



Voorwoord

Het beleidsplan Wegen 2019-2023 loopt ten einde en met dit nieuwe beleidsplan voor het wegbeheer wordt inzicht geboden in de huidige situatie en worden de lijnen uitgezet voor de komende jaren. Dit biedt nieuwe mogelijkheden voor het behalen van de gemeenschappelijke doelstellingen. In het nieuwe beleidsplan wordt inzichtelijk hoe de beschikbare financiële middelen worden besteed in de periode 2024-2027.

De status van het beheer en onderhoud van het wegenareaal is een belangrijk aspect om te voldoen aan de eisen van inwoners, ondernemers en bezoekers in de gemeente. Het onderhoud hangt samen met bereikbaarheid, veiligheid en het aanzien van de omgeving. Het beheer en onderhoud wordt volgens een bepaald kwaliteitskader gegarandeerd.

Onze gemeente is een gemeente met ruimte en een grote diversiteit aan wegen. Daarnaast hebben we te maken met de effecten van de klimaatsverandering door extreme weersomstandigheden, zowel droogte als hevige regenbuien en de recente stikstofproblematieken.

De gemeente heeft 1,8 miljoen m² verharding in beheer. Elke twee jaar wordt er een visuele weginspectie uitgevoerd om te kijken op welk onderhoudsniveau de wegen in de gemeente zitten. Uit de laatste inspectieronde blijkt dat het overgrote deel van ons areaal op het minimale onderhoudsniveau (C) zit.

Doordat veel wegen aan het einde van hun levensduur zijn betekent dit ook dat we fors in het wegennet moeten investeren. Ten slotte blijft verduurzamen en het zoeken naar slimmere oplossingen en koppelkansen een belangrijk uitgangspunt voor de komende jaren.

Jeffrey van Agtmaal
Wethouder beheer openbaar gebied



Samenvatting

Wegbeheer omvat het beheren en onderhouden van openbare verhardingen. De inwoners van onze gemeente, ondernemers en bezoekers vragen om een voldoende veilige en comfortabele onderhoudstoestand van de verhardingen. De gemeente heeft als taak om dit te realiseren, rekening houdend met de wettelijke kaders en de beschikbare budgetten. In het beleidsplan Wegen beschrijft de gemeente aan welke onderhoudsniveaus zij de komende jaren gaat voldoen en welke financiële consequenties daar tegenover staan.

Evaluatie beleidsplan wegen 2019-2023

De afgelopen jaren is er meer budget beschikbaar gesteld om aan het gewenste kwaliteitsniveau te kunnen voldoen. Echter door diverse redenen, is het areaal (nog) niet op het gewenste niveau. Dit heeft onder andere te maken met hoge prijsstijgingen, klimaatveranderingen en (bouw)werkzaamheden. Denk hierbij aan droge zomers en natte winters. Dit heeft direct invloed op de kwaliteit van het wegennet. Ook zijn er veel wegen aangelegd in de jaren '70, die de komende jaren aan hun einde levensduur zitten en vervangen moeten worden. Concluderend kan gezegd worden dat de wegen harder zijn versleten dan verwacht door autonome oorzaken.

De gemeente voldoet overal minimaal aan onderhoudsniveau C. Dit is het minimale niveau van onderhoud dat door de provincie is opgelegd.

Voorkeursscenario

In het vorige beleidsplan '2019-2023' zijn vier scenario's uitgewerkt. In het nu voorliggende beleidsplan Wegen wordt één scenario uitgewerkt, omdat de bestuurlijke wens omtrent de niveaus niet is gewijzigd. Dat betekent dat onze wegen op het minimale onderhoudsniveau C moeten liggen. Het doel is om in de woonwijken niveau B aan te houden en in de centrumgebieden niveau A. Om hieraan te kunnen voldoen zijn er voldoende financiële middelen nodig.

Financiën

Aan de hand van het scenario dat is uitgewerkt, is een kostendekkingsplan opgesteld. Om dit te kunnen realiseren is er extra budget vrijgemaakt in de begroting voor de komende jaren.

Uitvoering

Om inzicht te krijgen in welke wegen onderhoud nodig hebben, wordt jaarlijks een uitvoeringsplan opgesteld. Dit uitvoeringsplan wordt jaarlijks vastgesteld door het college van B&W. Mochten er onvoorzienbare werkzaamheden zich voordoen, dan wordt dit met de portefeuillehouder overlegd en bij noodzakelijke overschrijding (vooraf) aangetoond richting de gemeenteraad.

Inhoudsopgave

Voorwoord.....		6.1 Benodigd budget groot onderhoud wegen	25
Samenvatting.....	3	6.2 Beschikbaar budget.....	25
Hoofdstuk 1: Inleiding	5	6.3 Verloop voorziening groot onderhoud wegen	25
1.1 Aanleiding.....	6	6.4 Monitoring.....	26
1.2 Doel	6	Bijlagen	27
1.3 Leeswijzer	6	Bijlage A	28
Hoofdstuk 2: Wettelijke kaders en beleidsuitgangspunten	7	Bijlage B	29
2.1 Voldoen aan wettelijke kaders en regelgeving.....	8		
2.2 Vigerend beleid en normen	9		
2.3 Gebruik maken van Landelijke methodieken	9		
2.4 Handreiking onderhoud kapitaalgoederen	11		
Hoofdstuk 3: Evaluatie Wegenbeleidsplan 2019-2023	12		
3.1 Uitgangspunten beleidsplan Wegen 2019-2023.....	13		
3.2 Conclusie evaluatie wegenbeleidsplan 2019-2023	13		
3.3 Moties vanuit de raad	14		
Hoofdstuk 4: Huidige situatie.....	15		
4.1 Huidige areaal	16		
4.2 Huidige kwaliteit.....	17		
4.3 Huidige werkwijze wegbeheer Woensdrecht.....	19		
Hoofdstuk 5: Doorkijk 2024-2027.....	20		
5.1 Uitgangspunten doorkijk.....	21		
5.2 Bijstellen huidige kwaliteitsambitie	21		
5.3 Ontwikkelingen in het wegbeheer.....	22		
Hoofdstuk 6: Financiële dekking.....	24		

Hoofdstuk 1: Inleiding



1.1 Aanleiding

De openbare ruimte speelt een belangrijke rol in de woon, werk en leefomgeving van de inwoners. Een groot gedeelte van het gemeenschapsgeld wordt besteed aan het beheer van de openbare ruimte. Om deze reden is het belangrijk dat het beschikbare geld op een zo goed mogelijke wijze wordt besteed.

De gemeente is primair de wegbeheerder binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is er sprake van meerdere wegbeheerders (Waterschap en de Provincie). Dit is geregeld in de wegenlegger.

De functie van wegen is tweeledig: stromen en uitwisselen. Stromen houdt in dat de verkeersdeelname plaatsvindt zonder interactie met de omgeving. Bij uitwisselen is er juist wel interactie met de omgeving omdat het verkeer een bestemming heeft, dit zorgt voor een ander soort verkeersbewegingen.

In dit beleidsplan Wegen zijn de ambities en doelstellingen op het vlak van beheer en onderhoud van wegen vastgelegd voor de periode 2024 tot en met 2027. Het plan voldoet aan de Provinciale kaders die gesteld zijn en er is een financieel plan opgesteld voor de uitvoering.

