

Wetstechnische informatie

Gegevens van de regeling

Overheidsorganisatie	gemeente Heusden
Officiële naam regeling	Beleidsplan wegen 2006-2015
Citeertitel	Beleidsplan wegen 2006-2015
Besloten door	Gemeenteraad
Deze versie is geldig tot (als de vervaldatum is vastgesteld)	
Onderwerp	Verkeer en vervoer

Opmerkingen m.b.t. de regeling

Vanwege de omvang, zijn de bijlagen niet opgenomen.

Grondslagen

Wegenwet

Regelgeving die op deze regeling is gebaseerd (gedelegeerde regelgeving)

Geen.

Overzicht van in de tekst verwerkte wijzigingen

Datum inwerking-treding	Terug-werkende kracht	Betreft	Ontstaansbron: datum ondertekening; bron bekendmaking	Inwerkingtreding: datum ondertekening; bron bekendmaking	Voorstel gemeenteraad
20-12-2005		nieuwe regeling	20-12-2005 -	21-12-2005 -	B200512445

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	2
1.1	Evaluatie beleidsplan wegen 2000 t/m 2004	2
1.2	Maatschappelijk kader	2
1.3	Beleid wegen	2
1.4	Beleid raakvlakken wegen	2
1.5	Communicatie	3
1.6	Financiële analyse	3
2	Evaluatie beleidsplan wegen 2000 t/m 2004	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Bestaande kwaliteit wegennet	4
2.3	Ontwikkelingen Herziening Rationeel Wegbeheer	6
2.4	TAG (Teerhoudend Asfalt Granulaat)	6
2.5	Kwaliteit wegennet augustus 2005	7
2.5.1	Asfaltverharding	8
2.5.2	Elementenverharding	9
2.5.3	Fietspaden	10
2.5.4	Klein onderhoud	12
2.6	Conclusie	12
3	Maatschappelijk kader	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Wet- en regelgeving	13
3.2.1	Wegenwet	13
3.2.2	Wegenverkeerswet 1994	13
3.2.3	Burgerlijk Wetboek	13
3.2.4	Wet geluidhinder	13
3.2.5	Bouwstoffenbesluit	14
3.2.6	Arbeidsomstandighedenwet (Arbo)	14
3.2.7	Flora en Faunawet	14
4	Beleid inzake wegen	16
4.1	Inleiding	16
4.2	Wegbeheersystematiek	16
4.3	Beleidsthema's	16
4.4	Materiaalkeuze	18
4.5	Beheerbewust ontwerp	18
4.6	Beheer	18
4.7	Onderhoud	20
4.8	Rehabilitatie	20
4.9	Reconstructie	20
5	Beleid inzake raakvlakken wegen	21
5.1	Inleiding	21
5.2	Leefomgeving	21
5.2.1	Bodemkwaliteitskaart	21
5.2.2	Gemeentelijk Riolerings Plan	21
5.2.3	Openbare ruimte vesting Heusden	21
5.2.4	Groenbeleid	21
5.2.5	Vegen	22
5.3	Verkeer	22
5.3.1	Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan	22
5.3.2	Parkeren	22
5.4	Telecom verordening	22
6	Communicatie	23
7	Financiële analyse onderhoud verhardingen	24
7.1	Inleiding	24
7.2	Basisplanning 2006-2010	24
7.3	Klein onderhoud	25
7.4	Kosten groot onderhoud na 2010	25
7.5	Vergelijk begroting en benodigd budget	26
8	Conclusies en aanbevelingen	28

Voorwoord

In de beleidsplanning 2002-2006 is opgenomen dat in deze periode het beleidsplan wegen 2000 t/m 2004, 'Rationeel Wegbeheer' wordt geactualiseerd. Het bestaande beleidsplan zal worden geëvalueerd en waar nodig worden aangepast. Tevens zal er waar mogelijk een relatie worden gelegd met andere Heusdense beleidsplannen.

Het geactualiseerde beleidsplan wegen is opgebouwd uit zeven hoofdstukken.

1. In dit hoofdstuk wordt een beknopte samenvatting van het beleidsplan weergegeven.
2. In dit hoofdstuk zal worden teruggekeken op de afgelopen periode. Tevens zal in dit hoofdstuk worden aangegeven welke doelstelling gehaald zijn, welke doelstellingen niet gehaald zijn en waarom bepaalde doelstellingen niet zijn gehaald.
3. In dit hoofdstuk zal nader worden ingegaan op gerelateerde wet- en regelgeving die mede bijdragen aan het nieuwe beleid ten behoeve van de kwaliteit van de wegen in Heusden.
4. In dit hoofdstuk zal worden uitgewerkt welke kwaliteitseisen Heusden stelt aan haar wegen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in doorgaande wegen, wegen in verblijfsgebieden, fietspaden en voetpaden. Tevens zal in dit hoofdstuk worden ingegaan op het beheer en onderhoudsaspect van het wegenareaal.
5. In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op vastgesteld beleid wat van invloed kan zijn op de kwaliteit van de wegen.
6. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de communicatie rondom het beleid van de wegen.
7. In dit hoofdstuk zal de financiële onderbouwing worden weergegeven van de verschillende beleidskeuzen.
8. In dit hoofdstuk worden de conclusies en aanbevelingen weergegeven.



Fietspad Inlaagdijk te Haarsteeg

Samenvatting

Evaluatie beleidsplan wegen 2000 t/m 2004

Het beleidsplan wegen 2000 t/m 2004 is op 16 mei 2000 door de gemeenteraad vastgesteld. Er is destijds gekozen voor de variant beperkt groot onderhoud. In het kort houdt dit in dat er gedurende de looptijd van het beleidsplan een toename is van de hoeveelheid wegen met een onderhoudskwalificatie onvoldoende. Dit heeft als gevolg dat het gemiddelde kwaliteitscijfer voor de Heusdense wegen net onder de landelijk gemiddelde streefwaarde uitkomt. Hierdoor is er op termijn sprake van enige mate van kapitaalvernietiging.

Over het algemeen kan worden gesteld dat de beleidsuitgangspunten van 2000 zijn gehaald of overtroffen. De gemiddelde kwaliteit van het wegennet in Heusden voldoet aan de gestelde norm. De gemiddelde kwaliteit van de elementenverharding is de gedurende de looptijd van het beleidsplan enorm toegenomen. Totaal voldoet 96% van het areaal aan de kwalificatie goed. De gemiddelde kwaliteit van de asfaltverhardingen is marginaal toegenomen. Dit is een direct gevolg van de destijds gemaakte keuze voor de variant beperkt groot onderhoud, in samenhang met de aangepaste wegbeheersystematiek.

Hoewel er gedurende de looptijd van het beleidsplan wegen vanuit de gemeente bezuinigingen zijn doorgevoerd blijkt de gemiddelde kwaliteit van de wegen te zijn toegenomen en zijn de beleidsdoelstellingen van 2000 gehaald. Bij de asfaltverhardingen dient echter de gemiddelde kwaliteit niet verder achteruit te gaan om de kans op kapitaalvernietiging te voorkomen.

Maatschappelijk kader

Het beheren en onderhouden van de wegen is gebonden aan Europese en landelijke wetgeving. In Heusden speelt op dit moment de flora en faunawetgeving een behoorlijke rol. Zeker in het gebied waar het pimpernel blauwtje voorkomt dient er extra aandacht voor de natuur te zijn. Ook zien we op dit moment de ontwikkeling plaatsvinden dat er meer aandacht wordt gevraagd voor leefbaarheid in de openbare ruimte. Dit zal bij het uitvoeren van onderhoudsmaatregelen aan de wegen een steeds terugkerend vraagstuk worden. Hoe kunnen we de leefbaarheid in bestaande gebieden verbeteren door het toepassen van de nieuwste wegbouwkundige technieken? Zeker in het kader van geluidsreductie en trillingsoverlast ligt hier nog een grote uitdaging.

Beleid wegen

Beleidsthema's betreffende het kwaliteitsniveau van de wegen zijn te relateren aan de functie van de weg. De vier beleidsthema's zijn Duurzaamheid, Veiligheid, Comfort en Aanzien. Per weg kan een beleidsthema als belangrijkste worden aangemerkt. Hiervoor kan bijvoorbeeld gelden dat voor een drukke gebiedsontsluitingsweg het beleidsthema duurzaamheid zwaarder weegt dan aanzien. Bij een fietspad zou comfort het belangrijkste beleidsthema kunnen zijn en duurzaamheid wat minder belangrijk. In hoofdstuk 4 wordt nader op de mogelijke beleidskeuzen ingegaan.

Het toepassen van materialen is ook een beleidskeuze. In welke gebieden gaan we wat voor soort verharding toepassen. De uitstraling van de openbare ruimte kan worden versterkt door op sommige locaties te kiezen voor authentieke materialen zoals gebakken klinkers en natuursteen in plaats van asfalt.

Beheerbewust ontwerpen staat nog in de kinderschoenen. Het verhoogt de kwaliteit van de ontwerpen als voorafgaand aan de uitvoering er een formele beheertoets wordt uitgevoerd. Tevens kan door beheerbewust ontwerpen ervoor worden gezorgd dat het onderhoud aan de wegen afneemt zonder aan kwaliteit in te boeten. Een extra investering bij de aanleg leidt tot uitstel van groot onderhoud. Exacte cijfers betreffende kostenbesparing kunnen nog niet gegeven worden maar zullen in het op te stellen beheerplan worden weergegeven.

Beleid raakvlakken wegen

Een aantal beleidsterreinen is van directe invloed op het onderhoud van wegen. Hierbij zijn de belangrijkste en meest invloedrijke de onkruidbestrijding en het vegen van de verharding. Met name het chemievrij bestrijden van onkruid levert op diverse plaatsen schade op aan de verharding waardoor deze eerder aan onderhoud toe zijn dan was voorzien.

Uitvoering van andere beleidsterreinen dragen vaak bij aan het verbeteren van het wegdek.

Vervanging van riolering of inrichting van wegen conform het label Duurzaam Veilig zorgen ervoor dat

de verharding wordt verbeterd c.q. vernieuwd zonder dat onderhoudsgelden van wegen daarvoor dient te worden ingezet.

Communicatie

Goede communicatie is van groot belang bij het wegonderhoud binnen de gemeente. Hiervoor geldt dat communicatie met alle betrokkenen, zowel intern als extern, een bijdrage levert aan het verkrijgen van draagvlak.

Financiële analyse

Om het wegennet op de gewenste kwaliteit te brengen is het noodzakelijk het huidige beschikbare budget voor groot onderhoud incidenteel te verhogen met € 700.000,-. Voor de korte termijn (1 tot 2 jaar) is dit nodig om met name het achterstallig onderhoud in de asfaltverharding weg te werken. Voor de middellange termijn (3 tot 5 jaar) is het benodigde budget beduidend lager dan het huidige beschikbare onderhoudsbudget. Afhankelijk van de weersomstandigheden zijn hier echter nog veranderingen in te verwachten. Winterperiode's met afwisselend vorst en dooi zorgen voor een snellere schadeontwikkeling aan asfaltwegen waardoor op de middenlange termijn extra onderhoud kan optreden.

