

Beleidsplan Onderhoud Wegen 2025 2029

Het beleid voor het onderhoud van
de wegen in de gemeente Waalwijk
voor de periode 2025-2029

juni 2024



2025-2029

Beleidsplan Onderhoud Wegen

Team beheer en onderhoud

Openbare Ruimte en Vastgoed (TORV)

Inhoudsopgave

4	Samenvatting
6	Inleiding
7	Stand van zaken
14	Ontwikkelingen en kaders
18	Financiën
20	Bijlagen



1. Samenvatting

Voor u ligt het 'Beleidsplan Onderhoud Wegen 2025-2029'.

Dit plan legt een bestuurlijke, beheersmatige en financiële basis voor het beheer van de gemeentelijke verhardingen in de komende jaren. Met dit plan voldoen we aan de wettelijke plicht om de verhardingen goed te onderhouden. Daarnaast voorkomen wij hiermee zo veel mogelijk schadeclaims en kapitaalvernietiging. Om dit te bereiken hanteert Waalwijk sinds 2008 het niveau "Basis" volgens de CROW-richtlijn. Dit niveau is een landelijk gehanteerde richtlijn waarbij wordt voldaan aan de ondergrens van verantwoord wegbeheer en volstaat nog prima.

De afgelopen jaren is sprake geweest van een forse areaalvergroting en verwachten we de komende jaren een vervangingspiek omdat voor veel verhardingen het einde van de levensduur in zicht komt. Dit moet allemaal worden beheerd en onderhouden. Daarnaast spelen steeds meer zaken een rol bij wegbeheer zoals bijvoorbeeld klimaatadaptatie, vergroening en energietransitie. Een uitdaging op zich en een handschoen die we graag oppakken.

Er wordt zoveel mogelijk integraal samengewerkt met diverse beheerdisciplines, nutsbedrijven, woningbouwverenigingen en andere stakeholders om kennis uit te wisselen, om innovaties met elkaar te delen en om kosten te besparen.

Om de verhardingen in gemeente Waalwijk op het niveau 'Basis' te brengen en te houden is er via de Kadernota 2025 het budget substantieel al verhoogd van € 900.000,- naar € 1.200.000, -.

Of deze budgetverhoging voldoende is om aan het onderhoudsniveau te kunnen blijven voldoen zal jaarlijks opnieuw worden beoordeeld. Indien nodig zal dat via aankomende Kadernota-voorstellen kenbaar worden gemaakt.



2. Inleiding

Het Beleidsplan Onderhoud Wegen 2025-2029 legt een bestuurlijke, beheersmatige en financiële basis voor het beheer van de gemeentelijke verhardingen in de komende jaren. Het doel is om de wegen in de gemeente Waalwijk op onderhoudsniveau 'Basis' te houden.

Waalwijk heeft grote ambities. De gemeente wil aantrekkelijk zijn als plaats om te wonen, werken en recreëren. We zien graag dat jongeren die vertrokken om elders te studeren, weer terugkomen om Waalwijk te versterken. Bovendien hebben we ambities op het gebied van duurzaamheid, economie, welzijn en bewonersparticipatie. De infrastructuur speelt bij het realiseren van die ambities een grote rol. Daarnaast is het areaal aan verhardingen de afgelopen 15 jaar met ruim een kwart gegroeid. En al die verhardingen moeten ook worden onderhouden.

Wij zijn verantwoordelijk voor het onderhoud van de verhardingen binnen de gemeente. Dat gaat om alle wegen, straten, fietspaden, voetpaden, pleinen en parkeerplaatsen, voor zover het geen provinciale wegen of rijkswegen zijn.

Om het onderhoud van het gemeentelijk verhardingsareaal doelmatig en efficiënt uit te kunnen voeren, is dit beleidsplan opgesteld. In feite is het daarmee het vervolg op Beheerbeleidsplan Wegen 2009-2013. Daarin besloot de raad om de wegen in onze gemeente te onderhouden op het landelijk meest gehanteerde niveau 'Basis', in Waalwijk ook wel bekend als 'minimaal veilig'. Schades en/of ongevallen door gebreken aan de weg kunnen daarmee zoveel mogelijk worden voorkomen. Het plan is na 2013 echter niet meer geactualiseerd.

Nieuwe inzichten

Daar brengen we met dit Beleidsplan Onderhoud Wegen 2025-2029 verandering in. Met dit plan wordt een bestuurlijke, beheersmatige en financiële basis gelegd voor het wegbeheer in de komende jaren. Daarbij is nadrukkelijk ook aandacht voor nieuwe beleidsinzichten en maatschappelijke ontwikkelingen. Zo hechten we nu nog meer waarde aan goede fiets- en wandelpaden. De verhardingen moeten ook goed begaanbaar zijn voor ouderen en mensen met een beperking. Daarnaast spelen zaken als klimaatadaptatie, vergroening en de energietransitie mee. Burgerparticipatie vergroot de betrokkenheid van inwoners en leidt tot betere keuzes.

Levensduur

Dit plan is ook hard nodig omdat veel verhardingen in onze gemeente aan het eind van hun technische levensduur zullen komen (40-60 jaar na aanleg). Dat betekent dat groot onderhoud of zelfs vernieuwing noodzakelijk is. Daarbij komt dat het areaal aan wegen de afgelopen 15 jaar fors is toegenomen. We hebben nu als gemeente 27% meer verhardingen in beheer.

Technisch onderhoud

Het beleidsplan Wegen heeft alleen betrekking op de verhardingen (rijbanen, fietspaden, voetpaden, pleinen en parkeerplaatsen) die door de gemeente worden onderhouden en waarvoor de gemeente verantwoordelijk is als wegbeheerder. Dit beleidsplan gaat over structureel technisch onderhoud. Dagelijks onderhoud als het verwijderen van onkruid en gladheidsbestrijding valt buiten de scope.