1.2 Doel

De gemeente heeft wettelijke kaders en verplichtingen waar zij aan moet voldoen. Daarnaast is in het Coalitieakkoord 2022-2026 aangegeven dat het onderhoudsniveau in de openbare ruimte op het gewenste niveau moet blijven. Dit wordt in stand gehouden door het monitoren en door tijdig onderhoud (of vernieuwingen) uit te voeren waar nodig. Daarnaast wordt rekening gehouden met (vernieuwende) werkzaamheden rondom bijvoorbeeld het riool. In dat geval kunnen de werkzaamheden integraal worden aangepakt en worden budgetten optimaal benut. Op deze manier ervaren inwoners zo min mogelijk hinder.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de juridische aspecten rondom het beleidsplan Wegen beschreven, wat is het vigerende beleid en hoe zien de landelijke methodieken eruit. In hoofdstuk 3 komt de evaluatie van het vorige beleidsplan Wegen 2019-2023 aan bod. In hoofdstuk 4 worden de huidige en het gewenste kwaliteitsniveau in beeld gebracht. In hoofdstuk 5 wordt een toelichting gegeven op de doorkijk voor de komende jaren en ten slotte wordt in hoofdstuk 6 de financiële dekking weergegeven.

Hoofdstuk 2: Wettelijke kaders en beleidsuitgangspunten



2.1 Voldoen aan wettelijke kaders en regelgeving

Wegbeheer vindt plaats binnen een aantal gegeven kaders. Zo speelt wetgeving een belangrijke rol bij het beheer en onderhoud van wegen.

Wegenwet

Het doel van de Wegenwet is tweeledig. Allereerst is deze wet bedoeld om de veiligheid en de doorstroming op de weg te regelen. De Wegenwet regelt of een weg (onderdeel) openbaar en dus voor iedereen toegankelijk is. Daarnaast dient de wet ter voorkoming van schade en overlast door het verkeer aan anderen. Deze wet is alleen geldig op openbare wegen.

De gemeente Woensdrecht is verantwoordelijk voor de toestand van de openbare wegen, trottoirs, fietspaden e.d. binnen de gemeentelijke grenzen, dit is een wettelijke verplichting. Er moet worden voorkomen dat er gevaarlijke situaties ontstaan. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een gat in de weg, een verzakking of olie op het wegdek.

Wegenverkeerswet 1994

Op Europees, nationaal en provinciaal niveau hebben overheden haar verantwoordelijkheden. Op deze manier is de wet- en regelgeving op verschillende terreinen van toepassing. De Wegenverkeerswet 1994 vormt de basis voor alle verkeersregels. Het uitgangspunt daarbij is de vlotheid en de doorstroming van het verkeer en het verbod op het veroorzaken van hinder of gevaar op de weg. Deze regels zijn verder uitgewerkt in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

In dit reglement zijn bijvoorbeeld adviessnelheden en waarschuwborden opgenomen, maar ook regels waarin staat in welke situaties een automobilist gebruik moet maken van een richtingaanwijzer.

Besluit administratieve bepalingen wegverkeer (Babw)

Dit besluit bepaalt wanneer een officieel verkeersbesluit nodig is. Hierbij kan gedacht worden aan het plaatsen van een gebods- of verbodsbord, of het verlagen van de maximale snelheid.

Het Burgerlijk Wetboek

In het Burgerlijk Wetboek is opgenomen dat de beheerder van openbare wegen aansprakelijk kan zijn voor schade, als de weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan in gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert. De gemeente Woensdrecht kan in de hoedanigheid van beheerder van de wegen aansprakelijk zijn. Dit wordt risicoaansprakelijkheid genoemd.

De gemeente moet - als goed wegbeheerder - zorg dragen voor inspectie en onderhoud/vervangings van de openbare wegen. Is dit niet het geval? Dan kan de gemeente aansprakelijk zijn voor de eventuele gevolgen hiervan. Om die reden is het van belang dat de kaders binnen de wegeninfrastructuur helder zijn en de maatregelen tijdig worden uitgevoerd.

Overige wetgeving

De wegbeheerder heeft naast de 'algemene verkeersregelgeving' ook te maken met andere wetgeving waar rekening mee gehouden moet worden. Denk hierbij aan de Omgevingswet die onder andere ingaat op milieu, geluidshinder, geur en ruimtelijke uitstraling en de nieuwe regels omtrent stikstof. Ten slotte is er nog de Richtlijn Bebakening en Markeringen van Wegen, waar aan gedacht moet worden met het aanbrengen van verkeersborden en belijningen.

De overige wetgeving kan zorgen voor kostenverhoging, waar in de begroting rekening mee gehouden moet worden.

Besluit begroting en verantwoording gemeenten en provincies (BBV)

Het is een wettelijke verplichting om het wegenbeleidsplan te actualiseren en opnieuw vast te stellen volgens het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (art. 12 lid 2 BBV). Aan de hand van de uitgevoerde inspecties in het voorjaar 2023 wordt hier een beheersplan voor opgesteld.

De Gemeente- en Provinciewet schrijven voor dat de gemeente en provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken moeten opstellen. Het BBV schrijft voor dat de paragraaf kapitaalgoederen een verplicht onderdeel is van de beleidsbegroting met uitgangspunten (beleid) voor instandhouding van kapitaalgoederen.

Verordening Financieel beleid, beheer en organisatie gemeente Woensdrecht 2023

In de verordening is opgenomen dat onderhoudsplannen voor de openbare ruimte, waaronder wegen, eens in de vier jaar aan de gemeenteraad ter vaststelling worden aangeboden. De plannen bieden inzicht in de kaders voor het beoogde onderhoudsniveau, de planning en de kosten van het onderhoud.

2.2 Vigerend beleid en normen

Beleidsplan wegen 2019-2023

In het vorige beleidsplan Wegen 2019-2023 zijn de vigerende kaders en randvoorwaarden beschreven, waarbinnen het beheer en onderhoud van de wegen in de afgelopen periode is vormgegeven. De toelichting wordt verder beschreven in hoofdstuk 3: Evaluatie.

Gemeentelijk Waterprogramma (GWP) 2024-2027

Het GWP wordt in november 2023 ter vaststelling aan de raad aangeboden. In dit programma is opgenomen welke investeringen gedaan worden in het beheer en onderhoud van het water- en rioolsysteem. Waar nodig, kunnen deze werkzaamheden gekoppeld worden met het wegenonderhoud. Dit kan zorgen voor grote kostenbesparingen. Ook is het voor de inwoners beter als deze gecombineerd uitgevoerd worden om herhaaldelijk overlast te voorkomen.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)

In het GVVP is het beleid vastgelegd op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Woensdrecht voor de komende jaren. In het GVVP staat de visie dat het GVVP zich richt op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid, alsmede het stimuleren van duurzame mobiliteit in de gemeente Woensdrecht. Het beleidsplan Wegen heeft hier veel raakvlakken mee. Om de veiligheid te kunnen garanderen is het wegenonderhoud van belang. Denk hierbij aan het tijdig opknappen van trottoirs, fietspaden en wegen. Op deze manier kunnen ongelukken zoveel mogelijk worden voorkomen. Het GVVP geeft structuur aan het wegennet en het beleidsplan Wegen vult de kwaliteit van de wegen.

2.3 Gebruik maken van Landelijke methodieken

De gemeente Woensdrecht maakt gebruik van de CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek) wegenbeheersystematiek 2019.

In de methodiek wordt ingegaan op vragen als:

- De kwantiteit: wat is er in beheer?
- De kwaliteit: hoe liggen de wegen erbij?

- Het onderhoud: wat en wanneer moet er onderhoud uitgevoerd worden?
- De kosten: wat zijn de kosten op lange en korte termijn?

Om de methodiek met de bijbehorende eisen in stand te kunnen houden voert de gemeente Woensdrecht de volgende taken uit:

- Het verzamelen en bijhouden van objectinformatie, dit is een continu proces.
- Het opstellen van planningen en begrotingen, dit gebeurt 1 keer per 2 jaar.
- Het presenteren van resultaten, dit is afhankelijk van de informatiebehoefte.

