
Onderwerp Wegenbeleidsplan Venray 2023-2027

Zaaknummer		Teammanager	Paul de Mulder
B & W datum	24 oktober 2023	Afdeling/Team	Openbare Ruimte
Naam steller	Tom Stam	Portefeuillehouder	Wim de Schryver

Besproken met portefeuillehouder

Ja, met Erik van Daal en rest van college op maandag 25 september 2023

Openbaarheid

Ja, per direct.

Bevoegd orgaan

Raad

Ter advisering aanbieden aan Commissie Wonen

ADVIES

De Raad voor te stellen om:

1. Het "Wegenbeleidsplan Venray 2023 t/m 2027" vast te stellen
2. De investeringsbudgetten¹ uit het wegenbeleidsplan voor de komende jaren, als volgt vast te stellen:

2023	6.852.300
2024	11.752.900
2025	11.886.846
2026	15.840.625
2027	9.977.323
3. De onderhoudsvoorziening conform de financiële paragraaf aan te passen
4. De afschrijvingstermijn voor wegen, straten, pleinen, rotondes, trottoirs naar maximaal 40 jaar te veralgemeniseren

¹ De ophoging van de investeringsbudgetten vanwege de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid Subsidie (lasten en baten neutraal) voor de jaren 2024 en 2025 zijn, vanwege de overzichtelijkheid, buiten beschouwing gelaten/niet weergegeven. Deze zijn reeds goedgekeurd door de gemeenteraad.

Inleiding

Wegbeheerders, waaronder gemeenten, hebben vanuit de Wegenwet de zorgplicht over de gemeentelijke wegverhardingen. Dit betekent dat de gemeente als wegbeheerder, te allen tijde, verantwoordelijk is voor de kwaliteit (onderhoudstoestand) van de verhardingen die de gemeente in beheer heeft. Deze zorgplicht moet er aan bijdragen dat het gebruik van de wegen veilig plaats kan vinden en schades/ongevallen als gevolg van gebreken aan de weg zoveel mogelijk worden voorkomen.

In het wegenbeleidsplan zijn beleidskaders zoals streefqualiteitsniveaus, onderhoudskosten en budgetten vastgelegd. Deze kaders worden elke 4 jaar geactualiseerd aan de hand van maatschappelijke behoeften en huidige staat van het wegennet. In het nu voorliggend "Wegenbeleidsplan Venray 2023 t/m 2027" bouwen we verder op het huidige (oude) plan. Wijzigingen komen voort uit de tweejaarlijkse monitoring dan wel nieuw flankerend (rijks-)beleid. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het vorige Wegenbeleidsplan zijn:

- De gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen binnen de bebouwde kom worden onderhouden met SMA (Steen Mastiek Asphalt).
- Woonstraten worden aangelegd met gebakken klinkers in verband met de langere levensduur.

In het kader van duurzaamheid en circulariteit worden bouwstoffen, die gebruikt worden in nieuwe wegen, vastgelegd in ons beheersysteem zodat in de toekomst bekend is welke materialen we kunnen hergebruiken.

Beoogd resultaat

Een vastgesteld wegenbeleidsplan voor de gemeente Venray, met de daarbij behorende financiële, technische en kwalitatieve kaders, waardoor het wegennet van Venray veilig blijft.

Argumenten

1.1 *Omdat in het "Wegenbeleidsplan 2023-2027" de financiële, technische en kwalitatieve kaders zijn vastgesteld waarbinnen het wegenareaal de komende jaren zal worden beheerd en onderhouden*

1.2 *Omdat in dit Wegenbeleidsplan de vertaling is gemaakt van de uitkomsten van de monitoring de afgelopen jaren*

Tijdens de verschillende momenten van monitoring zijn keuzes gemaakt op het gebied van techniek, kwaliteit en duurzaamheid. Deze keuzes zijn samengebracht in het nieuwe Wegenbeleidsplan.

2 *Zodat we voldoende budget hebben om het wegenareaal op voldoende niveau te houden*
De wegen worden op een beeldkwaliteitsniveau B beheerd. De beschikbaar gestelde budgetten zijn daarop afgestemd. Vanwege een geplande reconstructie of projecten aan een wegvak, wordt in sommige gevallen gekozen om een weg tijdelijk naar een lager niveau te laten zakken. Hierbij wordt het comfort minder maar wordt de weg wel veilig gehouden. Daar komt bij dat de wegen cyclisch worden onderhouden, zodat er meerdere jaren vooruit gepland moet worden. Onderdeel van het vaststellen van het wegenbeleidsplan is derhalve ook het in de begroting opnemen van de benodigde investeringen voor de uitvoering van het beleidsplan en het bijstellen van de onderhoudsvoorziening wegen. Via de tweejaarlijkse wegenmonitoring, die ook aan de raad wordt aangeboden, vinden bijstellingen plaats.

- 4 *Omdat de huidige afschrijvingstermijnen, zoals deze zijn vastgelegd in de financiële verordening, te eng zijn omschreven.*

In de financiële verordening wordt onderscheid gemaakt in de afschrijvingstermijn voor binnen (25 jaar) of buiten (40 jaar) de bebouwde kom. We zien dat dit in de praktijk niet altijd toereikend is en er afgeweken moet worden omdat de daadwerkelijke levensduur langer of korter is. Dit komt door het gebruik van materialen/grondstoffen, de geografische ligging van de weg binnen de gemeente en de timing van de werkzaamheden i.r.t. het groot onderhoud. Voor de volledigheid: het betreft geen schattingswijziging, de levensduur van 25 en 40 jaar worden al gehanteerd.

Kanttelingen of risico's

De planning en budgetten zijn begroot op basis van een inschatting van de prijsontwikkelingen in de toekomst op basis van de huidige kennis, ervaringen en informatie. De huidige tijd kenmerkt zich door een hoge mate van onzekerheid als het gaat om de prijzen van materialen en de levertijden. Dit geldt voor meerdere componenten die in een weg worden verwerkt. De aannames in het beleidsplan kunnen er in de toekomst voor zorgen dat we zullen moeten gaan schuiven met projecten of budgetten moeten bijstellen. Mochten de prijzen doorstijgen, bestaat de kans dat we materialen van projecten moeten gaan heroverwegen. Momenteel wordt al gekeken hoe we, door middel van het schuiven met projecten en kiezen voor andere wijze van uitvoering, projecten uit kunnen voeren met minimale prijsverhoging en dezelfde kwaliteit.

De afgelopen jaren zijn enkele kilometers halfverharde fiets- en voetpaden aangelegd waar hogere eisen aan gesteld worden dan aan een halfverharde weg. In de eerstvolgende monitoring zal beleid worden opgenomen voor halverharde fiets- en voetpaden.

Communicatie

Over het wegenbeleidsplan zal niet actief worden gecommuniceerd. Tijdens de uitvoering van de diverse beheers- en onderhoudswerkzaamheden zal op iedere situatie toegespitste communicatie met de betrokkenen plaatsvinden om de overlast tot een minimum te beperken.

Financiële gevolgen

Tijdens de totale levensduur van een weg worden op verschillende momenten kosten gemaakt.

Grofweg zijn er drie verschillende soorten kosten te onderscheiden:

1. De investeringskosten (activeren en afschrijven).
2. Groot onderhoudskosten (onderhoudsvoorziening wegen).
3. Jaarlijkse exploitatiekosten (bijvoorbeeld klein onderhoudskosten)->blijft ongewijzigd.

Bovenstaande kosten zijn reeds vertaald naar budgetten en al sinds jaar en dag opgenomen in de gemeentelijke begroting. Op basis van het voorliggende beleidsplan worden op basis van de laatste inzichten deze investerings- en exploitatiebudgetten bijgesteld en worden de investeringsbudgetten voor de jaren 2026 en 2027 toegevoegd. Deze budgetten zijn al meegenomen in de Kadernota 2024 die op 5 juli door de gemeenteraad is vastgesteld.

Met betrekking tot de budgetten wordt het volgende nog meegegeven:

1. De investeringskosten/budgetten

Omdat de projecten qua doorlooptijd afwijken en in de tijd anders worden afgerond/afgesloten leidt dit tot fluctuaties in de gemeentelijke exploitatie. Er is daarom uitgegaan van een gemiddelde doorlooptijd van projecten van twee jaar. Na deze twee jaar komen de afschrijvingslasten van een project voor het eerst in de gemeentelijke begroting. Voorbeeld: de afschrijvingslasten van een project dat gepland staat voor 2023, komen voor het eerst in de gemeentelijke begroting van 2025. Bij de daadwerkelijke uitvoering en jaarlijkse financiële actualisatie van de investeringen wordt dit bijgesteld. Onderstaande tabel geeft de aanpassing van de investeringsbudgetten weer, voor 2026 en 2027 worden nieuwe investeringsbudgetten toegekend.