Voor de lange termijn is op basis van onderhoudscycli een meerjarenonderhoudsbudget bepaald.



Zeedijk te Elshout.

Evaluatie beleidsplan wegen 2000 t/m 2004

Inleiding

Het beleidsplan wegen 2000 t/m 2004 is op 16 mei 2000 door de gemeenteraad vastgesteld. Er is destijds gekozen voor de variant beperkt groot onderhoud. In het kort houdt dit in dat er gedurende de looptijd van het beleidsplan een toename is van de hoeveelheid wegen met een onderhoudskwalificatie onvoldoende. Dit heeft als gevolg dat het gemiddelde kwaliteitscijfer voor de Heusdense wegen net onder de landelijk gemiddelde streefwaarde uitkomt. Hierdoor is er op termijn sprake van enige mate van kapitaalvernietiging.

Het landelijke gemiddelde kwaliteitscijfer voor asfaltwegen was in 2000 2,1. Voor elementenverhardingen was dit gemiddelde kwaliteitscijfer 2,5. Voor Heusden waren de na te streven kwaliteitscijfers 2,3 voor asfalt en 2,5 voor elementenverhardingen. In paragraaf 2.5 wordt nader uitgewerkt wat het uiteindelijk kwaliteitsniveau is geworden en hoe dit zich verhoudt ten opzichte van de beleidsuitgangspunten.

Toegevoegd aan deze keuze is het opwaarderen van de kwaliteit van de voet- en fietspaden binnen de gemeente. Hiervoor is extra financiële ruimte geboden om voornamelijk op de vrijliggende fietspaden groot onderhoud uit te voeren.

Bij het vaststellen van het beleidsplan is er vanuit gegaan dat door het uitvoeren van reconstructies ook de gemiddelde kwaliteit van de wegen vooruit gaat. Bijvoorbeeld bij vervangen van bestaande riolering zal ook het wegdek opnieuw worden aangebracht. Dekkingsmiddelen voor deze verbetering komen echter uit andere financieringsbronnen, zoals het GVVP (Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan) en het GRP (Gemeentelijk Riolerings Plan).

Bestaande kwaliteit wegennet.

Bij het vaststellen van het beleidsplan 2000 t/m 2004 bestond het wegennet uit 716 wegen met een totale lengte van 338 km.

De verdeling van het type wegverharding was als volgt opgebouwd:

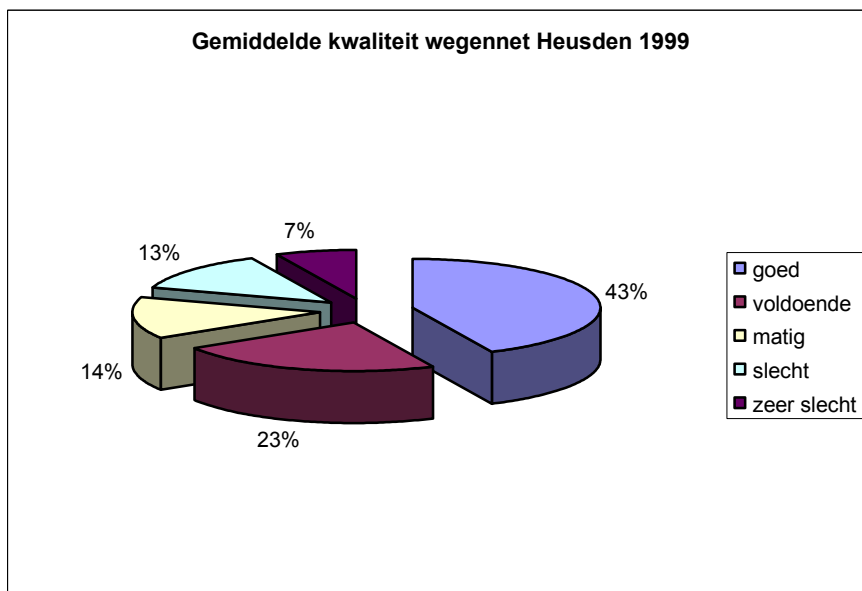
	Oppervlakte (in miljoen m ²)	Percentage van het oppervlak
Totaal wegennet	Ca. 2,7	100%
Asfaltverharding	Ruim 1,1	41%
Elementenverharding	Ruim 1,5	56%
Cementbetonverharding	0,04	1%
Onverharde wegen	0,06	2%

Figuur 1: Wegennet gemeente Heusden, 1 januari 2000.



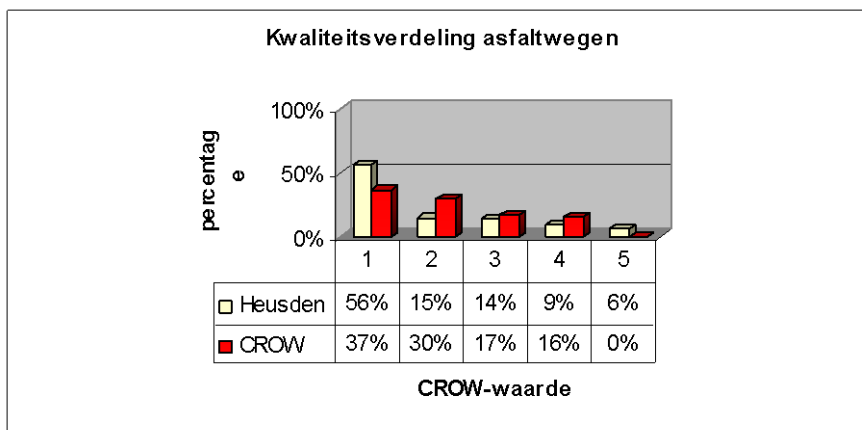
Salviastraat te Drunen

De kwaliteit van de wegen bij het vaststellen van het beleidsplan wegen is in de volgende tabel weergegeven. De weergegeven percentages zijn bepaald naar aanleiding van de globale weginspectie najaar 1999, uitgevoerd conform de methodiek van de landelijk werkgroep CROW. Hierbij wordt voor alle verhardingstypen een vijfschaal gebruikt waaruit de waarde 1 een goede kwaliteit betekent en 5 zeer slecht.



Figuur 2: gemiddelde kwaliteit wegnnet juni 1999.

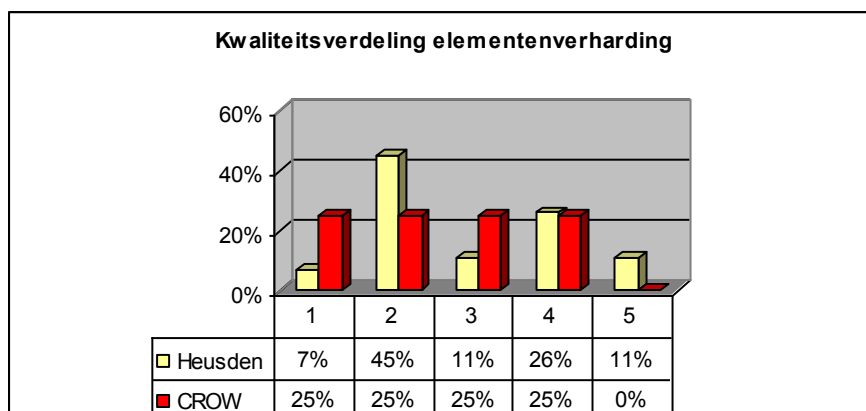
Deze grafiek is echter te algemeen om beleid op te kunnen formuleren. Daarom is er voor gekozen om de kwaliteit uit te splitsen naar asfaltverharding en elementenverharding. Voor de asfaltwegen is in onderstaand figuur de kwaliteit in juli 1999 weergegeven, gerelateerd aan het destijds door de CROW geschetste ideaalbeeld.



Figuur 3: Kwaliteit asfaltwegen 1999.

Zoals uit de tabel is af te lezen waren er in Heusden veel wegen met een kwalificatie 1 (goed). Dit betekent dat deze optimaal van kwaliteit waren. Ook streefwaarde 2 (voldoende) valt in de categorie voldoende kwaliteit. Het streven in de looptijd van het beleidsplan was de kwaliteitsverdeling in asfaltwegen van de CROW zoveel mogelijk te benaderen, waarbij het uitgangspunt is dat er geen categorie 5 (zeer slecht) wegen in de gemeente aanwezig zijn.

Voor de elementenverharding is ook een nulstand opgemaakt per juli 1999. Deze is in onderstaande tabel weergegeven. Ook hier is het ideaalbeeld van de CROW naast de bestaande Heusdense kwaliteit weergegeven.



Figuur 4: Kwaliteit elementenverharding 1999.

Uit deze vergelijking blijkt dat er in Heusden relatief veel wegen een voldoende score op kwaliteit (1 + 2), alleen de verdeling is niet optimaal. Ook blijkt echter dat er een teveel aan 'slechte' wegen aanwezig is. Door de keuze van beperkt uitvoeren van groot onderhoud is in deze categorie ook een toename te verwachten.

Ontwikkelingen Herziening Rationeel Wegbeheer

Gedurende de looptijd van het beleidsplan heeft de CROW drie keer het systeem rationeel wegbeheer aangepast. De eerste aanpassing vond plaats in 2003. Toen is er voor gekozen om de kwaliteitsnormen van de wegen aan te passen. Er werd minder snel een schade toegekend aan het wegdek waardoor de gemiddelde kwaliteit van de Heusdense wegen toenam, echter zonder dat er daadwerkelijk onderhoud was uitgevoerd. Dit gaf landelijk een onbevredigend beeld te zien, er was een schijnverbetering in het wegennet opgetreden terwijl de weggebruiker daar niets van merkte. Dit was voor de CROW voldoende reden om opnieuw de systematiek aan te passen. In plaats van de 5-schaal voor categorisering van schadebeelden werd overgegaan op een 3-schaal, met een onderverdeling van onvoldoende, matig en goede wegen.

De werkgroep Herziening Rationeel Wegbeheer heeft in opdracht van de CROW een publicatie uitgebracht met als doel wegbeherend Nederland weer goed op weg te helpen met een eenduidig beheer en onderhoud van de wegen. Tevens geeft deze **publicatie 147** duidelijkheid over de classificatie goed, matig en onvoldoende. Uitgangspunt van deze publicatie is dat er binnen de gemeente geen achterstallig onderhoud mag optreden. Ook gaat deze publicatie er van uit dat de wegbeheerder er alles aan doet om kapitaalvernietiging te voorkomen. Belangrijkste boodschap vanuit rationeel wegbeheer is dan ook onderhoud aan de wegen uitvoeren op het meest gunstige moment. Dit is echter een technische afweging en niet gerelateerd aan politieke of financiële afwegingen.