Beeldkwaliteit Openbare Ruimte

Om te voldoen aan de juiste kwaliteit in de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de verhouding tussen de kwaliteit en de kosten. Om dit op een juiste manier te kunnen beoordelen wordt gekeken naar het KOR (Kwaliteitshandboek openbare ruimte). Op deze manier kan de doelstelling van de kwaliteit in de openbare ruimte inzichtelijk worden gemaakt. Landelijk zijn er 5 kwaliteitsniveaus vastgesteld: A+ t/m D. Hierbij is niveau A+ het hoogste en D het laagste. De provincie heeft als regel gesteld dat in beleid nooit uitgegaan mag worden van niveau D en dat altijd gestreefd moet worden naar C als het minimale niveau.

In bijlage A worden de vijf kwaliteitsniveaus voor wegverharding verder toegelicht.

Differentiatie in functie van wegen of gebieden

De gebiedsindeling voor de gemeente Woensdrecht is op de volgende wijze ingericht: bedrijventerreinen, buitengebied, centra, hoofdwegen en woongebied. De kwaliteitsniveaus variëren. Jaarlijks wordt gekeken waar

onderhoud wordt uitgevoerd. Hierbij wordt ook gekeken naar de financiële consequenties. Hiervoor zijn de inspecties van groot belang. Op deze manier wordt inzicht gekregen in de kwaliteit van de wegen. De gemeente Woensdrecht heeft het wegennet ingedeeld in de zogenaamde functiegebieden. Deze zijn aangehouden vanuit het vorige beleidsplan.

Hoofdwegen

Functie: vervoer, verkeer, doorstroming. Ontsluitingsfunctie op gemeentelijk en wijk overstijgend niveau. Deze routes verbinden wijken, kernen en functies aan elkaar.

Woongebieden

Functie: wonen en verblijven. Er wordt hierbij geen nader onderscheid gemaakt tussen verschillende wijken.

Centra

Functie: winkelen, horeca en ontmoeten. Hieronder vallen gebieden met enerzijds een economische functie en anderzijds een ontmoetingsfunctie.

Bedrijventerreinen

Functie: werken. De bedrijventerreinen bestaan uit industrie, (groot)handelsbedrijven en kantoren.

Buitengebied

Functie: landbouw, bosbouw, natuur en recreatie met beperkte niet agrarische bedrijvigheid en bewoning. Dit betreft het gebied dat is gelegen buiten de bebouwde kom.

In bijlage B zijn de functiegebieden in kaart gebracht.

2.4 Handreiking onderhoud kapitaalgoederen

De provincie Noord-Brabant heeft een handreiking onderhoud kapitaalgoederen opgesteld. Het doel van deze handreiking is om inzicht te geven over de manier waarop we de ramingen voor het onderhoud van kapitaalgoederen in de begroting beoordelen. Kapitaalgoederen vertegenwoordigen een groot deel van het kapitaal van een gemeente. Het gaat dan vooral om zaken als wegen, riolering, gemeentelijke gebouwen en openbaar groen.

Hoofdstuk 3: Evaluatie Wegenbeleidsplan 2019-2023



3.1 Uitgangspunten beleidsplan Wegen 2019-2023

De uitgangspunten van het beleidsplan Wegen 2019-2023:

1. De minimale kwaliteit (niveau C 'matig') wordt geborgd.
2. Burgers en ondernemers worden in de gelegenheid gesteld een bijdrage te leveren aan het wegbeheer.
3. Wegen worden op maat onderhouden en waar mogelijk worden werkzaamheden gecombineerd om kosten te besparen. Denk hierbij aan rioleringswerkzaamheden of werkzaamheden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Bij deze uitgangspunten is rekening gehouden met de landelijke kaders (opgesteld door de provincie) met betrekking tot wegbeheer en het lokaal beleid met betrekking tot het beheer van de openbare ruimte.

Raadsbesluit

Op 13 september 2018 heeft de raad besloten:

1. Het beleidsplan 2019-2023 vast te stellen.
2. De reserve 'Onderhoud wegen' om te vormen naar een voorziening.
3. Met een jaarlijkse storting in de voorziening 'Onderhoud wegen' ten laste van de Algemene middelen vanaf 2019 te waarborgen dat het niveau van de voorziening constant blijft op € 730.000,-.
4. Een eenmalige extra financiële injectie in de reserve 'Onderhoud wegen' te doen van € 500.000,- ten laste van het geprognostiseerde begrotingsresultaat 2018.
5. Een begrotingswijziging 2018 toe te voegen en vast te stellen 2018.

Maatregelen om binnen gepaste financiële kaders te blijven

In de periode 2019-2023 is ervoor gekozen om scenario 3 uit te voeren. Dit betekent een kwaliteitsbehoud binnen de financiële mogelijkheden met extra uitstraling voor centra. De verhardingen op de bedrijventerreinen en

de wegen in het buitengebied zijn op niveau C vastgesteld. De overige gebieden op niveau B en het centrumgebied op niveau A. De kosten voor de planperiode 2019-2023 zijn geraamd op een bedrag van € 4.654.000,-.

De volgende maatregelen zijn uitgevoerd:

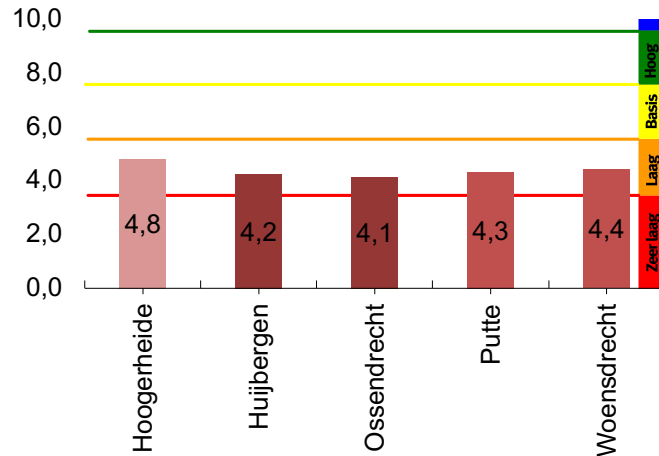
1. Het uitvoeren van klein onderhoud in de woonwijken. Denk hierbij aan het verbeteren van de trottoirs en het verwijderen van wortelopdruk.
2. Groot onderhoud aan diverse wegen onder andere:
 - de Sportlaan in Hoogerheide is opnieuw geasfalteerd.
 - het fietspad bij de Moerkantsebaan en de Huijbergsebaan in Huijbergen zijn opnieuw geasfalteerd.
 - de Langeweg in Woensdrecht is opnieuw geasfalteerd.
 - de Onze Lieve Vrouwe Ter Duinenlaan is opnieuw geasfalteerd.
3. De buitendienst houdt de belangrijkste onverharde wegen op niveau. Er is frequent onderhoud uitgevoerd op de onverharde wegen.
4. Zand- en semiverharde wegen zijn structureel 1 á 2 keer per jaar onderhouden.

3.2 Conclusie evaluatie wegenbeleidsplan 2019-2023

De resultaten van de recente evaluatie worden meegenomen in de planning zoals we die nu voor de komende jaren maken.