Investeringsbudgetten				
Jaar	Reeds vastgesteld	Wegenbeleidsplan 2023-2027	Verschil	
2023	€ 6.193.230	€ 6.852.300	€ 659.070	
2024	€ 4.606.300	€ 11.752.900	€ 7.146.600	
2025	€ 5.935.446	€ 11.886.846	€ 5.951.400	
2026	€ -	€ 15.840.625	€ 15.840.625	
2027	€ -	€ 9.977.323	€ 9.977.323	

2. Groot onderhoudskosten

De onderhoudsvoorziening is berekend op een periode van 10 jaar. In het wegenbeleidsplan is de volledige doorrekening van de onderhoudsvoorziening weergegeven. Onderstaande tabel geeft de gevolgen, van de aanpassing van de onderhoudsvoorziening, voor de gemeentelijke begroting weer, als volgt:

Extra toevoeging in voorziening ten laste van het begrotingsresultaat				
2023	€	19.467		
2024	€	42.378		
2025	€	67.036		
2026	€	93.553		
2027	€	122.050		

Zoals in bovenstaande tabellen zichtbaar wordt, moeten de investeringsbudgetten en de storting in de onderhoudsvoorziening wegen worden opgehoogd om het gewenste kwaliteitsniveau de komende jaren te kunnen waarborgen. De voornaamste reden hiervoor is de kostenstijgingen voor civiele werken.

De gevolgen, van de wijzigingen in de investeringskosten/budgetten en de groot onderhoudskosten, voor de gemeentelijke begroting zijn als volgt

	2023	2024	2025	2026	2027
Ophoging storting voorziening	€ 19.467	€ 42.378	€ 67.036	€ 93.553	€ 122.050
Toename afschrijvingslasten	-	-	€ 18.787	€ 223.651	€ 375.209
Totaal NADEEL (reeds in begroting 2024-2027)	€ 19.467	€ 42.378	€ 85.823	€ 317.204	€ 497.259

**De rentecomponent is in dit voorstel financieel buiten beschouwing gelaten, deze wordt jaarlijks bij de begroting integraal voor alle investeringen doorgerekend. Door de gestegen rente kan dit voor extra rentelasten zorgen.*

Financiële dekking

In de gemeentelijke begroting is reeds een budget gereserveerd voor het opvangen van de enorme prijsstijgingen/inflatie stelpost. Via de 1^e berap is reeds goedgekeurd om dit budget in te zetten voor de financiële nadelen die voortvloeien uit het voorliggende wegenbeleidsplan, omdat het overgrote deel van de extra kosten wordt veroorzaakt door de prijsstijgingen. Het voorliggende wegenbeleidsplan is daarmee dus reeds financieel verwerkt in de meerjarenbegroting 2024-2027 die 7 november ter besluitvorming voorligt in de gemeenteraad.

Financiële kanttekening

Tot 2017 was het niet verplicht om investeringen met maatschappelijk nut in de openbare ruimte te activeren en af te schrijven. De gemeente Venray is in de jaren 90 artikel 12 gemeente geweest. Er werd toen (naar alle waarschijnlijkheid) vaak gekozen voor het in een keer afschrijven van dergelijke investeringen omdat je hiermee geen structurele begrotingsruimte gebruikt. Er zijn tot 2034 nagenoeg geen aflopende boekwaarden van bestaande en hierdoor ook geen begrotingsruimte die vrijkomt om nieuwe afschrijvingslasten op te vangen. Bij ieder begrotingsjaar wordt een nieuw investeringsbudget toegevoegd om de vervangingsinvesteringen te bekostigen en wordt dus een claim gedaan op de vrije begrotingsruimte om de kapitaallasten te bekostigen. Bovenstaande zorgt ervoor dat de komende jaren de kosten voor wegen, door de cumulerende kapitaallasten en de oplopende onderhoudskosten, fors toenemen. In 2028 komt er bijvoorbeeld een bedrag van ruim € 500.000 bovenop het bedrag van € 497.259 wat reeds in de begroting is opgenomen. Dit loopt vervolgens door tot 2034.

Vervolgtraject besluitvorming

N.v.t.

Evaluatie

De evaluatie van de stand van zaken op het gebied van het wegenonderhoud wordt eens in de 2 jaar uitgevoerd en aan de gemeenteraad voorgelegd via de Monitoring Wegenbeleidsplan (najaar 2025). Om resultaatgericht te kunnen blijven sturen, worden tijdens de monitoring indicatoren gebruikt zoals beeldkwaliteit (CROW 323), comfort etc. In deze monitoring zal tevens een vooruitblik worden gemaakt van de benodigde investeringen, zodat hiermee de begroting voor het daarop volgende jaar kan worden geactualiseerd. In 2026 wordt gestart met het opstellen van het wegenbeleidsplan voor de volgende periode, 2028 – 2031.

Bijlagen

- Wegenbeleidsplan 2023-2027
- Raadsvoorstel Wegenbeleidsplan 2023-2027
- Raadsbesluit Wegenbeleidsplan 2023-2027

Naslagwerk

N.v.t.

Wegenbeleidsplan Venray

2023-2027



Projectnummer	P22.50	Auteur	Bas Loermans
Kenmerk opdrachtgever		Paraaf	
Datum	23-11-2022	Gecontroleerd	John van Bergen
Status	Concept	Paraaf	
Versie	0.4.1	Opdrachtgever	Tom Stam

Samenvatting

Wegbeheerders hebben vanuit de Wegenwet de zorgplicht over de gemeentelijke wegverhardingen. Dit betekent dat de gemeente als wegbeheerder, te allen tijde, verantwoordelijk is voor de kwaliteit (onderhoudstoestand) van de verhardingen die de gemeente in beheer heeft. Deze zorgplicht moet er aan bijdragen dat het gebruik van de wegen veilig plaats kan vinden en schades/ongevallen ten gevolge van gebreken aan de weg zoveel mogelijk worden voorkomen. In het wegenbeleidsplan zijn beleidskaders zoals streefkwaliteitsniveaus, onderhoudskosten en budgetten vastgelegd. Deze kaders worden elke 4 jaar geactualiseerd aan de hand van maatschappelijke behoeften en huidige staat van het wegennet.

	Centrum	Woongebied	Bedrijventerrein	Buitengebied
Rijbanen	A	B	B	B
Fietspaden	A	A	A	A
Voetpaden	A	B	B	B
Parkeervoorziening	B	B	B	B
Overige	B	B	B	B

Tabel 3.6.1: Streefkwaliteit per functieonderdeel en gebiedstype

In dit Wegenbeleidsplan borduren we voort op het huidige plan. Wijzigingen komen voort uit de tweejaarlijkse monitoring dan wel nieuw flankerend (rijks-)beleid. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het vorige Wegenbeleidsplan zijn:

- De gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen binnen de bebouwde kom worden onderhouden met SMA (Steen Mastiek Asphalt);
- Woonstraten worden aangelegd met gebakken klinkers in verband met de langere levensduur;
- In het kader van duurzaamheid en circulariteit worden bouwstoffen die gebruikt worden in nieuwe wegen vastgelegd in ons beheersysteem zodat in de toekomst bekend is welke materialen we kunnen hergebruiken.