Gezien alle ontwikkelingen binnen de systematiek Rationeel Wegbeheer is het moeilijk om de beleidsuitgangspunten uit 2000 te toetsen aan de kwaliteit van het wegennet in 2005. Er is dan ook getracht een vertaling te maken van de 5-schaal uit het verleden naar de 3-schaal die op dit moment gehanteerd wordt. Afwijkingen van 1 tot 3 % zijn dan ook mogelijk en acceptabel.

TAG (Teerhoudend Asphalt Granulaat)

Het beleidsplan wegen 2000 t/m 2004 geeft aan dat TAG uit het milieu moet worden verwijderd op het moment dat dit materiaal vrijkomt bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden.

In onderstaande tabel is aangegeven welke hoeveelheden Teerhoudend Asphalt Granulaat (TAG) uit het milieu zijn gehaald.

Planjaar	2001	2002	2003	2004	2005	Totaal
TAG (ton)	550	3715	650	2200	2450	9565

Doordat er de afgelopen jaren geen teerhoudend asfalt meer mag worden toegepast zal er op termijn een schoon asfaltwegennet aanwezig zijn. Er is dan geen extra budget meer nodig voor het verwijderen van TAG uit de bouwstofketen. De komende jaren is het echter nog noodzakelijk rekening te houden met de aanwezigheid van TAG en zal dit verwijderd moeten worden.

Door het vervoeren en verwijderen van TAG ten laste te brengen van het onderhoud wegen is de afgelopen jaren gebleken dat door de bijbehorende hoge kosten er minder onderhoud aan de wegen kan worden uitgevoerd. Het is dan ook zuiver om TAG-verwijderen als aparte begrotingspost op te voeren. Hierdoor komt het noodzakelijk onderhoud aan de wegen niet in het gedrang.

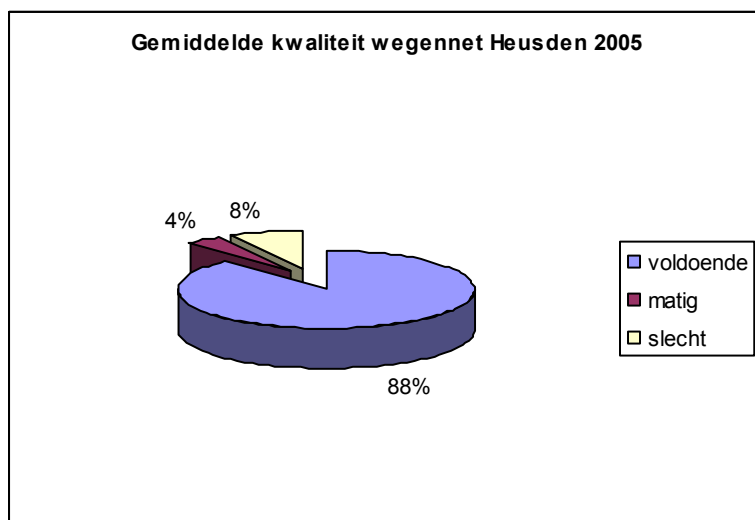
Kwaliteit wegennet augustus 2005

In juli 2005 is er wederom een globale wegininspectie van het gehele wegennet uitgevoerd. Het wegennet bestaat op dit moment uit 781 wegen met een totale lengte van 348 km. Deze toename in lengte is te verklaren doordat er de afgelopen jaren de nodige woningbouw is gepleegd. Dit zijn wijken als Zuiderpark, Nieuwkuijk-Noord, Meliepark, Vlaemsche Hoeve, Kluitbroek en bedrijvenpark Het Hoog. Op basis van de nieuwe grootschalige basiskaart Nederland, met als hulpmiddel de digitale luchtfoto's van april 2004, is het mogelijk een exacte hoeveelheidsbepaling van het wegennet te doen. Dit was in 1999 nog niet mogelijk. Hierdoor is het totaal aantal m² niet toegenomen, echter wel de lengte van het wegennet. In onderstaande tabel is de onderverdeling van het huidige wegennet per augustus 2005 weergegeven.

	Oppervlakte (in miljoen m ²)	Percentage van het oppervlak
Totale wegennet	2,6	100%
Asfaltverharding	0,99	38%
Elementenverharding	1,55	59%
Cement betonverharding	0,02	1%
Onverharde wegen	0,05	2%

Figuur 5: Wegennet gemeente Heusden, 1 augustus 2005.

De schadebeelden volgend uit de globale wegininspectie, welke is uitgevoerd in de maanden juni en juli 2005 zijn te herleiden tot onderstaande grafiek. In deze grafiek zijn de percentages weergegeven per kwaliteitsclassificatie. Het is een totaalbeeld van de verharding binnen de gemeente, behoudens de onverharde wegen.

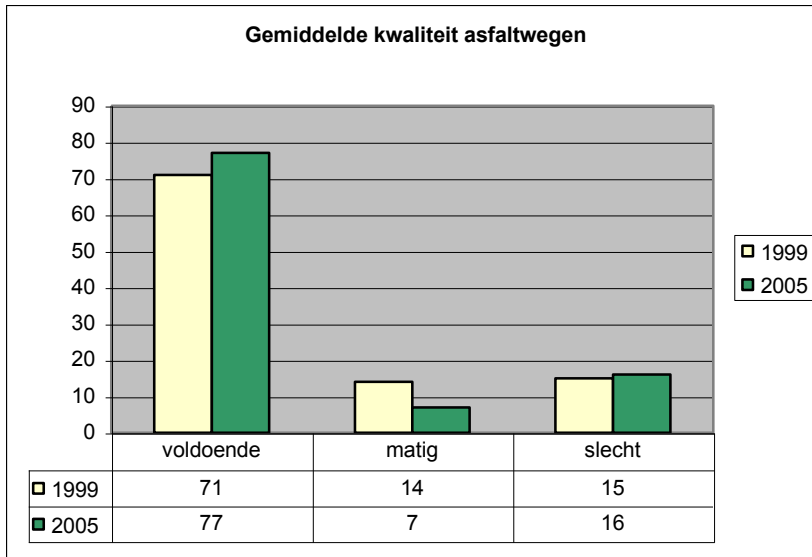


Figuur 6: Totaaloverzicht kwaliteitsverdeling wegennet 2005.

Over het algemeen kan worden gesteld dat de kwaliteit van het totale wegennet, ondanks de beperkte financiële mogelijkheden voor het onderhoud aan de wegen, is toegenomen.

Om te kunnen vergelijken of de beleidsdoelstelling, welke zijn vastgesteld in 2000, daadwerkelijk gehaald zijn, is het noodzakelijk de kwaliteit per verhardingssoort uit te splitsen.

Asfaltverharding.



Figuur 7: Vergelijking kwaliteit asfaltwegen 1999-2005.

Zoals uit de tabel blijkt is er een toename van de wegen welke een voldoende scoren. Dit zijn wegen die de eerste 5 jaar geen onderhoud vergen.

De wegen met kwaliteit matig dienen binnen 3 tot 5 jaar te worden onderhouden. Ook hiervoor geldt dat er een flinke verbetering is opgetreden.

De hoeveelheid slechte wegen is nagenoeg gelijk gebleven. Dit zijn wegen welke binnen 1 tot 2 jaar toe zijn aan onderhoud.

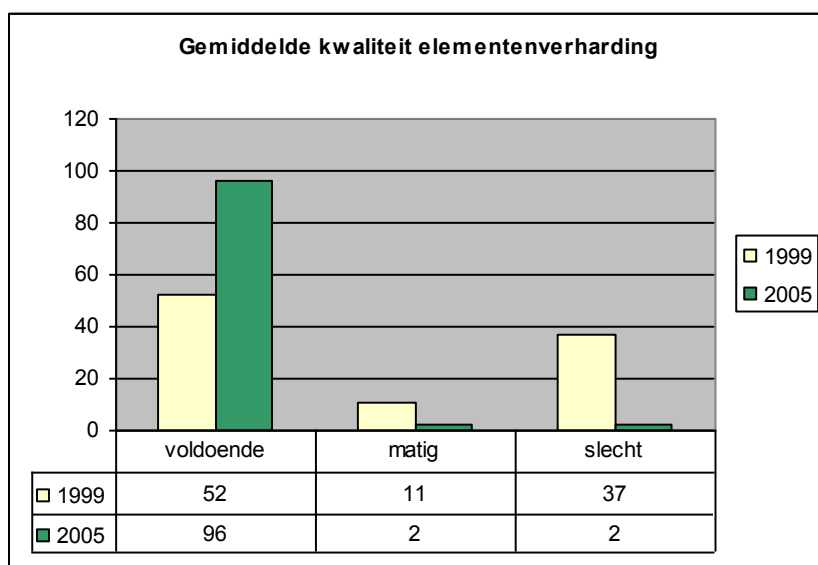
Hoewel is aangegeven bij de in 2000 gemaakte beleidskeuze 'beperkt groot onderhoud' dat de gemiddelde kwaliteit van de asfaltwegen iets achteruit zou gaan is dat toch niet waar gebleken. Er kan zelfs worden gesteld dat de gemiddelde kwaliteit is toegenomen. De hoeveelheid slechte wegen is nagenoeg gelijk gebleven. Dit heeft als oorzaak dat verschillende slechte wegen de afgelopen 4 jaar slecht zijn gebleven, waardoor eventuele kapitaalvernietiging tot een minimum is beperkt. Dit zijn wegen waar de verkeersintensiteit laag is, weinig wordt gebruikt door fietsers of wegen waarbij alleen onderhoud niet genoeg is om de weg op een gepaste kwaliteit te brengen. Enkele voorbeelden zijn de Spieringstraat in Oudheusden, de Duinweg in Drunen, Naulandseweg in Elshout en Bokhovenseweg in Hedikhuizen.

Tevens kan hierbij worden aangegeven dat het ombuigen van de budgetten ten behoeve van rehabilitatie van wegen een grote invloed heeft op het hoge resterende percentage slechte wegen.



Naulandseweg te Elshout

Elementenverharding



Figuur 8. Vergelijking kwaliteit elementenverharding 1999-2005

Bij de elementenverharding zien we een enorme stijging van de wegen met kwaliteit voldoende. Ook is er een behoorlijke afname van de matige en slechte wegen. Hierbij kan worden gesteld dat de beleidsuitgangspunten ver zijn overtroffen. Dit heeft echter niet alleen met het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden te maken.