Bij aanvang van het voorgaande beleidsplan Wegen was de meest recente weginspectie uitgevoerd in 2017. Hier kwam een gemiddelde rapportcijfer uit van 4,9. Ondanks de uitgevoerde werkzaamheden in de afgelopen jaren is de kwaliteit in de loop van het wegenbeleidsplan 2019-2023 licht teruggelopen. Bij de weginspectie die in het voorjaar van 2023 is uitgevoerd werd een rapportcijfer 4,4 gescoord. De centra zitten qua weginspectie niet meer op niveau A, deze telt zwaar mee in het eindtotaal.

Na de inspectie zijn nog wel verschillende geplande groot onderhoudsprojecten uitgevoerd. Hierdoor zal de eigenlijke kwaliteitsscore nu (najaar 2023) hoger uitvallen.



Een verdieping in de inspectiegegevens laat zien dat er weinig onderscheid te maken valt in kwaliteit tussen de verhardingsfuncties. Rijbanen, fietspaden en parkeerarealen scoren gelijkwaardig, de voetpaden scoren iets lager. Wel is duidelijk te zien dat de kwaliteit in centra-gebieden hoger ligt dan in de andere functiegebieden.

3.3 Moties vanuit de raad

Op 6 juli 2023 heeft de gemeenteraad de volgende motie aangenomen:

De Nieuweweg in Hoogerheide (het gedeelte tussen Scheldeweg en Nederheide) en de Antwerpsestraat in Putte (het gedeelte tussen de bebouwde kom grens en Hogebergdreef) moeten in resp. 2025 en 2028 gereconstrueerd worden. Hierbij wordt ook gekeken of er eventuele

aanpassingen nodig zijn aan de riolering. De kosten komen ten laste van de algemene reserve.

Ten behoeve van de uitvoering zal een separaat voorstel aan de gemeenteraad worden aangeboden in respectievelijk 2025 - 2027.

Hoofdstuk 4: Huidige situatie



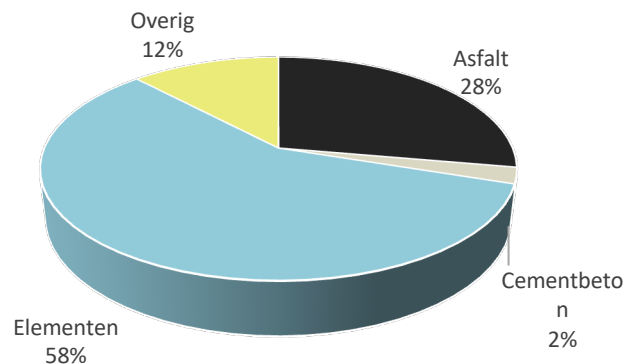
4.1 Huidige areaal

Databeheer

De wegbeheerdata worden bijgehouden in het beheersysteem GBI. In de afgelopen jaren is ingezet op actualiteit, betrouwbaarheid en compleetheit van de wegbeheerdata in Woensdrecht. Alle wegvakonderdelen die in beheer zijn van de gemeente worden vlakvormig vastgelegd. Voor de geometrie wordt aangesloten bij de Basiskaart Grootchalige Topografie (BGT). De belangrijkste (beheer)kenmerken worden geregistreerd in het beheersysteem. Het wegbeheerbestand is tijdens de laatste wegininspectie gecontroleerd, onvolkomenheden of fouten worden de komende periode opgelost. Het bijhouden en actueel houden van de data is en blijft een aandachtspunt. Databeheer is een belangrijke basis voor het wegbeheer. De hier gepresenteerde getallen en figuren zijn gebaseerd op de data uit het wegbeheersysteem, peildatum voorjaar 2023.

Omvang en verhardingstype

De gemeente Woensdrecht beheert momenteel circa 1,8 miljoen m² aan verhardingen. Dit is gemaakt van verschillende verhardingstypen, oftewel materialen: asfalt, cementbeton, elementen en overig. In Figuur 1 is de verdeling van het areaal naar deze verhardingstypes weergegeven.



Figuur 1 Onderverdeling wegennet naar type verharding (in % van totaal).

Het grootste gedeelte van het verhardingsareaal bestaat uit elementen, met 58% van het totale areaal. Met 28% bestaat ruim een kwart van het totale areaal uit asfalt (ofwel asfaltbeton, ofwel oppervlakbehandeling). Cementbeton omvat slechts een zeer beperkt aandeel van het totale areaal met 2%. De resterende 12% van het areaal bestaat uit overige verhardingen (half-verhard, onverhard). Ten opzichte van het vorige beleidsplan Wegen is het areaal slechts beperkt gegroeid in omvang. De gemeente Woensdrecht beheert circa 82 vierkante meter verharding per inwoner. Dit is meer dan het landelijk gemiddelde van circa 57 vierkante meter (benchmark Antea Group, 2017), maar goed vergelijkbaar met andere vergelijkbare landelijke gemeenten.

Verhardingsfunctie per functiegebied

De arealen van de verschillende verhardingsfuncties zijn in Tabel 1 per functiegebied en per verhardingsfunctie weergegeven. Een functiegebied omschrijft de ligging van de verharding, bijvoorbeeld in een stads/dorpscentrum, een woongebied of een bedrijventerrein. Een verhardingsfunctie omschrijft het gebruiksdoel van de verharding, zoals een fietspad, rijbaan of parkeerruimte.

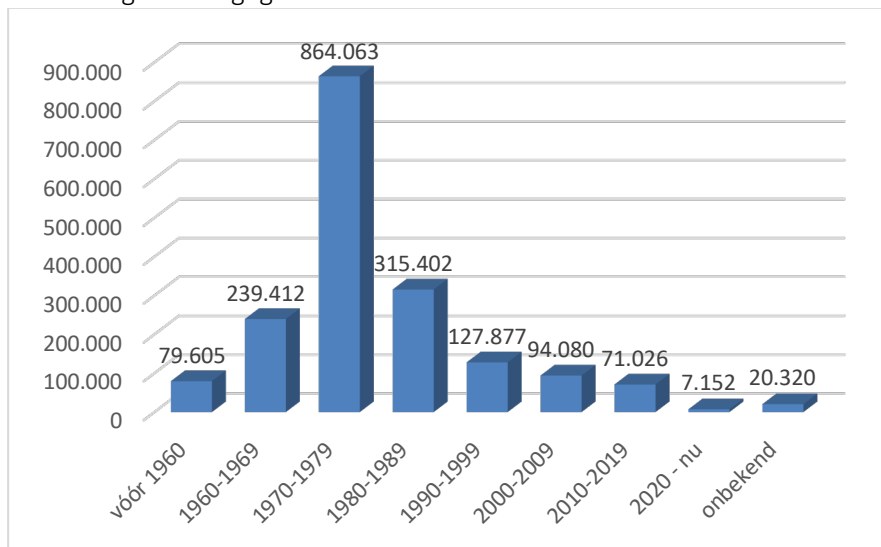
Functiegebied	Verhardingsfunctie				Eindtotaal	
	Rijbaan	Fietspad	Voetpad	Parkeren en overige		
Bedrijventerreinen	43.598	948	1.067	14.853	60.466	3%
Buitengebied	568.668	32.358	5.560	9.309	615.896	34%
Centra	28.437	1.405	25.513	17.383	72.738	4%
Hoofdwegen	181.594	53.959	39.336	13.440	288.328	16%
Woongebied	431.506	7.244	222.850	96.346	757.946	42%
Onbekend	17.795	4.221	146	1.402	23.564	1%
Eindtotaal	1.271.599	100.136	294.471	152.732	1.818.937	100%
	70%	6%	16%	8%	100%	

Tabel 1 Onderverdeling wegennet naar functiegebied en verhardingsfunctie (in m²).