Inhoud

Samenvatting	2
1. Inleiding.....	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.1.1 Opbouw beleid	5
1.2 Doelstelling	6
1.3 Leeswijzer	6
2. Areaal verhardingen.....	7
2.1 Verhardingstype	7
2.2 Wegtype	8
2.3 Aanlegjaar/Levensduur.....	9
3. Huidige kwaliteit wegennet	10
3.1 Inspectiemethodiek.....	10
3.2 Kwaliteitsbeoordeling.....	11
3.2.1 Ingedikte kwaliteit.....	11
3.2.2 Achterstallig onderhoud.....	11
3.3 Kwaliteitsvergelijking 2015 – 2022	12
3.4 Huidige kwaliteit op basis van gebruiksfunctie	12
3.5 Huidige kwaliteit op basis van verhardingssoort.....	12
3.6 Uitgangspunten beleidsplan wegen	13
3.6.1 Streefkwaliteit Wegen.....	13
3.6.2 Verzorgende kwaliteit wegen	13
3.6.3 Inrichting wegen.....	13
3.6.4 Omgang teerhoudend asfalt	14
3.6.5 Omgang onverharde en half verharde wegen	14
3.6.6 Omgang wegmarkeringen	14
3.7 Flankerend beleid	15
3.7.1 Bermen.....	15
3.7.2 Flora en fauna	16
3.7.3 Inritten	16
3.7.4 Kabels en leidingen	17
3.7.5 Riool	17
3.7.6 Verkeer.....	18
3.7.7 Duurzaamheid	18
3.7.8 Civiele Kunstwerken	19
4. Financieel overzicht	20
4.1 Algemeen.....	20
4.2 Klein onderhoud	20

4.3	Groot onderhoud.....	21
4.4	Reconstructie/ Rehabilitatie.....	22
4.5	Overige beheeronderdelen	22
4.6	Resultaatgericht sturen	23
4.6.1	Planning wegonderhoud	23

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor u ligt het nieuwe wegenbeleidsplan (2023-2027) voor het onderhoud van de wegen binnen de gemeente Venray. Het wegenbeleidsplan is een leidraad waarin beleidskaders zoals streefqualiteitsniveaus zijn vastgesteld. Deze kaders worden elke vier jaar geactualiseerd aan de hand van maatschappelijke behoefte en de huidige staat van het wegennet. Ook zijn de financiële gevolgen van het wegenbeleidsplan voor de exploitatie- en investeringsbudgetten en het onderliggende beheerplan opgenomen.

Enkele documenten die van invloed zijn bij het opstellen van het beleid zijn

- Het samenwerkingsakkoord en collegeprogramma;
- Jaarlijkse programmabegroting.

Enkele speerpunten uit deze documenten:

- “het afronden van en blijven inzetten op infrastructurele projecten zoals opwaardering N270”;
- “investeren in goede fietsverbindingen en fietssnelwegen”;
- “een veilige deelname aan het verkeer onder de aandacht brengen en het aanpakken van verkeersonveilige situaties”;
- De verkeersveiligheid op wegen, fietspaden en wandelpaden verbeteren
- “Circulair onderhoud wegen”;
- “Duurzaam onderhoud wegen”

Wegbeheerders hebben vanuit de Wegenwet de zorgplicht over gemeentelijke wegverhardingen. Dit betekent dat de gemeente als wegbeheerder, ten alle tijden, verantwoordelijk is voor de kwaliteit (onderhoudstoestand) van de verhardingen die de gemeente in beheer heeft. Deze zorgplicht moet eraan bijdragen dat het gebruik van de wegen veilig plaats kan vinden en schades/ongevallen ten gevolge van gebreken aan de weg zoveel mogelijk worden voorkomen.

1.1.1 Opbouw beleid

Om aan de zorgplicht te kunnen voldoen en om de veiligheid te garanderen, moeten wegen op een bepaald kwaliteitsniveau worden onderhouden. Om tot een gegrond advies te kunnen komen zijn de afgelopen vier beleidsjaren geëvalueerd. In het vorige wegenbeleidsplan is vastgesteld, de wegen, met uitzondering van het centrum en fietspaden, op streefqualiteitsniveau “B” te onderhouden. Mochten wegen door niveau B zakken zijn de wegen nog steeds veilig maar komt het comfort van de weggebruiker niet ten goede. Op deze manier wordt aan de eisen van wegonderhoud vanuit de provincie voldaan.

Dit kan ook wel gezien worden als de minimale onderhoudsplicht. Dit vormt tevens de basis van het nieuwe wegenbeleidsplan. In dit plan worden verschillende beleidsvarianten voor de komende beleidsperiode uitgelicht. Elke variant moet uitgaan van de basis (kwaliteitsniveau “B”) met daarbij een verschuiving van kwaliteiten per functieonderdeel en gebiedstype. Voor elke variant is een financieel kostenplaatje gemaakt.

De gemeente wil de komende vier jaar verder gaan met het door ontwikkelen naar een topregio voor recreatief fietsen en wandelen zoals opgenomen in “Het Masterplan Fietsen en Wandelen”. Om deze ambitie positief te beïnvloeden is een mogelijke beleidskeuze om het rijcomfort van de gemeente Venray op een hoger niveau te brengen van kwaliteitsniveau B naar A. Door de kwaliteit van de fietspaden op een hoger niveau te brengen wordt het comfort op de fiets voor inwoners en toeristen groter en wordt het recreatief fietsen in de gemeente Venray gestimuleerd.

1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van dit plan is om het wegenbeleid te actualiseren op de “maatschappelijke behoeften”. Daarbij is gekeken naar raakvlakken en ambities in eerder vastgestelde plannen, zoals:

- Het samenwerkingsakkoord en collegeprogramma;
- Uitgangspunten Netwerken Infrastructuur en Verkeer, fietsen en lopen in de spotlights;
- Masterplan fietsen en wandelen;
- GRP (Gemeentelijk Rioleringsplan).

Om tot een gedegen beleid te komen worden verschillende beleidsvarianten gepresenteerd. Deze varianten geven voorstellen op welke manier het wegennet binnen de gemeente op voldoende kwaliteit kan worden gehouden en/of kan worden verbeterd. Om inzicht te geven in de huidige situatie van het wegareaal en een doorkijk te maken naar de komende jaren, worden de volgende vragen op chronologische volgorde beantwoord.

- Hoeveel oppervlakte aan wegareaal heeft de gemeente in beheer?
- Hoe is de huidige kwaliteit van het wegennet van de gemeente?
- Zijn de benoemde kwaliteitsdoelen (streefkwaliteit) uit het voorgaande beleidsplan behaald?
- Welke knelpunten zijn te benoemen in de afgelopen beleidsjaren? En op welke wijze wordt dat met dit nieuwe beleid verbeterd?
- Welke mogelijke visie wil de gemeente voor de komende beleidsjaren nastreven?
- Welke kosten dient de gemeente te reserveren om het beleid te kunnen uitvoeren?

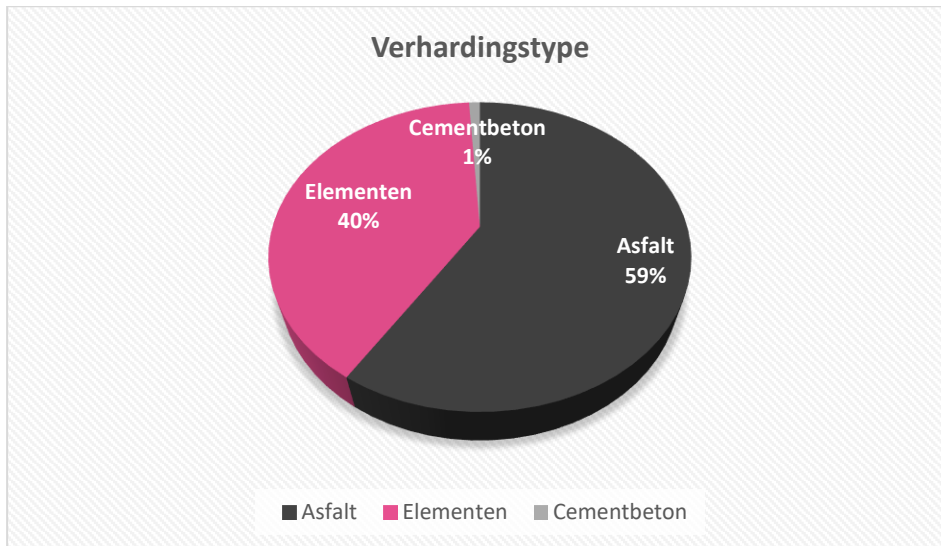
1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 “Araal verharding” begint met een uitleg over de opbouw van het wegareaal van de gemeente Venray. Hoofdstuk 3 “Huidige kwaliteit wegennet” geeft een beschrijving van de methodiek van monitoring met daarbij de resultaten. In hoofdstuk 3 staan ook “Uitgangspunten beleidsplan wegen”. Dit gaat in op wegenbeleidsonderdelen. Hoofdstuk 4 “Financieel” geeft een uitleg over de verschillende typen onderhoud, beschikbare budgetten met daarbij een theoretische begroting voor de komende jaren. Daarnaast wordt ingegaan op de wijze van financiering voor de komende beleidsperiode.