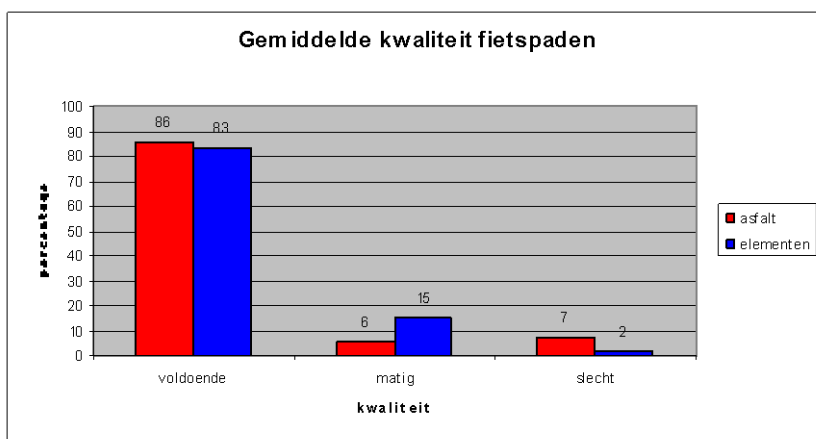
Vanaf 1999 zijn er diverse nieuwbouwwijken aangelegd. Voorbeelden zijn Zuiderpark, Mondriaanpark en Meliepark te Vlijmen en Nieuwkuijk Noord. Dit levert allemaal elementenverharding op, gemaakt van nieuwe materialen en goed aangebracht. De verhardingskwaliteit van deze wijken is relatief beter en stuwt hierdoor de gemiddelde kwaliteit van de elementenverharding op netwerkniveau omhoog. Ook het herinrichten van het centrumplan Drunen en diverse rioolwerkzaamheden, zoals het aanpassen van het riool in de Meliestraat en Beethovenlaan te Vlijmen, hebben ertoe geleid dat het wegdek is vernieuwd.

Als laatste reden van de grote kwaliteitstoename kan worden gesteld dat de aanpassing van de CROW systematiek ertoe heeft geleid dat bij bestaande wegen in theorie de kwaliteit is toegenomen terwijl er in de praktijk niets is veranderd. De criteria van maatgevende shadebeelden zijn naar beneden bijgesteld, behoudens bij vrijliggende fietspaden.



Torenstraat te Drunen

Fietspaden



Figuur 9: gemiddelde kwaliteit fietspaden 2005.

Een beleidsuitgangspunt in 2000 was dat het fietspadennetwerk in Heusden een bovengemiddelde kwaliteit mocht hebben. Heusden is een gemeente die recreatief fietsen hoog in het vaandel heeft staan en hiervoor extra middelen beschikbaar heeft gesteld om dit te verwezenlijken. Hierdoor is er de afgelopen 4 jaar behoorlijk geïnvesteerd in de asfaltfietspaden binnen de gemeente. Op [bijlage 1](#) is aangegeven welke asfaltfietspaden er in de looptijd van het beleidsplan wegen zijn opgeknapt.

Hoewel het op dit moment niet mogelijk is de kwaliteit van 2005 te vergelijken met 1999 kan worden gesteld dat het huidige fietspadennetwerk voldoende kwaliteit heeft. Voor de korte termijn (binnen 1 tot 2 jaar) zal er voornamelijk in de asfaltpaden worden geïnvesteerd om het percentage slechte fietspaden terug te brengen naar 3 tot 5% van het areaal. Voor de middenlange termijn zal kritisch moeten worden gekeken naar de fietspaden van elementenverharding, gezien het hoge percentage matige fietspaden wat op dit moment in Heusden aanwezig is. Om ook dit percentage terug te brengen tot de gewenste 3 tot 5% slechte kwaliteit zal in de planjaren 3 t/m 5 zal de nadruk op het onderhoud van de fietspaden van tegelverharding komen te liggen.



Fietspad Groenstraat te Hedikhuizen

Klein onderhoud

Het uitgangspunt in het beleidsplan 2000 t/m 2004 voor klein onderhoud aan de wegen is een budget van 15% van het groot onderhoud wat gemiddeld een budget van ca. € 125.000 vertegenwoordigde. Dit was destijds een landelijk geaccepteerd percentage. Dit blijkt in Heusden niet haalbaar. De cijfers geven aan dat jaarlijks ruim 22% van het budget onderhoud wegen (ca. € 165.000,-) wordt ingezet om het klein onderhoud aan de elementenverharding uit te voeren. Ook wordt er jaarlijks nog 6% (€ 50.000,-) geïnvesteerd in het klein onderhoud aan de asfaltwegen.

Dit hoge percentage klein onderhoud heeft drie redenen:

De eerste reden is het hoge kwaliteitsniveau van de elementenverharding van de vesting. Om dit op peil te houden is er jaarlijks ca. € 40.000,- nodig, wat feitelijk ca. 30 % van het feitelijk budget klein onderhoudsbudget wegen betekent.

De tweede reden is dat er sinds 2004 in verband met het verwerken tegen aansprakelijkheidsstellingen het noodzakelijk is om minimaal 2 keer paar jaar een specifieke klein onderhoudsinspectie uit te voeren. De hierbij geconstateerde tekortkomingen in de verharding moeten binnen 6 maanden zijn opgelost. Hierdoor is er een toename van klein onderhoud in de elementenverharding van 4% opgetreden.

De derde reden is de nieuwe manier van melden door burgers via het digitaal loket. Dit heeft een toename in klein onderhoud laten zien. Deze meldingen gaan vooral over opstaande tegels in voetpaden en zijn voor de wandelaar zeer hinderlijk. Dit heeft er echter wel toe geleid dat er toename in klein onderhoud is opgetreden van 7%. Hoewel dit zeer klantgericht handelen is, is het bestaande budget voor klein onderhoud hier niet op ingericht.

In onderstaande figuur is de toename van de hoeveelheid meldingen weergegeven.

Meldingssoort	2002	2003	2004	2005 (t/m sept)
Asfalt	7	18	86	53
Elementen	96	120	201	146
Bermen	1	6	5	2

Figuur 10: aantallen meldingen onderhoud wegen.

Uit figuur 10 blijkt dat er maandelijks ca. 20 meldingen inzake onderhoud wegen binnen komen via bewoners. Ook de eigen opzichters van team BG brengen nog diverse zaken bij de wegbeheerder zodat we globaal op 25 tot 30 meldingen per maand komen.

Conclusie:

Door het systeem rationeel wegbeheer van CROW te volgen is Heusden er redelijk in geslaagd om, gedurende de looptijd van het beleidsplan wegen 2000 t/m 2004, de vastgestelde beleidsuitgangspunten in het kader van onderhoud wegen te halen.

Maatschappelijk kader

Inleiding

In dit hoofdstuk worden de aandachtsgebieden besproken waarop het wegbeheer invloed uitoefent of waardoor het wegbeheer wordt beïnvloed. Het met elkaar in conflict komen van de beleidsuitgangspunten van de wegen en betreffende aandachtsgebieden wordt voorkomen door deze in een vroeg stadium op elkaar af te stemmen.

Wet- en regelgeving

De wegbeheerder heeft te maken met diverse wet- en regelgeving, zowel op landelijk als Europees niveau. De meest directe wetten worden in de volgende paragrafen beschreven.

Wegenwet

Deze wet stelt dat de wegbeheerder moet 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 wegbeheerder om op te treden als goed rentmeester. Daarbij wordt de wegbeheerder verplicht om voorzieningen regelmatig en duurzaam te onderhouden.

Deze wet verplicht de wegbeheerder om een wegenlegger te hebben. Deze wegenlegger is een registratie-instrument waarin voor alle voorkomende wegen buiten de bebouwde kom wordt aangegeven wie de beheerder is en wat zijn rechten en plichten zijn. De wegbeheerder dient in het kader van zijn verantwoordelijkheid namelijk te beschikken over een aantal basisgegevens ten einde zicht te kunnen oriënteren op de zaak waarover het gaat.

De wegenlegger van de gemeente Heusden is in 2002 samengevoegd en geactualiseerd.

Wegenverkeerswet 1994

De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot: het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van de weggebruikers en passagiers, het instandhouden van de weg en het waarborgen van het gebruik daarvan.

Burgerlijk Wetboek

Op basis van de in 1992 verschenen nieuwe versie van het Burgerlijk Wetboek is de gemeente als wegbeheerder aansprakelijk voor schade als de weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor geen gevaar voor personen of zaken oplevert.

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder is een hoofdstuk opgenomen over wegverkeerslawaai "Zones langs wegen". Wegverkeerslawaai is afkomstig van zogenaamde gezoneerde wegen. Gezoneerde wegen zijn alle wegen met uitzondering van bijzondere, in de Wet geluidhinder, genoemde situaties, zoals woonerven en 30 km/uur-wegen. In de Wet geluidhinder zijn normen opgenomen voor het gewenste geluidsniveau (de zogenaamde voorkeursgrenswaarde) en de maximaal toelaatbare geluidsniveaus ten gevolge van het wegverkeer.

In de Wet geluidhinder (Wgh) worden normen gesteld voor bestaande en nieuwe situaties. Een bestaande situatie is de huidige situatie. Een nieuwe situatie heeft betrekking op een toekomstige situatie (nieuwe weg of nieuwe geluidsgevoelige bebouwing) De belangrijkste regelgeving is weergegeven in de Wgh onder artikel 74 tot en met 104 en in het "Besluit Grenswaarden binnen zones langs wegen". Voor de berekening van wegverkeerslawaai wordt gebruik gemaakt van het "Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai".

De gemeente heeft tot taak te zorgen dat er voldaan wordt aan de gestelde normering. De toegestane geluidsniveaus worden in het bestemmingsplan, in de zelfstandige project procedure (ZPP) en reconstructieprocedures van wegen juridisch vastgelegd in voorschriften.

Voor woningen die voor 1 maart 1986 door wegverkeerslawaai een geluidsbelasting ontvingen van 65 dB(A) of meer op de gevel zijn op een zogenaamde A-lijst geplaatst. De gemeente heeft voor de A-lijst woningen 1986 een saneringsverplichting.

Bouwstoffenbesluit

In het bouwstoffenbesluit is vastgelegd hoe moet worden omgegaan met toe te passen en vrijkomende grondstoffen en bouwmaterialen. Bij het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van onderhoudswegen is het bouwstoffenbesluit altijd aan de orde. In dit kader dient er altijd onderzoek te worden gedaan naar de samenstelling van de bodem. De bodem/grond zal worden geclassificeerd in milieucategorieën waarbij categorie 'schone grond' geen grensoverschrijdende verontreinigingen bevat en categorie 4 alleen naar een erkende verwerker kan worden afgevoerd.

Vanaf 1 januari 2001 is, conform de milieuwetgeving en het Bouwstoffenbesluit, het niet meer toegestaan TAG te hergebruiken als secundaire bouwstof. Omdat het op dit moment niet precies bekend is waar exact teerhoudende asfaltverhardingen aanwezig zijn, dient er jaarlijks een gedeelte van de aanwezige asfaltverhardingen te worden onderzocht op de aanwezigheid van teer.

Met name in oude oppervlaktebehandelingen (voor 1990) komt teer voor. Teer bevat relatief hoge concentraties PAK (Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen). De gezondheid- en milieurisico's van teer worden dusdanig groot geacht dat verwerking niet meer is toegestaan. Zolang de verharding onaangetast blijft is er geen risico, echter wanneer een weg om technische redenen opgebroken wordt, spreken we van een bijzondere situatie. Het vrijkomende asfalt, indien hier teer in aanwezig is, zal moeten worden afgevoerd naar een door het ministerie van VROM erkende verwerker.

