

Beheerplan wegen 2014 - 2018

Gemeente Bedum

Afdeling: Openbare Werken

Auteur: A. Ernste

Gecontroleerd: A. Spinder

Datum: 20 mei 2014

Versie: Definitief

Inhoudsopgave

	<i>pagina</i>
0. Samenvatting	3
1. Inleiding	4
2. Nut en noodzaak nieuw beheerplan	5
2.1. Wettelijke kaders	5
2.2. Het beheerproces	7
2.3. Conclusie	10
3. Terugblik	11
3.1. Beheerplan wegen 2009-2013	11
3.2. Kwaliteit van de verhardingen per 2008	11
3.3. Beschikbaar budget voor de periode 2009-2013	12
3.4. Wat hebben we in de afgelopen vijf jaar gedaan	13
4. Huidige situatie	14
4.1. Visuele inspectie in 2013	14
4.2. Kwaliteit van de verhardingen per 2013	14
4.3. Wat gaan we de komende onderhoudsperiode doen	16
5. Financiën	18
5.1. Basisplanning 2014-2018	18
5.2. Klein onderhoud, inspectie en wegenlegger	20
5.3. Verzwaring asfaltconstructies	21
5.4. Onderhoud betonverhardingen	21
5.5. Planmatig herstraten	22
5.6. Uitvoeren reconstructies	22
5.7. Resumé kosten 2014-2018	24
5.8. Dekking 2014-2018	25
5.9. Dekking 2019-2023	26
5. Conclusie en aanbevelingen	27

0. *Samenvatting*

Hierna is uitvoerig beschreven en onderbouwd wat een gemeente als wegbeheerder dient te doen. De staat van onderhoud van de wegen moet verantwoord zijn, moet geschikt zijn voor het verkeer dat van die wegen gebruik maakt – algemeen neemt de belasting door gewicht en intensiteit toe -, moet zo een veilig gebruik mogelijk maken en dient zo nodig te kunnen worden gebruikt om een eventuele aansprakelijkheidstelling te beoordelen.

Het beheerplan wegen 2009-2013 is afgelopen; het plan voor de periode 2014-2018 dient daarvoor in de plaats te komen. In dit plan beschrijven we wat we in het afgelopen tijdvak hebben uitgevoerd, welke resultaten de schouw van ons wegennet heeft opgeleverd en welke consequenties, ook in financiële zin, daaraan zouden moeten worden verbonden. Zo moet de wegenlegger worden geactualiseerd, net als de data in ons digitaal Dg Dialog systeem, vervaardigd door de Grontmij; moeten de raakvlakken met riolerings- en reconstructiewerkzaamheden worden benoemd; dienen de resultaten van de schouw geplaatst te worden in het perspectief van de richtlijnen van de Stichting CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte); moet het aandeel van de eigen dienst in met name het dagelijks of kleiner onderhoud opnieuw worden bepaald; en moeten de uitkomsten hiervan worden afgewogen ten opzichte van de beschikbare financiële middelen.

Sommige gemeenten laten een beheerplan vooraf gaan door een beleidsplan. Dat is de traditie in Bedum niet en wij zien daartoe ook nu geen noodzaak. Het beheerplan met daarin een verantwoording, de schouw, de vertaling van de CROW-richtlijnen en te maken keuzes is daartoe een toereikend sturingsinstrument.

Wij laten in het beheerplan ook zien dat de kwaliteit van het Bedumse wegennet algemeen tenminste als matig tot voldoende kan worden omschreven. Dan gaat het om invalshoeken als aanzien, comfort, duurzaamheid en veiligheid, en van asfaltverharding via klinkerbestrating tot betonverharding.

Een aantal elementen moet worden gewogen en in samenhang worden beoordeeld. Zo is het oppervlak aan verhardingen met ruim 10.000 m² toegenomen, terwijl het onderhoudsbudget taakstellend met € 25.000,-- en met 15 % op een budget van € 508.576,-- is gekort in het kader van de grote bezuinigingsopgave in de periode 2011-2016. Functionaliteit, werk met werk maken en het verwachte (groeierende en zwaardere) gebruik van de wegen dienen daarbij te worden betrokken. Verbetering van de ondergrond en eventuele verzwaring van de asfaltconstructie maken ook deel uit van die afwegingen. Soms raakt het ook de randen van de wegen, zoals langs het Boterdiep.

Financieel heeft de gekozen benaderingswijze van het voor u liggend beheerplan tot gevolg dat er onvoldoende middelen zijn om alle onderhoudsmaatregelen rechtstreeks uit het jaarlijkse onderhoudsbudget te betalen. Hierom is het nodig een deel van het noodzakelijk onderhoud te kapitaliseren. Tevens is gebleken dat de gewenste besparing van 15 % tot gevolg heeft dat er onvoldoende middelen zijn om de gewenste onderhoudsmaatregelen uit te voeren. Vandaar dat ervoor is gekozen om twee onderdelen van het beheerplan door te schuiven naar 2019. Door de keuze voor constructieve oplossingen die ook voor de lange termijn, rekening houdende met de toenemende verkeersbelastingen, stand kunnen houden, kan geconcludeerd worden dat de gemeente Bedum er alles aan doet om het wegbeheer zo doelmatig en zo duurzaam, dus zo toekomstbestendig als mogelijk, uit te voeren.

1. *Inleiding*

Het voor u liggende beheerplan wegen 2014-2018 beoogt inzicht te verschaffen in de huidige onderhoudstoestand van de wegen in de gemeente Bedum, alsmede in het benodigde budget dat we voor de periode 2014-2018 verwachten nodig te hebben om de onderhoudstoestand van de wegen op een goed peil te houden. Dit peil is gebaseerd op de richtlijnen die door de Stichting CROW¹ zijn vastgesteld.

De doelstelling is het opstellen van een beheerplan wegen dat antwoord geeft op de volgende vragen:

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

Om deze vragen te kunnen beantwoorden beginnen we in hoofdstuk 2 met het beschrijven van het wettelijke kader en het beheerproces.

Vervolgens vindt in hoofdstuk 3 een terugblik plaats: wat was de kwaliteit van de wegen per 2008, wat dachten we in 2008 jaarlijks voor wegonderhoud nodig te hebben en wat hebben we vervolgens in de onderhoudsperiode 2009-2013 aan werkzaamheden uitgevoerd.

Aansluitend kijken we in hoofdstuk 4 naar de huidige situatie: wat was de kwaliteit van de wegen in 2013 en wat denken we de komende onderhoudsperiode voor onderhoud aan onze wegen te gaan doen.

Vanuit de huidige situatie zullen we in hoofdstuk 5 nader ingaan op het financiële aspect: hoeveel budget hebben we nodig om de onderhoudsmaatregelen voor de periode 2014-2018 uit te kunnen voeren.

In hoofdstuk 6 sluiten we af met de belangrijkste speerpunten van het beheerplan wegen 2014-2018, met een conclusie en aanbevelingen.

¹ CROW is het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, water-, wegenbouw en verkeerstechniek: het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

2. Nut en noodzaak nieuw beheerplan

2.1. Wettelijke kaders

Er zijn verschillende wettelijke kaders die aangeven op welke wijze een gemeente dient om te gaan met verantwoord wegbeheer. Enerzijds komen deze voort uit algemene wetgeving en anderzijds komen deze voort uit specifieke (milieu-) wetgeving. In deze paragraaf worden de verschillende wetgevingen naast elkaar gezet om een duidelijk juridisch kader te scheppen van de eisen die aan verantwoord en duurzaam wegbeheer worden gesteld.

BBV

De gemeenteraad en het bestuur moeten inzicht geven in de benodigde onderhoudsbudgetten, op een financieel transparante wijze (artikel 12 BBV, Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten). Voor het beheer van de openbare ruimte is het gebruiken van een systematiek wettelijk verplicht. De begroting moet voortvloeien uit beleidskaders en de financiële consequenties daarvan. “Een essentieel onderdeel van de inhoud van deze paragraaf wordt bepaald door het gekozen ambitieniveau, de staat van onderhoud van de desbetreffende kapitaalgoederen en de kosten die hiermee gemoeid zijn. Hierbij dient in acht te worden genomen dat achterstallig onderhoud leidt tot kapitaalvernietiging en afwaardering wanneer sprake is van duurzame waardevermindering (artikel 65 van het BBV). Bij een tijdelijke waardevermindering vanwege achterstallig onderhoud (zonder afwaardering) dienen de lasten van het wegwerken van achterstallig onderhoud ineens ten laste van de exploitatie te worden gebracht” (Bron: BBV, notitie kapitaalgoederen). Exploitatie is hier gedefinieerd als planmatig onderhoud.

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 de openbare ruimte past in dit grondwetsartikel en van oudsher wordt de zorg voor een goede infrastructuur dan ook als een taak van de overheid gezien.

Wegenwet

Volgens de Wegenwet moet de wegbeheerder zorgen dat “de binnen haar gebied liggende wegen in goede staat verkeren”. Zonder aansprakelijkheid te scheppen doet deze wet een beroep op de maatschappelijke plicht van de beheerder om op te treden als goed rentmeester. Daarbij wordt de beheerder verplicht om voorzieningen regelmatig en duurzaam te onderhouden. Tevens verplicht de Wegenwet wegbeheerders tot het bezit van een *wegenlegger*.

