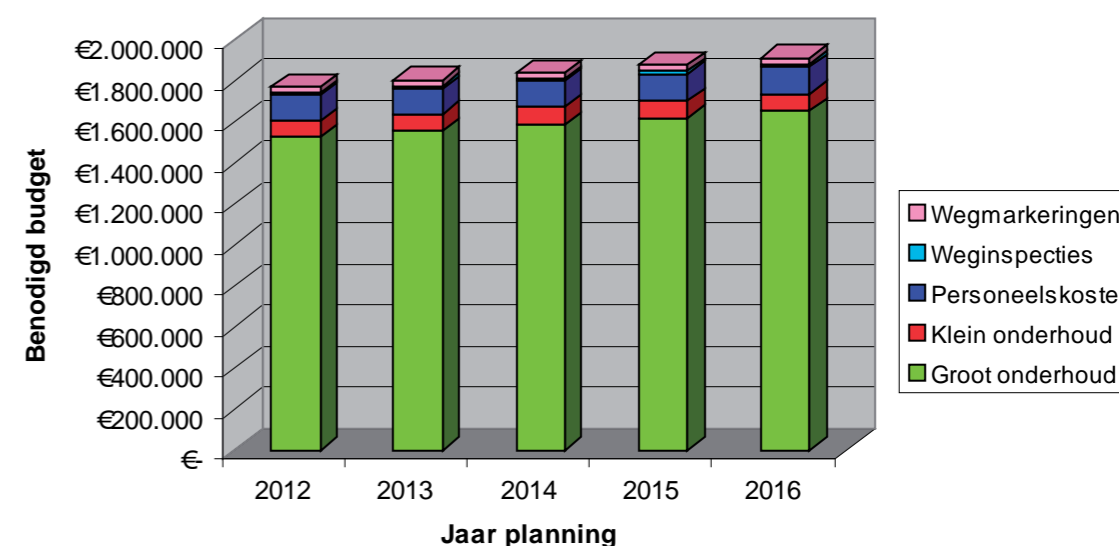
5.9 Structurele kosten onderhoud 2012-2016

In onderstaande grafiek en tabel worden de structurele kosten voor het centraal onderhoud aan de gemeentelijke verhardingen weergegeven in de periode 2012-2016. Het betreft de kosten voor groot onderhoud, klein onderhoud, een deel van de inzet van eigen personeel tegen uurtarief, wegininspecties en wegmarkeringen.

De kosten zijn exclusief omzetbelasting (19%) en exclusief de eigen personeelskosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (m.u.v. de in paragraaf 5.4, Kosten inzet eigen personeel tegen uurtarief, genoemde kosten).

De kosten voor groot onderhoud en klein onderhoud in het jaar 2013 zijn geïndexeerd met 2% ten opzichte van 2012 en de kosten in de periode 2014, 2015 en 2016 telkens met 1,5% ten opzichte van het voorgaande jaar.

Structurele kosten onderhoud 2012-2016



	2012	2013	2014	2015	2016
Groot onderhoud	€ 1.525.348	€ 1.555.855	€ 1.579.193	€ 1.602.881	€ 1.626.924
Klein onderhoud	€ 80.000	€ 81.600	€ 83.232	€ 84.897	€ 86.595
Personeelskosten	€ 124.317	€ 126.059	€ 127.735	€ 130.193	€ 130.709
Weginspecties	€ 12.661	€ 12.661	€ 12.661	€ 12.661	€ 12.661
Wegmarkeringen	€ 30.110	€ 30.110	€ 30.110	€ 30.110	€ 30.110
Totaal	€ 1.772.436	€ 1.806.285	€ 1.832.931	€ 1.860.742	€ 1.886.999

5.10 Incidentele kosten

In onderstaande tabel worden de incidentele kosten voor de periode 2012-2016 weergegeven. Het betreft de kosten voor de rotonde in Haamstede, de duinovergang te Nieuw-Haamstede, de door te schuiven lasten uit de oude planperiode en de werkzaamheden aan de Bogaardstraat, Teelinckstraat en Evertsenstraat in Zierikzee. Deze laatste werkzaamheden stonden in 2011 gepland, maar worden pas in 2012 uitgevoerd. Hiervoor ligt geen claim op de voorziening.