Arbeidsomstandighedenwet (Arbo)

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het opstellen van een meerjarenplan daarvoor en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid moet zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid als milieu. Daarnaast moet worden voldaan aan het Bouwprocesbesluit. Dit is een uitwerking van de EG-richtlijn 'Minimumvoorschriften op het gebied van veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiele bouwplaatsen'. Voor de wegbeheerder betekent dit in hoofdzaak dat, vanuit de Arbo-gedachte, inventarisatie moet plaatsvinden van projectrisico's, dat bestekken moeten worden geanalyseerd en dat Veiligheids en Gezondheidsplannen (V&G-plan) moeten worden opgesteld. Als laatste in dit kader is ook de CROW-publicatie 96B 'Veilig werken aan wegen 2003' van toepassing.

Flora en Faunawet

In het kader van deze wetgeving dient er, indien er mogelijke schade wordt toegebracht aan de natuur door uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden, een inventarisatie te worden uitgevoerd naar beschermende dieren en planten. Dit dient te worden opgenomen in het bijbehorende werkproces van voorbereiding van onderhoudswerkzaamheden. Hierbij dient rekening te worden met onderzoekskosten en mogelijke speciale voorzieningen in het werk om de natuur te beschermen c.q. te compenseren. Door in de voorbereiding alle speciale zaken in beeld te brengen hoeft dit geen kostenverhoging te veroorzaken in de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden. Heusden is op dit moment bezig met de mogelijkheden te onderzoeken om in samenwerking met de Vlinderstichting een zogenaamde gedragscode op te stellen voor het werken aan wegen en bijbehorende bermen in de habitat richtlijn gebieden. Dit voorkomt dat er tijdens de uitvoering nog zaken moeten worden aangepast t.b.v. van de aanwezige planten en dieren. In een dergelijke gedragscode is vastgelegd welke werkzaamheden er mogen worden uitgevoerd aan de weg/berm en op welke manier de uitvoering moet plaatsvinden. Iedereen is dus vooraf op de hoogte van eventuele risico's.



donker pimpernelblauwtje.

Beleid inzake wegen

Inleiding

Het gemeentebestuur stelt de doelstellingen vast voor het wegbeheer. Deze kunnen in niveau per wegcategorie, lettend op de functie van de weg verschillen. Er zijn echter nog meerdere factoren welke een rol kunnen spelen in het onderhouden van het wegenareaal. In dit hoofdstuk zal daar nader op worden ingegaan.

Wegbeheersystematiek

Het is gebruikelijk in Nederland om als wegbeheerder de wegbeheersystematiek toe te passen die door de CROW is ontwikkeld. Kern van deze systematiek is het voorkomen van wegen met een slechte kwaliteit. Op basis van een jaarlijkse globale weginspectie van de in beheer zijnde verhardingen wordt een actueel beeld gekregen van de kwaliteit van het wegennet. De wegbeheersystematiek bevat een vertaling van de geconstateerde schades naar de bekende beleidsthema's duurzaamheid, veiligheid, comfort en aanzien. Uiteindelijk resulteert dit in een kwaliteitsnorm, uitgedrukt in voldoende, matig of onvoldoende.

Ook Heusden maakt al jaren gebruik van deze systematiek. Om echter een nog beter en efficiënter beheer over het wegenareaal te kunnen voeren is een geautomatiseerd beheersysteem een prima hulpmiddel. Met behulp van de gegevens verkregen uit dit beheersysteem kunnen op netwerkniveau meerjarenplanningen en begrotingen worden opgesteld.

Beleidsthema's

Zoals hierboven al is vernoemd baseert wegbeheer zich op 4 beleidsthema's. In publicatie 145 en 147, welke als [bijlage 2 en 3](#) zijn toegevoegd, wordt omschreven hoe ieder thema wordt gewogen bij het bepalen van de prioriteit van onderhoud. Het is gebruikelijk om het beleidsthema aanzien voor centra en bijzondere locaties binnen een gemeente hoger te waarderen dan duurzaamheid terwijl op een weg in het buitengebied dit andersom kan zijn. Het systeem houdt rekening met deze gegevens, echter zal de wegbeheerder aan moeten geven aan welk thema voor ieder wegtype het belangrijkste is. De CROW doet een voorstel in haar publicatie 147, welke ook in Heusden goed toepasbaar is.

Het wegennet in Nederland is te verdelen in 7 wegtypen. In Heusden hebben we alleen wegtype 3 t/m 7. Deze zijn ook als zodanig beschreven in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan, waarbij tevens een functieomschrijving is vastgesteld.

In figuur 11 zijn de wegtypen beschreven aan de hand van gebruiksfunctie. Voor wegtype 3 kan worden gedacht aan een Statenlaan, Beethovenlaan, Duinweg, Lipsstraat en Spoorlaan te Drunen. Ook de wegen op de bedrijventerreinen vallen in dit wegtype.

Wegtype 4 is bijvoorbeeld de Nassaulaan, Groen van Prinstererlaan en Mommersteeg te Vlijmen.

Wegtype		Gebruiksfunctie
Nummer	Benaming	
1	Hoofdwegenet	Stadsautosnelweg Autoweg
2	Zwaar belaste weg	Stadsautosnelweg Provinciale weg
3	Gemiddeld belaste weg	Stadsontsluitingsweg Busbaan Industrieweg Waterschapsweg (druk)
4	Lichtbelaste weg	Buurtontsluitingsweg Parallelweg Landbouwweg Waterschapsweg (rustig)
5	Weg in woongebied	Woonstraat Woonerf Parkeerterrein Wijkstraat
6	Weg in verblijfsgebied	Winkelerf Plein Voetpaden
7	Fietspaden	(vrijliggend) fietspad

Figuur 11: indeling wegtypen.

Per wegtype kan een weegfactor per beleidsthema worden toegekend. Dit is per gemeente verschillend. Onderstaan figuur geeft aan welke keuze voor Heusden toepasbaar zou zijn.

Beleidsthema	Wegtype 3	Wegtype 4	Wegtype 5	Wegtype 6	Wegtype 7
Duurzaamheid	++	++	--	--	-
Veiligheid	+	+	++	-	+
Comfort	-	-	+	+	++
Aanzien	--	--	-	++	--

Figuur 12: prioriteit beleidsthema's per wegtype

Hierbij is duidelijk te zien dat het comfort op fietspaden grote prioriteit heeft terwijl juist de duurzaamheid in bijvoorbeeld de Spoorlaan te Drunen grote prioriteit heeft. Op drukke wegen geeft de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden altijd veel overlast voor de weggebruiker. Dit dient dan ook zo veel mogelijk worden voorkomen.

Bovenstaande prioritering kan per wegtype worden aangepast. Dit kan verder in het beheerplan wegen worden uitgewerkt en er kunnen eventuele afwijkende kwaliteitsniveaus worden doorberekend op eventuele financiële gevolgen. Hierbij kan worden gedacht aan de vaak landelijk gebruikelijke kwaliteitsonderscheid, variërend van een sober kwaliteitsniveau tot een basisplus kwaliteit. Sobere kwaliteit kan worden nagestreefd in buitengebieden met een lage verkeersintensiteit. Een basisplus kwaliteit kan worden nagestreefd in winkelcentra of bijzondere locaties binnen de gemeente zoals de vesting Heusden.

Het huidige beleidsplan wegen is doorgerekend op een basiskwaliteit voor het gehele wegenareaal met figuur 12 als leidraad voor de prioritering van de beleidsthema's. In het nog op te stellen wegbeheerplan is het mogelijk om diverse kwaliteitsscenario's door te rekenen.

Materiaalkeuze

Het verdient de voorkeur om in de toekomst meer aandacht te besteden aan materiaalkeuze. Dit wordt gevoed vanuit twee ontwikkelingen. De eerste is de grotere aandacht voor uitstraling en aanzien. In dit kader is het aan te bevelen om straten aan te wijzen waar gebakken materiaal kan worden toegepast. Dit verhoogt de uitstraling van het gebied en is prima toepasbaar binnen kwalitatief hoogstaande gebieden zoals winkelcentra. Ook landelijke woongebieden zoals de kernen Herpt, Hedikhuizen, Elshout en Giersbergen dienen te worden uitgevoerd in gebakken materiaal. Dit past beter bij de uitstraling. In *bijlage 4* is aangegeven waar grofweg asfalt, betonnen elementenverharding en gebakken materialen kunnen worden toegepast.

Voor vrijliggende fietspaden gaat de voorkeur uit naar asfalt. Dit heeft een zeer hoog comfort voor de fietser. Het is echter niet altijd mogelijk om fietspaden in asfalt uit te voeren. Indien er ondergronds een gasleiding aanwezig is dan moet er een verharding van elementen worden aangebracht waarbij de voorkeur uitgaat naar betontegels.

Beheerbewust ontwerp

Om het wegenareaal in Heusden op een goed niveau te houden zijn er meerdere mogelijkheden. De eerste is het bij aanleg investeren in de fundering en onderbouw van de verhardingsconstructie. Dit heeft als nadeel dat er een eerste extra investering wordt verlangd van ca. 10%. Tweede nadeel is dat de toplaag van de verhardingsconstructie er alleen maar is voor het comfort. Deze laag draagt niet bij aan de kracht van de constructie. In de elementenverharding is dit altijd al zo geweest dus is hier geen verandering aan de orde. Vooral bij asfaltconstructies, welke vaak op de drukkere wegen en zwaarder belaste wegen worden toegepast, is dit aan de orde. Het grote voordeel is namelijk dat de verhardingsconstructie belastingtechnisch niet bezwijkt. Met een relatief simpele onderhoudsmethode, namelijk het vervangen van de (dunne) deklaag, kan eenvoudig en goedkoop het comfort voor de weggebruiker worden hersteld.

Er kan bij het ontwerp van een weg worden uitgegaan van een levensduur van 50 jaar. Dit is de periode die een weg mee zou kunnen zonder dat het ontwerp hoeft te worden aangepast. Het blijkt echter dat nieuwe wetgeving of maatschappelijke ontwikkelingen (bijv. duurzaam veilig, afkoppelen regenwater) het noodzakelijk maken om binnen de ontwerplevensduur van 50 jaar al de weg te veranderen c.a. te verbeteren. Dit staat los van het onderhoud.

Beheer

Het huidige beheer van het wegenareaal valt binnen het Ontwerpbureau Openbare Ruimte en wordt uitgevoerd door 2 fte's. Het beheer houdt in dat de vaste gegevens van het areaal worden beheerd en geactualiseerd. Tevens wordt er van de wegbeheerder verwacht dat hij advies uitbrengt over de huidige kwaliteit van het wegennet. Bij de voorbereiding van diverse werkzaamheden in de openbare ruimte, zoals reconstructies en renovaties, wordt specifieke informatie over bepaalde wegen zoals constructieopbouw, leeftijd, restlevensduur en kwaliteit door de wegbeheerder aangegeven.