Een wegenlegger is een document waarin onder meer vermeld staat wie verantwoordelijk is voor het onderhoud van een openbare weg. De Wegenwet bepaalt dat elke Nederlandse gemeente verplicht is om een wegenlegger op te stellen. Deze legger geeft juridische duidelijkheid over de openbaarheid van de weg en de onderhoudsplichtige in het kader van de Wegenwet.

De volgende wegen worden in een wegenlegger beschreven:

- buiten de bebouwde kom of kommen gelegen wegen;
- wegen die deels binnen en deels buiten de bebouwde kom of kommen liggen. Hiervan wordt ook het binnen de bebouwde kom gelegen deel op de legger gebracht, indien en voor zover dat deel niet door de gemeente wordt onderhouden;
- toegangswegen naar stations (binnen en buiten de bebouwde kom).

De gemeente Bedum heeft een wegenlegger die dateert uit 1976 en die voor het laatst is herzien in 1988. Gezien de vele ruilverkavelingsprojecten, de uitvoering van de Wet Herverdeling Wegenbeheer (1992) en de vele ontwikkelingen van fiets- en voetpaden is het gewenst de wegenlegger voor de gemeente Bedum te actualiseren.

Dit is van belang zodat duidelijk is, welke paden en wegen openbaar zijn in de zin van de Wegenwet en om eigenaren aan te kunnen spreken op hun onderhoudsplicht. Om de wegenlegger van de gemeente Bedum te kunnen actualiseren dient eenmalig € 20.000,-- vrijgemaakt te worden uit het wegenfonds.

Wegenverkeerswet

De Wegenverkeerswet verwacht dat de wegbeheerder streeft naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit 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 vooral om functioneel beheer.

Risico- en schuldaansprakelijkheid

Met de inwerkingtreding van het Nieuw Burgerlijk Wetboek is ten opzichte van het oude Burgerlijk Wetboek (vóór 1992) de bewijslast omgedraaid. De beheerder kan nu aansprakelijk worden gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg. Het is dan aan de wegbeheerder te bewijzen dat deze in redelijkheid aan zijn onderhoudsverplichtingen heeft voldaan. Dit betekent dat een preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie, regelmatige inspecties volgens de landelijk geaccepteerde methode en een goed werkend systeem van rationeel wegbeheer onontbeerlijk zijn.

Op basis van publicatie 185 'Handboek aansprakelijkheid beheer openbare ruimte' van het CROW is gebleken dat het aantal schadeclaims landelijk beperkt is toegenomen. Het percentage claims dat wordt toegekend, stijgt, net als het aantal claims met letselschade. Dit heeft een negatieve invloed op de kosten, de tijdsbesteding en het imago van de beheerder. De wettelijke aansprakelijkheid kan worden onderverdeeld in twee hoofdvormen: risico-aansprakelijkheid en schuldaansprakelijkheid.

De risicoaansprakelijkheid van de wegbeheerder wordt geregeld in Artikel 6:174 BW: schade als gevolg van een gebrek aan de openbare weg. Hiervan is sprake indien de weg niet voldoet aan de eisen die men er onder de gegeven omstandigheden aan mag stellen en hierdoor een gevaarlijke situatie ontstaat. Dit houdt in dat de wegbeheerder aansprakelijk is voor schade als gevolg van een gebrek, ook al was hij niet op de hoogte van het gebrek. Is eenmaal vastgesteld dat schade is ontstaan als gevolg van een gebrek, dan is de enige mogelijkheid voor de wegbeheerder om de aansprakelijkheid af te wijzen, een beroep te doen op de 'tenzijclausule'. Dit houdt onder meer in dat de wegbeheerder niet aansprakelijk is, als er een zeer korte periode ligt tussen het ontstaan van het gebrek en het ontstaan van de schade. Een beroep op deze clausule dient goed onderbouwd te worden.

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

In tegenstelling tot Artikel 6:174 BW, geldt voor Artikel 6:162 BW dat de wegbeheerder de aansprakelijkheid kan afwijzen door aan te tonen dat hij niet op de hoogte was (of had kunnen zijn) van de betreffende situatie.

Zowel bij risicoaansprakelijkheid als schuldaansprakelijkheid kan eigen schuld van de weggebruiker de schadevergoedingsverplichting van de wegbeheerder verminderen. De wegbeheerder kan de kans op claims verkleinen door een goed functionerend onderhouds-, meldingen- en inspectieproces na te leven. De nadelige gevolgen van claims verminderen door een goed functionerend klachtenbehandelingproces.

Wet Milieubeheer

In de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 10 Afvalstoffen, is aangegeven welke stoffen als afvalstof worden aangemerkt. Deze mogen niet zonder beschermende maatregelen in het milieu gebracht (gestort) worden. Een uitzondering daarop vormen de secundaire grondstoffen zoals puin en asfaltgranulaat, die in de wegenbouw worden toegepast. Toepassing van deze stoffen dient plaats te vinden overeenkomstig het Bouwstoffenbesluit.

Een ander aspect dat in de Wet Milieubeheer wordt geregeld is de chemische onkruidbestrijding. In het kader van onkruidbestrijding mag geen chemische onkruidbestrijding meer plaatsvinden met milieubelastende stoffen.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit stelt een aantal voorwaarden aan het (her-)gebruik van wegenbouwmaterialen. Deze stringente eisen kunnen tot kostenverhogingen van de materialen en van de onderhoudswerkzaamheden leiden. Eén van de bepalingen in het Besluit waarmee de wegbeheerder direct te maken krijgt, is dat teerhoudend asfalt sinds 1 januari 2001 onder hetzelfde regime valt als alle andere bouwstoffen. Indien bij het reconstrueren van wegen teerhoudend asfalt vrijkomt, moet er rekening mee worden gehouden dat dit asfalt moet worden aangeboden aan een erkende verwerker van teerhoudend asfalt voor thermische reiniging. Overigens geldt er geen saneringsplicht voor teerhoudend asfalt. Zolang dit blijft liggen en niet wordt “opgepakt” of bewerkt, zijn er geen problemen ten aanzien van het Besluit bodemkwaliteit.

Besluit asbestwegen

Het Besluit asbestwegen bepaalt dat het verboden is om wegen die asbest bevatten, in beheer te hebben. Uitzondering hierop zijn wegen waarin het asbest voor 1 juli 1993 is aangebracht en waarin het asbest is afgeschermd door middel van verharding. Ook voor asbest geldt geen saneringsplicht.

2.2. *Het beheerproces*

Zoals uit paragraaf 2.1. blijkt, is de gemeente Bedum verantwoordelijk voor een adequaat beheer van de kapitaalgoederen, waaronder wegen, riolering, water en groen. In het ‘Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten’ (BBV) is vastgelegd dat voor het beheer van deze kapitaalgoederen meerjarenonderhoudsprogramma’s beschikbaar moeten zijn. Hierom is er door het CROW² een systematiek ontwikkeld voor Wegbeheer.

² CROW is het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, water-, wegenbouw en verkeerstechniek: het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Het beheerproces volgens CROW

Het beheerproces is onder te verdelen in een drietal niveaus, te weten het strategisch niveau, het tactisch niveau en het operationeel niveau. Deze drie niveaus zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Op strategisch niveau wordt het beleid gevormd en vastgesteld in een beleidsplan. Hierin worden zaken als gewenst kwaliteitsniveau, de wegencategorisering, hoe om te gaan met reconstructies, en de relatie tussen wegbeheer en o.a. rioolbeheer en groenbeheer op elkaar afgestemd. Het beleid wordt vervolgens doorvertaald naar beheer op het tactisch niveau door het opstellen van een beheerplan wegen. Op het operationele niveau worden aansluitend plannen opgesteld op basis waarvan het werk kan worden uitgevoerd.

Beheerplan/ tactisch niveau

Binnen de systematiek van Wegbeheer kunnen op tactisch niveau conform het CROW de volgende hoofdactiviteiten worden onderscheiden:

1. het verzamelen en actueel houden van gegevens van het wegennet (locatie, constructie, gebruik, omvang en kwaliteit van de verhardingen);
2. het interpreteren en verwerken van deze gegevens tot een indicatieve financiële meerjarenplanning voor het verhardingsonderhoud;
3. het samenstellen van een rapportage voor het bestuur op grond waarvan het bestuur beslissingen kan nemen;
4. het nemen van beslissingen door het bestuur, in het algemeen over beschikbare budgetten en prioriteiten;
5. het uitvoeren van het vastgestelde plan binnen de gestelde randvoorwaarden door de technische dienst (operationeel niveau).

Het beheren van gegevens van het wegennet

In het beheersysteem (door de gemeente Bedum wordt Dg Dialog van de Grontmij toegepast) staan vaste en variabele gegevens vermeld. De vaste data in ons beheersysteem zijn sinds 2010 niet meer bijgewerkt. De reden hiervoor is dat er in samenwerking met zes andere gemeenten wordt overgegaan op een nieuw Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) systeem, met als doel een opgeschoond en vlakgericht basisbestand. Hiermee samenhangend volgt een volledige integratie met de objecten ten behoeve van het beheer en onderhoud van de openbare ruimte door alle data te koppelen aan kaartmateriaal. Nu zijn deze data nog niet gekoppeld. Dit proces wordt door gemeente Groningen uitgevoerd. Op het moment dat deze vertaalslag heeft plaatsgevonden, dient het volledige bestand van de gemeente Bedum opnieuw te worden geïnterpreteerd. Het verdient aanbeveling deze vertaalslag en actualisatie van onze data uiterlijk in 2017 uit te voeren.