3. Stand van zaken in cijfers

Hoe is de staat van onderhoud van de wegen en verhardingen in de gemeente Waalwijk? We bepalen dat per wegvakonderdeel. Dat zijn de te onderscheiden onderdelen binnen een wegvak, zoals rijbaan, fietspad, trottoir of parkeerstrook.

- ➔ De gemeente Waalwijk heeft 3,9 miljoen m² verhardingen in beheer;
- ➔ De afgelopen 15 jaar is dat areaal 29% gegroeid;
- ➔ Na 40 tot 60 jaar zijn wegen aan groot onderhoud/vervanging toe;
- ➔ De komende jaren wordt een vervangingspiek verwacht;
- ➔ Er is sprake van achterstallig onderhoud.

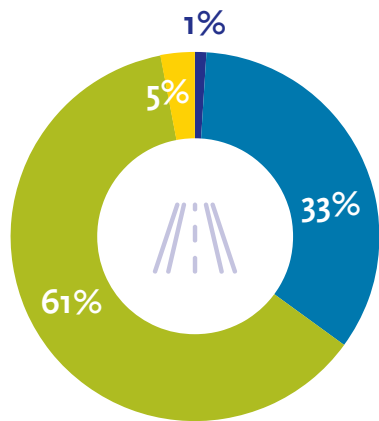
Soorten verharding

Het areaal van de gemeente Waalwijk bestond in april 2024 uit 20.769 wegvakonderdelen, met een totale oppervlakte van 3.878.265 m².



3.878.265
totale oppervlakte in m²

Er worden verschillende soorten verhardingen gebruikt:



Verhardingstype	Oppervlakte
Betonverharding	53.313
Asfaltverharding	1.296.779
Elementenverharding	2.379.209
Half- en onverhard	148.964
	3.878.265

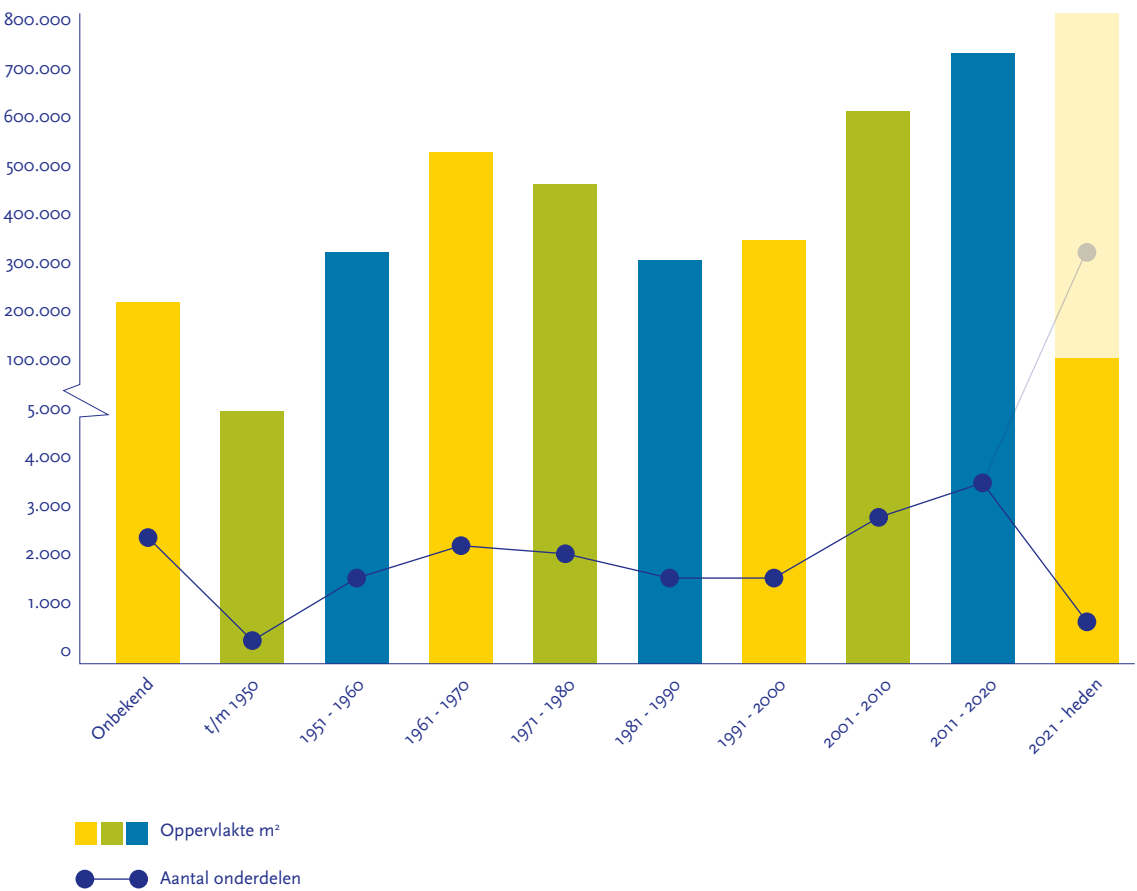
De verhardingen zijn als volgt over de wegvakonderdelen verdeeld:

Wegvakonderdeel	Oppervlakte
Fietspad	241.750
Overige	243.972
Parkeervak	325.915
Rijbaan	2.198.374
Roetpad	868.254
Eindtotaal	3.878.265