De in de tabel genoemde kosten zijn exclusief omzetbelasting (19%) en exclusief de eigen personeelskosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (m.u.v. de in paragraaf 5.4, Kosten inzet eigen personeel tegen uurtarief, genoemde kosten).

	2012	2013	2014	2015	2016
Rotonde Haamstede	-	€ 693.144	-	-	-
Duinovergang N-H	€ 110.665	-	-	-	-
Door te schuiven lasten	€ 1.110.000	€ 200.000	-	-	-
Bogaardstraat e.o.	€ 160.000	-	-	-	-
Totaal	€ 1.380.665	€ 893.144	-	-	-

5.11 Vergelijking met de meerjarenbegroting structurele componenten

In onderstaande tabel worden de structurele bedragen van de huidige toevoeging aan de voorziening onderhoud wegen uit de meerjarenbegroting vergeleken met de structurele benodigde toevoeging resulterend uit dit Beheer- en beleidsplan wegen.

Het in de tabel genoemde budget districten betreft de structurele middelen afkomstig door centrale aansturing van het klein onderhoud (zie paragraaf 5.3, Kosten klein onderhoud).

	2012	2013	2014	2015	2016
Huidige toevoeging	€ 1.702.169	€ 1.727.738	€ 1.753.689	€ 1.780.029	€ 1.806.728
Budget districten	€ 137.913	€ 140.671	€ 142.781	€ 144.923	€ 147.097
Totaal structureel	€ 1.840.082	€ 1.868.409	€ 1.896.470	€ 1.924.952	€ 1.953.825
Benodigde toevoeging	- € 1.772.436	- € 1.806.285	- € 1.832.931	- € 1.860.742	- € 1.886.999
Extra beschikbaar	€ 67.646	€ 62.124	€ 63.539	€ 64.210	€ 66.826

5.12 Voorziening onderhoud wegen

Het onderhoud aan de gemeentelijke verhardingen verloopt via de voorziening onderhoud wegen. Een voorziening heeft als doel fluctuaties in het uitgavenniveau op te vangen. De voorziening wordt gevuld door het door de raad, op basis van het beleidsplan, beschikbaar gestelde budget. Een voorziening mag niet negatief staan.

De prognose van de stand van de voorziening per 31 december 2011 is € 1.685.465,00. Dit bedrag is met name nog nodig voor projecten die in eerste instantie stonden gepland voor 2011, maar die zijn doorgeschoven naar 2012.

5.13 Vergelijking met de meerjarenbegroting totaal

In onderstaande tabel worden de incidentele kosten vergeleken met de stand van de voorziening per 31 december 2011 die beschikbaar is voor dekking van incidentele zaken en hetgeen extra beschikbaar is vanuit de structurele component.

	2012	2013	2014	2015	2016
Totaal incidenteel nodig	- € 1.380.665	- € 893.144	-	-	-
Beschikbaar voorziening	€ 1.685.465	-	-	-	-
Extra beschikbaar	€ 67.646	€ 62.124	-	-	-
Totaal	€ 372.446	- € 831.020	-	-	-

In 2012 is er een overschot van € 372.446,00 en in 2013 een tekort van € 831.020. Per saldo is er een tekort van € 458.574,00.

5.14 Dekking tekort ten opzichte van meerjarenbegroting

Resultaat van paragraaf 5.13, Vergelijking met de meerjarenbegroting, is dat er per saldo een tekort is van € 458.574,00.

Voorgesteld wordt om in 2012 eenmalig een extra storting van € 458.574,00 ten laste van de algemene reserve te doen. Hier tegenover staan in 2014, 2015 en 2016 voordelen voor de budgettaire ruimte van respectievelijk € 63.539,00, € 64.210,00 en € 66.826,00. Daarnaast is bij de jaarrekening 2010, vooruitlopend op goedkeuring reconstructie tot een rotonde in Haamstede, € 58.819,00 geschrapt. De vrijval kapitaallast van deze investering zit al in de begroting verwerkt.