2. Areaal verhardingen

2.1 Verhardingstype

Volgens de eigen wegbeheerdata heeft de gemeente Venray in totaal 3.205.124 m² verhardingen in beheer. Het areaal kan worden opgedeeld naar verschillende verhardingstypen. Dit levert de volgende verdeling van het areaal op:



De verhardingssoorten komen op verschillende plaatsen voor. Er wordt onderscheid gemaakt tussen "gebiedstypen" die elk een verschillende mate van intensiviteit kennen:

- Centrum;
- Woongebied;
- Bedrijventerrein;
- Buitengebied;

Binnen het wegennet zijn ook verschillende "functieonderdelen" te benoemen:

- Rijbanen;
- Fietspaden;
- Voetpaden;
- Parkeervoorzieningen (zoals parkeerstroken, -terrein, vakken);
- Overige (zoals bushalte, rabatstroken, middengeleiders, vluchtheuvels, inritten)

2.2 Wegtype

Naast een onderverdeling van verhardingssoorten is het wegenareaal verder onder te verdelen in wegtype. De indeling naar wegtype is opgesteld conform de CROW-publicatie 147. Volgens deze publicatie worden wegtypen onderverdeeld in:

Wegtype	Benaming	Gebruiksfunctie
1*	Hoofdwegennet	Stadsautosnelwegen en autowegen.
2*	Zwaar belaste wegen	Stadsautosnelwegen, provinciale wegen en industriewegen met grote fabrieken en zwaar transport.
3	Gemiddeld belaste wegen	Drukke wegen in het buitengebied, stadsontsluitingswegen, busbanen, parallelwegen en lichte industrie b.v. bedrijvenparken.
4	Licht belaste wegen	Rustige wegen in het buitengebied, landbouwwegen en buurtontsluitingswegen.
5	Weg in woongebied	Woonstraten binnen de bebouwde kom, hieronder vallen ook parkeervoorzieningen en inritten.
6	Weg in verblijfsgebied	Wegen binnen de bebouwde kom die gesloten zijn voor gemotoriseerd verkeer, zoals winkelstraten, pleinen en voetpaden. Ook middengeleiders en vluchtheuvels vallen hieronder,
7	Fietspaden	Aanliggende of vrijliggende fietspaden binnen en buiten de bebouwde kom, inclusief suggestiestoken.

* Wegtype 1 & 2 komen doorgaans niet voor in het wegenareaal van de gemeente, deze zijn in beheer van de provincie of Rijkswaterstaat.

Wegtype	Asfalt [m ²]	Beton [m ²]	Elementen [m ²]	Totaal [m ²]	%
3	880.869	8.971	0	889.841	28
4	488.271	9.335	25.431	523.037	16
5	289.928	5.373	797.726	1.093.027	34
6	8.142	1.545	425.339	435.027	14
7	217.645	21.654	24.895	264.193	8
Totaal	1.884.855	46.878	1.273.391	3.205.124	100

Tabel 2.1 Overzicht areaal per wegtype

Wegtype	Asfalt [m ²]	Beton [m ²]	Elementen [m ²]	Totaal [m ²]	%
Centrum	1.985	194	50.273	52.451	2
Woongebied	583.070	11.566	1.146.760	1.741.395	54
Bedrijventerrein	264.528	4.102	20.873	289.503	9
Buitengebied	1.035.272	31.016	55.486	1.121.774	35
Totaal	1.884.855	46.878	1.273.391	3.205.124	100

Tabel 2.2 Overzicht areaal per gebiedstype

Wegtype	Asfalt [m ²]	Beton [m ²]	Elementen [m ²]	Totaal [m ²]	%
Rijbanen	1.630.349	18.523	612.069	2.260.940	71
Fietspaden	217.645	21.654	24.895	264.193	8
Voetpaden	8.142	1.545	425.339	435.027	14
Parkeervoorziening	27.757	3.433	198.603	229.793	7
Overige	962	1.723	12.486	15.171	0
Totaal	254.506	28.355	1.273.391	3.205.124	100

Tabel 2.3 Overzicht areaal per functieonderdeel

Indien werkzaamheden worden uitgevoerd, wordt altijd gekeken naar mogelijkheden om deze integraal met andere beheerdisciplines uit te voeren ("werk met werk"), b.v. bermen, kunstwerken, riolering, inritten, kabels en leidingen en verkeersprojecten.

2.3 Aanlegjaar/Levensduur

In de “Financiële verordening gemeente Venray”, zijn de termijnen van de economische levensduur van kapitaalgoederen opgenomen in de bijlage behorend bij artikel 9. Voor wegen worden de volgende termijnen gehanteerd:

De technische levensduur is afhankelijk van de ligging van de weg , de gebruikte materialen en de verkeersintensiteit. De termijnen van afschrijving worden aan de hand van deze parameters bepaald en daarmee de economische levensduur.

- Wegen, straten, pleinen, rotondes, trottoir 25 jaar
- Wegen, straten, pleinen, rotondes, trottoir 40 jaar

De technische levensduur is gemiddeld genomen gelijk aan de economische levensduur.

In de financiële verordening wordt onderscheidt gemaakt in de afschrijvingstermijn voor wegen binnen (25jaar) of buiten de bebouwde kom (40 jaar). Echter zien we dat in de praktijk dit niet altijd toereikend is en af moet worden geweken omdat de daadwerkelijke levensduur langer of korter is. Dit komt door het gebruik van materialen/grondstoffen, de geografische ligging van de weg binnen de gemeente en de timing van de werkzaamheden i.r.t. het groot onderhoud de levensduur van de investering bepalen. Voor de volledigheid: het betreft geen schattingswijziging, de levensduur van 25 en 40 jaar worden al gehanteerd.

In het wegdatabase van de gemeente Venray staat dat 41% van de wegen binnen de bebouwde kom ouder is dan 30 jaar en 36 % van de wegen buiten de bebouwde kom ouder is dan 40 jaar. Dit houdt in dat deze wegen de komende circa 15 jaar aan vervanging toe zijn.

Leeftijd wegvak	Binnen de bebouwde kom		Buiten de bebouwde kom	
	Aantal wegvakken	%	Aantal wegvakken	%
< 10	1268	13	569	37
11-20	2106	22	185	12
21-30	2015	21	91	6
31-40	1545	16	133	9
41-50	1517	16	132	8
51-60	596	6	287	18
60 >	262	3	111	7
onbekend	85	1	49	3
Totaal	9.394	100	1.557	100

Tabel 2.4 Overzicht areaal per wegtype

3. Huidige kwaliteit wegennet

In dit hoofdstuk wordt de huidige kwaliteit van het wegennet (areaal) binnen de gemeente Venray beschreven. Het beoordelen van de technische staat gebeurt volgens standaard-methodieken.

3.1 Inspectiemethodiek

Bij een globale visuele inspectie worden schade(beelden) vastgesteld. Deze zijn onderverdeeld in de categorieën Asfaltverhardingen, Cementbetonverhardingen en Elementenverhardingen (o.a. tegels, klinkers en betonstraatstenen). De schadebeelden zijn in tabel 3.1 weergegeven.

Schadegroep	Asfalt	Cementbeton	Elementen
Textuur	Rafeling		
Vlakheid	Dwarsonvlakheid	Oneffenheden	Dwarsonvlakheid
	Oneffenheden		Oneffenheden
Samenhang	Scheurvorming	Scheurvorming	Voegwijdte
Kantstrook	Randschade		
Waterdichtheid		Voegvulling	

Tabel 3.1: Schadebeelden Visuele inspectie

Bij de globale visuele inspectie wordt de ernst en omvang vastgelegd volgens onderstaande matrix

Omvang/Ernst	Licht (L)	Matig (M)	Ernstig (E)
Gering (1)	L1 = 1	M1 = 4	E1 = 7
Enig (2)	L2 = 2	M2 = 5	E2 = 8
Groot (3)	L3 = 3	M3 = 6	E3 = 9

Tabel 3.2: Schadematrix

Voor een nadere omschrijving van de gehanteerde inspectiemethodiek wordt verwezen naar de CROW-publicaties 146a 'Handboek visuele inspectie 2011' en 146b 'Handleiding globale visuele inspectie 2011' (CROW December 2011).