Bij het uitvoeren van een globale visuele inspectie worden drie ernstklassen en drie omvangklassen onderscheiden. Nadat de inspectie is uitgevoerd, worden de resultaten hiervan ingevoerd in het beheersysteem. Dit heeft Bedum in 2010, 2012 en 2013 laten uitvoeren. Uit de inspectie volgt de actuele kwaliteit per wegvakonderdeel. De actuele kwaliteit per wegvakonderdeel wordt daarna getoetst aan de richtlijn. Deze richtlijnen geven een minimum aan: zij zijn de onderkant van verantwoord wegbeheer. Ze zijn zo opgesteld dat het technisch noodzakelijke onderhoud in de juiste periode wordt gepland: niet te vroeg en niet te laat.

Opstellen van planningen en begrotingen

De wegbeheersystematiek maakt onderscheid in drie planningstermijnen:

- korte termijn (planjaren 1-2);
- middellange termijn (planjaren 3-5);
- lange termijn (planjaren > 5).

De korte en middellange termijnplanning laten de kosten zien die voor de komende vijf jaar op basis van de actuele onderhoudstoestand dienen worden gemaakt. Bij het maken van de basisplanning en begroting wordt gebruik gemaakt van deze actuele onderhoudstoestand. Met behulp van het Dg Dialog systeem worden de cijfers van de globale visuele inspectie in het databestand geïmporteerd en verwerkt.

Presenteren van de resultaten

Het einddoel van het wegbeheersysteem is het presenteren van de resultaten. Hiermee levert het systeem een wezenlijke bijdrage aan de communicatie tussen het bestuur, financiën en technici. Alle gegevens van kwantiteit, kwaliteit, onderhoud en kosten zijn te presenteren. De scores van de globale visuele inspectie geven per wegvakonderdeel een beeld van de kwaliteit. Er zijn twee manieren om de kwaliteit te presenteren. Dat kan aan de hand van de resultaten van de globale visuele inspectie, of met behulp van de scores voor de beleidsthema's. Deze twee manieren geven inzicht in de kwaliteit van het wegennet.

De technische kwaliteit van een bepaalde verhardingssoort (asfalt, elementen of beton) wordt weergegeven in waarderingen 'voldoende', 'matig' of 'onvoldoende'. De kwaliteitsniveaus op basis van de resultaten van de globale inspectie hebben hierbij de volgende betekenis:

- voldoende: er wordt ruim voldaan aan de richtlijnen;
- matig: er wordt minimaal voldaan aan de richtlijnen;
- onvoldoende: de richtlijnen worden overschreden.

Om beleidsmakers te kunnen informeren over de kwaliteit van het wegennet op netwerkniveau zijn tevens vier beleidsthema's voor de verhardingen geformuleerd. Hierbij vindt een vertaling plaats van de aanwezige schades naar de volgende beleidsthema's:

<i>Beleidsthema</i>	<i>Verklaring</i>
Aanzien	Het aanzien van de verharding wordt in hoge mate bepaald door de algemene onderhoudstoestand van een weg. De 'uitstraling' is van invloed op de weggebruiker
Comfort	Het comfort wordt bepaald door de mate waarin de weggebruiker hinder ondervindt van de onderhoudstoestand van een weg. Met name 'vlakheid' heeft invloed op het comfort. Hierbij kan ook gedacht worden aan opspattend water uit regenplassen die op de weg blijven staan.
Duurzaamheid	Duurzaamheid heeft betrekking op de technische instandhouding van de verharding. Het schadebeeld 'scheurvorming' is bijvoorbeeld van invloed op de duurzaamheid. Als deze schade niet op tijd gerepareerd wordt, dan is een zwaardere maatregel noodzakelijk. Dit leidt tot kapitaalvernietiging.
Veiligheid	Veiligheid geeft aan in hoeverre het veilig is om gebruik te maken van de verharding. Als dat niet het geval is, kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan, die mogelijk weer leiden tot ongevallen. 'Ernstige onvlakheid' kan leiden tot het uitwijken van verkeer wat gevaarlijke situaties kan opleveren.

Sinds 2007 wordt de kwaliteit van de openbare ruimte gedefinieerd door deze te beschrijven met behulp van kwaliteitsbeelden. Daarbij worden vijf onderhoudsniveaus gedefinieerd die variëren van zeer goed (A+) tot slecht (D).

Deze onderhoudsniveaus zijn eveneens gekoppeld aan de systematiek voor wegbeheer. Hierdoor kunnen de resultaten van de globale visuele inspectie worden gepresenteerd in de beeldkwaliteitsniveaus A+, A, B, C en D.

<i>Kwaliteitsniveau</i>	<i>Omschrijving</i>
A+	Helemaal geen schade
A	Enige schade, maar de waarschuwingsgrenzen zijn nog niet bereikt
B	Waarschuwingsgrens is bereikt; binnen 5 jaar is onderhoud benodigd of er moet klein onderhoud worden uitgevoerd
C	Richtlijn is met 1 klasse overschreden; binnen 2 jaar is onderhoud nodig
D	Achterstallig onderhoud; er is direct onderhoud noodzakelijk

Maatregeltoets

Voor alle met behulp van het Dg Dialog systeem gegenereerde planningen geldt dat voor elk wegvakonderdeel een gemiddeld onderhoudsjaar, een indicatieve onderhoudsmaatregel en een daarbij behorende indicatieve prijs zijn bepaald. Aansluitend dienen de berekende resultaten door de door de CROW beschreven maatregeltoets en door aanvullend onderzoek (gedetailleerde inspectie, metingen, locatiebezoek, milieukundig onderzoek en boringen) technisch nader te worden uitgewerkt. Hierdoor wordt de netwerkplanning nader verfijnd tot een onderhoudsplan op projectniveau. Hierbij dient ook de definitieve maatregel te worden vastgesteld en afgestemd met andere beheerdisciplines.

2.3. Conclusie

Voor de gemeente Bedum geldt dat er in het verleden nooit expliciet beleid inzake wegbeheer is geformuleerd dat is vastgelegd in een Beleidsplan wegen. Vanuit voorgenoemde beschrijving van het beheerproces kan daarom gesteld worden dat we idealiter eerst een Beleidsplan wegen zouden moeten opstellen, alvorens over te gaan op een Beheerplan wegen voor de komende planperiode.

Gemeente Bedum hanteert voor het wegbeheer de minimale eisen die door het CROW zijn opgesteld. Wij hebben een geautomatiseerd beheersysteem, houden klachten bij in het klachtenregistratiesysteem Melddesk en voeren minimaal tweejaarlijks een globale visuele inspectie voor onze wegen uit. Hiermee voldoet de gemeente Bedum dan ook aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan verantwoord wegbeheer. De maatstaven die zijn gehanteerd voor het opstellen van dit Beheerplan wegen 2014-2018, zijn de minimale eisen die door de CROW zijn vastgesteld. Vertaald naar beeldkwaliteit wordt als minimale kwaliteit C gehanteerd. Dit komt ook overeen met de eis vanuit het BBV dat kapitaalvernietiging dient te worden voorkomen.

Wat is nodig voor een eventueel in de toekomst op te stellen beleidsplan, en is het met het oog op een mogelijke herindeling van gemeenten wel wenselijk om een beleidsplan op te stellen? Als antwoord hierop adviseren wij om uiterlijk in 2017 het data beheersysteem Dg Dialog geactualiseerd te hebben en de wegenlegger vernieuwd te hebben. Zo kan de gemeente Bedum tijdig voldoen aan de uitgangspunten voor het – in gezamenlijkheid – formuleren van nieuw overkoepelend beleid na een eventuele herindeling.

3. Terugblik

3.1. Beheerplan wegen 2009-2013

Per 2008 bestond het door de gemeente Bedum te onderhouden areaal aan wegverhardingen uit 598.000 m², waarvan 255.000 m² asfaltbetonverhardingen, 298.000 m² elementverhardingen, 38.000 m² betonverhardingen en 7.000 m² onverharde en halfverharde wegen.

3.2. Kwaliteit van de verhardingen per 2008

Zoals omschreven in paragraaf 2.2. zijn er twee manieren om de kwaliteit te presenteren. Dat kan aan de hand van de resultaten van de globale visuele inspectie (technische kwaliteit), of met behulp van de scores voor de beleidsthema's (beleidsmatige kwaliteit). Deze twee manieren geven inzicht in de kwaliteit van het wegennet.

Asfaltverhardingen

Technische kwaliteit

Uit het beheerplan wegen 2009-2013 blijkt dat in 2008 de technische kwaliteit van 10 % van het areaal aan asfaltverhardingen zeer slecht was. Hiervoor geldt dat verder uitstel van onderhoud technisch gezien niet acceptabel is. Het percentage van het oppervlak met de waardering slecht bedroeg 4 %; hiervoor diende binnen twee jaar onderhoud te worden uitgevoerd. Daarnaast bedroeg het percentage van de asfaltverhardingen met de waardering matig 8 %; hier diende binnen drie tot vijf jaar onderhoud te worden uitgevoerd.

Beleidsmatige kwaliteit

De beleidsmatige kwaliteit van de asfaltverhardingen staat hieronder vermeld.

<i>Beleidsthema</i>	<i>Voldoende</i>	<i>Matig</i>	<i>Onvoldoende</i>
Aanzien	84 %	6 %	10 %
Comfort	90 %	5 %	5 %
Duurzaamheid	73 %	16 %	11 %
Veiligheid	87 %	7 %	6 %

Uit bovenstaande tabel blijkt dat in 2008 de asfaltverhardingen vooral matig scoorde op het beleidsthema Duurzaamheid.

