

Raadsvoorstel

Onderwerp:	Wegenbeheerplan 2025-2029
Vergaderdatum:	4 februari 2025
Documentnr. Corsa.:	RA24.006
Case nr. Corsa:	Z24000310
Portefeuillehouder:	de heer F.P.M. Rombouts wethouder

Voorstel

1. Het waarborgen van de verkeersveiligheid en de goede bereikbaarheid van de gemeente.
2. Daarvoor het gewenste kwaliteitsniveau voor de wegen vast te stellen op minimaal niveau B, waarbij kwaliteitsniveau C zoveel mogelijk wordt beperkt en kwaliteitsniveau D zoveel mogelijk wordt voorkomen (conform de CROW-publicatie 147).
3. Daartoe de benodigde financiële middelen beschikbaar te stellen:
 - Klein onderhoud: € 146.000 per jaar;
 - Groot onderhoud: € 1.134.000 per jaar;
 - Rehabilitatie: € 1.394.000 per jaar.

Dit heeft een positief effect op het begrotingssaldo van respectievelijk € 157.180 (2025), € 143.860 (2026), € 130.540 (2027) en € 117.220 (2028).
Voor het achterstallig onderhoud wordt voorgesteld een voorziening achterstallig onderhoud wegen in te stellen en hierin een storting te doen van € 725.000 met als dekking de algemene reserve.
4. Het wegenbeheerplan 2025-2029 vast te stellen.

Inleiding

In 2018 heeft uw raad het wegenbeheerplan 2018-2027 vastgesteld. Conform de Wegenwet is de gemeente verantwoordelijk voor veiligheid en zorgplicht van haar wegen, voetpaden en fietspaden. Bij schades die het gevolg zijn van achterstallig of slecht onderhoud kan de gemeente aansprakelijk gesteld worden. Om het beheer en onderhoud structureel te borgen en achterstallig onderhoud, kapitaalvernietiging en schades te voorkomen, stelt de gemeente Reusel-De Mierden periodiek een wegenbeheerplan op.

In het wegenbeheerplan staan het areaal verhardingen, de huidige kwaliteit en de ambities wat betreft de kwaliteit beschreven. Ook de inspanningen en middelen die nodig zijn om aan het gewenste kwaliteitsniveau te voldoen staan beschreven in dit plan. Het meest recente plan is in 2018 vastgesteld. In de afgelopen jaren is er veel geïnvesteerd in het onderhoud van de wegen. Vanwege de lange looptijd van het plan, is het wenselijk om tussentijds de kwaliteit en financiële middelen te beoordelen. Zo kan tijdig bijgestuurd en gerapporteerd worden. Daarnaast zijn er verschillende ontwikkelingen geweest waardoor veranderingen in het wegenbeheerplan en bijbehorende financiering noodzakelijk zijn, zoals het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV), een nieuwe systematiek van het CROW (kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid) en algemene prijsstijgingen. Een uitleg over de CROW systematiek is te vinden in het wegenbeheerplan.

Binnen het wegbeheer wordt onderscheid gemaakt tussen klein onderhoud, groot onderhoud en rehabilitatie/vervanging. Klein onderhoud is vooral bedoeld om onverwacht onderhoud of onverwachte schades op te lossen zodat de wegen veilig blijven. Door klein onderhoud wordt met name de levensduur verlengd, maar de kwaliteit neemt maar beperkt toe. Groot onderhoud heeft wel als doel een grotere kwaliteitsimpuls. Hierbij kan gedacht worden aan herstraten, het aanbrengen van een nieuwe deklaag op het asfalt of het structureel frezen van wortels om opdruk tegen te gaan. Rehabilitatie betekent dat de weg compleet opnieuw wordt aangebracht, vaak ook inclusief fundering.



In de afgelopen jaren is er veel geïnvesteerd in het buitengebied, waar met name asfaltwegen liggen. Een groot deel hiervan is gerehabiliteerd of heeft groot onderhoud gehad.