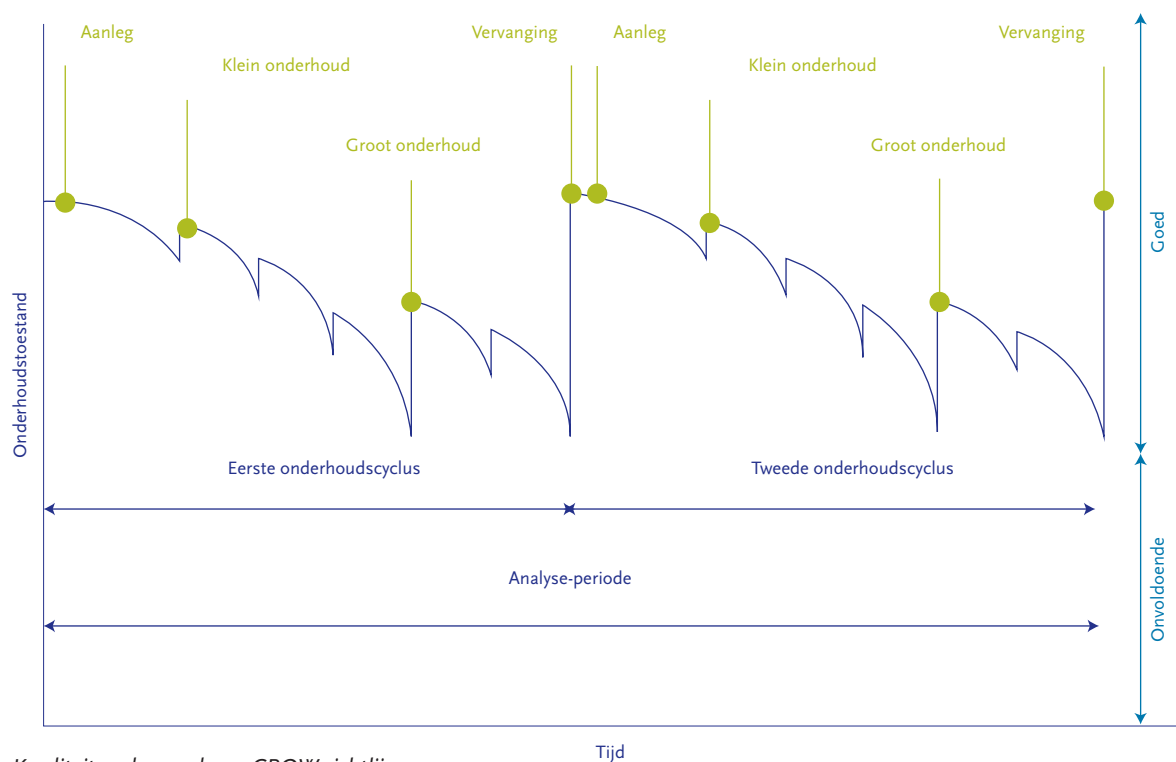
Hoe oud zijn onze wegen?

De afgelopen ruim 15 jaar is er veel verharding bijgekomen. In 2008, toen het vorige beleidsplan werd opgesteld, was er circa 3 miljoen m² en nu 3.878.265 m². Dat is een toename van bijna 878.265 m² (+29%). Er is de laatste jaren dus veel nieuwe verharding gerealiseerd. Maar nog steeds is een groot deel van de wegen in de gemeente Waalwijk al lang geleden aangelegd. We hebben in kaart gebracht hoe oud de verschillende wegvakonderdelen zijn.

Wat opvalt zijn twee pieken. De eerste valt in de jaren '60 / '70. De tweede piek is ca. 15 jaar geleden begonnen en loopt door tot de dag van vandaag. De gemiddelde leeftijd van verharding is 40 tot 60 jaar. Dat betekent, dat de wegvakken uit de eerste piek het einde van de levensduur bereiken of al bereikt hebben. Dan is normaal onderhoud niet meer voldoende en moet de weg vernieuwd worden. In de komende periode komen dus steeds meer wegvakken aan het einde van de levensduur. Dat vraagt om forse investeringen. Via het Integraal Uitvoerings Programma (IUP) worden deze wegen integraal vernieuwd.



Oppervlakte per periode



Kwaliteitsverloop volgens CROW-richtlijn

De CROW-richtlijn

Om de kwaliteit van de verharding te bepalen gaan we uit van de CROW-richtlijn. Het CROW is het onafhankelijk kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer. Net als veel alle Nederlandse gemeenten heeft de raad van Waalwijk er in 2008 voor gekozen om de verhardingen volgens de CROW-richtlijn te beheren (niveau 'Basis'). Die richtlijn is weergegeven in de bovenstaande afbeelding.

De gestippelde curve in het blauwe gedeelte geeft een normaal kwaliteitsverloop van de verharding weer. De dichte lijn in het blauwe gedeelte geeft het verloop aan als onderhoud wordt gepleegd volgens de CROW-methodiek. Door het toepassen van tussentijds (groot en klein) onderhoud wordt de levensduur van de verharding dus aanzienlijk verlengd. Het uitgangspunt is dat de veiligheid van de verharding voor de gebruiker gewaarborgd

is. Maar met name bij asfaltverhardingen dient onderhoud ook om kapitaalvernietiging te voorkomen. Als asfaltonderhoud niet tijdig plaatsvindt, wordt de uiteindelijke onderhoudsmaatregel aanzienlijk duurder. Wanneer de curve de dikke horizontale lijn (CROW-richtlijn) bereikt, wordt vervanging of groot onderhoud of vervanging geadviseerd om de verharding terug in nieuwstaat te brengen. Dat gaat natuurlijk niet op stel en sprong. Daarom zeggen we: als de kwaliteit van de verharding de richtlijn nadert of zelfs eronder komt (groen gedeelte), dan komt deze verharding op korte (1-2 jaar) of middellange (3-5 jaar) termijn in aanmerking voor vervanging of groot onderhoud. Dat wordt opgenomen in de meerjarenonderhoudsplanung. Zie voor uitleg over klein onderhoud, groot onderhoud en vervanging bijlage 1