Elementenverhardingen

Technische kwaliteit

Uit het beheerplan wegen 2009-2013 blijkt dat in 2008 de technische kwaliteit van 11 % van het areaal aan elementenverhardingen zeer slecht was. Hiervoor geldt dat verder uitstel van onderhoud technisch gezien niet acceptabel is. Het percentage van het oppervlak met de waardering slecht en matig bedroeg slechts 4 %; hier diende binnen vijf jaar onderhoud te worden uitgevoerd.

Beleidsmatige kwaliteit

De beleidsmatige kwaliteit van de elementenverhardingen staat hieronder vermeld.

<i>Beleidsthema</i>	<i>Voldoende</i>	<i>Matig</i>	<i>Onvoldoende</i>
Aanzien	87 %	2 %	11 %
Comfort	85 %	4 %	11 %
Duurzaamheid	99 %	0 %	1 %
Veiligheid	86 %	3 %	11 %

Uit bovenstaande tabel blijkt dat in 2008 de elementenverhardingen vooral matig scoorden op de beleidsthema's Aanzien, Comfort en Veiligheid.

Betonverhardingen

Technische kwaliteit

Uit het beheerplan wegen 2009-2013 blijkt dat in 2008 de technische kwaliteit van het gehele areaal aan betonverhardingen zeer goed was.

Beleidsmatige kwaliteit

De beleidsmatige kwaliteit van de betonverhardingen staat hieronder vermeld.

<i>Beleidsthema</i>	<i>Voldoende</i>	<i>Matig</i>	<i>Onvoldoende</i>
Aanzien	100 %	0 %	0 %
Comfort	100 %	0 %	0 %
Duurzaamheid	100 %	0 %	0 %
Veiligheid	100 %	0 %	0 %

Uit bovenstaande tabel blijkt dat in 2008 de betonverhardingen op alle beleidsthema's goed scoorden.

Resumé

Uit bovenstaande analyse blijkt dat in de periode 2009-2013 vooral aandacht geschonken diende te worden aan onderhoud aan de asfalt- en elementenverhardingen in de gemeente Bedum. Hiervoor was volgens het beheerplan wegen 2009-2013 gemiddeld € 508.576,- per jaar nodig, prijspeildatum 2008, exclusief BTW.

3.3. Beschikbaar budget voor de periode 2009-2013

Totaal was er in de periode 2009-2013 volgens het beheerplan wegen 2009-2013 onderstaand budget per jaar beschikbaar. Het budget is als volgt opgebouwd:

<i>607000 Deklagen en bestratingen buiten de bebouwde kom</i>		
34755	Aanbrengen deklagen en slijtlagen	€ 119.348,--
<i>607100 Deklagen en bestratingen binnen de bebouwde kom</i>		
34755	Aanbrengen deklagen en slijtlagen	€ 59.515,--
34759	Herstraten	€ 280.618,--
34760	Klein onderhoud door derden (dekl/bestrat)	€ 49.095,-- +
Totaal		€ 508.576,-

Bezuigingsronde 2008-2013

In verband met nieuwe bezuinigingsdoelstellingen is in de najaarsnota van 2010 bepaald dat er vanaf 2011 € 25.000,-- extra bezuinigd diende te worden op het budget voor wegonderhoud. Hierom is vanaf 2011 het bedrag op de begroting voor “herstraten” verlaagd van € 280.618,-- naar € 255.618,--. Hiermee samenhangend bedraagt dus het totale beschikbare jaarbudget voor de jaren 2011, 2012 en 2013 € 508.576,-- minus € 25.000,-- = **€ 483.576,-**. Tevens heeft er vanaf 2008 geen indexerings meer plaats gevonden van de beschikbare budgetten en voor wegonderhoud.

3.4. Wat hebben we de afgelopen vijf jaar gedaan

Buiten de bebouwde kom

In 2009 hebben we aan de Bosweg betonreparaties uitgevoerd. Tevens hebben we in 2009 scheuren in asfalt laten vullen bij diverse buitenwegen. In 2010 en 2011 is plaatselijk onderhoud uitgevoerd aan de Westerseweg, Munnikeweg, Oude Dijk, Parallelweg, Stichtingsweg, Willemstreek en Ellerhuizen. Tevens zijn de Zwarteweg en de rotonde bij Zuidwolde voorzien van een nieuwe deklaag. Daarnaast is een slijtlaag aangebracht op de Stedumerweg en de Pijpsterweg. In 2011 is tevens een deel van de betonverharding van de Grote Haver vervangen en zijn opnieuw de scheuren in het asfalt van de buitenwegen gevuld. In 2012 hebben we alle losse vakken ten gevolge van kabelwerkzaamheden gevuld met asfalt. In 2013 is het project ‘Verbetering Agrarische Structuur Buitenwegen Bedum’ uitgevoerd. In dit project zijn de wegen Winsumertreepad, Stadsweg/ Lageweg, Noordwolderweg, Munnikeweg en Ter Laan constructief verzwaaard. Tevens is langs voorgenoemde wegen een bermverharding van beton met ribbels aangebracht. Het aanbrengen van bermbeton is tevens uitgevoerd langs de Oosterseweg.

Binnen de bebouwde kom

In 2009 hebben we de reconstructie afgerond van de Stationsweg en een groot deel van de Wilhelminalaan. In 2010 is aansluitend begonnen met de reconstructie van Onderdendam, die nog doorliep tot 2011. Tevens is in 2010 straatwerk uitgevoerd aan de Folkerdastraat, De Vliet, bij de begraafplaats in Bedum en aan de Schoolstraat te Zuidwolde. Daarnaast is in 2010 en 2011 plaatselijk onderhoud uitgevoerd aan de asfaltverharding van de Molenweg, Parallelweg, Waldadriest, Boterdiep Oz, Wilhelminalaan, Industrieweg en Lageweg. In 2011 zijn er plaatselijke reparaties uitgevoerd aan de bestrating van de Prof. Mekelstraat, Prof. Ridderbosstraat, K. Doormansstraat, Kwikstaart, Fazant en Kapelstraat. Tevens zijn de Almastraat en de Van Rooijenstraat deels herstraat. In 2011 en 2012 hebben we de inritconstructies aan de Waldadriest verhoogd en hebben we verhoogde bushaltes aangebracht. Daarnaast hebben we in 2012 de deklaag van de Groningerweg en de rotonde bij de Waldadriest vervangen. Tevens hebben we in de kruising van de Schoolstraat de bestrating vervangen door rood asfalt met een print en de kruising van de Noordwolderweg in Bedum vervangen door rood beton met een print. Ook hebben we de Reiger en De Wilgen deels herstraat en zijn de Bazuinslaan en de Uiterdijk in 2012 geheel herstraat. In 2013 hebben we wederom plaatselijk reparaties uitgevoerd aan de asfaltverharding van de Lageweg, Parallelweg, Wilhelminalaan, Industrieweg, Waldadriest en Boterdiep Oz. Tevens is onderhoud uitgevoerd aan het asfalt van De Wroetende Mol en de Westerseweg. Daarnaast is in 2013 de deklaag bij de sporthal en het zwembad geheel vervangen. In 2013 is de bestrating van de Ommelandendriest en de Zevenbruggetjesweg deels aangepakt. Het toegangspad naar de Walfridushof en één wandelpad in het Geert Reiderspark zijn geheel herstraat.

4. Huidige situatie

4.1. Visuele inspectie 2013

In oktober 2013 hebben we opnieuw een inspectie laten uitvoeren van alle wegen in de gemeente Bedum. Met behulp van deze inspectieresultaten is de huidige kwaliteit van de verhardingen, alsmede het benodigde budget voor de komende onderhoudsperiode 2014-2018, bepaald.

Het door de gemeente Bedum te onderhouden areaal aan wegverhardingen in 2013 ten opzichte van 2008 is in onderstaande tabel weergegeven.

Verhardingstype	2008	2013
Asfaltbetonverhardingen	255.000 m ²	262.000 m ²
Elementverhardingen	298.000 m ²	303.000 m ²
Betonverhardingen	38.000 m ²	40.000 m ²
Onverharde en halfverharde wegen	7.000 m ²	7.000 m ²
Totaal	598.000 m²	612.000 m²

Deze cijfers zijn niet meer helemaal actueel, omdat vanaf 2010 geen wijzigingen meer zijn doorgevoerd in het Dg Dialog systeem. Concreet betekent dit dat Onderdendam, de Almastraat, de Riekele Prinsstraat, de Prof. Boermastraat, de Vogelzanglocatie en de Kwekerij niet zijn gemuteerd in ons systeem. Daarnaast zijn ook Ter Laan 4 en de uitbreiding Verbindingsweg nog niet hierin meegenomen. De reden hiervoor is dat deze projecten nog niet woonrijp zijn gemaakt.

Kwaliteit van de verhardingen per 2013

Zoals omschreven in paragraaf 2.2. zijn er twee manieren om de kwaliteit te presenteren. Dat kan aan de hand van de resultaten van de globale visuele inspectie (technische kwaliteit), of met behulp van de scores voor de beleidsthema's (beleidsmatige kwaliteit). Deze twee manieren geven inzicht in de kwaliteit van het wegennet.