Uit het beheerplan van 2018 bleek namelijk dat 24% van de asfaltwegen in onze gemeente niet aan de gewenste kwaliteit voldeed (niveau D). Niveau D geeft aan dat de kwaliteit zeer laag is en dat er achterstallig onderhoud is (meer informatie is te vinden in het wegenbeheerplan). Bij voorkeur wordt er binnen 1 jaar bij niveau D ingegrepen. Door de investeringen afgelopen jaren is nu slechts 1% van de asfaltwegen op niveau D. Veel van deze investeringen vielen samen met het realiseren van de landbouwroutes uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP).

Hier staat tegenover dat het areaal elementenverharding (tegels en klinkers) dat als niveau D is geclassificeerd is toegenomen de afgelopen jaren (van 3% naar 8%). Elementenverharding ligt vooral binnen de dorpskernen. Door de investeringen in het buitengebied, is er binnen de kernen minder onderhoud uitgevoerd. Door de verschuivingen in het onderhoud van asfalt naar elementen verandert ook de vraag naar financiële middelen.

Argumenten

1.1. Een goed onderhouden wegennet is een belangrijk onderdeel van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving

Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Het belangrijkste doel van de Omgevingswet is het realiseren en behouden van een veilige en gezonde leefomgeving. Een goed wegennet draagt daar aan bij: het vergroot de veiligheid van weggebruikers, het draagt bij aan het woongenot van omwonenden door de reductie van o.a. geluid, het draagt bij aan een goede bereikbaarheid en economische ontwikkeling én vergroot de belevingswaarde van de openbare ruimte.

2.1. De CROW-publicatie 147 is een landelijk gebruikte en erkende systematiek

De systematiek waarbij wegen worden ingedeeld in een kwaliteitsklasse van A+ (zeer hoog) tot D (zeer laag) is landelijk erkend en beschreven door het CROW. Aan deze kwaliteitsniveaus hangen onderhoudsrichtlijnen. Deze onderhoudsrichtlijnen per kwaliteitsniveau garanderen dat het noodzakelijke onderhoud tijdig wordt uitgevoerd. In de praktijk wordt bij aansprakelijkheidsstellingen door de juridische partijen vaak de CROW-publicatie als richtlijn gebruikt.

2.2. Het streven naar kwaliteitsniveau B draagt bij aan een veilig wegennet, terwijl er ook aandacht is voor doelmatigheid en kosten

Kwaliteitsniveau B houdt eigenlijk een basis kwaliteitsniveau in. Enkele kleine schades zijn acceptabel, maar hierdoor komt de veiligheid niet in het geding. Door op kwaliteitsniveau B te onderhoud en niet op A+ hoeft niet bij elk schadebeeld ingegrepen te worden, maar kan er een risico-afweging gemaakt worden. Hierdoor blijven de kosten voor onderhoud lager en ligt er minder druk op de personele capaciteit.

2.3. Kwaliteitsniveau B geeft ruimte om onderhoud integraal in te plannen

Bij kwaliteitsniveau B is er binnen 3-5 jaar een onderhoudsnoodzaak. Dit kan variëren van klein tot groot. Doordat er niet meteen ingegrepen hoeft te worden, kan onderhoud integraal ingepland worden, bijvoorbeeld samen met het vervangen van de riolering. Bovendien zorgt een achteruitgang van de kwaliteit naar niveau C er niet meteen voor dat er onveilige situaties ontstaan of dat de gemeente aansprakelijk gesteld kan worden voor achterstallig onderhoud en daaruit voortvloeiende schade.