Optimaal onderhoud: niet te veel en niet te weinig

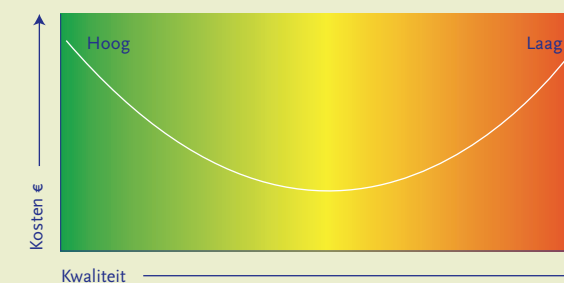
Wettelijk is vastgelegd dat de verhardingen in goede staat moeten zijn, zodat de veiligheid en het functionele gebruik van wegen gewaarborgd is. Aan welke kwaliteitseisen verhardingen moeten voldoen is niet wettelijk vastgelegd. Gemeenten moeten daar zelf invulling aan geven. Daardoor kunnen de eisen per gemeente verschillen.

Binnen de CROW-methodiek wordt gesproken over een optimale manier van onderhouden van de wegen, in zowel technische als financiële zin. Hierbij hoort het niveau 'Basis'. Met onderhoud op dit niveau, wordt voldaan aan de ondergrens van verantwoord wegbeheer, zoals deze door het CROW is gedefinieerd. In het Beheerbeleidsplan Wegen 2009-2013 hebben wij dat geformuleerd als het niveau 'minimaal veilig'. Daarmee voldoen we aan de wettelijke bepalingen. De kans op schadeclaims wordt zeer beperkt en is er geen sprake van kapitaalvernietiging.

Aan elk kwaliteitsniveau hangt een prijskaartje. Een hoog kwaliteitsniveau heeft vanzelfsprekend hogere jaarlijkse kosten. Een lager kwaliteitsniveau lijkt kostenbesparend, maar is dat niet of nauwelijks.

Matig onderhouden verhardingen leiden tot meer schademeldingen, claims en onveilige situaties. Omdat niet tijdig de juiste maatregelen getroffen worden, verslechtert

de wegconstructie. Uiteindelijk leidt dat tot hogere vervangingsinvesteringen, dan wanneer op hoog niveau of niveau 'Basis' regulier onderhoud wordt gepleegd. Om de weg toch veilig te houden (onze wettelijke plicht) moeten bij een laag onderhoudsniveau tussentijds veel kleine reparaties worden verricht. Op de langere termijn leidt een laag kwaliteitsniveau nauwelijks tot lagere kosten.



De verhouding tussen kosten en kwaliteit

Hoe is de kwaliteit van onze verhardingen?

De methode van beoordelen

We gaan bij het beoordelen uit van de technische kwaliteit van de verharding. Die staat los van de beeldkwaliteit: of de straat er schoon en netjes uitziet. Om de technische kwaliteit van de verhardingen vast te stellen, voeren wij elke twee jaar een globale visuele weginspectie uit. Dit gebeurde meest recent in 2023. Bij deze inspectie worden voor asfalt-, elementen- en betonverhardingen de schades beoordeeld. Het gaat om zaken als textuur, vlakheid en oneffenheden. Iedere schade wordt op ernst en omvang gewaardeerd.

Per wegvakonderdeel (rijbaan, voetpad, parkeerstrook, enz.) worden de schadecijfers vervolgens getoetst aan de CROW-richtlijnen. Dan blijkt of een wegvakonderdeel wel of niet voldoet en daarom wel of niet toe is aan technisch onderhoud. Daarbij wordt ook vastgesteld in welk jaar en tegen welk bedrag de schade verholpen zou moeten worden.

Maatregeltoets

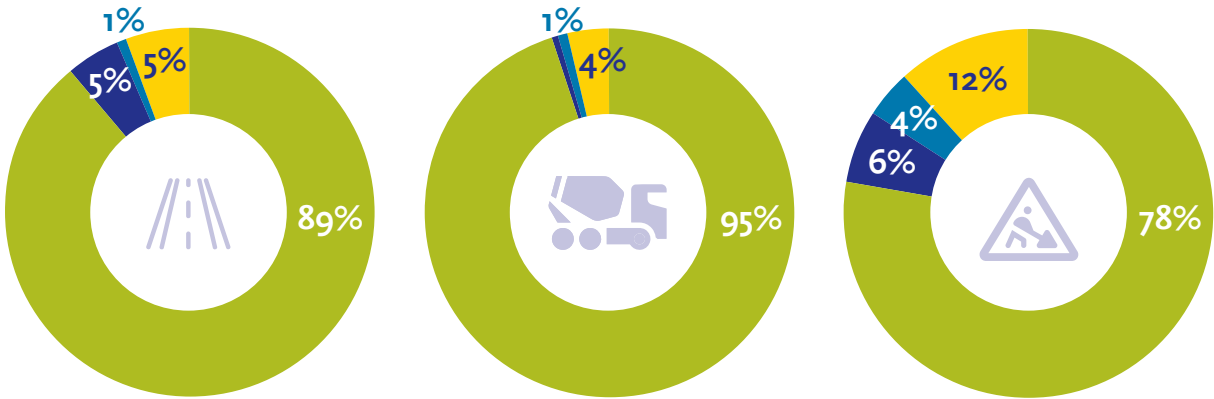
Vervolgens stelt de gemeentelijk wegbeheerder op projectniveau nauwkeurig de aard, de omvang en de locatie van de te nemen onderhoudsmaatregel

vast. Deze ‘maatregeltoets’ vormt de schakel tussen de resultaten van de globale inspectie en de vertaling daarvan naar het jaarlijks integrale uitvoeringsprogramma van onderhoud. Soms gaat het maar om een kleine schade, die snel kan worden verholpen. Soms zijn er plannen om over een jaar de weg toch open te maken voor werk aan de riolering. Zo zijn er vele overwegingen en opties, die worden meegewogen om de kosten zoveel mogelijk te beperken. Op deze manier wordt bepaald welk onderhoud daadwerkelijk buiten wordt uitgevoerd. Dat wordt vervolgens in de onderhoudsplanning opgenomen.