Asfaltverhardingen

Technische kwaliteit

Uit de inspectie van 2013 is gebleken dat de technische kwaliteit van 9 % van het areaal aan asfaltverhardingen zeer slecht was. Hiervoor geldt dat verder uitstel van onderhoud technisch gezien niet acceptabel is. Het percentage van het oppervlak met de waardering slecht bedraagt ruim 14 %; hiervoor dient binnen twee jaar onderhoud te worden uitgevoerd. Daarnaast bedraagt het percentage van de asfaltverhardingen met de waardering matig 9 %; hier dient binnen drie tot vijf jaar onderhoud te worden uitgevoerd.

Ten opzicht van 2008 (zeer slecht 10 %, slecht 4 % en matig 8 %) is de kwaliteit van de asfaltverhardingen van met name de middellange termijn verslechterd. De reden hiervoor is dat de asfaltverhardingen van onder andere de Waldadriest, Boterdiep Oz te Bedum, Boterdiep Wz te Bedum en het laatste deel van de Wilhelminalaan steeds slechter zijn geworden de afgelopen vijf jaar en dat hier in komende onderhoudsperiode extra aandacht aan dient te worden geschonken.

Beleidsmatige kwaliteit

De beleidsmatige kwaliteit van de asfaltverhardingen per 2013 in vergelijking tot 2008 staat hieronder vermeld.

Beleidsthema	Voldoende		Matig		Onvoldoende	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Aanzien	84 %	87 %	6 %	4 %	10 %	9 %
Comfort	90 %	96 %	5 %	3 %	5 %	1 %
Duurzaamheid	73 %	76 %	16 %	14 %	11 %	10 %
Veiligheid	87 %	91 %	7 %	3 %	6 %	6 %

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de beleidsmatige kwaliteit van de asfaltverhardingen voor alle beleidsthema's minimaal is verbeterd. Duurzaamheid blijft een aandachtspunt.

Elementenverhardingen

Technische kwaliteit

Uit de inspectie van 2013 is gebleken dat de technische kwaliteit van 8 % van het areaal aan elementenverhardingen zeer slecht was. Hiervoor geldt dat verder uitstel van onderhoud technisch gezien niet acceptabel is. Het percentage van het oppervlak met de waardering slecht en matig bedraagt 2 %; hiervoor dient binnen vijf jaar onderhoud te worden uitgevoerd. Ten opzicht van 2008 (zeer slecht 11 %, slecht en matig 4 %) is de kwaliteit van de elementenverhardingen dus iets verbeterd.

Beleidsmatige kwaliteit

De beleidsmatige kwaliteit van de elementenverhardingen per 2013 in vergelijking tot 2008 staat hieronder vermeld.

Beleidsthema	Voldoende		Matig		Onvoldoende	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Aanzien	87 %	91 %	2 %	1 %	11 %	8 %
Comfort	85 %	90 %	4 %	2 %	11 %	8 %
Duurzaamheid	99 %	99 %	0 %	0 %	1 %	1 %
Veiligheid	86 %	91 %	3 %	1 %	11 %	8 %

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de beleidsmatige kwaliteit van de elementenverhardingen minimaal verbeterd is voor alle beleidsthema's.

Betonverhardingen

Technische kwaliteit

Uit de inspectie van 2013 is gebleken dat de technische kwaliteit van alle betonverhardingen in een goede staat van onderhoud verkeren. Dit was in 2008 ook al het geval.

Beleidsmatige kwaliteit

De beleidsmatige kwaliteit van de betonverhardingen per 2013 in vergelijking tot 2008 staat hieronder vermeld.

Beleidsthema	Voldoende		Matig		Onvoldoende	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Aanzien	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Comfort	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Duurzaamheid	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Veiligheid	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de beleidsmatige kwaliteit van de betonverhardingen op alle beleidsthema's goed scoren.

Resumé

Uit bovenstaande analyse blijkt dat in de periode 2009-2013 vooral aandacht geschonken diende te worden aan onderhoud aan de asfalt- en elementenverhardingen in de gemeente Bedum. Hieraan is ook voornamelijk het geld voor onderhoud besteed. Hierdoor is de kwaliteit van de verhardingen, zowel qua typering als qua beleidsthema, aanzienlijk verbeterd. Een uitzondering hierop vormt de sterke toename van de kwaliteit 'slecht' bij asfaltverhardingen. Deze duidt op oude asfaltconstructies, zoals de Waldadrift, laatste deel Wilhelminalaan, Boterdiep Oz en Boterdiep Wz te Bedum die grondig aangepakt dienen te worden in de komende planperiode.

Uit de huidige kwaliteit van de verhardingen valt op te maken dat we er nog niet zijn. Er is nog steeds sprake van een achterstand in de onderhoudstoestand van zowel asfaltverhardingen als elementenverhardingen. De technische kwaliteitsverbetering blijft dus ook het speerpunt voor de komende onderhoudsperiode.

4.2. Wat gaan we de komende onderhoudsperiode doen

In bijlage 1 staan de onderhoudsmaatregelen vermeld die volgens het beheersysteem Dg Dialog in de periode 2013-2017 dienen te worden uitgevoerd. Deze zijn onderverdeeld in drie globale basisplanningen: voor asfalt, elementen en beton. Hierbij dient opgemerkt te worden dat door de inspectie in het najaar van 2013 alle onderhoudsmaatregelen uit de basisplanning één jaar worden doorgeschoven om een planning te krijgen voor de planperiode van het nieuwe Beheerplan wegen 2014-2018.

In bijlage 1 is een aantal onderhoudsmaatregelen in de basisplanning met kleur gearceerd (de gebruikte kleuren geven per weg de maatregelen aan). Deze onderhoudsmaatregelen zijn uit de planning gehaald omdat hier vanuit de maatregeltoets bleek dat de door het systeem opgegeven maatregel niet overeenkomt met wat in de praktijk gewenst is. Eén van de oorzaken hiervoor is dat het systeem geen rekening houdt met onderliggende funderingsconstructies. Zo wordt er niet gekeken naar de huidige verkeerslast (die de laatste 20 jaar flink is toegenomen) in relatie tot de aanwezige funderingsconstructie. Andere oorzaken zijn bijvoorbeeld dat bekend is dat de riolering in de komende planperiode vervangen dient te worden, of dat de gehele omgeving dient te worden aangepakt vanuit een wijkgerichte benadering, terwijl er slechts 'losse' wegvakken staan vermeld in de basisplanning.

In het volgende hoofdstuk zullen de onderhoudsmaatregelen op basis van de uitgevoerde maatregeltoets nader worden beschreven en tevens op geld worden gezet.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen die rechtstreeks voortkomen uit de basisplanning (paragraaf 5.1.), kosten die gemaakt dienen te worden voor klein onderhoud, het uitvoeren van reguliere visuele inspecties en actualisatie van de wegenlegger (paragraaf 5.2.), maatregelen die verband houden met verzwaringen van aanwezige asfaltconstructies (paragraaf 5.3.), extra benodigd onderhoud aan de betonverhardingen (paragraaf 5.4.), planmatig en wijkgericht herstraten (paragraaf 5.5.) en als laatste de uitvoering van diverse reconstructies (paragraaf 5.6.).

5. Financiën

5.1. Basisplanning 2014-2018

De basisplanning is terug te vinden in bijlage 1. De genoemde prijzen zijn gebaseerd op de in de bijlage vermelde maatregelen (de genoemde bedragen zijn exclusief BTW; prijspeil 2013). Zoals reeds aangegeven in paragraaf 4.2. is een aantal onderhoudsmaatregelen uit de basisplanning gehaald omdat uit de maatregeldoets bleek dat de opgegeven maatregel niet overeenstemt met wat in de praktijk verlangd wordt. Deze zijn in de bijlage met kleur gearceerd.

Voor de basisplanning asfalt betreft het de volgende wegen:

<i>Boterdiep Wz Bedum</i>	De riolering dient vervangen te worden, de fundering verzwakt en de aanwezige damwandconstructie aangepast. Hierom is deze weg opgenomen onder Reconstructies.
<i>Ellerhuizen</i>	Deze weg wordt als vervolg op de eerder uitgevoerde buitenwegen in het kader van het project 'Verbetering Agrarische Structuur Buitenwegen Bedum' in 2014 verzwakt en voorzien van bermbeton.
<i>Parallelweg</i>	De asfaltconstructie dient verzwakt te worden om te kunnen voldoen aan de huidige verkeerslasten. Hierom is deze weg opgenomen onder Verzwaring asfaltconstructies.
<i>Stedumerweg</i>	Het betreft een toegangspad van ondergeschikt belang naar een woning. Hierom hoeft dit wegvak niet gereconstrueerd te worden.
<i>Thesingerweg</i>	De asfaltconstructie dient verzwakt te worden om te kunnen voldoen aan de huidige verkeerslasten. Hierom is weg opgenomen onder Verzwaring asfaltconstructies.
<i>Waldadriest</i>	De fundering van de weg heeft onvoldoende draagkracht om de huidige verkeerslasten te dragen. Hierom dient de fundering vervangen te worden, deels in gezamenlijkheid met verlegging van de riolering. Deze weg is ook eerder genoemd in de begroting als PM post.
<i>Wroetende Mol</i>	De asfaltconstructie dient verzwakt te worden om te kunnen voldoen aan de huidige verkeerslasten. Hierom is deze weg opgenomen onder Verzwaring asfaltconstructies.
<i>Wilhelminalaan</i>	Het laatste deel van de Wilhelminalaan dient nog gereconstrueerd te worden. Hiervoor is reeds budget aanwezig. Uitstel hing samen met de voorgenomen bebouwing van de gasfabrieklocatie.
<i>Boterdiep Oz Bedum</i>	De gehele asfaltconstructie dient vervangen te worden om te kunnen voldoen aan de huidige verkeerslasten. Vandaar dat deze weg is opgenomen onder Uitvoering Reconstructies.