Een taak die steeds meer werk oplevert is het afhandelen van aansprakelijkheden. Hoewel er gedurende de afgelopen jaren er nauwelijks een stijging in toegekende claims is te zien, ieder kalenderjaar zijn dit 4 tot 7 claims, komen er wel meer aansprakelijkheden betreffende schade aan eigendommen door slechte kwaliteit van het wegdek naar de wegbeheerder. Dit is gestegen van 10 stuks per jaar naar ca. 40 per jaar. Door een gedegen beheer kunnen de meeste aansprakelijkheden

echter worden afgewezen. We kunnen hiermee aantonen dat we als goed huisvader ons wegennet beheren maar dat en we niet alle schade kunnen voorkomen.

Wezenlijk onderdeel van het beheer is het uitvoeren van de jaarlijkse globale weginspectie. Deze inspectie geeft een kwaliteitsbeeld van het wegennet op netwerkniveau. De resultaten uit deze inspectie vormen de basis voor de meerjarenplanning en begroting.

Om aansprakelijkheden te kunnen ondervangen in overleg met de verzekeringsmaatschappij overeen gekomen dat er 2 keer per jaar een klein onderhoudsinspectie wordt uitgevoerd. Hierdoor heeft de wegbeheerder voldoende bewijsvoering om aan te tonen dat zij aantoonbaar goed beheer van haar wegen voert en hierdoor al het mogelijke doet om schade aan derden te voorkomen. Vanuit de verzekeringsmaatschappij is aangegeven dat deze frequentie voldoende is om aansprakelijkheden onderbouwd te kunnen afwijzen. Heusden loopt hiermee voorop in wegbeheer Nederland want hoewel wettelijk verplicht blijkt toch dat veel wegbeheerders niet aan de klein onderhoudsinspectie toekomen. Gevolg voor deze wegbeheerders is dat de aansprakelijkheidsstellingen nagenoeg allemaal worden omgezet in een claim en dienen te worden vergoed aan de eiser.

Onderhoud

Het onderhoud van de wegen wordt volledig uitbesteed aan derden. Dit komt omdat de private sector innovatiever is in dit specifieke werkgebied. Tevens zit er bij de aannemerij meer kennis betreffende groot onderhoud aan de wegen, zeker in de asfaltverhardingen. Grote onderhoudswerkzaamheden worden onderhands aanbesteed met behulp van een RAW-bestek.

Het klein onderhoud elementenverharding is een meerjaren-contract in de vorm van een RAW-bestek. De afgelopen jaren is ervaring opgedaan met meerjaren-bestekken en deze zijn goed te noemen. Het is goed voor de aannemer om continuïteit in zijn werk te hebben en het is voor het toezicht houden efficiënter om langere tijd met dezelfde mensen samen te werken. Beide partijen weten wat van elkaar wordt verwacht. Hierdoor neemt het noodzakelijke toezicht in hoeveelheid uren na de inwerkperiode af.

Rehabilitatie

Veel wegen in Heusden komen niet toe aan de maatregel rehabilitatie. Met name wegen met een lage tot zeer lage verkeersbelasting kunnen op het gewenste kwaliteitsniveau blijven door tijdig groot onderhoud uit te voeren aan de verhardingsconstructie.

Terugkijkend naar het verleden blijkt dat ongeveer 20% van het wegenareaal in aanmerking komt om na de technische levensduur van 50 jaar te worden gerehabiliteerd. Dit zijn met name de gebiedsontsluitingswegen en zwaar belaste wegen in het buitengebied (wegtype 3 en 4). De overige wegen worden door andere initiatieven zoals duurzaam veilig of door het noodzakelijk vervangen van de aanwezige riolering voortijdig gereconstrueerd.

Reconstructie

Er ontstaat de afgelopen tijd steeds meer de wens om planmatige werken integraal te benaderen, volgens het IBOR (Integraal Beheer Openbare Ruimte) principe. Ook binnen de gemeente Heusden doet zich dit voor. Voorbeelden van dergelijke projecten zijn de reconstructie van de Wolput en de reconstructie van de Parallelweg-west te Vlijmen. In dergelijke projecten is het onvoldoende om alleen het noodzakelijke onderhoud uit te voeren en niet te kijken naar een totaaloplossing voor de openbare ruimte. Er dient een algehele reconstructie te worden uitgevoerd om het wegontwerp aan te passen aan de huidige eisen en richtlijnen. Met name de invloed van een duurzaam veilige inrichting speelt een belangrijke rol.

In de meeste gevallen blijkt dat door de maatschappelijke ontwikkelingen de inrichting van de openbare ruimte niet meer te voldoen aan de eisen die tegenwoordig worden gesteld. Duidelijk voorbeeld is de Eindstraat en Drunen en de Naulandseweg in Elshout. Beide wegen hebben door de tijd een andere functie gekregen terwijl het oorspronkelijk ontwerp hier niet in voorziet.



Hoge Maasdijk te Hedikhuizen, klein onderhoud asfalt

Beleid inzake raakvlakken wegen

Inleiding

Binnen de gemeente zijn er diverse beleidsterreinen die raakvlakken hebben met het wegbeleid. In dit hoofdstuk zal dit flankerende beleid kort worden toegelicht.

Leefomgeving

Bodemkwaliteitskaart

In oktober 2005 heeft de gemeente een zogenaamde bodemkwaliteitskaart. Deze kaart geeft de actuele kwaliteit van de bodem aan, uitgedrukt in milieucategorieën. Met behulp van deze kaart is het mogelijk vooraf een uitspraak te doen over de kwaliteit van vrijkomend zand/grond bij uit te voeren grondwerken in het kader van onderhoud wegen. Dit beperkt de risico's op onvoorziene zaken tijdens de uitvoering van werkzaamheden.

Gemeentelijk Riolerings Plan

Het GRP is van directe invloed op het wegennet. Doordat het regenwater dient te worden geïnfiltreerd in de bodem worden er extra eisen gesteld aan zowel de ondergrond als de toegepaste materialen. Hoewel het daadwerkelijk afkoppelen van regenwater nog in een beginstadium verkeert, leveren de eerste uitgevoerde projecten een positief beeld. Het blijft van belang dat bij het vervangen van wegdekken altijd de optie van afkoppelen regenwater wordt gezien.

Openbare ruimte vesting Heusden

Op dit moment is het beleidsplan openbare ruimte vesting Heusden in voorbereiding. In dit plan wordt mede de kwaliteit van het wegennet binnen de vesting bepaald. Deze kan afwijken van de basiskwaliteit die voor wegenareaal in Heusden gaat gelden, namelijk kwaliteitsniveau basis. In het beleidsplan openbare ruimte vesting Heusden wordt nader ingegaan op de gewenste kwaliteit van het wegennet in de vesting.

Groenbeleid

In Heusden zijn er diverse beleidsplannen over het openbaar groen. Er is een groenbeleidsplan, een groenstructuurplan, een maaibeheersplan en een bomenbeleidsplan. Al deze plannen hebben invloed op het wegenbeleid, echter in verschillende mate. Het bomenbeleidsplan heeft direct te maken met het wegonderhoud. Veel schade aan het wegdek, met name bij voet- en fietspaden, wordt veroorzaakt door boomwortelopgroei. Boomwortels gaan op zoek naar vocht wat juist tussen de bovenkant van de fundering en de onderkant van de verharding in de vorm van condens aanwezig is. Gevolg is het scheuren van asfalt of het opdrukken van tegels en klinkers. Om gevaarlijke situaties te voorkomen worden dergelijke boomwortels direct gekapt. Dit heeft het nadeel dat de boom instabiel wordt door het ontbreken van verankering in de bodem en dat er veel kosten mee gemoeid zijn. Ook is het kappen van wortels een korte termijn oplossing want de boom zorgt ervoor dat een andere wortel de taak van de gekapte wortel overneemt en dus op een andere plek de verharding omhoog gaat drukken. Het is dan ook aan te bevelen een structurele oplossing te zoeken in de plantfase van de boom. Hier is echter nog geen financiële dekking voor. Dit geldt ook voor het toenemend onderhoud door boomwortelopgroei. Op dit moment gaat dit ten laste van het klein onderhoud maar er dient structureel geld te worden gereserveerd voor het tegengaan van boomwortelopgroei. Dit zal echter onderdeel worden van het beheerplan openbaar groen.

De keuze van de toe te passen van onkruidbestrijding op verharding is van belang voor de keuze van toe te passen materialen. Mechanische onkruidbestrijding in de vorm van borstelen of branden brengt direct schade toe aan de oppervlakte van de verharding. Afhankelijk van het tijdstip waarop chemische onkruidbestrijding niet meer mag worden toegepast dient er zeer kritisch te worden gekeken naar de toe te passen materialen. Verharding met een 'zachtere' deklaag kunnen dan niet meer overal worden toegepast, indien niet geaccepteerd wordt dat er begroeiing in de voegen groeit.

Vegen

In Heusden is er nog geen beleid vastgesteld voor het vegen de wegen. Er zijn wel werkafspraken gemaakt over de frequentie van vegen in straten en op fietspaden maar niet over de inzet van materieel en personeel. Omdat het vegen van de wegen zowel voor- als nadelen heeft voor de kwaliteit van het wegennet is het toch zaak dit item breder te bezien dan op dit moment aan de orde is. Het voordeel van het regelmatig vegen van de wegen is dat de verkeersveiligheid goed blijft doordat er geen rotzooi op straat ligt of in het riool spoelt. Nadeel is dat in Heusden het vegen met dergelijk zware machines gebeurt dat wegen en fietspaden waarop regelmatig geveegd wordt, worden beschadigd door de wielen van de machines. Er ontstaat spoorvorming in de verharding waardoor de kwaliteit van het wegdek sneller afneemt dan de gedragsmodellen van de CROW aangeven. Het gevolg is dan ook dat het groot onderhoud sneller moet worden uitgevoerd dan gepland en uiteindelijk het vegen leidt tot een kostenverhoging in het onderhoud. Bij aanschaf van nieuwe veegmachines zal er kritisch moeten worden gekeken naar het vegen van voet- en fietspaden en de daarbij behorende belasting van de veegmachine.

Verkeer

Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan

In het GVVP is er een indeling gemaakt naar wegcategorieën, zoals is aangegeven door de CROW. Aan iedere weg in de gemeente is een bepaalde functie toegekend, zoals gebiedsontsluitingsweg of woonstraat. Bij iedere functie hoort een bepaald wegontwerp. De huidige wegen, en dan met name de voormalige ruilverkavelingwegen, hebben niet het wegprofiel wat behoort bij de functie van dergelijke wegen. Enkele voorbeelden zijn de Naulandseweg, de Honderbunderweg, de Hongerenburgweg en de Veldweg. Dergelijke wegen krijgen tegenwoordig veel verkeer te verwerken of ze worden voornamelijk gebruikt door zwaar (landbouw)verkeer. Het gevolg hiervan is dat de weg in korte tijd veel schade ondervindt omdat zowel de constructie als het wegprofiel niet is ontworpen op dergelijk gebruik. Ook de naastliggende bermen krijgen veel schade doordat het elkaar passerende verkeer gebruik van de berm maakt en deze daar niet voor is ingericht. Hoewel er al op diverse locaties binnen de gemeente structurele bermbescherming in de vorm van grasbetontegels, bermasfalt of kunststofbermplaten is aangebracht, zijn er nog vele plekken waar er schade ontstaat aan de berm.