5.15 Prognose kosten 2017-2021

Het is lastig om voor de jaren na 2016 een nauwkeurige prognose van de kosten voor het onderhoud aan de gemeentelijke verhardingen te geven. Naar verwachting zullen de kosten voor groot onderhoud aan het huidige wegenareaal, klein onderhoud, een deel van de personeelskosten (zie paragraaf 5.4, Kosten inzet personeel tegen uurtarief), weginspecties en wegmarkeringen nagenoeg gelijk blijven en zijn deze voor 2017 ca. € 1.915.000,-.

Uitgangspunten, conclusies en aanbevelingen

6

Door areaaluitbreidingen (zie paragraaf 3.1, Areaaluitbreidingen) en de opname van duinovergangen in het wegenbeheerprogramma M12-wegen zal het benodigde bedrag voor onderhoud aan de verhardingen waarschijnlijk toenemen met € 100.000,00 gemiddeld per jaar. Naar verwachting zal voor het jaar 2017 € 2.015.000,00 nodig zijn om de gemeentelijke verhardingen op een gemiddeld kwaliteitsniveau te houden.

6.1 Uitgangspunten

- Alle gemeentelijke wegen moeten op een gemiddeld kwaliteitsniveau worden gebracht en gehouden door het onderhoud uit te voeren conform het onderhoudsprogramma dat is gebaseerd op inspecties volgens de CROW-methodiek.
- Overlast voor de burger als gevolg van wegenonderhoud moet zoveel mogelijk worden beperkt door onder andere het integreren van weg- en rioolbeheer.
- Eén van de doelstellingen uit de programmabegroting en het vGRP is dat per jaar 1% van het verharde oppervlak moet worden afgekoppeld en dat deze maatregelen moeten worden genomen in combinatie met onderhoud aan riolering en/of wegen.
- Herbestratingen worden van gevel tot gevel uitgevoerd, dus inclusief voetpaden en parkeervakken. Daar waar mogelijk worden in wijken of buurten tegelijkertijd onderhoudsmaatregelen uitgevoerd.
- Het streven is daar waar mogelijk onderhoudsmaatregelen af te stemmen op de planning van kabelwerkzaamheden van Delta en KPN en (nieuw)bouwplannen van Zeeuwend en projectontwikkelaars.
- Van de integrale benadering van wegenonderhoud wordt afgeweken als afzonderlijke onderdelen van een weg zodanig slecht zijn dat de veiligheid in het gedrang komt. Ook moet er rekening mee worden gehouden dat de planning van rioleringswerkzaamheden leidend is. Dit gezien de grote risico's van uitstel van onderhoud aan de riolering.