Het resultaat van de beoordeling

Uit het onderzoek naar de technische kwaliteit van de verhardingen in gemeente Waalwijk in 2023 komen de volgende resultaten voor asfalt, beton en elementen.

Uit het onderzoek blijkt dat de technische kwaliteit van de verharding er voor een groot deel goed bij ligt. Maar er is ook een aanzienlijke onderhoudsopgave. Met name bij de elementenverhardingen is meer achterstallig onderhoud.



% asfalt algemeen

% beton algemeen

% elementen algemeen

Achterstallig onderhoud, kwaliteit onder de norm
Onderhoud moet binnen 1 à 2 jaar plaatsvinden

Onderhoud moet binnen 3 à 4 jaar plaatsvinden
Voldoende kwaliteit, geen onderhoud nodig

Slimme combinaties

Daarbij kan een voorbehoud gemaakt worden. Een gedeelte van het achterstallig onderhoud bestaat namelijk uit verhardingen die in het IUP (Integraal Uitvoeringsplan) zijn opgenomen of waar ruimtelijke ontwikkelingen spelen. Deze verhardingen worden daarom niet via het geplande onderhoud aangepakt, maar maken deel uit van een integraal ruimtelijk herinrichtingsplan. En: zodra de werkzaamheden in het IUP worden aangepakt, hoeft er geen geld meer voor het onderhoud te worden gereserveerd.

Om kosten te sparen wordt zoveel mogelijk integraal gepland door met andere beheerdisciplines en nutsbedrijven de kwaliteit van de openbare ruimte te bespreken en te verbeteren. Moet de riolering toch worden vervangen? Dan combineren we

dat met groot onderhoud of zelfs vervanging van de verharding. Drukken boomwortels de stoep omhoog? Dat pakken we het onderhoud zodanig aan, dat de boom weer ruimte krijgt om te groeien, én de stoep weer voor langere tijd begaanbaar is. Op deze manier wordt het mogelijk om kosten te beperken en budgetten samen te voegen. Bovendien word de overlast voor bewoners en bedrijven beperkt.

Een klein deel van de elementen verhardingen met achterstallig onderhoud bestaat uit doodlopende wegen in het buitengebied, die enkel toegang bieden tot landbouwpercelen. Ook daar kan onderhoud vaak nog verder worden uitgesteld.



4. Ontwikkelingen en kaders

- ➔ Nationale wetten regelen dat Waalwijk een onderhoudsplicht heeft voor de verhardingen;
- ➔ Waalwijk stevent af op een groei van het aantal inwoners en de economische bedrijvigheid;
- ➔ We streven naar een hoge kwaliteit infrastructuur, met name voet- en fietspaden;
- ➔ De energietransitie, vergroening en verduurzaming hebben flinke impact op het onderhoud;
- ➔ Burgerparticipatie kan bijdragen aan betere, breed gedragen besluiten.

Het onderhoud van de wegen in onze gemeente staat niet op zichzelf.

Het draagt bij aan belangrijke ambities van de gemeente Waalwijk. Het onderhoud wordt daarbij ‘gestuurd’ door diverse landelijke regels. Daarnaast moet het passen binnen onze eigen plannen en visies. Een belangrijk uitgangspunt vormen de diverse accenten en maatschappelijke ontwikkelingen, die worden geschetst in het Coalitieakkoord 2022-2026.

Landelijke regelgeving

Diverse nationale wetten hebben invloed op het beheer van de wegen in onze gemeente.

De Wegenwet bepaalt dat de gemeente Waalwijk, als beheerder van de weg, zorg moet dragen voor goed onderhoud.

De Wegenverkeerswet omschrijft onder meer eisen op het gebied van verkeersveiligheid, die ook in de inrichting van de wegen geborgd moet zijn. Het *Nieuwe Burgerlijk Wetboek* omschrijft onder meer de omgekeerde bewijslast. Bij calamiteiten moeten gemeenten kunnen aantonen dat zij alles hebben gedaan om de wegen in goede conditie te houden. Daarnaast stellen de Wet milieubeheer, de Regeling asbestwegen en het Bouwstoffenbesluit randvoorwaarden aan het onderhoud van de wegen. Zie daarvoor bijlage 2.

Gemeentelijke ambitie

De raad heeft in het verleden al diverse stukken vastgesteld die direct of indirect invloed hebben op het onderhoud van de verhardingen.

Het Beheerbeleidsplan Wegen 2009-2013 (vastgesteld door de raad op 02-07-2008) bepaalt dat de wegen worden onderhouden volgens het CROW-niveau ‘Basis’, in Waalwijk ook wel bekend als ‘minimaal veilig’. Daarmee is een ondergrens voor de conditie van de wegen vastgesteld.

Koers voor de fysieke leefomgeving

Voor dit Beleidsplan Onderhoud Wegen zijn met name de strategische ambities op het gebied van duurzame verstedelijking van belang¹. Deze ambities richten zich op onder andere woningbouw, ontwikkeling van de binnenstad en de economische ontwikkeling. Duurzaamheid speelt daarbij een belangrijke rol. Deze ‘duurzame verstedelijking’ moet bijdragen aan het waarborgen en vergroten van de brede welvaart en de leefbaarheid in de stad. Hier gaan we de komende jaren in investeren. De brede welvaart-score verandert echter niet van de ene dag op de andere; dat is een meerjarig proces waar we hard aan werken. Dat doen we niet alleen. Samen met onze inwoners bouwen we verder aan de stad en de dorpen.