3.2 Kwaliteitsbeoordeling

In de CROW-publicatie 323 'Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018' wordt omschreven hoe de inspectiecijfers worden vertaald naar beeldkwaliteit. Hiermee kan op een eenduidige manier worden gecommuniceerd over de kwaliteit van de wegen. Bij de kwaliteitsbeoordeling wordt de volgende indeling gebruikt:

Onderhouds-niveau	Omschrijving
A+	De verharding is in zeer goed (nieuwstaat) en er hoeft de komende jaren geen onderhoud uitgevoerd te worden.
A	De verharding verkeert in goede conditie en er hoeft de komende jaren geen onderhoud te worden uitgevoerd.
B	De kwaliteit van de verharding is voldoende. In de planning dient rekening te worden gehouden dat binnen de termijn van deze beheerrapportage (1-5 jaar) onderhoud uitgevoerd moet worden. Binnen de eerstvolgende wegininspectie (binnen uiterlijk 2 jaar) vindt een actualisatie van de planperiode plaats.
C	De kwaliteit van de verharding is matig. In de planning dient rekening te worden gehouden dat binnen een korte termijn (1-2 jaar) onderhoud moet worden uitgevoerd.
D	De kwaliteit van de verharding is slecht. In de planning dient rekening te worden gehouden dat binnen een korte termijn (1-2 jaar) onderhoud moet worden uitgevoerd. Waar visueel een gevaarlijke situatie is ontstaan, dient direct onderhoud te worden uitgevoerd.

3.2.1 Ingedikte kwaliteit

De kwaliteit van het wegenareaal binnen de gemeente Venray is altijd een verdeling over de verschillende kwaliteitsniveaus. Zo is er altijd een deel van de verhardingen aan onderhoud toe (kwaliteit C en D). Daarnaast zijn er ook verhardingen die in goede conditie verkeren. Om te toetsen of de kwaliteit voldoet aan het vastgestelde kwaliteitsniveau is door het CROW de ingedikte kwaliteit bepaald op basis van de 90% regel. Hierbij wordt de kwaliteit van de verhardingen gelijkgesteld aan de minimale kwaliteit die door 90% van het verhardingen-areaal wordt gehaald. Wanneer 90% van het verhardingen-areaal kwaliteit B of hoger heeft, dan wordt de ingedikte kwaliteit voor alle verhardingen samen met kwaliteit B beoordeeld. In tabel 3.4 is de kwaliteitsverdeling van de verhardingen in beheer bij de gemeente Venray weergegeven.

3.2.2 Achterstallig onderhoud

Volgens de CROW en Notitie Materiele Vaste Activa (Commissie BBV) is sprake van achterstallig onderhoud in het wegenareaal van de gemeente zodra wegvakken kwaliteitsniveau D hebben. Het is wenselijk dat het wegenareaal geen enkel wegvak met kwaliteitsniveau D heeft in sommige gevallen komt dit toch voor omdat een reconstructie op korte termijn gepland staat, een weg wordt in deze situaties veilig gehouden.

3.3 Kwaliteitsvergelijking 2015 – 2022

Om een beter beeld te kunnen vormen over de huidige kwaliteit van het wegenareaal in de gemeente Venray is de huidige kwaliteit vergeleken met de kwaliteit van het wegenareaal tijdens de voorgaande periode(s) waarvan een globale visuele inspectie is uitgevoerd. In tabel 3.3 is de kwaliteit in de gemonitorde jaren vergeleken.

Kwaliteit	2015	2017	2019	2020	2021	2022
Zeer goed (A⁺)	30 %	44 %	58 %	60 %	65 %	76 %
Goed (A)	57 %	46 %	12 %	16 %	3 %	4 %
Voldoende (B)	6%	7 %	16 %	12 %	23 %	16 %
Matig (C)	5 %	1 %	9 %	7 %	5 %	2 %
Slecht (D)	2 %	2 %	6 %	5 %	4 %	2 %
90%-regel	B	A	C	C	B	B

Tabel 3.3: Kwaliteit verhardingen voorgaande jaren

Uit tabel 3.3 blijkt dat de huidige kwaliteit van het wegenareaal gemiddeld genomen B is, hiermee wordt voldaan aan het reeds vastgestelde kwaliteitsniveau door de raad. Dit betreft een verbetering ten opzichte van 2021. Vooral het percentage C- en D-kwaliteit is afgenomen. A⁺-kwaliteit is hoger ten opzichte van 2021, de oorzaak is dat het afgelopen jaar veel reconstructieprojecten zijn afgerond. Er is een afname van B-kwaliteit geconstateerd, de oorzaak hiervoor zijn waarschijnlijk geen constructieve of uitvoeringstechnische problemen, maar het intensieve gebruik van de wegen en de (extreme) weersomstandigheden. Om deze reden is het ook mogelijk dat bij de volgende inspectieronde meer A en/of B-kwaliteiten worden geconstateerd. In de volgende beheerrapportage moet worden aangetoond dat de ingedikte kwaliteit constant blijft en dat de C- en D-kwaliteiten minder worden ten opzichte van 2022.

3.4 Huidige kwaliteit op basis van gebruiksfunctie

De kwaliteitsbeoordeling wordt verder gespecificeerd naar het niveau van gebruiksfuncties. In tabel 3.4 zijn de kwaliteitsbeoordelingen per gebruiksfunctie weergegeven.

Gebruiksfunctie	A ⁺	A	B	C	D	90% regel
Rijbanen	78 %	7 %	9 %	3 %	3 %	B
Fietspaden	67 %	15 %	8 %	6 %	5 %	B
Voetpaden	98 %	2 %	0 %	0 %	0 %	A ⁺
Parkeervoorzieningen	78 %	0 %	21 %	0 %	1 %	B
Overige	90 %	0 %	7 %	2 %	1 %	A ⁺

Tabel 3.4: Kwaliteit op basis van gebruiksfunctie

Uit tabel 3.4 blijkt dat het achterstallig onderhoud vooral is geconstateerd op de fietspaden. In de volgende beheerrapportage moet worden aangetoond dat de ingedikte kwaliteit constant blijft en dat de C- en D-kwaliteiten ten opzichte van 2022 minder worden.

3.5 Huidige kwaliteit op basis van verhardingssoort

De kwaliteitsbeoordeling wordt verder gespecificeerd op het niveau van verhardingssoort. In tabel 3.5 zijn de kwaliteitsbeoordelingen per verhardingssoort weergegeven.

Gebruiksfunctie	A ⁺	A	B	C	D	90% regel
Asfalt	58 %	19 %	7 %	8 %	8 %	C
Cementbeton	99 %	1 %	0 %	0 %	0 %	A ⁺
Elementen	80 %	0 %	19 %	0 %	0 %	B

Tabel 3.5: Kwaliteit op basis van verhardingssoort

Uit tabel 3.5 blijkt dat achterstallig onderhoud vooral is geconstateerd op het asfalt, In de volgende beheerrapportage moet worden aangetoond dat de ingedikte kwaliteit constant blijft en dat de C- en D-kwaliteiten ten opzichte van 2022 minder worden.

3.6 Uitgangspunten beleidsplan wegen

In dit wegenbeleidsplan wordt in de basis het vorige wegenbeleidsplan voortgezet. De verschillende beleidsuitgangspunten worden in deze paragraaf nader toegelicht.

3.6.1 Streefkwaliteit Wegen

In het wegenbeleidsplan 2023-2027 worden “streefkwaliteitsniveaus” gehanteerd uit het vorige wegenbeleidsplan. De “streefkwaliteitsniveaus voor de periode 2023-2027 worden weergegeven in tabel 3.6.1

	Centrum	Woongebied	Bedrijventerrein	Buitengebied
Rijbanen	A	B	B	B
Fietspaden	A	A	A	A
Voetpaden	A	B	B	B
Parkeervoorziening	B	B	B	B
Overige	B	B	B	B

Tabel 3.6.1: Streefkwaliteit per functieonderdeel en gebiedstype

Op basis van de laatste inspectiegegevens voldoen de fietspaden niet aan de gewenste kwaliteit. Binnen het centrum voldoen ook voor de rijbanen en voetpaden niet aan het gewenste niveau. Hier is echter geen sprake van achterstallig onderhoud (C- en D-Kwaliteiten).