6.2 Conclusies

- De gemeente Schouwen-Duiveland heeft momenteel 2.011.682 m² (200 ha) verhardingen centraal in beheer. 39% van deze verhardingen is asphalt en 61% is elementenverharding.
- De kwaliteit van de gemeentelijke asphaltverhardingen is voldoende. Op het gebied van comfort en veiligheid wordt goed gescoord, maar aanzien en duurzaamheid scoren matig. Dit komt met name door textuurproblemen (steentjes die door veroudering loslaten uit de asphaltlaag) en door schade aangericht door zware aslasten van het vrachtverkeer aan de materialen en funderingen.
- De kwaliteit van de gemeentelijke elementenverhardingen is onvoldoende. Het beleidsthema aanzien scoort onvoldoende, omdat bij veel betonstraatstenen het grind in de stenen in ernstige mate zichtbaar is. Dit probleem zal uiteindelijk leiden tot breuk, waardoor de stenen moeten worden vervangen. Dit zal tot aanzienlijke meerkosten leiden. Het beleidsthema comfort scoort onvoldoende. Dit heeft met name te maken met het feit dat in de districten oost en midden er grotere oppervlaktes met veel oneffenheden, spoorvorming enzovoort aanwezig zijn. Het beleidsthema duurzaamheid scoort voldoende. Dit betekent dat over het algemeen de kwaliteit/sterkte van de toegepaste materialen en de kwaliteit van de funderingen van de wegen tamelijk goed is. Hierbij is geen rekening gehouden met de textuurproblemen van de betonstraatstenen. Het beleidsthema veiligheid scoort onvoldoende. De problemen doen zich vooral voor in de industriestraten en woonstraten. Ondanks het regelmatig uitgevoerde klein onderhoud zijn er nog veel oneffenheden, putten, kuilen en sleuven te vinden. Oorzaken hiervan zijn divers, zoals het wegspoelen van de voegen en het zandbed bij hevige regenval, vandalisme, graafwerkzaamheden door derden, het berijden van en parkeren op voet- en fietspaden met voertuigen en het kapot rijden van trottoirbanden en kantopsluitingen.
- Uit het wegenbeheerprogramma volgt dat ongeveer 4,9% van het totale oppervlak gemeentelijke verhardingen in aanmerking komt voor direct onderhoud (achterstallig onderhoud). Hiermee is een bedrag gemoeid van € 1.126.788,00. De huidige onderhoudsachterstand is voor het grootste deel het gevolg van onderhoud dat al in de afgelopen beleidsperiode (2007-2011) uitgevoerd had moeten worden, maar dat is uitgesteld doordat werkzaamheden moesten worden gecombineerd

met bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden. Dit geldt met name voor de binnenstad (Havenplein en omgeving en plan Buijse) en de wijk Malta in Zierikzee. Voor deze projecten liggen al claims op de voorziening. De financiële lasten die vanuit de oude planperiode doorschuiven naar de nieuwe planperiode bedragen € 1.310.000,00. Dit is meer dan het bedrag aan achterstallig onderhoud. Hieruit kan worden geconcludeerd dat wanneer al het onderhoud in de afgelopen beleidsperiode was uitgevoerd er in theorie geen achterstallig onderhoud meer zou zijn.

6.3 Aanbevelingen

In deze paragraaf worden de aanbevelingen en bijbehorende financiële consequenties samengevat die resulteren uit dit Beheer- en beleidsplan wegen.

De in deze paragraaf genoemde bedragen zijn exclusief omzetbelasting (19%) en exclusief de eigen personeelskosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (m.u.v. de personeelskosten voor twee projectmedewerkers voor werkvoorbereiding en toezicht).

In de gemeente Schouwen-Duiveland zijn de afgelopen jaren areaaluitbreidingen gerealiseerd die, door bijvoorbeeld een projectontwikkelaar, formeel nog niet zijn overgedragen aan de gemeente en dus nog niet zijn verwerkt in het geautomatiseerde wegenbeheerprogramma Mi2-wegen. Voorbeelden zijn Poortambacht 11 en Noorderpolder. Ook wordt beheer van verhardingen overgedragen van gebouwen- of groenbeheer naar wegenbeheer en is gebleken dat de wegen in Burghsluis nog niet in het wegenbeheerprogramma staan. Aanbevolen wordt bovengenoemde locaties in het wegenbeheerprogramma op te nemen.

Voorgesteld wordt te kiezen voor de reconstructie van de kruising Serooskerkseweg - Noordstraat - Kloosterweg - Hogezoom in Haamstede tot een rotonde.

Voorgesteld wordt de strand-/duinovergangen op te nemen in het wegenbeheerprogramma. Aangenomen wordt dat hier pas na de periode 2012-2016 financiële consequenties aan verbonden zijn.

Voorgesteld wordt de duinovergang te Nieuw-Haamstede op te nemen in het wegenbeheerprogramma en op korte termijn onderhoud uit te voeren.