Woningbouw in Waalwijk, Sprang-Capelle en Waspik

Waalwijk moet een schaa sprong maken om het voorzieningenniveau in de stad te behouden. Dat is ook nodig voor de verdere ontwikkeling van bedrijven: de werkgelegenheid groeit in Waalwijk het hardst van heel Brabant. Een stedelijk woon- en leefmilieu vraagt om meer massa (wonen), diversiteit in functies (winkelen, bedrijvigheid, cultuur en onderwijs) en ontmoetingsmogelijkheden (in gebouwen en op straat). Om dit te realiseren wil Waalwijk versneld groeien naar 55.000 inwoners.

¹ De strategische ambities zijn onder meer vastgelegd in onder meer het coalitieakkoord 2022-2026 ‘Samen werken aan de toekomst’ en onderschreven door de gemeenteraad bij het indienen van een zienswijze op de ‘Ontwikkelstrategie SRBT’ en het ‘Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040’.



Met die schaa sprong kunnen we een aantrekkelijker woon- en leefmilieu ontwikkelen voor de inwoners. We kijken daarbij vooral naar mogelijkheden voor woningbouw in het bestaand stedelijk gebied. Er liggen kansen in het centrum van Waalwijk en de schil rondom het centrum. Verder werken we aan het toevoegen van woningbouw in de dorpen en aan uitbreidingswijk Landgoed Driessen ten westen van de N261.

Ontwikkeling binnenstad

Om de schaa sprong te kunnen realiseren, is een aantrekkelijke binnenstad, met goede centrale voorzieningen een belangrijke voorwaarde. De binnenstad als maatschappelijk en economisch hart van de stad vraagt voldoende draagvlak (consumenten) om binnenstedelijke functies als een theater en winkelstraat op de lange termijn te handhaven en versterken. Een aantrekkelijke binnenstad en groei zijn dus onlosmakelijk met elkaar verbonden.

 **55.000**
aantal inwoners

32.500
aantal banen 

Economische ontwikkeling

Waalwijk is een economische toplocatie en met ruim 32.500 banen een regionaal centrum van werkgelegenheid. De afgelopen jaren heeft Waalwijk van de steden in Brabant de sterkste economische groei (in %) doorgemaakt. Naar verwachting zet de economische ontwikkeling zich de komende jaren voort, door de autonome groei van bestaande bedrijven, de aanleg van een nieuwe insteekhaven en de uitbreiding van bedrijventerreinen. Waalwijk heeft met de ontwikkeling Haven Acht vastgestelde plannen voor grootschalige uitbreiding van de werkgebieden ten noorden van de A59.

Mobiliteitstransitie

De kwantitatieve en kwalitatieve sprong van het huidige Waalwijk naar een stedelijk netwerk met een goede regionale verbinding, vraagt om een nieuw mobiliteitssysteem, dat meegroeit met de veranderingen. Een mobiliteitssysteem dat geen belemmering vormt in de groei van de stad en haar economie, dat de gezondheid van mens en omgeving bevordert en zorgt dat iedereen kan meedoen. Waar de auto in Waalwijk van oudsher een prominente plek in het straatbeeld heeft, geven we vanuit de nieuwe visie ruim baan aan actieve mobiliteit. We maken dus meer plaats voor fietsers en voetgangers. Daarnaast geven we meer aandacht aan het openbaar vervoer. Waalwijk ligt niet aan het spoor en het huidige OV-aanbod is van onvoldoende kwaliteit. Mede daardoor is de auto-afhankelijkheid in de gemeente hoog. Om onze stad te verbinden met andere gebieden in het stedelijk netwerk moeten we investeren in beter OV. Dat wil zeggen: lijnen versnellen, de betrouwbaarheid vergroten en de plek van aankomst en vertrek aantrekkelijker maken. Het busstation moet een belangrijke bijdrage leveren aan het nieuwe stedelijk woon- en leefmilieu. Dan wordt het een plek die inwoners en bezoekers goed kunnen

bereiken, die herkenbaar is en een zekere gastvrijheid uitstraalt. Voorwaarde is dat door duidelijke en aantrekkelijke loop- en fietsverbindingen met het centrum, de werkgebieden, de dorpen en de woonwijken een integrale, stedelijke interactiezone ontstaat, die met openbaar vervoer bereikbaar is.

Duurzame ambities

Duurzaamheid is binnen verstedelijking een randvoorwaarde. We zetten bij herontwikkeling in op klimaatadaptieve maatregelen, door water beter vast te houden en bij herinrichtingen meer groen terug te brengen. Omdat olie en gas een beperkte toekomst hebben, werken we aan een energie- en warmtetransitie. We zetten onder meer stappen voor het plaatsen van windmolens, met lokaal eigendom. In de praktijk doen we het volgende:

- ➔ **Vergroening, stimuleren biodiversiteit.** Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte, maar ook bij onderhoudswerkzaamheden proberen we het groen steeds meer ruimte te geven. Op sommige plekken wordt overvloedige verharding vervangen door groen. Waar mogelijk geven we bomen een grotere groeiplaats. Ook het toepassen van groene parkeerplaatsen kan op versteende locaties zinvol zijn. Dergelijke initiatieven hebben gevolgen voor het onderhoud.
- ➔ **Materiaalgebruik.** We willen zoveel mogelijk gebruik maken van materialen die na de gebruiksfase weer opnieuw toegepast kunnen worden. Er zijn enorm veel ontwikkelingen gaande, bijvoorbeeld op het gebied van fossielvrije bitumen voor asfaltwegen en het gebruik van circulaire materialen.
- ➔ **Klimaatadaptatie.** Ons klimaat verandert. We hebben te maken met steeds meer heftige regenbuien, maar ook met langere perioden van hitte. Te veel gesloten verharding levert in beide gevallen problemen op: het water kan niet goed weg, en bij droogte ontstaat hittestress. Onderhoud of vervanging is soms een uitgelezen gelegenheid om de verharding

meer klimaatadaptief te maken.