	Centrum	Woongebied	Bedrijventerrein	Buitengebied
Rijbanen	B	B	B	B
Fietspaden	D	C	C	B
Voetpaden	B	B	B	B
Parkeervoorziening	B	B	B	B
Overige	B	B	A+	A+

Tabel 3.6.2: Kwaliteit per functieonderdeel en gebiedstype

3.6.2 Verzorgende kwaliteit wegen

Naast onderhoudsingenrepen om de technische kwaliteit van de wegen te behouden, worden de wegen ook verzorgd. Zoals het verwijderen van veegvuil, zwerfvuil en het verwijderen van onkruid op de verharding. Bezuinigingen op vegen hebben een negatieve invloed op de levensduur van de verschillende verhardingen en leidt ertoe dat wegen sneller naar een lager kwaliteitsniveau vervallen. Hiermee wordt rekening gehouden tijdens de monitoring van de kwaliteiten, het verwachte verval en de benodigde budgetten. Dit wordt verder gearrangeerd door “de discipline groen”.

3.6.3 Inrichting wegen

De inrichting van de wegen is van grote invloed op de verkeersveiligheid. Het gedrag van weggebruikers wordt namelijk voor een deel bepaald door de inrichting van de weg. Die inrichting moet bijdragen aan het zelf verklarende karakter van de weg. Voor het gedrag en dus de verkeersveiligheid is het essentieel dat de verwachtingen van de weggebruiker nauw aansluiten bij de feitelijke situatie. Voor de inrichting van de wegen hanteert de gemeente Venray het , op 7 juni 2022 door het college, vastgestelde kader “Toetssteen Openbare Ruimte”. De Toetssteen heeft als doel “het waarborgen van de kwaliteit van de openbare ruimte van gemeente Venray”. De Toetssteen beschrijft de uitgangspunten, randvoorwaarden, ontwerpeisen etc. waaraan de openbare ruimte minimaal moet voldoen. Voor de inrichting van wegen bij reconstructies en onderhoud is de Toetssteen de basis. De Toetssteen is te downloaden via de volgende link:

<https://www.venray.nl/toetssteen-openbare-ruimte>

3.6.4 Omgang teerhoudend asfalt

In asfaltverhardingen die tot ongeveer begin jaren negentig zijn aangebracht, is veelal teerhoudend asfalt gebruikt. Bij reconstructies of vernieuwingen wordt een opbouw- en samenstellingsonderzoek uitgevoerd door een gecertificeerd bedrijf. Wanneer blijkt dat teer is verwerkt en dit vrijkomt bij onderhoudswerkzaamheden, zoals bij freeswerkzaamheden, mag de vrijkomende asfaltverharding niet worden hergebruikt. Het afvoeren van teerhoudend asfalt brengt hoge storkosten met zich mee. Het is acht tot tien keer duurder dan het afvoeren van teervrij asfalt. Bij vernieuwingen wordt dit meegenomen in de M.U.I.P¹. -aanvraag. Er is niet exact bekend waar en hoeveel teerhoudend asfalt zich in de gemeente Venray bevindt.

Er zijn drie benaderingen ten aanzien van teerhoudend asfalt:

1. Actief: het teerhoudend asfalt in het wegennet opsporen en binnen aanzienbare tijd verwijderen;
2. Per project: op projectniveau en afhankelijk van de beschikbare middelen wordt voor de komende jaarplanning een afweging gemaakt over de specifieke aanpak;
3. Passief: alleen het hoogstnoodzakelijke wordt verwijderd.

Er is geen wettelijke verplichting om het teerhoudend asfalt actief te verwijderen. In het kader van het onderhoud aan de wegen wordt de projectmatige benadering gehanteerd. Jaarlijks wordt het aspect teerhoudend asfalt bekeken voor de wegen die in onderhoud worden genomen. Is het teerhoudend asfalt in de bovenste laag aanwezig, dan wordt over het algemeen deze laag verwijderd en afgevoerd. Er is geen aanleiding om de huidige benadering te veranderen. Het behouden van dit teerhoudend asfalt in de onderlaag veroorzaakt geen extra milieubelasting. Het teer is gebonden in het asfalt en kan zich niet verspreiden in de bodem of het (grond)water. Bij groot onderhoud wordt de situatie met betrekking tot het teerhoudend asfalt per werk bekeken. Bij het verwijderen worden de wettelijke voorschriften voor het afvoeren van teerhoudend asfalt in acht genomen.

3.6.5 Omgang onverharde en half verharde wegen

De onverharde en half-verharde wegen binnen de gemeente Venray worden onderhouden doormiddel van een jaarlijkse visuele inspectie en eventuele meldingen die van bewoners binnenkomen. Het onderhoud aan deze wegen bestaat over het algemeen uit egaliseren. Het aanvullen en dichten van grote gaten. Binnen de gemeente is hiervoor een vast budget gereserveerd. Tijdens de volgende monitoring worden inspectie en beheersmaatregelen opgesteld om het budget per m² op te stellen. Er zijn in de afgelopen jaren binnen verschillende projecten half-verharde paden aanlegt in voet- en fietspaden, die een hoger eisenpakket hebben dan de bestaande onverharde en half-verharde paden.

3.6.6 Omgang wegmarkeringen

De wegmarkeringen binnen de gemeente Venray worden onderhouden doormiddel van een jaarlijkse visuele inspectie. Dit wordt uitgevoerd op basis van beelden zoals Street-smart of luchtfoto's. Indien bij de belijning en figuratie de functie van de markering niet meer duidelijk is wordt deze opnieuw aangebracht. Binnen de gemeente is hiervoor een vast budget gereserveerd.

¹ M.U.I.P = Meerjarig Uitvoerings- en Investeringsprogramma

3.7 Flankerend beleid

Het wegenbeleid beslaat meer dan alleen wegen. Naast wegen beslaat het werkgebied ook duikers (buis onder inrit waar water door kan), inritten, kabels en leidingen, bermen en markeringen. Veel (dagelijks) onderhoud of klein onderhoud valt onder andere beleidsterreinen zoals groen, riolering en verkeer. Er wordt een apart bedrag per m² gereserveerd voor onderhoud aan de hieronder uitgewerkte beheeronderdelen.

3.7.1 Bermen

Een goede kwaliteit van de bermen is relevant voor het veilig kunnen passeren en uitwijken door weggebruikers. Het is daarom belangrijk om tijdig werkzaamheden te verrichten aan de bermen. Bij het onderhoud van de bermen worden de beleidsuitgangspunten gehanteerd, die in deze paragraaf nader worden toegelicht.

Het onderhoud van de bermen in het buitengebied zoals het “ophogen” of “egaliseren” valt onder wegbeheer en wordt uitgevoerd volgens het “sloten- en bermenbestek”. Het onderhoud van de bermen binnen de bebouwde kom valt onder Groenbeheer.

In gebieden waar veel bermchades ontstaan in de eerste 60 tot 70 cm buiten de wegverharding worden de bermen verhard. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden zoals:

- Freesasfalt;
- Grauwacke;
- Grasbetontegels;
- Bermbeton.

Freesasfalt en Grauwacke zijn tijdelijke oplossingen. Er ontstaan bij regenachtige omstandigheden weer gaten, waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Bermbeton en grasbetontegels zijn wel een definitieve oplossing. Elk jaar wordt een aantal kilometer voorzien van bermbeton of grasbetontegels om een definitieve oplossing te bieden tegen gaten in de bermen. De keuze van uitvoering en materiaal is afhankelijk van de situatie.

Maaien in het buitengebied wordt uitgevoerd conform het “bermbeheerplan” om de biodiversiteit in de berm te verhogen, waarbij veiligheid en afwatering worden gewaarborgd.

3.7.2 Flora en fauna

In de huidige tijd wordt het belang van flora en fauna steeds groter. Bomen langs wegen kunnen echter ook van invloed zijn op de kwaliteit van wegen en kunnen veiligheid in geding brengen. Wortel opdruk is jaarlijks een grote schadepost aan wegen, voet- en fietspaden. Bomen zijn in het verleden neergezet op plekken te dicht op de verharding of de bomen stonden er al en de wegen zijn breder geworden. Mogelijk zijn er soorten gekozen die te groot worden voor de beschikbare ruimte. Daarnaast zijn wegen aangelegd zonder puinfundering waardoor wortels gemakkelijk onder wegen kunnen doordringen.