Voorgesteld wordt het klein onderhoud centraal aan te laten sturen vanuit het Ingenieursbureau van de afdeling Openbare Werken en de financiële dekking plaats te laten vinden uit de voorziening onderhoud wegen.

De structurele kosten voor het centraal onderhoud aan de gemeentelijke verhardingen worden in onderstaande tabel aangegeven:

	2012	2013	2014	2015	2016
Groot onderhoud	€ 1.525.348	€ 1.555.855	€ 1.579.193	€ 1.602.881	€ 1.626.924
Klein onderhoud	€ 80.000	€ 81.600	€ 83.232	€ 84.897	€ 86.595
Personeelskosten	€ 124.317	€ 126.059	€ 127.735	€ 130.193	€ 130.709
Weginspecties	€ 12.661	€ 12.661	€ 12.661	€ 12.661	€ 12.661
Wegmarkeringen	€ 30.110	€ 30.110	€ 30.110	€ 30.110	€ 30.110
Totaal	€ 1.772.436	€ 1.806.285	€ 1.832.931	€ 1.860.742	€ 1.886.999

In onderstaande tabel worden de incidentele kosten voor de periode 2012-2016 weergegeven. Het betreft de kosten voor de rotonde in Haamstede, de duinovergang te Nieuw-Haamstede, de door te schuiven lasten uit de oude planperiode en de werkzaamheden aan de Bogaardstraat, Teelinkstraat en Evertsenstraat in Zierikzee.

De kosten voor de door te schuiven lasten uit de oude planperiode betreft projecten in de binnenstad (Havenplein en omgeving en plan Buijse) en de wijk Malta in Zierikzee waarvoor claims liggen op de voorziening.

De werkzaamheden aan de Bogaardstraat, Teelinkstraat en Evertsenstraat in Zierikzee stonden in 2011 gepland, maar worden pas in 2012 uitgevoerd. Hiervoor ligt geen claim op de voorziening.

	2012	2013	2014	2015	2016
Rotonde Haamstede	-	€ 693.144	-	-	-
Duinovergang N-H	€ 110.665	-	-	-	-
Door te schuiven lasten	€ 1.110.000	€ 200.000	-	-	-
Bogaardstraat e.o.	€ 160.000	-	-	-	-
Totaal	€ 1.380.665	€ 893.144	-	-	-

De prognose van de stand van de voorziening per 31 december 2011 is € 1.685.465,00. Dit bedrag is met name nog nodig voor projecten die in eerste instantie stonden gepland voor 2011, maar die zijn doorgeschoven naar 2012.

In onderstaande tabel worden de incidentele kosten vergeleken met de stand van de voorziening per 31 december 2011 die beschikbaar is voor dekking van incidentele zaken en hetgeen extra beschikbaar is vanuit de structurele component.

	2012	2013	2014	2015	2016
Totaal incidenteel nodig	- € 1.380.665	- € 893.144	-	-	-
Beschikbaar voorziening	€ 1.685.465	-	-	-	-
Extra beschikbaar	€ 67.646	€ 62.124	-	-	-
Totaal	€ 372.446	- € 831.020	-	-	-

In 2012 is er een overschot van € 372.446,00 en in 2013 een tekort van € 831.020. Per saldo is er een tekort van € 458.574,00.

Voorgesteld wordt om in 2012 eenmalig een extra storting van € 458.574,00 ten laste van de algemene reserve te doen. Hier tegenover staan in 2014, 2015 en 2016 voordelen voor de budgettaire ruimte van respectievelijk € 63.539,00, € 64.210,00 en € 66.826,00. Daarnaast is bij de jaarrekening 2010, vooruitlopend op goedkeuring reconstructie tot een rotonde in Haamstede, € 58.819,00 geschrappt. De vrijval kapitaallast van deze investering zit al in de begroting verwerkt.



Laan van St. Hilaire 2
4301 SH Zierikzee

Postadres:
Postbus 5555
4300 JA Zierikzee

T (0111) 452 000
F (0111) 452 452

gemeente@schouwen-duiveland.nl
www.schouwen-duiveland.nl