- ➔ **Energietransitie.** De overgang naar niet-fossiele energiebronnen heeft vele consequenties. Onder meer voor ons wagenpark, dat gaandeweg van diesel overgaat op elektrische aandrijving of wellicht waterstof. Daarnaast werken nutsbedrijven de komende jaren hard aan het aanpassen van het energienetwerk. Dit betekent dat veel werkzaamheden plaatsvinden in de openbare ruimte. Dit levert hinder op voor omwonenden en weggebruikers. Soms levert het echter ook kansen op, wanneer werk met werk gemaakt kan worden.

Burgerparticipatie

De ontwikkeling in de fysieke leefomgeving doen we niet alleen, dat doen we samen met onze inwoners. Waalwijk maakt werk van democratische vernieuwing en dat komt ook tot uiting in burgerparticipatie. Dat is onder meer: het betrekken van de inwoners van Waalwijk bij het maken én uitvoeren van de plannen. Voorafgaand aan reguliere onderhoudswerkzaamheden met impact op de omgeving worden belanghebbende inwoners en bedrijven met een brief geïnformeerd. Als dit leidt tot (verkeers) hinder wordt dit ook kenbaar gemaakt in de stadskrant en op de website. Bij reconstructies aan wegen of riolering in het kader van het IUP, worden de plannen vroegtijdig aan inwoners en bedrijven voorgelegd. Zo worden belanghebbenden betrokken bij de plannen en dat levert ons waardevolle nieuwe inzichten op. Die worden daarna zoveel mogelijk ingebracht in de plannen.

Financiële dekking

Al deze kaders stellen bepaalde eisen aan het onderhoud van de verharding in de gemeente Waalwijk. Als we de ambities uit het mobiliteitsplan en de ontwikkelingen die in het coalitieakkoord worden genoemd waarmaken, heeft dat ook impact op de kosten voor het onderhoud. Daarbij streven we ernaar de kosten te beheersen, door zoveel mogelijk werk met werk te maken.

5. Financiën

- Er is sprake van achterstallig onderhoud aan de verhardingen in gemeente Waalwijk;
- Het areaal aan verhardingen is in 15 jaar 27% gegroeid;
- Door inflatie zijn de prijzen flink gestegen;
- Onderhoud kost minimaal € 1,5 miljoen per jaar.

Uit de analyse in hoofdstuk 2 blijkt dat er een behoorlijke onderhoudsbehoefte bestaat voor de verhardingen in de gemeente Waalwijk. Er is sprake van achterstallig onderhoud en naar verwachting nemen de onderhoudskosten de komende jaren toe.

Achterstallig onderhoud

Het CROW hanteert voor het uitvoeren van onderhoud bij de verschillende soorten verharding eenheidsprijzen. Die zijn op het prijspeil van 2023 gebracht en worden berekend per vierkante meter. Deze prijzen zijn exclusief materiaalonderzoek (5%), onvoorzien (10%), voorbereiding, advies en toezicht (15%) en 21% btw.

Berekening

Op deze manier is voor de komende vijf jaar berekend wat de benodigde investeringen zijn om de kwaliteit van de verhardingen op de CROW-richtlijn te brengen en te houden. In totaal komt dat uit op bijna € 15 miljoen.

Voorbehoud

Het totaalbedrag van bijna € 15 miljoen is nodig voor onderhoud wanneer er verder geen andere werkzaamheden zouden plaatsvinden aan de verhardingen. Maar als er plannen zijn om een verharding toch al nieuw aan te leggen, is onderhoud niet meer nodig. Binnen het IUP (Integraal Uitvoeringsplan) worden een aantal grotere civieltechnische projecten echter integraal uitgevoerd, wat kostenvoordeel oplevert. En: zodra

de werkzaamheden in het IUP worden aangepakt, hoeft er geen geld meer voor het onderhoud te worden gereserveerd.

Ook vinden er steeds ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Vaak wordt daarbij een deel van de openbare ruimte opnieuw ingericht. In die gevallen wordt samen geprobeerd om werk met werk te maken.

Inschatting kosten

Er zijn dus meerdere invloeden op het daadwerkelijk benodigde budget. Een uitgebreide analyse resulteert in een benodigd bedrag dat ligt tussen € 7,5 miljoen en € 9 miljoen. Hiermee komt de onderhoudsbehoefte voor de jaren 2025 tot en met 2029 uit op € 1,5 miljoen tot € 1,8 miljoen per jaar. Er zijn altijd meerdere invloeden op het daadwerkelijk benodigde budget. De impact van deze invloeden valt echter niet precieze berekenen. In de Kadernota 2025 is het budget daarom al substantieel verhoogd. Op een later moment (Kadernota 2026 e.v.) zal opnieuw worden gekeken of de budgetverhoging voldoende is om aan het onderhoudsniveau te kunnen voldoen.



Beleidsplan Bijlagen



Bijlage 1

Wegbeheer

De CROW systematiek als uitgangspunt

De gemeente Waalwijk is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de verhardingen in haar gemeente. De gemeente Waalwijk neemt de richtlijnen voor wegbeheer van Stichting CROW als uitgangspunt. Daarmee wordt een landelijk geaccepteerde en gehanteerde methodiek toegepast binnen lokale context.

De CROW heeft richtlijnen opgesteld die er voor zorgen dat de verharding technisch op een kwaliteitsniveau Basis blijft, zodat de veiligheid van de verharding voor de gebruiker gewaarborgd is². Hiermee wordt tevens kapitaalvernietiging voorkomen. Kapitaalvernietiging treedt voornamelijk op bij asfaltverhardingen. Wanneer benodigd asfaltonderhoud niet tijdig wordt uitgevoerd, wordt de uiteindelijke onderhoudsmaatregel zwaarder, duurder en daarmee een ondoelmatige inzet van financiële middelen (kapitaalvernietiging).