3.1. De CROW systematiek is aangepast, waardoor sneller groter onderhoud of rehabilitatie als maatregel wordt voorgeschreven

Deels door de introductie van het BBV en deels door kritiek op de oude systematiek van het CROW is er een nieuwe systematiek geïntroduceerd. De kwaliteitsklassen van A+ tot D blijven overeind. De maatregelen die uit de inspecties en geconstateerde schadebeelden voortvloeien zijn echter veranderd in deze nieuwe systematiek. Eerder werd er maar zelden rehabilitatie of groot onderhoud voorgeschreven. Zichtbare schadebeelden werden met kleinere maatregelen verholpen. Er werd echter niets gedaan aan de onderliggende oorzaak, waardoor er meer herstelwerk plaats vond. Met de nieuwe systematiek is dit verbeterd en wordt er eerder groter onderhoud of rehabilitatie voorgeschreven.



Dat resulteert in een groter benodigd budget voor zowel groot onderhoud als rehabilitatie. Tegelijk zorgt het voor een verlaging van het budget voor klein onderhoud. Op lange termijn is de verwachting dat dit goedkoper is, omdat de oorzaak van verschillende schadebeelden eerder wordt aangepakt en er minder lapwerk plaats vindt.

3.2. De kosten zijn de afgelopen jaren gestegen

De vastgestelde budgetten uit het wegenbeheerplan van 2018 zijn gebaseerd op de destijds verwachte kosten. In de afgelopen jaren zijn de kosten voor in het wegbeheer met 39% gestegen conform de CBS-index. Een groot deel van de stijging van de benodigde budgetten komt voort uit deze algemene kostenstijging. Tevens is ook areaal uitbreiding onderdeel van de gestegen kosten.

3.3. Co-financiering vanuit het GVVP en vanuit losse projectkredieten vallen grotendeels weg.

Het onderhoud van de asfaltwegen viel in veel gevallen samen met het realiseren van de landbouwroutes uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). De bijdrage uit het GVVP bedroeg gemiddeld 50% het benodigde budget voor wegonderhoud. Daarnaast zijn in enkele gevallen losse projectkredieten beschikbaar gesteld waar de verhardingen van betaald werden (o.a. Postelsedijk en Turnhoutseweg). Dit drukte de kosten voor het wegbeheer en de benodigde budgetten. Het elementenonderhoud heeft minder raakvlakken met het GVVP, omdat het in veel gevallen ook voetpaden betreft. Wel is er nu een raakvlak met de riolering, naar verwachting zal 50% van de werkzaamheden aan de elementenverharding samenvallen met het vervangen van de riolering. Door werk met werk te maken zijn de totale kosten lager, we verwachten hier een voordeel van 20% op te behalen bij groot onderhoud en rehabilitatie.

3.4. De kwaliteit van elementenverharding is verslechterd door het uitstellen van groot onderhoud en door de grote hoeveelheid partijen die werkzaamheden in de ondergrond uitvoeren

Grootschalig onderhoud of rehabilitatie van de elementenverharding is de afgelopen jaren uitgesteld, waardoor de kwaliteit is afgenomen. Ten eerste omdat de focus met name op het buitengebied heeft gelegen. Bovendien is er gewacht op het vervangingsplan van de riolering zodat werk met werk gemaakt kan worden. Er is daarom wel veel geïnvesteerd in klein onderhoud en kleine reparaties, maar niet in grootschaliger onderhoud of rehabilitaties. Bovendien duurt het plannen van onderhoud aan elementenverharding binnen de kern over het algemeen langer, omdat men met meer partijen te maken heeft. Deze partijen, zoals Enexis en glasvezelpartijen, voeren bovendien steeds vaker werkzaamheden uit in de ondergrond. Een deel van deze werkzaamheden valt niet samen met de onderhoudsplanning van de gemeente, bijvoorbeeld ten behoeve van de energietransitie. De kwaliteit van de verharding neemt door de vele graafwerkzaamheden sneller af. De gemeente ontvangt hiervoor wel degeneratiekosten, maar dit is ook niet voldoende om de kosten volledig op te vangen. Deels heeft dit er ook mee te maken dat er te weinig capaciteit is om goed toezicht te houden. Door deze factoren is het aandeel elementenverharding op kwaliteitsniveau D de afgelopen jaren toegenomen. Er is daarom eenmalig € 725.000 nodig om dit achterstallige onderhoud weg te werken.