Met 42% beslaat het woongebied het grootste deel van het areaal. Het buitengebied (34%) en de hoofdwegen (16%) beslaan ook een significant aandeel in de gebiedsfunctie van het areaal. Van een zeer klein deel (1%) van het areaal is het functiegebied onbekend. Voor wat betreft de verhardingsfunctie heeft het overgrote gedeelte van het areaal, 70%, rijbaan als verhardingsfunctie. Daarnaast ligt met name binnen het woongebied een behoorlijk areaal met voetpad als verhardingsfunctie, terwijl langs de hoofdwegen en in het buitengebied juist relatief veel fietspad ligt.

Leeftijdsopbouw areaal

In onderstaande Figuur 2 is de leeftijdsopbouw van het areaal aan verhardingen weergegeven.



Figuur 2 Leeftijdsopbouw verhardingen (in m²): de periode van aanleg.

Duidelijk te zien is dat het areaal geen consistente aanleg door de jaren heen heeft gekend. Met name in de periode 1970-1979 is een zeer groot aandeel aangelegd (bijna de helft van de totale 1,8 miljoen m²). Dit is te

verklaren met de woningbouw die in deze periode plaatsvond. Nog een kleine 5% van het bestaande areaal is vóór 1960 aangelegd. Ook in recentere decennia is slechts voor een beperkt aandeel aan areaal aangelegd. Van een klein deel van het areaal is onbekend wanneer dit is aangelegd. Uitgaande van een gemiddelde levensduur van de verhardingen van ca. 40 à 50 jaar, zit een zeer aanzienlijk deel van de bestaande verharding inmiddels op het einde van haar levensduur. Onderhoud is dan niet meer mogelijk of rendabel. Hierdoor ontstaat mettertijd een grote vervangingsopgave. Hier zal in Hoofdstuk 5 verder op in worden gegaan.

4.2 Huidige kwaliteit

De kwaliteit van het verharde areaal wordt elke twee jaar middels een globale visuele wegininspectie (conform de CROW-systematiek) in beeld gebracht. De meest recente inspectie is uitgevoerd in het voorjaar van 2023. Eerdere wegininspecties hebben in 2017 en 2019 plaatsgevonden. In 2021 is door omstandigheden (Corona en capaciteitsproblemen) geen wegininspectie uitgevoerd. Tijdens de wegininspectie worden de schadebeelden en ernst/omvang gedetailleerd per wegvakonderdeel geregistreerd. Deze cijfers vormen de basis voor het uitwerken van de meerjarige onderhoudsplannen. De wegininspectie wordt ingelesen in het beheersysteem van de gemeente. Ook worden klein onderhoudsmeldingen en afwijkingen van het databestand opgenomen.

Door ook de eerder uitgevoerde wegininspecties om te rekenen naar rapportcijfers, kan het verloop van de kwaliteit in beeld worden gebracht. De zogenaamde kwaliteitsontwikkeling.

In deze paragraaf wordt eerst de kwaliteitsontwikkeling van Woensdrecht gepresenteerd, waarna gedetailleerder op de huidige kwaliteit (2023) wordt ingegaan. De huidige kwaliteit wordt tenslotte vergeleken met de kwaliteitsambitie.

Huidige kwaliteit in detail

Op basis van de wegininspectie van 2023 is verder ingezoomd op de huidige kwaliteit. Er is een uitsplitsing gemaakt naar functiegebieden en verhardingsfuncties. Kleine arealen (< 1.500 m²) zijn buiten beschouwing gelaten, omdat een enkele schade hierin het gemiddelde beeld zeer kan vertekenen. De resultaten zijn weergegeven in tabel 2.

Functiegebied (% van totaal)	Verhardingsfunctie (% van totaal)				
	Rijbaan (70%)	Fietspad (6%)	Voetpad (16%)	Parkeren en overige (8%)	Eindtotaal
Bedrijventerreinen (3%)	C			C	C
Buitengebied (34%)	C	C	C	C	C
Centra (4%)	B		B	B	B
Hoofdwegen (16%)	B	B		C	C
Woongebied (42%)	B		C	C	C
Eindtotaal	C	C	C	C	C

Tabel 2 Kwaliteitsniveau van de verhardingen a.d.h.v. wegininspectie 2023.

In deze tabel is te zien dat de verharding van bijna elk functiegebied een laag kwaliteitsniveau (niveau C) heeft. Enkel het functiegebied 'centra' scoort een basis kwaliteitsniveau.

Vergelijking huidige kwaliteit met ambitieniveau

In de afgelopen beleidsperiode is voor het kwaliteitsambitieniveau van de verhardingen gedifferentieerd tussen de verschillende functiegebieden. In Tabel 3 is dit ambitieniveau van de gemeente per functiegebied en per verhardingstype weergegeven. Hierin staat dat in de centrumgebieden elke verhardingsfunctie van hoge kwaliteit moet zijn (niveau A), de rijbanen, fietspaden en voetpaden van zowel de hoofdwegen als in de woongebieden op basisniveau (niveau B) moet zitten en de overige verhardingen op laag kwaliteitsniveau mogen zitten. Als dit wordt vergeleken met de huidige kwaliteitsniveaus vanuit de wegininspectie 2023 (zie Tabel 4), is gebleken dat het ambitieniveau uitsluitend op de

bedrijventerreinen en in het buitengebied volledig behaald wordt. Voor de centra zit de daadwerkelijke kwaliteit van de verhardingsfuncties onder niveau A. Dit heeft te maken met het feit dat er in de verschillende centra gebieden veel (bouw)werkzaamheden zijn uitgevoerd. Denk hierbij aan diverse ruimtelijke ontwikkelingen en werkzaamheden van nutsbedrijven. Omdat deze ontwikkelingen nog niet allemaal definitief zijn gerealiseerd wordt voorgesteld om te trachten niveau A altijd te behalen en anders minimaal niveau B. Pas als alle werkzaamheden zijn afgerond kan er worden ingezet op definitief niveau A. Voor de woongebieden geldt dat deze op niveau C zit, maar dit heeft te maken met het feit dat er veel klinkerwegen aanwezig zijn. Indien het profiel van een klinkerweg niet volledig vlak is, wordt deze bij de wegininspectie als minder beoordeeld. Maar de kwaliteit van het wegdek is nog steeds voldoende bruikbaar.

Functiegebied	Verhardingsfunctie			
	Rijbaan	Fietspad	Voetpad	Parkeren en overige
Bedrijventerreinen	C	C	C	C
Buitengebied	C	C	C	C
Centra	A	A	A	A
Hoofdwegen	B	B	B	C
Woongebied	B	B	B	C

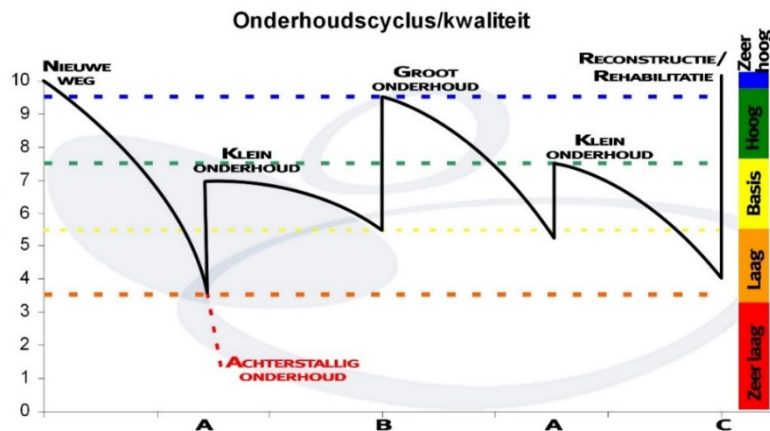
Tabel 3 Ambitieniveau kwaliteit van de verhardingsfuncties in de verschillende functiegebieden binnen de gemeente.