Op basis van kengetallen voor de onderhoudsmaatregelen tezamen (een onderhoudsstrategie) worden de te verwachte beheerkosten berekend. De onderhoudsmaatregelen verschillen per wegtype en ambitieniveau.

De onderhoudsrichtlijnen zijn gebaseerd op een theoretisch model voor het kwaliteitsverloop van een weg. Op de afbeelding op bladzijde 8 is de levenscyclus van een weg met bijbehorende onderhoudsmaatregelen weergegeven. Tussen het moment van aanleg en de vervanging (rehabilitatie) aan het einde van de technische

levensduur van de weg vindt regelmatig klein en groot onderhoud plaats om ervoor te zorgen dat de weg heel en veilig blijft. De levenscyclus van een weg eindigt op het moment dat vervanging (rehabilitatie) nodig is. Vervanging vindt plaats indien een onderhoudsmaatregel niet meer het gewenste effect oplevert, gemiddeld na circa 40 tot 60 jaar. Rehabilitatie is het begin van een nieuwe levenscyclus van de verhardingsconstructie. In het figuur zijn de momenten voor klein en groot onderhoud en vervanging Weergegeven

- ➔ **Klein onderhoud** zijn alle schades die ernstig zijn, maar waarvan de omvang gering is (maximaal 1% van het wegvakonderdeel) om als schade te noteren en niet planbaar zijn maar een incidenteel karakter hebben. Bijvoorbeeld het herstellen van plaatselijke verzakkingen of schade, gericht op het voorkomen van onveilige situaties en mogelijke vervolgschade.
- ➔ **Groot onderhoud** zijn de onderhoudsmaatregelen die een planmatig karakter hebben. Deze maatregelen dragen bij aan een structurele kwaliteitsverbetering van het wegen-areaal en worden jaarlijks uitgevoerd naar aanleiding van de resultaten uit de wegininspectie. Hierbij wordt meestal geen nieuw materiaal gebruikt en verandert er niets aan de inrichting van het wegvak en de constructie van de wegfundering. Bijvoorbeeld het eenzijdig herstraten van een parkeerstrook in zijn geheel.
- ➔ **Vervangingen** zijn grootschalige onderhoudsmaatregelen met de omvang van een gehele straat die vaak van gevel tot gevel gereconstrueerd wordt. Hierbij worden

² Voorbeelden van leidraden die door het CROW zijn uitgegeven en van belang zijn voor het wegbeheer: • Publicatie 145: Beheerkosten openbare ruimte • Publicatie 146 a en b: Handboek (globale) visuele inspectie • Publicatie 147: Wegbeheer • Publicatie 177: Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte • Publicatie 185: Handboek aansprakelijkheid beheer openbare ruimte.



Bijlage 2

Wet- en regelgeving

Wegenwet

De Wegenwet vereist van de beheerder een 'goed rentmeesterschap'. Dit betekent dat hij ervoor moet zorgen dat het kapitaal dat in de wegen geïnvesteerd is in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud. Het betreft hierbij voornamelijk technisch beheer.

Wegenverkeerswet

De Wegenverkeerswet stelt dat de wegbeheerder er naar moet streven om maatregelen te nemen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen waarborgen. De wet doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de weggebruiker maar schrijft geen maatregelen voor.

Basisregistratie Grootchalige Topografie

Sinds 2019 is ook de BGT (Basisregistratie Grootchalige Topografie) een wettelijke verplichting. De BGT is een landelijk dekkende topografische kaart die door alle (semi-) overheden verplicht moet worden gebruikt. Hierdoor is een veel betere en vooral een uniforme kaart verkregen. Die wordt ook voor de beheerkaarten in Waalwijk gebruikt.

Nieuwe Burgerlijk Wetboek

In het Nieuwe Burgerlijk Wetboek is de bewijslast omschreven, in geval van calamiteiten. De gewijslast ligt bij de beheerder van de weg. Die kan aansprakelijk gesteld worden voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg. Dit betekent dat preventief onderhoud, een klachtenregistratie, regelmatige inspecties en vooral tijdig uitgevoerd onderhoud onontbeerlijk zijn.

Milieuwetten

Het wegenbeheer heeft duidelijke raakvlakken met het milieu. Zo regelen de Wet Milieubeheer, de Regeling Asbestwegen en het Bouwstoffenbesluit welke stoffen mogen worden toegepast en welke voorwaarden aan het gebruik zijn gesteld. De Regeling Asbestwegen bepaalt dat (half-) verhardingen geen asbest mogen bevatten. Als het asbest voor 1 juli 1993 is aangebracht kan het worden afgeschermd door middel van een verharding die voldoet aan bepaalde eisen.

Bouwstoffenbesluit

Het Bouwstoffenbesluit heeft als doel vervuiling van de bodem en het oppervlaktewater te voorkomen. Eén van de bepalingen in het Bouwstoffenbesluit is dat teerhoudend asfalt dat vrijkomt moet worden aangeboden aan een erkende verwerker van teerhoudend asfalt.

De provincie controleert of de gemeente de openbare ruimte onderhoudt zoals het volgens de wet is voorgeschreven.

meestal nieuwe materialen gebruikt en wordt de onderliggende funderingsconstructie geoptimaliseerd door bijvoorbeeld onder de rijbaan een puinfundering aan te brengen. Vaak worden deze projecten uitgevoerd in combinatie

met rioolvernieuwing. Het spreekt voor zich dat deze maatregelen bijdragen aan een structurele kwaliteitsverbetering van het wegenareaal.