Parkeren

Op dit moment is het autoverkeer zodanig toegenomen dat de in Heusden gebruikelijke parkeernorm van 1,5 parkeervak per woning wordt achterhaald. In de discussie over leefbaarheid is een van de problemen het parkeren. Een eventuele oplossing is meer parkeerplaatsen aanleggen. Dit is van directe invloed op het wegbeheer doordat er rekening moet worden gehouden met een areaalgroei. Nadeel van het verharderen van groen door parkeervakken is het afnemen van de leefbaarheid en de toename van de onderhoudskosten per m² openbare ruimte. In bijlage is de kostenvergelijking gemaakt tussen het beheer en onderhoud van groenvoorziening ten opzichte van verharding.

Telecom verordening

In 2004 heeft de gemeenteraad de telecom verordening vastgesteld. In deze verordening is vastgelegd welke bedrijven kabelsleuven mogen graven in onze gemeente en welke spelregels hiervoor gelden. Naast deze telecom verordening is de straatwerkvergoeding vastgesteld. In deze regeling is vastgelegd welke schadeloosstelling de gemeente verwacht van de kabeleigenaar als deze in Heusden een kabel in de grond wil legen. Deze vergoeding is opgebouwd uit beheerkosten, degeneratievergoeding en straatwerkvergoeding. Deze middelen worden alleen ingezet om nagezakt straatwerk van kabelsleuven te herstellen.

Communicatie

Goede communicatie is van groot belang bij het wegenonderhoud binnen de gemeente. Hiervoor geldt dat communicatie met alle betrokkenen, zowel intern als extern, een bijdrage levert aan het verkrijgen van draagvlak.

Iedere inwoners van onze gemeente heeft direct te maken met het onderhoud aan de wegen. Daarom is het noodzakelijk het communicatietraject op te splitsen in 2 fasen.

De eerste fase is de communicatie die nodig is voor de vaststelling van de beleidsnota. Hier wordt de openbare voorbereidingsprocedure' gevolgd (hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht). Hiervoor is de te volgen procedure formeel vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht. Hiervoor zal een persbericht worden uitgebracht en zal er in de Heusdense Courant een publicatie worden geplaatst. Deze fase gaat vooral over de hoofdlijnen van het beleid, het aangeven van de zwaartepunten in het nieuwe beleid en de uitleg van bepaalde beleidskeuzen.

De tweede fase is de directe communicatie met betrokkenen op het moment dat het onderhoud in uitvoering komt. Om voldoende draagkracht voor nieuwe verlichting te krijgen is het noodzakelijk om op het goede moment in de voorbereiding van projecten alle belanghebbenden te informeren en te betrekken in de planvorming. Dit varieert van bewoners tot belangengroepering zoals buurtverenigingen. Ook politie, 3VO en het gehandicaptenplatform zijn van groot belang om breed draagvlak te krijgen voor het nieuwe beleid.

Door informatiemomenten te beleggen zullen de direct betrokkenen wordt geïnformeerd over de plannen in hun directe omgeving. Vanwege de projectmatige aanpak van het groot onderhoud aan wegen is communicatie en informatie een vast onderdeel in het voorbereiden en uitvoeren van dergelijke plannen. Ook hiervoor geldt dat op het moment dat projecten in voorbereiding komen er een persbericht wordt uitgebracht en er een artikel in de Heusdense Courant wordt geplaatst.

Tevens is er het communicatietraject naar het gemeentebestuur. Jaarlijks zal er een uitvoeringsplan groot onderhoud wegen worden opgesteld. In dit plan wordt een terugblik op het voorgaande jaar gegeven over behaalde doelstellingen. Gelijktijdig worden de uit te voeren werkzaamheden in het de komende planjaar vastgelegd, met een doorkijk naar het tweede planjaar. Dit plan wordt door het college van Heusden vastgesteld en zal ter kennis name aan de commissie BZ worden voorgelegd.

Jaarlijks wordt een rondgang door de gemeente gemaakt met de leden van de raadscommissie BZ. Tijdens deze rondgang wordt uitleg gegeven over de werkzaamheden welke op korte termijn in uitvoering komen. Deze werkzaamheden zijn in een door het college jaarlijks vastgesteld uitvoeringsplan vastgelegd. Dit document is tevens een hulpmiddel voor de gemeenteraad om haar controlerende taak te kunnen uitvoeren.

Financiële analyse onderhoud verhardingen

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het groot onderhoud van het wegenareaal besproken voor de periode 2006-2010 en de periode na 2010.

Op basis van de resultaten van de globale wegininspectie van juni/juli 2005 is er een berekening gemaakt van de onderhoudsbehoeften voor de periode 2006 t/m 2010. In de berekeningen is onderscheid gemaakt tussen elementenverharding en asfaltverharding. Dit is gedaan omdat er een verschil in onderhoudsstrategie is tussen beide verhardingssoorten. Uitstel van onderhoud aan asfaltverhardingen brengt het risico op kapitaalvernietiging met zich mee.

Bij de financiële analyse is uitgegaan van de zogenaamde basisplanning. Hierbij zijn de benodigde budgetten voor de komende 5 jaar zo exact mogelijk in beeld gebracht. Hierbij dient echter rekening te worden gehouden dat alleen voor de planjaren 2006 en 2007 het reëel is de aangegeven kosten te verwachten. De onderhoudskosten in de periode 2008 t/m 2010 zijn gebaseerd op het huidige schadebeeld in relatie tot de landelijke erkende gedragsmodellen van verhardingen. Hier kunnen door met name klimaatsinvloeden nog behoorlijke wijzigingen ontstaan. Met name wisselende periodes van vorst en dooi zorgen ervoor dat de asfaltverhardingen versneld in kwaliteit afnemen.

De CROW systematiek kan op basis van de inspectiegegevens slechts voor een periode van 5 jaar een indicatie geven voor de financiële onderhoudsbehoefte. Om deze reden is voor financiële analyse van alle verhardingen na 2010 gebruikt gemaakt van de landelijk erkende onderhoudscycli met bijbehorende kosten. Hierbij is gerekend met het onderhoudscenario dat de wegen per wegtype zijn gerelateerd aan de beleidsthema's uit paragraaf 4.3.

Indien TAG aanwezig is dient bij het uitvoeren van onderhoud rekening te worden gehouden met extra kosten voor het storten van de vrijkomende teerhoudende materialen. Het is op voorhand niet aan te geven welke hoeveelheden TAG jaarlijks vrijkomen. Derhalve worden de afvoerkosten en stortkosten ten laste gebracht van het groot onderhoud verhardingen. Dit kan ertoe leiden dat door deze hoge kostenpost er minder groot onderhoud kan worden uitgevoerd.

Basisplanning 2006-2010

In onderstaand figuur zijn de benodigde budgetten voor de verhardingen weergegeven. De budgetpiek in de eerste 2 planjaren wordt met name veroorzaakt door het achterstallig onderhoud in de asfaltwegen. De berekening van de benodigde budgetten omvat het complete wegenareaal in Heusden. In de basisplanning is uitgegaan van de basiskwaliteit, gerelateerd aan het belangrijkste beleidsthema, voor alle aanwezige verhardingen.

Omschrijving	2006	2007	2008	2009	2010
Groot onderhoud	€ 1.450.000	€ 886.000	€ 39.000	€ 442.000	€ 102.000
Klein onderhoud	€ 160.000 € 75.000	€ 160.000 € 75.000	€ 160.000 € 75.000	€ 160.000 € 75.000	€ 160.000 € 75.000
Onderzoek	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000
Verbeteringswerken	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000
TAG	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Totaal 2006-2010	€ 1.880.000	€ 1.316.000	€ 469.000	€ 872.000	€ 532.000

Figuur 13: overzicht basisplanning 2006-2010

De bedragen voor het groot onderhoud zijn gebaseerd op de visuele inspectie van juli 2005. Dit zijn de kosten die volgens de systematiek rationeel wegbeheer noodzakelijk zijn om het wegennet van Heusden in zijn huidige kwaliteit naar het niveau voldoende te brengen. De bedragen voor de korte termijn (2006-2007) zijn concreet. De bedragen voor de middenlange termijn zijn een indicatie die echter door weerinvloeden (veel wisselende periodes van vorst en dooi) nog flink kunnen wijzigen.

De overige kostenposten (klein onderhoud, onderzoek, verbeteringswerkzaamheden en TAG) zijn op basis van ervaringen van de afgelopen 4 jaar bepaald. Deze kosten zijn structureel, behalve de post afvoeren en storten TAG. In deze structurele kosten is geen rekening gehouden met wisselende kwaliteitsniveaus binnen de gemeente. De bedragen zijn gebaseerd op een kwaliteitsniveau basis. In het beheerplan wegen zal verder worden uitgewerkt wat voor financiële gevolgen verschillende kwaliteitsniveaus hebben in het onderhoud.

Naast onderhoud is het wenselijk een aantal wegen te reconstrueren, waarbij onderhoud een deel van de werkzaamheden omvat. Dit betekent dat voor dat deel van de kosten, dat betrekking heeft op de reconstructie van wegen extra middelen beschikbaar dienen te zijn. Omdat in dat geval sprake is van investeringen met een maatschappelijk nut, zouden deze investeringen in principe ineens ter laste van de exploitatie of een reserve dienen te worden gebracht. Een en ander dient dan ook bij de voorjaarsnota 2006 te worden gezien.

Klein onderhoud

Zoals al in paragraaf 2.5.4 al is beschreven is de hoeveelheid klein onderhoud in Heusden de afgelopen jaren toegenomen. Dit is een landelijke tendens die zich ook in Heusden ontwikkelt. Om al het nodige klein onderhoud te kunnen uitvoeren is het noodzakelijk de klein onderhoudsbudgetten te verhogen. Voor het klein onderhoud aan de elementenverharding dient het budget beschikbaar te zijn dat gelijk is aan 20% van het budget groot onderhoud elementen. Voor klein onderhoud aan de asfaltverharding dient budget beschikbaar te zijn dat gelijk is aan 10% van het budget groot onderhoud. Dit zijn landelijk gehanteerde cijfers die goed overeenkomen met ervaringen in Heusden van de afgelopen jaren.

Kosten groot onderhoud na 2010

Het budget groot onderhoud na 2010 is bepaald op basis van de normkosten van het CROW. Deze kosten geven een indicatie van de gemiddelde jaarlijkse kosten die nodig zijn om het bestaande wegenareaal in een goede staat te houden. De kosten zijn berekend op een levensduur van 50 jaar, met op 25 jaar een groot onderhoudsactie.