Functiegebied	Verhardingsfunctie ambitieniveau behaald			
	Rijbaan	Fietspad	Voetpad	Parkeren en overige
Bedrijventerreinen	Ja	Ja	Ja	Ja
Buitengebied	Ja	Ja	Ja	Ja
Centra	Nee		Nee	Nee
Hoofdwegen	Ja	Ja		Ja
Woongebied	Ja		Nee	Ja

Tabel 4 Overzicht van behaalde kwaliteit versus ambitie

4.3 Huidige werkwijze wegbeheer Woensdrecht

Wegbeheer is in essentie gericht op het onderhouden van bestaande verharding, zodat de (weg)gebruiker deze veilig kan gebruiken. Afhankelijk van het materiaal van de weg, de belasting van de weg en andere factoren (bijvoorbeeld strenge winters) degradeert de weg in kwaliteit gedurende de levensduur. Uitvoeren van wegonderhoud leidt tot een kwaliteitsimpuls. Onderstaande figuur geeft inzicht in het verloop van de kwaliteit gedurende de levensduur en de impact van het uitvoeren van onderhoud.



Figuur 3 Standaard verloop kwaliteit weg inclusief onderhoud

Het bovenstaande figuur laat de verschillende types onderhoud zien. Deze vormen de basis van het wegbeheer:

A. Klein onderhoud

Kleinschalig onderhoud betreft het repareren van schades van geringe omvang. Te denken valt aan het vullen van scheuren en het repareren van gaten in asfalt. Ook het herstellen van oneffenheden in het straatwerk die een gevaar opleveren voor de gebruiker, is een voorbeeld van klein onderhoud.

B. Groot onderhoud

Voor behoud van de functionele kwaliteit van een weg binnen de geplande levensduur, is groot onderhoud nodig. Voor asfalt betekent dit bijvoorbeeld bakfreen en inlagen of het (gedeeltelijk) aanbrengen van een nieuwe deklaag. Voor elementenverharding gaat het voornamelijk om herstraten.

C. Rehabilitatie

Van rehabilitatie is sprake als de weg aan het einde van zijn levensduur is. De levensduur van een weg is afhankelijk van het soort verharding, de ondergrond, de belasting van de weg en het gekozen kwaliteitsniveau. Bij rehabilitatie worden niet alleen de verhardingsmaterialen vervangen, maar ook de constructie (of een groot gedeelte ervan) en wordt het profiel opnieuw aangebracht.

Op het juiste moment, met de juiste middelen, de juiste maatregelen uitvoeren, is de uitdaging van de wegbeheerder. Dit alles binnen de totale opgave van de openbare ruimte en de actuele thema's en ontwikkelingen. Aspecten die bij het maken van deze keuze in beschouwing worden genomen, zijn:

- het karakter van de schade, is deze incidenteel of structureel;
- de staat van de totale wegconstructie, hiervoor wordt aanvullend onderzoek gedaan;
- de verwachte levensduurverlenging van de maatregel in relatie tot de kosten;
- de afstemming op het huidige gebruik en plaatselijke karakteristieken;
- beperking van de overlast voor burgers en bedrijven;
- combineren van maatregelen in de buitenruimte (integrale afstemming), zoals het vervangen van de riolering of saneringen van gas- en waterleidingen.

Hoofdstuk 5: Doorkijk 2024-2027



In de afgelopen beleidsperiode is bij het ambitieniveau van de verhardingen gedifferentieerd tussen de verschillende functiegebieden (locatie van het wegvak) en de verhardingsfuncties (type verkeer op het wegvak). Voor dit beleidsplan Wegen wordt voorgesteld deze differentiatie voort te zetten.

In dit hoofdstuk wordt een doorkijk gegeven naar de kosten van het wegbeheer op de korte en (middel)lange termijn.

5.1 Uitgangspunten doorkijk

De volgende uitgangspunten zijn gebruikt voor het opstellen van de berekeningen in deze doorkijk:

- Er wordt enkel ingegaan op de kosten voor groot onderhoud van verharde wegen;
- Arealen 'parkeren en overige' worden middels klein incidenteel onderhoud uitgevoerd.
- Onverharde en half verharde wegen worden door onze eigen buitendienst onderhouden;
- Klein onderhoud en incidenteel herstel van wegen, op basis van klachten en meldingen, wordt opgelost door de eigen buitendienst;
- Het vervangen van wegen aan het einde van de levensduur maakt geen onderdeel uit van deze doorkijk. Hiervoor worden indien nodig separate investeringsvoorstellen gedaan;
- Er wordt gebruik gemaakt van de kennisbank wegen van Antea Group versie 6.3.8. De kennisbank is afgestemd op de situatie in Woensdrecht. Prijspeil 2023;
- Bovenop de kosten voor het uitvoeren van de maatregelen zijn de volgende beperkte staartkostenpercentages gebruikt 10%.
- Voor de verhardingssoorten is uitgegaan van de standaard materialen en afmetingen.

De kosten voor het groot onderhoud zijn bepaald op basis van twee methodieken:

1. De eerste methode betreft de kwalitatieve planningsmethodiek conform de CROW-richtlijnen. Hierbij wordt op basis van de actuele, geïnspecteerde kwaliteit van de verhardingen het benodigde onderhoud en de daarbij behorende kosten bepaald om de gestelde kwaliteitsambitie te realiseren. De voorgestelde maatregelen zijn door de gemeente getoetst op reeds geplande maatregelen en noodzaak van het uitvoeren van deze maatregelen op de betreffende weg.
2. Voor de lange termijn zijn de gemiddelde jaarlijkse kosten voor de structurele instandhouding van het ambitieniveau bepaald aan de hand van levensduurbenadering (cyclische planning). Hierbij is per type weg en verhardingssoort een verwacht onderhoudsprogramma opgesteld om de verharding over haar gehele levensduur op het ambitieniveau te houden. De maatregelkosten zijn hierbij gesommeerd en uitgevlakt over 30 jaar. Hierbij ontstaan gemiddelde cyclusbedragen per (m²) van de verharding en zijn de totale kosten voor het uitgewerkte scenario doorgerekend.

5.2 Bijstellen huidige kwaliteitsambitie

De hoge technische kwaliteit in de centra gebieden vraagt intensief onderhoud. Bij maatregelen in de centra wordt gebruik gemaakt van middelen uit andere bronnen (investeringen). Hierbij is de blijvende ambitie om alle verhardingen op bedrijventerreinen en in het buitengebied op niveau C te onderhouden. De kwaliteit van de rijbanen, fietspaden en voetpaden bij de hoofdwegen en in de woongebieden worden gewaarborgd op niveau B, terwijl in dit gebied de parkeergelegenheden en overige verhardingsfuncties ook op niveau C onderhouden wordt. De centra blijven op niveau A. Zie tabel op volgende pagina.

Functiegebied	Verhardingsfunctie			
	Rijbaan	Fietspad	Voetpad	Parkeren en overige
Bedrijventerreinen	C	C	C	C
Buitengebied	C	C	C	C
Centra	A	A	A	A
Hoofdwegen	B	B	B	C
Woongebied	B	B	B	C

Tabel 5 Kwaliteitsambitieniveau per gebied en verhardingsfunctie voor het uitgewerkte scenario.

Vanuit de kwalitatieve cyclus blijkt dat circa 7% van het totale areaal aan verhardingen een kwalitatieve achterstand heeft en daarbij groot onderhoud behoeft om op het gestelde kwaliteitsambitieniveau te komen. Daarnaast heeft nog eens 5% van het totale areaal aan verhardingen (zeer) binnenkort groot onderhoud nodig om op het ambitieniveau te blijven. Gezien het grote areaal dat binnenkort groot onderhoud behoeft, moet op korte termijn relatief veel geïnvesteerd worden om de verhardingen eerst op het ambitieniveau te krijgen en daarna hierop te houden.