3.5. Areaaluitbreiding van ons wegennet is de afgelopen jaren behoorlijk gestegen

Het huidige wegearaal is met 8% gestegen. De eerste 5 jaar zal hierdoor nauwelijks onderhoud hoeven plaats vinden, daarna zullen financiële lasten mee wegen in het onderhoud.

3.6. Duurzaamheidseisen zijn sinds 2017 behoorlijk aangescherpt

De duurzaamheidseisen zijn de afgelopen jaren fors aangepast en om hieraan tegemoet te komen zullen kosten voor uitvoering gemiddeld 15% hoger uitvallen.

4.1. Het wegenbeheerplan 2024-2028 voldoet aan de huidige eisen regelgeving

Een evaluatie van het wegenbeheerplan 2017-2028 is niet voldoende vanwege de vele ontwikkelingen en veranderingen zoals de eisen conform de nieuwe CROW systematiek. Ook vraagt de Provincie ons om onze beheerplannen actueel te houden, dit houdt in dat ze niet ouder mogen zijn dan vijf jaar. Daarom wordt uw raad gevraagd om een nieuw wegenbeheerplan vast te stellen.



Kanttekeningen

1. Het aandeel (asfalt)wegen in categorie B is relatief hoog.

Het aandeel asfaltwegen in categorie B is relatief hoog. Dit voldoet aan de ambitie van de gemeente Reusel-De Mierden. De kwaliteitsniveaus A+ t/m D zijn echter niet lineair, maar exponentieel. Hoe lager het kwaliteitsniveau, hoe minder er nodig is om het kwaliteitsniveau te laten zakken. Er is daarom een risico dat er de komende jaren relatief veel asfaltwegen naar niveau C of D gaan zakken.

2. De benoemde kosten zijn exclusief bijkomende kosten voor onderzoeken, milieukundige zaken en projectvoorbereiding en uitvoering.

De benodigde budgetten geven geen volledig beeld van de kosten voor het wegbeheer. Zo is het uitvoeren van asfalt- en funderingsonderzoeken in het kader van milieu en veiligheid van werknemers niet meegenomen in de kosten. Ook projectvoorbereiding, toezicht en directievoering zitten niet in de budgetten verwerkt. Aangezien hier vaak externe partijen voor worden ingeschakeld, resulteert dit in aanvullende kosten. Daarnaast is in onze gemeente veel teerhoudend asfalt toegepast. De afvoer van teerhoudend asfalt bij groot onderhoud of rehabilitatie is veel duurder dan de afvoer van regulier asfalt.

3. Halfverharde wegen zoals zandpaden zijn niet meegenomen in het wegenbeheerplan

Het wegenbeheerplan richt zich op verharde wegen (beton, asfalt, elementen). Onze gemeente kent echter ook verschillende halfverharde of onverharde wegen zoals zandpaden. Ook deze hebben onderhoud nodig. Dit wordt in principe door de buitendienst gedaan. De salariskosten die hiermee gepaard gaan zijn niet specifiek toegekend aan de budgetten van wegbeheer.

4. Indien op één van de gevraagde budgetten wordt bezuinigd zal dit doorwerken in de andere budgetten

Het verlagen van of niet beschikbaar stellen van één van de budgetten zal betekenen dat het achterstallige onderhoud niet weggewerkt kan worden of dat de overige wegen niet op kwaliteitsniveau B gehandhaafd kunnen worden. Dit zal op termijn in de overige budgetten doorwerken omdat anders het vastgestelde ambitieniveau niet behaald kan worden.