Het benodigd lange termijnbudget wordt niet bepaald op basis van de kwaliteit van de verharding op dit moment maar op basis van het daadwerkelijk aanwezige areaal. Bij areaaluitbreidingen zal rekening moeten worden gehouden met een verhoging van het budget in de toekomst. In onderstaande termijn is weergegeven welke kosten er op lange termijn zijn te verwachten vanuit het beheer en onderhoud van de wegen.

Omschrijving	Deelproduct	Geraamd budget vanaf 2011
Groot onderhoud		€ 785.000,-
Groot onderhoud elementen		€ 870.000,-
Klein onderhoud asfalt		€ 78.000,-
Klein onderhoud elementen		€ 160.000,-
Rehabilitatie asfalt		€ 240.000,-
Rehabilitatie elementen		€ 375.000,-
Verbeteringswerkzaamheden		€ 25.000,-
Structureel beheer	Asfaltonderzoeken	€ 24.500,-
	Bodemonderzoeken	€ 10.000,-
	Deflectiemetingen	€ 20.000,-
	Globale weginspectie	€ 22.500,-
Totaalbudget per jaar		€ 2.610.000,-

Figuur 14: benodigd budget lange termijn.

Dit bedrag is beduidend hoger dan de benodigde budgetten voor de korte en middenlange termijn. Dit heeft als oorzaak dat met de huidige wegbeheersystematiek de lange termijnprognose wordt gemaakt met behulp van kengetallen in relatie tot onderhoudsscenario's. Deze zijn vrij algemeen en dus niet specifiek voor de situatie in Heusden. Het budget voor de lange termijn is echter op dit moment niet anders te bepalen. Nadat het wegbeheerprogramma operationeel is, kan hier wel specifieker aan worden gerekend.

Vergelijk begroting en benodigd budget

Wanneer de beschikbare onderhoudsbudgetten worden vergeleken met het benodigde budgetten voor de korte termijn (1-2 jaar) zijn de benodigde bedragen hoger dan de beschikbare budgetten. Dit heeft als voornaamste reden het achterstallig onderhoud in de asfaltverhardingen. Voor de middenlange termijn (3 tot 5 jaar) geldt dat het beschikbare budget hoger is dan benodigd. Dit komt omdat het huidige goede onderhoudsniveau van de elementenverhardingen theoretisch een zeer geringe onderhoudsbehoeften kennen. Door de relatief geringe kosten op de korte termijn kunnen de komende 5 jaren worden gebruikt om toe te groeien naar de verwachte kosten na 2010. Dit om ook op lange termijn het onderhoud van de wegen op een goede en efficiënte wijze te kunnen uitvoeren.

In onderstaand figuur is het beschikbaar budget voor onderhoud wegen weergegeven, opgenomen in de huidige meerjaren begroting.

Omschrijving	Budget 2006	Budget 2007	Budget 2008	Budget 2009	Budget 2010
Onderhoud wegen	€ 698.823,-	€ 698.823,-	€ 698.823,-	€ 698.823,-	€ 698.823,-
Rehabilitatie wegen	€ 228.097,-	€ 268.613,-	€ 268.613,-	€ 268.613,-	€ 268.613,-
Vesting onderhoud wegen	€ 110.000,-	€ 110.000,-	€ 110.000,-	€ 110.000,-	€ 110.000,-
Rationeel wegbeheer	€ 24.500,-	€ 24.500,-	€ 24.500,-	€ 24.500,-	€ 24.500,-
Asfaltonderzoeken	€ 26.600,-	€ 26.600,-	€ 26.600,-	€ 26.600,-	€ 26.600,-
Inhuur externen	€ 30.000,-	€ 30.000,-	€ 30.000,-	€ 30.000,-	€ 30.000,-
Abonnement STADSPOORT	€ 4.500,-	€ 4.500,-	€ 4.500,-	€ 4.500,-	€ 4.500,-
Wegen algemeen: diverse aanschaf	€ 100,-	€ 100,-	€ 100,-	€ 100,-	€ 100,-
Verbeteringswerken	€ 10.300,-	€ 10.300,-	€ 10.300,-	€ 10.300,-	€ 10.300,-
Totaalbudget 2006	€ 1.132.920,-	€ 1.173.436,-	€ 1.173.436,-	€ 1.173.436,-	€ 1.173.436,-

Figuur 15: beschikbaar budget onderhoud wegen.



Grotestraat te Heesbeen

Samengevat

De verschillen in beschikbare en benodigde bedragen worden in onderstaand figuur aangegeven.

Totaal beschikbaar budget 2006 -2010	€ 1.132.920,-	€ 1.173.436,-	€ 1.173.436,-	€ 1.173.436,-	€ 1.173.436,-
Totaal benodigd budget 2006-2010	€ 1.880.000,-	€ 1.316.000,-	€ 469.000,-	€ 872.000,-	€ 532.000,-
Verschillen	€ 747.080,-	€ 142.564,-	-/- € 704.436	-/-€ 301.436	-/- € 641.436,-

figuur 16: verschillen in beschikbare en benodigde middelen 2006 - 2010

De stand van de voorziening wegen per 1/1/2005 bedraagt € 1.269.807

Verschil tussen benodigd en beschikbare middelen 2006 –2010 € 757.664

Stand Voorziening wegen per 1/1/ 2011 € 2.027.471

=====

In de huidige voorziening wegen, en in de exploitatiebudgetten wegen zijn voor de periode 2006 - 2010 voldoende middelen beschikbaar

Vanaf 2011 zouden de benodigde bedragen echter fors hoger dienen te zijn dan er aan middelen beschikbaar is. Dit heeft als oorzaak dat met de huidige wegbeheerssystematiek de lange termijnprognose wordt gemaakt met behulp van kengetallen in relatie tot onderhoudsscenario's. Deze zijn vrij algemeen en dus niet specifiek voor de situatie in Heusden. De verwachting is dat het wegbeheerssysteem binnen afzienbare termijn beschikbaar zal zijn. Pas op dat moment kunnen er voor de periode 2011 en verder, concrete bedragen berekend worden.

Naast onderhoud is het wenselijk een aantal wegen te reconstrueren, waarbij onderhoud een deel van de werkzaamheden omvat. Dit betekent dat voor dat deel van de kosten, dat betrekking heeft op de reconstructie van wegen extra middelen beschikbaar dienen te zijn. Omdat in dat geval sprake is van investeringen met een maatschappelijk nut, zouden deze investeringen in principe ineens ter laste van de exploitatie of een reserve dienen te worden gebracht. Een en ander dient dan ook bij de voorjaarsnota 2006 te worden bezien.

Conclusies en aanbevelingen

De kwaliteit van de elementenverhardingen is goed te noemen. Dit geldt voor het gehele areaal, zowel de wegen als de voetpaden. In de vrijliggende fietspaden met elementverharding zal op de middenlange termijn extra aandacht noodzakelijk zijn. Dit heeft echter geen invloed op de benodigde budgetten.

De gemiddelde kwaliteit van het gehele areaal asfaltwegen is voldoende. Het relatief grote percentage asfaltwegen met een slechte kwaliteit vergroten het risico op kapitaalvernietiging. Door op korte termijn deze achterstand in te lopen verdwijnt dit risico. Uit de inspecties blijkt dat op de korte termijn het onderhoud van de asfaltverhardingen het meeste aandacht verdient. Op de middenlange termijn, 3-5 jaar, loopt de onderhoudsbehoefte tijdelijk terug. Gezien de hoeveelheid asfalt in met name de Drunense woongebieden zal op de lange termijn de onderhoudsbehoefte weer toenemen.

De keuze voor de beleidsthema's conform paragraaf 4.3 vast te stellen en eventuele aanpassingen in het nog op te stellen beheerplan wegen financieel te vertalen. Tevens is het aan te bevelen de voorgestelde materiaalkeuze zoveel mogelijk hier aan te koppelen.

Om de klant correct te bedienen dient de huidige methodiek van afdoening van meldingen niet te veranderen. Er dient echter wel structureel € 160.000,- beschikbaar te zijn voor het afdoen van deze meldingen en verder klein onderhoud in de elementenverhardingen. Tevens dient er structureel in de onderhoudsbegroting € 75.000,- voor het klein onderhoud aan de asfaltverhardingen te worden opgenomen.

Alleen onderzoek naar TAG (teerhoudend asfalt granulaat) is onvoldoende om een sluitend onderhoudsadvies te kunnen geven over asfaltwegen. Deflectiemetingen dienen hieraan te worden toegevoegd. Tevens kan de globale weginspectie en het benodigd bodemonderzoek onder de post onderzoekskosten worden gebracht. Jaarlijks is een budget van € 75.000,- nodig om al deze onderzoeken mogelijk te maken.

Gezien de ervaring van de afgelopen 5 jaar mogen we aannemen dat er jaarlijks gemiddeld 1900 ton TAG wordt opgenomen en afgevoerd. Dit betekent een jaarlijkse een extra kostenpost van ca. € 100.000,-.

Omdat het toepassen van teer in asfaltverhardingen pas sinds begin jaren 90 van de vorige eeuw is verboden is het reëel te stellen dat er de komende 10 jaar nog TAG vrij komt bij onderhoudswerkzaamheden.

De afgelopen jaren is gebleken dat het verbeteren van de leefomgeving vaak al met kleine ingrepen kan worden gerealiseerd. Onze burgers hebben vaak verzoeken om aanpassingen van de verharding (parkeren, mindervaliden-oversteek, etc.) die relatief weinig geld kosten maar veel gemak opleveren. Het budget voor dergelijke kleine zaken dient te worden verhoogd naar € 20.000,-.

In de huidige voorziening wegen, en in de exploitatiebudgetten wegen zijn voor de periode 2006 -2010 voldoende middelen beschikbaar indien wordt gerekend met een kwaliteit 'basis' voor het gehele wegareaal.

Vanaf 2011 zouden de benodigde bedragen echter fors hoger dienen te zijn dan er aan middelen beschikbaar is. Dit heeft als oorzaak dat met de huidige wegbeheerssystematiek de lange termijnprognose wordt gemaakt met behulp van kengetallen in relatie tot onderhoudsscenario's. Deze zijn vrij algemeen en dus niet specifiek voor de situatie in Heusden. De verwachting is dat het wegbeheerssysteem binnen afzienbare termijn beschikbaar zal zijn. Pas op dat moment kunnen er voor de periode 2011 en verder, concrete bedragen berekend worden.

Naast onderhoud is het wenselijk een aantal wegen te reconstrueren, waarbij onderhoud een deel van de werkzaamheden omvat. Dit betekent dat voor dat deel van de kosten, dat betrekking heeft op de reconstructie van wegen extra middelen beschikbaar dienen te zijn. Omdat in dat geval sprake is van investeringen met een maatschappelijk nut, zouden deze investeringen in principe ineens ter laste van de exploitatie of een reserve dienen te worden gebracht. Een en ander dient dan ook bij de voorjaarsnota 2006 te worden gezien.