Voor de lange termijn zal het in stand houden van dit scenario gemiddeld circa € 1.047.000,- per jaar kosten voor groot onderhoud. Dit komt neer op €0,70 /jaar/(m²) verharding. De afgelopen jaren zijn de kosten voor wegbeheer fors toegenomen. Dit is te verklaren door oplopende materiaalprijzen, energiekosten (met name asfalt) en stijgende arbeidskosten.

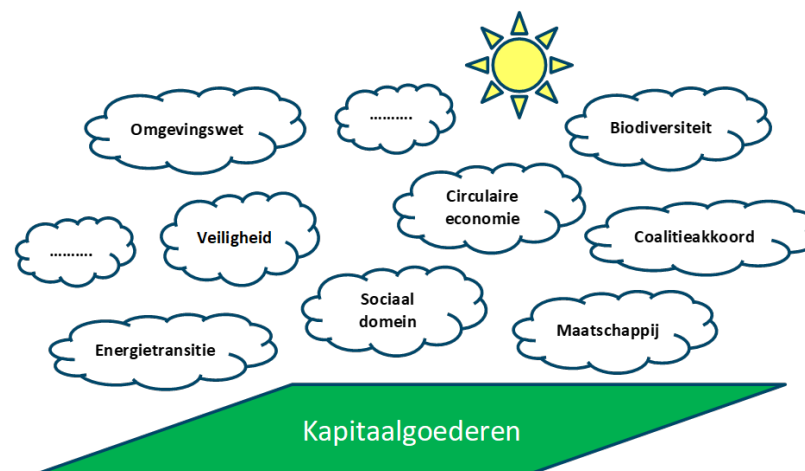
Daarnaast heeft de gemeente te maken met een structureel verouderend areaal. Grote delen van het areaal zijn gerealiseerd in de jaren 70 van de vorige eeuw. Deze arealen naderen het einde van de levensduur. Het uitvoeren van groot onderhoud is op een gegeven moment niet meer rendabel, vervanging is dan echt noodzakelijk. De financiële dekking van dit scenario is uitgewerkt in Hoofdstuk 6.

5.3 Ontwikkelingen in het wegbeheer

Het beheer en onderhoud is in vrijwel alle Nederlandse gemeenten lang gericht geweest op het technisch onderhouden van de bestaande openbare ruimte. De kerntaak van de beheerders is in deze benadering vooral gericht op het in *aanvaardbare conditie* houden van de *bestaande* openbare ruimte. De afgelopen jaren zie je hierin een verandering.

Effect gestuurd beheer

De context van beheer is continu in beweging. Waar vroeger voornamelijk werd gekeken naar het puur in stand houden van het areaal, komen daar nu steeds vaker andere uitdagingen bij. Zo kijken we nu steeds meer naar de effecten van het beheer in plaats van uitvoeren op frequentie en beeldkwaliteit.



Figuur 4 Thema's die afkomen op de kapitaalgoederen in de openbare ruimte

Hierbij is de invloed van de maatschappelijke opgaven zoals klimaatadaptie, circulaire economie, wensen vanuit de maatschappij en het sociale domein, steeds vaker terug te vinden. Het is de taak van de beheerder om in steeds grotere mate invulling te geven aan deze thema's.

In deze paragraaf beschrijven we enkele ontwikkelingen die wij voorzien in de nabije toekomst.

Klimaatadaptatie

De gevolgen van klimaatverandering voor wegen zijn merkbaar. Door de toename van extreme neerslag is vaker sprake van plasvorming op de weg, slecht zicht, een verminderde conditie van infrastructuur en erosie van taluds. Het wegennetwerk is niet ingericht om overstromingen te weerstaan of te blijven functioneren na overstroming. Zo kan bijvoorbeeld door overstroming het grondlichaam van de weg verschuiven. Dit is eveneens een risico bij langdurige droogte. Extreme hitte zorgt daarnaast ervoor dat asfalt vervormt en beschadigt. Wanneer materiaal uitzet, kan de verharding omhoogkomen waardoor er scheuren of richels in het asfalt ontstaan. Strengere vorst beschadigt het bindmiddel in asfalt waardoor het zijn flexibiliteit verliest en scheuren en gaten ontstaan.

Circulariteit

Nederland wil in 2050 een circulaire economie zijn. Circulair zijn betekent werken zonder nog afval te produceren. (Her)gebruik van duurzame materialen is daarbij belangrijk. Voor wegbeheer is dit bijvoorbeeld recyclebaar asfalt. Om grondstoffen en energie te besparen, zet men in op verlenging van de levensduur van materialen (bijvoorbeeld gebruik van verjongingsmiddelen voor asfalt). Dit remt het slijtageproces en verlengt de levensduur met minimaal twee jaar. Ander voorbeeld is de aanleg van betonnen rotondes (tegengaan spoorvorming) en gebruik van gebakken materialen/natuursteen (is in aanleg duurder, maar gaat langer mee en is goed recyclebaar).

Mobiliteit en toegankelijkheid

Het weggebruik verandert. Denk aan een steeds groter aantal elektrische fietsen en (zelfrijdende) auto's. Maar ook de wens om de openbare ruimte toegankelijker te maken voor ouderen. Deze ontwikkelingen vragen

aanpassingen van de openbare ruimte. Voor het beheer betekent dit enerzijds het voorkomen of wegnemen van obstakels en het toegankelijk houden van de openbare ruimte. Voorbeeld hiervan is het oplossen van boomwortelopdruk.

Daarnaast vragen tegenstrijdige belangen, zoals strenger wordende geluidsnormen of gewijzigde parkeernormen, om extra afstemming en aanpassing van de planning. Door een toenemende drukte in de stedelijke omgeving is het belangrijk om de openbare ruimte te allen tijde toegankelijk te houden en (verkeers)stremmingen door onderhoudswerkzaamheden zoveel mogelijk te voorkomen of te minimaliseren.

Energietransitie

De energietransitie vraagt om aanpassingen in ondergrondse infrastructuur. Het elektriciteitsnetwerk dient te worden verzwaaard in Nederland en warmtenetten worden aangelegd. Veel van deze ondergrondse infra ligt direct onder verharding in beheer van de gemeente. Het aanpassen van deze infrastructuur zal betekenen dat de verhardingen vaker open worden gebroken. De verouderende verharding in onze gemeente is hier niet altijd geschikt voor.

Implementatie Omgevingswet en Omgevingsvisie

In 2024 wordt de Omgevingswet ingevoerd. De eerste stap was het opstellen van een Omgevingsvisie die inmiddels is vastgesteld. Daarna is het zaak de doelstellingen hieruit verder te implementeren, ook in het beheer van de openbare ruimte. Wegbeheer is een integraal onderdeel van deze openbare ruimte. Het opstellen van een integraal kader voor het totale beheer van de openbare ruimte is de komende jaren van belang om in te spelen op deze ontwikkelingen. Alleen in gezamenlijkheid met bijvoorbeeld riolering en groen kunnen echt stappen gezet worden om bijvoorbeeld klimaatadaptatie vorm te geven.

Hoofdstuk 6: Financiële dekking



In de Programmabegroting van de Gemeente Woensdrecht worden de kosten voor 'groot onderhoud' zoals beschreven in dit beleidsplan Wegen opgenomen in het programma 'Leefomgeving'.