Financiën

Er wordt onderscheid gemaakt tussen 4 soorten budgetten:

- Klein onderhoud: dit is een exploitatiebudget en wordt daarmee direct doorbelast op de gemeentelijke begroting.
- Groot onderhoud: dit is een voorziening. Jaarlijks wordt geld uit de exploitatie in deze voorziening gestort. Zo kan ook voor grotere onderhoudswerkzaamheden gespaard worden. Deze kosten worden doorbelast op de gemeentelijke begroting.
- Rehabilitatie: dit is een krediet. De afschrijving en rentelasten worden jaarlijks doorbelast op de gemeentelijke begroting.

De budgetten voor klein, groot en rehabilitatie zijn gebaseerd op een areaal dat op orde is. Dat wil zeggen dat er geen achterstallig onderhoud (niveau D) voorkomt. Met name bij de elementenverharding zijn er wegen die op kwaliteitsniveau D zitten. Het wegwerken van dit achterstallige onderhoud zit niet in de reguliere budgetten. Daarom wordt hier eenmalig een budget voor gevraagd om dit weg te kunnen werken en door te kunnen met de reguliere beheercyclus. Op het gevraagde budget voor kwaliteitsniveau B is een korting van 20% (geschat voordeel werk met werk) toegepast ten opzichte van de bedragen in het beheerplan.

	Huidig budget	Gevraagd budget	Verschil
Klein onderhoud (jaarlijks)	€ 218.000	€146.000	-€ 72.000
Groot onderhoud (jaarlijks)	€ 472.500	€1.134.000	+€ 661.500
Rehabilitatie (jaarlijks)	€950.000	€1.394.000	+€ 444.000
Achterstallig onderhoud (eenmalig)	-	€725.000	+€725.000



Voorgesteld wordt om voor het achterstallig onderhoud groot € 725.000 een nieuwe voorziening achterstallig onderhoud wegen in te stellen en vanuit de algemene reserve hier een bedrag van € 725.000 in te storten. Dit is conform de boekhoudvoorschriften van BBV verplicht.

Zie onderstaand de financiële gevolgen van de overige bijstellingen voor de exploitatie

	2025	2026	2027	2028
Verlaging budget klein onderhoud	-€ 72.000	-€ 72.000	-€ 72.000	-€ 72.000
Verhoging budget groot onderhoud	€ 661.500	€ 661.500	€ 661.500	€ 661.500
Verhoging kredieten rehabilitatie	€ 13.320	€ 26.640	€ 39.960	€ 53.280
Totaal	€ 602.820	€ 616.140	€ 629.460	€ 642.780
Reeds opgenomen stelpost in begroting 2025-2028	€ 760.000	€ 760.000	€ 760.000	€ 760.000
Positieve bijstelling exploitatiebegroting 2025-2028	€ 157.180	€ 143.860	€ 130.540	€ 117.220

In de begroting 2025-2028 is via de stelpost nieuw beleid al rekening gehouden met een stijging van € 760.000 van de structurele lasten. Uiteindelijk stijgen de structurele lasten met respectievelijk € 602.820 (2025), € 616.140 (2026), € 629.460 (2027) en € 642.780 (2028). De stijging in het bedrag van 2025 naar 2028 wordt veroorzaakt doordat voor rehabilitatie wegen de kapitaallasten van de jaarlijkse kredieten zorgen voor een jaarlijkse stijging van de exploitatielasten.

Vervolg

Bijlagen

- Wegbeheerplan 2025-2029

het college van burgemeester en wethouders,

dhr. J.P.P.S. Ruyters
secretaris

mw. A.J.M.H. van de Ven
burgemeester



Raadsbesluit

Vergaderdatum:	4 februari 2025
Onderwerp:	Wegenbeheerplan 2025-2029
Documentnr. Corsa:	RA24.006
Case nr. Corsa	Z24000310

De raad van de gemeente Reusel-De Mierden;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 17 december 2024

Besluit

De raad voornoemd,

de griffier,

mw. I. de Groot

de voorzitter,

mw. A.J.M.H. van de Ven