De gemeente heeft de opbouw voor wegen gestandaardiseerd. Wegen en fietspaden worden bij nieuwe aanleg voorzien van een puinfundering. Ook wordt tegenwoordig bij het planten van bomen gekeken naar de uiterlijke grootte en ook de benodigde ondergrondse ruimte. Waar puinfundering niet mogelijk is wordt gekeken of het plaatsen boonwortelschermen zinvol is. Naast wortelschades, heeft schaduw van bomen ook een negatieve invloed op de levensduur van asfalt. Schaduw van overhangende bomen kan de levensduur van een asfaltdeklaag met twee tot drie jaar verkorten. Dit komt doordat verhardingen in de schaduw minder snel drogen.

Ook krijgen we steeds meer te maken met bevers die onder wegen door graven. In sommige leidt dit tot gevaarlijke situaties of kan het daartoe leiden. Dit speelt vooral waar wegen en sloten of beken kort op elkaar liggen. Een inschatting van het gevaar is op dit moment nog niet te maken maar moet wel scherp in de gaten worden gehouden. Herstel van door bevers aangebrachte of ontstane schade kan namelijk een behoorlijke kostenpost met zich meebrengen.

3.7.3 Inritten

Inritten zijn toegangen tot percelen. De gemeente Venray maakt voor het onderhoud van de inritten verschil tussen inritten die deel uitmaken van de gezamenlijke openbare ruimte en inritten die alleen toegang geven tot een particulier perceel. Inritgedeeltes tussen fiets/voetpad en de rijbaan maken deel uit van de gezamenlijke openbare ruimte en zijn dus in onderhoud van de gemeente. Inritten buiten voet- en fietspaden en erfgrans en/of bij het ontbreken van voet en fietspaden vanaf de rijbaan tot de erfgrans zijn in onderhoud bij de achterliggende perceelseigenaar.

De gebruiker is onderhoudsplichtig voor de inrit. I.v.m. aansprakelijkheid van de wegbeheerder, mogen geen grotere oneffenheden dan 3cm in het straatwerk zitten. Dit wordt gemeten onder een rechte lat van 1,20m.

Wanneer een bewoner of bedrijf een in/uitrit wilt maken, moet er een vergunning worden aangevraagd. Bij het aanvragen van de vergunning wordt op de site van Gemeente Venray doorverwezen naar het OLO-formulier (van het Omgevingsloket) en moet rekening worden gehouden met regelgeving die te vinden is via de onderstaande link.

[Besluit nadere regels inritten Gemeente Venray \(overheid.nl\)](https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR679569/1)

<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR679569/1>

Aansluitingen van onverharde wegen op verharde wegen, worden veelal bij reconstructie van de hoofdweg, over een lengte van drie meter verhard. Dit om vervuiling van de rijbaan te voorkomen. Dit komt vooral voor in het buitengebied waar wegverbredingen zijn gepland.

3.7.4 Kabels en leidingen

De nuts- en telecombedrijven hebben verschillende kabels en leidingen in de grond liggen. Deze kabels liggen geregeld onder verhardingen zoals wegen, fietspaden en trottoirs. Per project c.q. aanvraag (vanuit nutsbedrijven) wordt bekeken wat de juiste oplossing voor de ligging is. Wat wel exact is vastgelegd, is de dekking en ligging van de nieuwe kabels en leidingen buiten de bebouwde kom. Nieuwe kabels en leidingen gelegen buiten de bebouwde kom, moeten minimaal één meter vanaf de kant van de verharding worden gelegd. Kabels en leidingen moeten een minimale dekking hebben van 60 cm. Dit is om te zorgen dat kabels en leidingen bij toekomstige reconstructies onder de wegconstructie blijven. Wanneer ze ondieper liggen, is de kans groot dat ze bij aanpassingen in het wegprofiel moeten worden verlegd. Indien het verleggen op verzoek van de gemeente gebeurt, zoals bij herinrichtingen, is een deel van de kosten voor rekening van de gemeente. Dit werkt kostenverhogend bij toekomstige wegaanpassingen. Kosten voor vervangen van gas- waterleidingen zijn deels voor rekening van de eigenaren.

Komende jaren wordt de aanleg van een glasvezelnetwerk in de kern Venray gerealiseerd. Dit project brengt ook kosten met zich mee, doordat gegraven moet worden in bermen en onder trottoirs, maar ook omdat kabels en leidingen dieper of verlegd moeten worden. Daarnaast vervangen Watermaatschappij Limburg (WML) en Enexis de komende jaren grote lengtes leidingen. Dit alles heeft invloed op de kwaliteit van het straatwerk. Dit komt vooral door het nazakken van de sleuven waarin de leidingen worden gelegd. Deze gevolgen kunnen worden verhaald en vallen onder de degeneratiekosten.

3.7.5 Riool

In het GRP (Gemeentelijk Rioleringsplan) wordt de keuze gemaakt voor alternatieven voor het fysiek vervangen van oude riolering. De meest gebruikte methode is "relinen". Relinen of Relining is een rioolrenovatietechniek. Bij deze methode worden riolen gerenoveerd zonder de weg erboven open te breken. Door het aanbrengen van een kous van polyester, naaldvilt of glasvezel wordt de riolering van binnenuit verbeterd. Deze methode vindt in de komende jaren steeds meer toepassing. De wegconstructie moet er steeds minder snel uit voor het vervangen van het riool. Vaak gaat het vervangen van de riolering gepaard met het vervangen en/of herstellen van onvolkomenheden in de verharding. Wanneer de verharding niet wordt aangetast kan er minder integraal worden gewerkt. Kosten voor het wegbeheer kunnen daardoor in de komende jaren toenemen.

Ook gaat de gemeente de komende jaren aandacht besteden aan klimaatadaptatie. Hiervoor heeft de gemeente een klimaatadaptatieprogramma opgesteld. Om wateroverlast bij grote hoeveelheden neerslag te verminderen, zullen op verschillende locaties in Venray maatregelen uitgevoerd moeten worden. Op een aantal locaties betekent dit, dat er onder huidige wegen voorzieningen moeten worden aangelegd om het hemelwater af te kunnen voeren of infiltreren. Het treffen van deze voorzieningen betekent dat de verharding op sommige plaatsen moet worden verwijderd. Dit biedt juist weer kansen om werkzaamheden wel gezamenlijk met rioleringswerkzaamheden uit te voeren.

Met het opstellen van de onderhoudsplanning wegen wordt rekening gehouden met de werkzaamheden uit het GRP-plan.

3.7.6 Verkeer

Op dit moment is de nota "Uitgangspunten Netwerk Infrastructuur en Verkeer, fietsen en lopen in de spotlights" van toepassing op het verkeersbeleid van gemeente Venray. In de betreffende nota is aandacht voor samenhangende netwerken voor autoverkeer, vrachtverkeer, fietsverkeer, landbouwverkeer en openbaar vervoer.

In 2023 zal deze netwerknota worden geüpdatet.

De netwerken en kwaliteitscriteria voor de verschillende wegen en wegfuncties, zijn van grote invloed op het wegenonderhoud en het gewenste onderhoudsniveau. Afhankelijk van het toekomstige gebruik en de toekomstige functie kan sprake zijn van het upgraden of downgraden van een weg. Momenteel is er nog geen zicht op de consequenties van de nieuwe netwerknota op het wegenbeleidsplan. Wanneer de consequenties helder zijn worden deze aan de raad voorgelegd.

Naast dit nieuwe beleid spelen er nog twee grote projecten:

- Via Venray (Oostverbinding en N270)
- Groene Loper Wanssum

3.7.7 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een steeds belangrijker onderwerp geworden, maar is ook een breed begrip waar veel facetten van de wegenbouw raakvlak mee hebben. Je kunt het hebben over een duurzame leefomgeving waarin geluid en fijnstof een belangrijk onderdeel van zijn. Daarnaast is het belangrijk dat gebruikte materialen lang meegaan. Daardoor kan een weg na een reconstructie ook langer meegaan. Want hoe langer je niks hoeft te doen, des te beter dit in veel gevallen is voor het milieu.

Geluid

In het kader van geluid worden GOW²- en WOW³-wegen binnen de bebouwde kom onderhouden met SMA⁴. Op deze wegen worden geen oppervlaktebehandelingen meer toegepast. SMA-asfalt heeft een open structuur wat zorgt voor 2db geluidsreductie ten opzichte van dicht asfaltbeton.