Voor de basisplanning elementen betreft het de volgende wegen:

<i>Coendersstraat</i>	De riolering dient vervangen te worden in combinatie met uitvoering van een reconstructie. Wordt gezamenlijk met Kapelstraat opgepakt.
<i>Kapelstraat</i>	Zie Coendersstraat.
<i>Plattenburg</i>	Door de verharding van granietkeijtes is er sprake van oneffenheden. Op de meeste plaatsen is het profiel van de weg nog acceptabel. Hierom zijn deze maatregelen uit de basisplanning gehaald.
<i>Koolstraat</i>	Deze weg dient aangepakt te worden vanuit een wijkgerichte benadering.

<i>Van Starkenborghstr.</i>	Deze weg dient geheel aangepakt te worden, waarbij ook werkzaamheden aan de riolering dienen te worden uitgevoerd. Dit wordt opgepakt vanuit een wijkgerichte benadering.
<i>Waldadrift</i>	Zie de eerdere beschrijving van de Waldadrift.
<i>Walfriduslaan</i>	Betreffend wegvak wordt meegenomen bij de aanpak van de Coendersstraat en Kapelstraat.
<i>Wilhelminalaan</i>	Zie de eerdere beschrijving van de Wilhelminalaan.
<i>Akkerstraat</i>	Deze weg dient geheel aangepakt te worden, waarbij ook werkzaamheden aan de riolering dienen te worden uitgevoerd. Dit wordt opgepakt vanuit een wijkgerichte benadering.
<i>Tuinbouwstraat</i>	Deze weg dient geheel aangepakt te worden, waarbij ook werkzaamheden aan de riolering dienen te worden uitgevoerd. Dit wordt opgepakt vanuit een wijkgerichte benadering.

Toeslag werkvoorbereiding en indexering

Daarnaast dient er over het totaalbedrag van uit te voeren werken rekening te worden gehouden met een toeslag ad 20 % om enerzijds de kosten voor werkvoorbereiding, toezicht en directievoering en anderzijds de indexering voor de komende planperiode te bekostigen.

Basisplanning inclusief inzet eigen dienst

Onze eigen dienst heeft een straatploeg, die voor een groot deel voorziet in onder andere het herstel van voorgenoemd klein onderhoud. Wij gingen in het vorige beheerplan 2009-2013 ervan uit dat onze eigen dienst per jaar voor ca. € 55.000,-- werk kan uitvoeren. Uit de ervaringscijfers van afgelopen vijf jaar is echter gebleken dat dit in de praktijk niet haalbaar blijkt. Hierom gaan wij voor het beheerplan 2014-2018 ervan uit dat onze eigen dienst voor € 35.000,-- per jaar werk kan uitvoeren. De totale inzet van onze eigen dienst bedraagt daarmee voor de komende planperiode 5 maal € 35.000,-- = € 175.000,--.

Resumerend levert dit onderstaand financiële overzicht op, waaruit blijkt dat de kosten voor rubriek A. *Totaal exclusief bijkomende werken* € 607.405,-- bedragen. Dit is tevens terug te vinden in bijlage 2.

VOLGENS het Dg Dialog systeem:

BASISPLANNING ASFALT		€	945.172	
Boterdiep Wz	2013	€	50.213	
Ellerhuizen	2013	€	76.139	
Parallelweg	2013	€	12.170	
Stedumerweg	2013	€	58.177	
Thesingerweg	2013	€	23.943	
Waldadrift	2013	€	49.388	
Wroetende Mol	2013	€	11.309	
Thesingerweg	2014	€	13.925	
Waldadrift	2014	€	18.472	
Wilhelminalaan	2014	€	37.250	
Waldadrift	2015	€	23.446	
Ellerhuizen	2016	€	11.804	
Boterdiep Oz	2017	€	<u>126.900</u>	-
				€ 432.036

BASISPLANNING BETON	€	386	
		€	386

BASISPLANNING

ELEMENTEN	€	636.624	
Coendersstraat	2013 €	1.320	
Kapelstraat	2013 €	6.327	
Koolstraat	2013 €	1.088	
Plattenburg	2013 €	261.728	
Van Starkenborghstraat	2013 €	9.119	
Waldadrift	2013 €	2.742	
Walfriduslaan	2013 €	9.778	
Wilhelminalaan	2013 €	2.492	
Akkerstraat	2014 €	11.376	
Tuinbouwstraat	2014 €	50.076	
Kapelstraat	2016 €	<u>1.723</u>	-
		€	278.855
TOTAAL BASISPLANNING		€	711.277
10% toeslag werkvoorbereiding		€	71.128
TOTAAL BASIS incl.			
voorbereiding		€	782.405
INZET EIGEN DIENST	5 maal 35.000	€	<u>175.000</u>

A. TOTAAL EXCL BIJKOMENDE WERKEN

€ **607.405**

5.2. Klein onderhoud, inspectie en wegenlegger

Er dient volgens bovenstaand overzicht € 782.405,-- conform de aangepaste basisplanning te worden uitgegeven in de komende planperiode. Dit betreft het totaalbedrag **Totaal basis incl. voorbereiding**, echter zonder verrekening van de inzet eigen dienst. Het klein onderhoud wat hiermee samenhangt bedraagt volgens de CROW systematiek 10 % van de basisplanning. Hiermee bedraagt het te reserveren budget voor klein onderhoud dus voor de periode 2014-2018 in totaal € 78.240,--.

Minimaal tweejaarlijks laten wij een globale visuele inspectie van de verhardingen uitvoeren. Dit betekent concreet dat voor de komende planperiode 3 maal een inspectie dient te worden uitgevoerd. De kosten bedragen per inspectieronde € 13.500,--, waardoor de totale kosten voor uitvoering van de globale visuele inspectie voor de komende planperiode € 40.500,-- bedragen.

Zoals in paragraaf 2.1. aangegeven dient er tevens een budget gereserveerd te worden voor het actualiseren van de gemeentelijke wegenlegger. Hiermee is een kostenpost van € 20.000,-- gemoeid.

Hiermee bedragen de totale kosten voor rubriek *B. Bijkomend klein onderhoud, inspecties en wegenlegger*, voor uitvoering van klein onderhoud, de uitvoering van de globale visuele inspecties en actualisatie van de wegenlegger dus € 78.240,-- + € 40.500,-- + € 20.000,-- = € 138.740,--. Deze kosten zijn tevens terug te vinden in bijlage 2.

5.3. Verzwaring asfaltconstructies

Zoals in paragraaf 5.1. aangegeven, is een aantal wegen uit de basisplanning gehaald omdat de opgegeven maatregel niet voldoende rekening houdt met de toename van de verkeersbelasting. Het betreft de volgende wegen:

<i>Thesingerweg</i>	Door de bezweken plekken in de asfaltconstructie dient de weg in zijn geheel voorzien te worden van asfaltwapening. Vervolgens dient de constructie verzwaard te worden met twee lagen asfalt. Omdat dit budget reeds is toegekend vanuit de bestemmingsreserve wegen hoeven deze kosten niet in het huidige plan te worden meegenomen.
<i>Wroetende Mol</i>	Door de te geringe asfaltconstructie in combinatie met het zware verkeer dat gebruik maakt van deze weg, dient de weg in zijn geheel voorzien te worden van asfaltwapening. Vervolgens dient de constructie verzwaard te worden met twee lagen asfalt.
<i>Parallelweg</i>	Door de zwakke plekken in de asfaltconstructie dient de weg in zijn geheel voorzien te worden van asfaltwapening. Vervolgens dient de constructie verzwaard te worden met twee lagen asfalt.
<i>Noordwolderweg</i>	De Noordwolderweg te Bedum is in 2006 geheel gereconstrueerd. Omdat er destijds is besloten de aanwezige fundering te hergebruiken (terwijl het vrijkomende materiaal hiervoor eigenlijk niet geschikt bleek), heeft dit tot verzakkingen geleid. Daarom dient de deklaag te worden vervangen. Tevens dienen de rabatstroken, banden en trottoirs herstraat te worden.

De werkelijk te verwachten kosten voor rubriek *C. Totaal verzwaringen*, voor uitvoering van de verzwaringen zijn hieronder vermeld en tevens in bijlage 2 weergegeven.

VERZWARING

ASFALTCONSTRUCTIE

Thesingerweg	€	0	
Wroetende Mol	€	64.612	
Parallelweg	€	67.012	
Noordwolderweg	€	<u>206.877</u>	+
C. TOTAAL VERZWARING	€	338.501	

5.4. Onderhoud betonverhardingen

Uit de uitgevoerde inspecties bleek dat er in de komende periode geen grootschalig onderhoud aan de betonverhardingen hoeft te worden uitgevoerd. Dit blijkt ook uit de uitkomsten van de globale visuele inspectie.

Echter, detailopnames van met name het Terlaansterkleipad en de Bosweg laten zien dat er wel plaatselijk herstel nodig is omdat er schades zijn geconstateerd die snel in aard en omvang toenemen. Hierom is in de planning voor de periode 2014-2018 rekening gehouden met extra kosten om deze betonverhardingen in een goede onderhoudstoestand te houden.

De kosten voor rubriek *D. Totaal betonverhardingen* staan hieronder vermeld en zijn tevens terug te vinden in bijlage 2.