Voor de financiering van het groot onderhoud wegen wordt gebruikt gemaakt van een onderhoudsvoorziening (conform artikel 44 lid 1c van de BBV). Deze voorziening is bedoeld om de lasten over meerdere jaren te egaliseren. De omvang van de voorziening moet toereikend zijn om de geplande uitgaven te dekken en mag niet negatief staan. Dit plan wordt gebruikt om de onderhoudsvoorziening te onderbouwen.

6.1 Benodigd budget groot onderhoud wegen

Onderstaande tabel laat de verwachte onderhoudskosten voor de komende 10 jaar zien. De eerste twee planjaren zijn hierin uitgevlakt.

Jaar	Kosten groot onderhoud
2024	€ 1.253.000
2025	€ 1.253.000
2026	€ 1.047.000
2027	€ 1.047.000
2028	€ 1.047.000
2029	€ 1.047.000
2030	€ 1.047.000
2031	€ 1.047.000
2032	€ 1.047.000
2033	€ 1.047.000
<i>gemiddeld</i>	<i>€ 1.088.200</i>

Tabel 6 Verwachte uitgaven groot onderhoud wegen

6.2 Beschikbaar budget

In 2023 worden nog geplande werkzaamheden uitgevoerd voor een bedrag van circa € 1,73 miljoen. Verwachting is dat eind van 2023 er nog circa € 715.000 beschikbaar is in de voorziening.

In het vorige beleidsplan Wegen is de jaarlijkse dotatie van de voorziening vastgesteld op € 730.000 per jaar. In de gemeentelijke begroting 2024-2027 is de dotatie structureel met 40% verhoogd ten opzichte van voorgaande jaren tot € 1.022.000 per jaar. Dit is gedaan in het kader van kostenindexatie.

6.3 Verloop voorziening groot onderhoud wegen

Onderstaande tabel toont het verloop van de voorziening op basis van geplande uitgaven en inkomsten.

Jaar	Stand voorziening per 01-01	Dotatie	Onttrekking	Stand voorziening per 31-12
2023	€ 1.716.019	€ 730.000	€ 1.731.465	€ 714.554
2024	€ 714.554	€ 1.022.000	€ 1.253.000	€ 483.554
2025	€ 483.554	€ 1.022.000	€ 1.253.000	€ 252.554
2026	€ 252.554	€ 1.022.000	€ 1.047.000	€ 227.554
2027	€ 227.554	€ 1.022.000	€ 1.047.000	€ 202.554
2028	€ 202.554	€ 1.022.000	€ 1.047.000	€ 177.554
2029	€ 177.554	€ 1.022.000	€ 1.047.000	€ 152.554
2030	€ 152.554	€ 1.022.000	€ 1.047.000	€ 127.554
2031	€ 127.554	€ 1.022.000	€ 1.047.000	€ 102.554
2032	€ 102.554	€ 1.022.000	€ 1.047.000	€ 77.554
2033	€ 77.554	€ 1.022.000	€ 1.047.000	€ 52.554

Tabel 7 Verloop voorziening groot onderhoud wegen

De uitgaven zijn gemiddeld hoger dan de jaarlijkse dotatie, hierdoor loopt de voorziening de komende jaren leeg. De voorziening blijft naar verwachting, door de beginstand echter gedurende de komende 10 jaar positief. Op termijn zal de dotatie afgestemd moeten worden op het (gemiddeld) benodigde budget voor groot onderhoud.

6.4 Monitoring

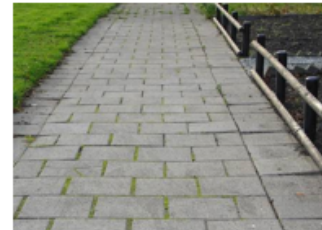
De kwaliteit van de wegen wordt middels een weginspectie gemonitord. Op basis van de weginspectie en andere signalen, maakt de wegbeheerder een planning voor de daadwerkelijk uit te voeren maatregelen. Gezien de achteruitgang van de wegen en de teruglopende stand van de voorziening is het noodzakelijk iedere 2 jaar een goede review en bijstelling te doen op het wegenbeleid. Dit zodat de veiligheid van de wegen kan worden gewaarborgd en eventueel kan worden bijgestuurd op de financiën.

Bijlagen



Bijlage A

Uitwerking kwaliteitsniveaus CROW



A+

A

B

C

D

Beleidsthema's

Duurzaamheid

Deze verhardingen zijn nieuw tot enkele jaren oud. De technische staat van de constructie is uitstekend, er zijn geen schades.

Aanzien

De weg ziet er zeer goed uit. Zichtbare reparaties zijn niet aanwezig.

Plasvorming zeer tijdelijk, in lichte mate.

Comfort

Het comfort is hoog. Gebruikers ondervinden geen hinder.

Veiligheid

Veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken. De kans op gegronde schadeclaims is vrijwel nihil.

Kapitaalvernietiging

De kapitaalvernietiging is groot.

Beleidsthema's

Duurzaamheid

Deze verharding is enige jaren oud. Schades komen in lichte mate voor.

Aanzien

Schades en reparaties zijn in beperkte mate zichtbaar.

Enige plasvorming van beperkte duur, niet hinderlijk.

Comfort

Het comfort is goed. De schades die voorkomen zijn licht van aard en zijn weinig hinderlijk voor alle groepen weggebruikers.

Veiligheid

Veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken. De kans op gegronde schadeclaims is nihil.

Kapitaalvernietiging

De kapitaalvernietiging is matig.

Beleidsthema's

Duurzaamheid

Er komen matige schades voor. Deze hebben in beperkte mate invloed op de draagkracht en samenhang van de wegconstructie.

Aanzien

Deze verhardingen tonen een beeld van veroudering, schadebeelden zijn zichtbaar. De uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar, met nieuw materiaal bij elementen, en vlakken bij asfalt.

Lichte mate van plasvorming.

Comfort

Het comfort is voldoende. Voor fietsers en voetgangers kunnen incidenteel hinderlijke situaties voorkomen.

Veiligheid

Geeft amper aanleiding tot ongelukken. De kans op gegronde schadeclaims is gering.

Kapitaalvernietiging

De kapitaalvernietiging is nihil.

Beleidsthema's

Duurzaamheid

Meerder matige en ernstige schades komen voor. De ze beïnvloeden in grote mate de samenhang en draagkracht van de wegconstructie

Aanzien

Deze verhardingen vertonen duidelijk zichtbare schades. De uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar als een "lappendeken". Grotere plassen, gedurende langere tijd.

Comfort

Het comfort is matig. Vooral fietsers of voetgangers kunnen hiervan hinder ondervinden. In beperkte mate hinder voor automobilisten mogelijk.

Veiligheid

Minder veilig. Kans op gegronde schadeclaims.

Kapitaalvernietiging

De kapitaalvernietiging is laag tot matig.

Beleidsthema's

Duurzaamheid

Technische staat zeer slecht. Ernstige schades zijn in grote mate aanwezig. De wegconstructie is op en aan vervanging toe.

Aanzien

De weg ziet er zeer slecht uit. Deze verhardingen vertonen zeer duidelijk zichtbare schades: ernstige spoorvorming en kuilen, gebroken en losliggend materiaal. Langdurige plasvorming, met grote en diepe plassen.

Comfort

Het comfortverlies is groot voor alle weggebruikers. Snelheidsaanpassing noodzakelijk.

Veiligheid

In veel gevallen is aanpassing van de maximumsnelheid noodzakelijk. De kans op gegronde schadeclaims is groot.

Kapitaalvernietiging

De kapitaalvernietiging is groot.

Bijlage B

Funcatiegebieden in kaart