ONDERHOUD BETONVERHARDINGEN

Terlaansterkleipad	€	21.000	
Bosweg richting Ungersma	€	<u>16.000</u>	+
D. TOTAAL BETONVERHARDINGEN			€ 37.000

5.5. Straatwerk Zuidwolde

Zoals in paragraaf 5.1. aangegeven, zijn de losse onderhoudsmaatregelen van de basisplanning elementen, die betrekking hebben op Zuidwolde Noord, uit de basisplanning verwijderd. De reden hiervoor is dat deze wijk profielbreed dient te worden aangepakt, in samenhang met werkzaamheden aan de riolering. In deze wijk steken daarnaast de kolken uit ten opzichte van de bandenlijn. Dit heeft afgelopen paar jaar voor een aantal schadeclaims gezorgd. Hierom dient deze wijk geheel aangepakt te worden.

Daarnaast zijn kosten berekend voor het plaatselijk herstel van Plattenburg. Zoals aangegeven in paragraaf 5.1. zijn de kosten voor het geheel herstraten van Plattenburg uit de basisplanning gehaald.

De kosten staan hieronder vermeld en zijn tevens terug te vinden in bijlage 2. Bij de berekening van de kostenpost voor rubriek *E. Totaal Zuidwolde* wordt rekening gehouden met een bijdrage ad € 250.000,- uit het rioleringsplan, dat reeds in het totaalbedrag in mindering is gebracht.

STRAATWERK ZUIDWOLDE

Zuidwolde

Van Berumstraat	€	149.202	
Lewestraat	€	46.259	
Van Starckenborghstraat	€	95.124	
Tuinbouwstraat	€	250.842	
Sickinghestraat	€	64.502	
Koolstraat	€	54.078	
Akkerstraat	€	56.032	
Schoolstraat	€	201.976	
Herstraten Plattenburg	€	<u>44.390</u>	+
E. TOTAAL ZUIDWOLDE			
	Incl. verrek riolering	€ 250.000	€ 712.406

5.6. *Uitvoering reconstructies*

In het verleden heeft de reconstructie van de Waldadrift al enkele keren op de begroting gestaan als PM post. Ditzelfde geldt voor de reconstructies van Boterdiep Wz en De Vlijt. In de Programmabegroting 2014 van de gemeente Bedum staat op pagina 126 vermeld dat er “voor de toekomst nog verschillende wensen [zijn] (o.a. beschoeiingen, kademuren, natuurvriendelijke oevers, reconstructie Waldadrift, en de reconstructie van De Vlijt) waar we momenteel, gezien de huidige financiële positie, niet in kunnen voorzien”.

De afgelopen jaren hebben we bij deze wegen steeds minimaal onderhoud uitgevoerd. Hierom hebben we slechts reparatievakken aangebracht in de Waldadrift en slechts plaatselijk de bestrating van De Vlijt hersteld. Omdat de funderingsconstructies echter niet berekend zijn op de huidige verkeersbelasting, komen de herstelde schades snel weer terug en in die zin is er momenteel sprake van ‘dweilen met de kraan open’. Dit tekent zich zeer duidelijk af bij De Vlijt, waar we drie jaar geleden hebben herstraat en die er nu alweer slecht bij ligt.

Om inzicht te krijgen in de totale constructieopbouw en van daaruit te kunnen bepalen wat nodig is om de wegen te laten voldoen aan de huidige verkeersbelasting, hebben we vorig jaar uitgebreid onderzoek laten verrichten naar deze wegen. Hier kwamen de volgende resultaten uit naar voren.

Boterdiep Oz Bedum

In 1998 is deze weg gereconstrueerd. Destijds is besloten om de funderingsconstructie en het grootste deel van de asfaltconstructie te laten zitten. Uit de huidige schadebeelden blijkt dat de constructie niet bestand is tegen de huidige verkeersbelasting. Dit tekent zich af in de aanwezige spoorvorming en oneffenheden. Onderzoek heeft aangetoond dat de aanwezige funderingsconstructie ruim voldoende is om de huidige verkeersbelasting te dragen. Hierom dient de oplossing gezocht te worden in het verbeteren van de (oude destijds niet vervangen) asfaltconstructie. Bij de kostenraming is ervan uitgegaan dat alle aanwezige asfalt wordt verwijderd en dat er een nieuwe asfaltconstructie wordt aangebracht die beter voldoet aan de gestelde eisen.

Waldadrift

Onderzoek heeft aangetoond dat de fundering van de Waldadrift bestaat uit slechts zand. Bij de reconstructie dient de gehele weg te worden voorzien van een nieuwe funderingsconstructie, bestaande uit zand en slakken. Tevens dient tussen de Groningerweg en het Arjen Robbenveld de riolering te worden vervangen. De kostenraming houdt rekening met € 175.000,- aan kosten voor herstel van de bovengrondse infrastructuur uit het rioleringsplan bovenop de vermelde kosten voor de reconstructie van de Waldadrift.

Boterdiep Wz Bedum

Ook de fundering van Boterdiep Wz voldoet niet aan de huidige verkeersbelasting. Daarnaast dient ook de riolering van Boterdiep Wz tussen de Emmalaan en de Wilhelminalaan vervangen te worden. Aandachtspunt is de kademuur/ beschoeiing waar reparaties aan dienen te worden uitgevoerd. De kostenraming houdt rekening met € 275.000,- aan kosten voor herstel van de bovengrondse infrastructuur uit het rioleringsplan bovenop de vermelde kosten voor de reconstructie van Boterdiep Wz.

De Vlijt

Onderzoek heeft laten zien dat er een flink zandpakket onder De Vlijt zit, maar dat er geen fundering van slakken of menggranulaat aanwezig is.

Hierom is berekend wat de kosten bedragen voor het aanbrengen van een fundering en het terug aanbrengen van de huidige bestrating. Daarnaast is berekend wat de uitvoering kost, indien de gehele weg in asfalt wordt uitgevoerd. Omdat deze kosten slechts marginaal van elkaar verschillen, is er gerekend met het aanbrengen van asfalt.

Kapelstraat/ Coendersstraat

In navolging op de herinrichting van het plan 'Omgeving Goede Herderkerk' dient in deze wegen nog rioolvervanging plaats te vinden. De kostenraming houdt rekening met € 70.000,-- aan kosten voor herstel van de bovengrondse infrastructuur uit het rioleringsplan bovenop de vermelde kosten voor de reconstructie van de Kapelstraat en Coendersstraat.

Wilhelminalaan

Zoals diverse malen reeds is aangegeven, dient ook nog het laatste deel van de Wilhelminalaan te worden gereconstrueerd. De kosten hiervoor zijn in dit beheerplan buiten beschouwing gelaten omdat er reeds apart budget voor deze werkzaamheden beschikbaar is.

De kosten voor voorgenoemde reconstructies staan hieronder vermeld en zijn tevens terug te vinden in bijlage 2. Bij de berekening van de kostenpost voor rubriek *F. Totaal reconstructies* wordt rekening gehouden met een totale bijdrage ad € 520.000,-- uit het rioleringsplan, die is opgebouwd uit € 175.000,-- voor de Waldadrift, € 275.000,- voor Boterdiep Wz en € 70.000,- - voor de Kapelstraat en Coendersstraat. Deze bijdragen uit het rioleringsplan zijn reeds op de onderstaande bedragen in mindering gebracht.

UITVOERING RECONSTRUCTIES

Boterdiep Oz Bedum	€	292.042	
Waldadrift	€	1.331.164	
Boterdiep Wz Bedum	€	500.305	
De Vlijt	€	345.306	
Kapelstraat en deel Coendersstraat	€	99.400	
F. TOTAAL RECONSTRUCTIES	Incl. verrek riolering	€ 520.000	€ 2.568.218

5.7. Resumé kosten 2014-2018

De totale kosten voor de komende planperiode 2014-2018 bedragen dus alle kosten genoemd onder de A t/m F, zoals terug te vinden in de paragrafen 5.1. t/m 5.6.

<i>A. Totaal exclusief bijkomende werken</i>	€ 607.405,-
<i>B. Bijkomend KO, inspecties en wegenlegger</i>	€ 138.740,-
<i>C. Verzwaring asfaltconstructie</i>	€ 338.501,-
<i>D. Onderhoud betonverhardingen</i>	€ 37.000,-
<i>E. Straatwerk Zuidwolde</i>	€ 712.406,-
<i>F. Uitvoering reconstructies</i>	<u>€ 2.568.218,- +</u>
Totale kosten voor de komende planperiode 2014-2018	€ 4.402.270,-

5.8. Dekking 2014-2018

Op dit moment ligt er bij de raad een lijst met bezuinigingsmogelijkheden, waar nog geen definitieve beslissing over is genomen. In deze lijst wordt als doelstelling gehanteerd dat 15 % bezuinigd dient te worden op beheer en onderhoud van onze infrastructuur in de komende planperiode 2014-2018. Vandaar dat wij in het financiële deel van dit beheerplan hebben gerekend met de gewenste bezuiniging van 15 %.

In de periode 2009-2013 hadden we conform paragraaf 3.3. jaarlijks een beschikbaar budget ad € 508.576,--. In verband met een nieuwe bezuinigingsronde in 2010 is besloten dit budget per 2011 te verlagen met € 25.000,--. Hierdoor bedraagt het beschikbare budget voor de periode 2011-2013 jaarlijks € 483.576,--. Concreet betekent dit dat er een jaarlijks budget ad 85 % van € 483.576,-- = € 411.040,-- beschikbaar blijft. Voor de gehele komende planperiode betekent dit dat er een budget beschikbaar komt ad € 483.576,-- (2014) + 4 maal € 411.040,-- (2015-2018) = € 2.127.734,-- (zie bijlage 2).

Per 1 januari 2014 bedraagt het beschikbare budget in de Bestemmingsreserve Wegen conform de jaarrekening in totaal € 754.208,--. Er dient echter een budget ad € 180.408,-- gereserveerd te worden voor de uitvoering van de Thesingerweg, waardoor het restant van de bestemmingsreserve wegen € 573.955,-- bedraagt. Hiermee komt het benodigde budget voor de periode 2014-2018 op € 4.402.269,-- minus € 573.955,-- = € 3.828.314,-- (zie bijlage 2).

Indien niet wordt gekapitaliseerd, is er een beschikbaar budget ad € 2.127.734,--, terwijl de kosten voor komende planperiode op € 3.828.314,-- (inclusief de aanwending van de bestemmingsreserve) worden geraamd. Hieruit kan de conclusie getrokken worden dat er naar een andere vorm van financiering gekeken dient te worden. Mogelijkheden hiervoor zijn om een gedeelte van de reconstructies te kapitaliseren (en af te schrijven over een periode van 20 jaar met een rentepercentage van 4,5 %).

Bij het uitgewerkte financiële voorstel van bijlage 2 is ervoor gekozen om de reconstructies van de Waldadrift en Boterdiep Wz te kapitaliseren. De kosten die met deze reconstructies gemoeid zijn bedragen € 1.831.470,--. Indien er wordt uitgegaan van uitvoering van de Waldadrift in 2015 en uitvoering van Boterdiep Wz in 2016, bedragen de kosten aan afschrijving voor voorgenoemde kapitalisering in de periode 2014-2018 € 474.440,--. Uit deze variant blijkt dat er zich twee problemen voordoen; er is een tekort ad € 343.550,-- om alle maatregelen uit het beheerplan in de periode 2014-2018 uit te voeren, en voor de lange termijn 2019-2023 is er door voorgenoemde kapitalisering onvoldoende budget beschikbaar voor het reguliere onderhoud (er blijft € 237.050,-- onderhoudsbudget per jaar over).

Eén mogelijkheid om dit tekort te dichten is nog meer reconstructieprojecten te kapitaliseren. Dit heeft echter voor het onderhoudsbudget voor de periode ná 2018 teveel negatieve consequenties, waardoor wij dit niet adviseren.

Om een plan voor de periode 2014-2018 te krijgen dat financieel sluitend is, hebben wij de variant uitgewerkt die terug te vinden is in bijlage 3. Hierbij hebben we de werkzaamheden aan de Noordwolderweg doorgeschoven naar 2019. Volgens ons is dit verantwoord omdat de aanwezige schades voornamelijk betrekking hebben op aanzien en comfort, zonder dat zich gevaarlijke situaties voordoen.

Tevens zien wij mogelijkheden om het straatwerk in Zuidwolde deels door te schuiven, waardoor de uitvoering van de Schoolstraat kan worden uitgevoerd in 2019 (gevolg is wel verlaging van de bijdrage uit het GRP naar € 150.000,-- voor dit plan). Indien hierbij nog wordt gerekend met het oppakken van de Van Berumstraat vanaf de sporthal, kunnen deze kosten verlaagd worden naar € 85.000,--. Hiermee is voldoende financiële ruimte gecreëerd om de overige maatregelen uit het beheerplan 2014-2018 uit te voeren. Opmerking bij deze variant is echter dat, net zoals bij de variant uit bijlage 2, dat door de kapitalisering van de Waldadrift en Boterdiep Wz voor de lange termijn nog steeds onvoldoende budget voor regulier onderhoud beschikbaar blijft.

Vandaar dat er voor een lager bedrag gekapitaliseerd dient te worden in de periode 2014-2018, willen we voor de lange termijn voldoende onderhoudsbudget overhouden. Vanuit deze gedachte hebben wij nogmaals gekeken naar de kostenramingen voor de ‘grote projecten’, met name naar de reconstructies van Boterdiep Oz, de Waldadrift en Boterdiep Wz. Zoals vermeld in paragraaf 5.1 hanteren wij voor de werkvoorbereiding, toezicht en directievoering enerzijds en voor de indexering in komende planperiode in totaal 20 %. Het is echter mogelijk om deze toeslag terug te brengen tot 10 %; voorwaarde hiervoor is dat we de voorbereiding en begeleiding van het werk door onze eigen dienst laten uitvoeren.

De kosten voor de reconstructies van Boterdiep Oz, de Waldadrift en Boterdiep Wz zijn dus met 10 % verlaagd. Tevens hebben we in deze variant de reconstructies van Boterdiep Oz en de Waldadrift op afschrijving gezet, en de reconstructie van Boterdiep Wz rechtstreeks gefinancierd uit het beheerplan. De aanpassingen uit de vorige variant zijn in stand gehouden; d.w.z. de Noordwolderweg en de Schoolstraat worden doorgeschoven naar 2019 en de Van Berumstraat wordt slechts deels aangepakt. Hiermee is voldoende financiële ruimte gecreëerd om de overige maatregelen uit dit beheerplan wél uit te voeren alsmede om ook voldoende budget te hebben voor de lange termijn. Deze variant is terug te vinden in bijlage 4.

5.9. Dekking 2019-2023

Voor de onderhoudsperiode 2019-2023 heeft voornoemde financieringsvorm tot gevolg dat het structurele beschikbare deel van het onderhoudsbudget verlaagd wordt ten gevolge van het kapitaliseren. Voor de periode 2019-2023 bedragen de kosten voor het kapitaliseren per jaar € 137.122,--. Dit betekent dat er een jaarlijks onderhoudsbudget beschikbaar blijft van € 411.040,-- minus € 137.122,-- = € 273.918,--.

Gelet op de vele grote projecten die wij afgelopen jaren hebben uitgevoerd (o.a. Stationsweg en Wilhelminalaan, herinrichting Onderdendam, Riekele Prinsstraat, Prof. Boermastraat, Kwekerij en de buitenwegen) en de reconstructies die wij in komende planperiode 2014-2018 willen gaan uitvoeren, verwachten wij dat het vrij aanwendbare beschikbare budget ad € 273.918,-- voor de periode 2019-2023 voldoende is om ons wegennet te laten voldoen aan de CROW richtlijnen.

6. Conclusie en aanbevelingen

In hoofdstuk 2 werd het wettelijk kader gepresenteerd alsmede het beheerproces nader toegelicht. Hieruit bleek dat voor de gemeente Bedum nooit een expliciet beleidsplan is opgesteld. De gemeente Bedum hanteert voor wegbeheer de minimale eisen die door het CROW zijn opgesteld. Daarnaast gebruiken wij een geautomatiseerd beheersysteem. Ook hebben wij een klachtenregistratiesysteem en voeren wij tweejaarlijks een globale visuele inspectie uit. Hiermee voldoen wij dan ook aan de wettelijke eisen die aan duurzaam wegbeheer worden gesteld. Daarnaast blijkt uit hoofdstuk 2 dat het voor het opstellen van een beleidsplan in de toekomst (te denken valt aan gemeenschappelijk beleid na een eventuele herindeling) nodig is om de wegenlegger te actualiseren en ons beheersysteem bij te werken.

In hoofdstuk 3 zagen we dat de kwaliteit van met name de asfaltverhardingen en de elementenverhardingen per 2008 redelijk te noemen was. In de periode 2009-2013 is er gemiddeld een jaarlijks budget van € 508.576,- beschikbaar gesteld, welke vanaf 2011 is verlaagd met € 25.000,-. Met dit jaarlijkse budget hebben we de afgelopen periode de technische kwaliteit van de wegen in stand gehouden.

Uit hoofdstuk 4 is op te maken dat deze inhaalslag reeds ertoe heeft geleid dat de onderhoudstoestand van de wegen is verbeterd. We zijn er echter nog lang niet; ten opzichte van de landelijke norm is de toestand van de wegen in de gemeente Bedum nog steeds matig te noemen. Om de toestand van de wegen in een redelijk tot goede onderhoudstoestand te brengen, is het dus nodig om door te gaan met het wegwerken van achterstallig onderhoud.

Hoofdstuk 5 laat zien welke kosten er gemaakt dienen te worden in de planperiode 2014-2018 om het wegenareaal te laten voldoen aan de richtlijnen van de CROW. Hierbij is vooral aandacht geschonken aan constructieve oplossingen die ook voor de lange termijn, rekening houdende met de toenemende verkeersbelastingen, stand kunnen houden. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de gemeente Bedum er alles aan doet om het wegbeheer zo doelmatig en zo duurzaam, dus zo toekomstbestendig als mogelijk, uit te voeren.

Wij adviseren om het beheerplan wegen 2014-2018 conform bijlage 4 uit te voeren. In deze variant hebben wij het optimum gevonden tussen de gewenste besparingen (15 %), de wens om het wegbeheer zo doelmatig en duurzaam mogelijk uit te voeren door de reconstructies van de Waldadrift, Boterdiep Wz, Boterdiep Oz en de Vlijt in deze planperiode te kunnen uitvoeren, en het reguliere onderhoud conform CROW normen te kunnen uitvoeren. Alleen de Noordwolderweg en de Schoolstraat worden doorgeschoven naar de planperiode 2019-2023.