Bomen

Bomen in de openbare ruimte zorgen voor het vastleggen van fijnstof en het voorkomen van hittestress. Bij nieuwe projecten wordt heel goed gekeken wat mogelijk is om bomen zoveel mogelijk bomen te sparen. Om een goede afweging te kunnen maken wordt ook de conditie van de bomen in beeld gebracht. Mocht blijken dat de gesteldheid van de bomen slecht is, dan kan het zijn dat gekapt wordt. In het nieuwe werk worden daarna(ast) zoveel mogelijk duurzame groeiplekken ingericht.

Om bestaande bomen te kunnen laten staan, wordt voor fietspaden regelmatig gebruik gemaakt van zwevende betonnen fietspadconstructies. Zo blijven de wortels gespaard en blijft de boom vitaal. Daarnaast wordt met deze constructie wortelopdruk voorkomen.

Bomen geven ook een groener straatbeeld. Door groen meetbaar te maken wordt een meerwaarde gecreëerd voor de fysieke leefomgeving.

Levensduur vs CO₂

Hoe langer je een weg kunt laten liggen zonder te hoeven vernieuwen des te minder uitstoot wordt geproduceerd (CO₂, fijnstof en andere belastende zaken). Om een langere levensduur van een weg te bereiken, moeten de materialen die daarbij worden toegepast ook een lange levensduur hebben. Sommige producten

² GOW = Gebiedsontsluitingsweg

³ WOW = Wijkontsluitingsweg

⁴ SMA = Steenmestiek Asfalt

hebben bij de productie een lagere uitstoot, maar gaan half zo lang mee als het andere product. Omdat deze producten sneller moeten worden vervangen is de uitstoot net zo hoog of zelfs hoger dan het andere product.

Daarom moet altijd een afweging moeten worden gemaakt welk producten bij welke situatie het beste toepasbaar is. In sommige producten wordt biologisch materiaal verwerkt om op deze manier CO₂ op te slaan. Bij 'einde levensduur' komt dit weer vrij. Dit kan ook door binnen de werkzaamheden ruimte vrij te maken voor bomen.

Circulariteit

Voor het vernieuwen van een weg worden bestaande materialen zoveel mogelijk hergebruikt. Voor de bouwstoffen die worden aangevoerd, worden bouwstoffen gekozen die zoveel mogelijk op dezelfde plaats in de constructie kunnen worden hergebruikt. Bijvoorbeeld oud asfalt in nieuwe asfalt gebruiken en oud beton in nieuw beton. Deze manier van werken zorgt uiteindelijk voor een lagere uitstoot waarbij steeds minder nieuw materiaal nodig is.

In alle gevallen van duurzaamheid moet per project een keuze worden gemaakt welk materiaal en verwerkingsmethode worden gekozen die het beste bij de situatie passen. Het blijft vooral belangrijk gezond verstand te gebruiken en daar waar nieuwe producten op de markt komen, de afweging te maken of deze voor het bewuste project geschikt zijn.

Informatie systeem

Om circulair te kunnen werken moet na een reconstructie goed worden vastgelegd, welke materialen, waar gebruikt zijn. Met het nieuwe beheer programma wordt daarin een stap gezet. Door alles vast te leggen (in een soort van paspoort?) kan in de toekomst van tevoren worden bepaald waar materialen kunnen worden hergebruikt. Het wegen-areaal van de gemeente Venray wordt dan eigenlijk een grote opslag waarin materialen worden beheerd.

3.7.8 Civiele Kunstwerken

De verhardingsconstructie op civiele kunstwerken (bruggen, duikers) vallen onder het wegenbeheer, de onderliggende constructie valt onder Rioolbeheer. Het onderhoud aan de constructie wordt toegelicht in het bijbehorende GRP en het beheerplan civiele kunstwerken dat naar verwachting in 2023 aan uw raad wordt voorgelegd..

4. Financieel overzicht

Dit hoofdstuk heeft als doel inzicht te krijgen wat de financiële gevolgen zijn van het beheren en onderhouden van het wegenareaal in de gemeente Venray. Het eerste deel van dit hoofdstuk gaat in op de levenscyclus van de weg en de verschillende onderhoudswerkzaamheden die daarbij horen.

Het tweede gedeelte gaat in op de kosten en de daarmee samenhangende budgetten die ervoor nodig zijn om te kunnen beheren op het gewenste kwaliteitsniveau.

Het uitgangspunt voor het financiële overzicht zijn de inspectieresultaten van 2022, deze zijn bepaald volgens de CROW-publicatie 146b "Handboek Globale Visuele Inspectie". De basisplanning en begroting worden opgesteld volgens de CROW-publicatie 145 "Beheerkosten openbare ruimte".

4.1 Algemeen

Het beheer tijdens de levenscyclus van een weg is onder te verdelen in vier categorieën. Gezamenlijk zorgt dit voor de instandhouding van het wegennet:

- **Klein onderhoud, of regulier onderhoud:** dit omvat kleinschalige onderhoudsmaatregelen, zoals herstellen van schades. Dit onderhoud wordt vaak uitgevoerd wanneer meldingen komen van de burgers en/of tijdens de jaarlijkse inspectie dusdanig gebreken naar voren komen die urgentie behoeven.
- **Groot onderhoud:** wordt ook wel planmatig onderhoud genoemd. Dit onderhoud wordt begroot vanuit de basisplanning, gebaseerd op de actuele onderhoudstoestand vanuit de periodieke jaarlijkse inspectie (monitoring).
- **Reconstructie/Rehabilitatie of investeringen:** is de zwaarste onderhoudsmaatregel die in de praktijk wordt uitgevoerd. Deze maatregel wordt alleen toegepast aan het einde van de technische levensduur van de weg of als de schade dermate groot is dat de andere maatregelen geen oplossing bieden.
- **Overige beheeronderdelen:** Onderhoud aan de bermen, markeringen, en half verharde en onverharde wegen. Worden beheerd aan de hand van visuele inspecties en meldingen. Hiervoor wordt een apart budget gereserveerd en vallen onder de kosten "overige kosten"

4.2 Klein onderhoud

Het klein onderhoud betreft het kleinschalig onderhoud aan de wegen, zoals een gat in de verharding of andere qua omvang kleine gebreken. Vaak gesignaleerd door de burgers of anders tijdens de jaarlijkse monitoring. Het klein onderhoud is een belangrijk sturingsmiddel om de wegen op het gewenste kwaliteitsniveau te houden en met name om de wegen voldoende veilig te houden voor normaal gebruik. Wanneer wordt gekort op het budget voor groot onderhoud, wordt groot onderhoud uitgesteld en houdt het klein onderhoud langer aan. Om de veiligheid en kwaliteit te waarborgen moet echter naar verloop de periode tussen onderhoudsmomenten worden verkleind.

Beheerkosten voor wegen zijn afhankelijk van de grootte van het wegenareaal, verhardingssoorten, gebiedstypen/gebruik en vastgestelde kwaliteitsniveaukeuzes. De benodigde kosten voor het klein onderhoud zijn bepaald aan de hand van de "Normkosten Klein onderhoud" uit de CROW-publicatie 145 "Beheerkosten Openbare Ruimte". Het klein onderhoudsbedrag kan op twee manieren worden bepaald. Doormiddel van een percentage van het gemiddeld cyclisch bedrag. Het percentage verschilt per verhardingstype en per wegtype. Of door middel van de oppervlakte van het wegenareaal. Hiervoor wordt een vast bedrag per vierkant meter

genomen. Dit bedrag verschilt per verhardingstype en per wegtype. De gemeente Venray gebruikt de laatste manier, omdat deze gelabeld is aan de oppervlaktes en inspectieresultaten waardoor men een reëler beeld krijgt in plaats van de theoretische benadering op basis van het cyclisch onderhoud.

4.3 Groot onderhoud

Onder groot onderhoud vallen de werkzaamheden die de constructie en de functionaliteit van de wegen waarborgen. Dit groot onderhoud valt binnen de levenscyclus van een weg. Aan het einde van de levenscyclus moet een vervangingsinvestering worden uitgevoerd, ook wel rehabilitatie of reconstructie genoemd. Deze valt niet onder het groot onderhoud.

Het groot onderhoud berekenen we op twee manieren. De “*theoretische benaderingswijze*” en de “*actuele onderhoudsachterstand*”.

Bij de theoretische benaderingswijze wordt gerekend met de theoretische onderhoudsmaatregelen die uitgevoerd moeten worden tijdens de cyclus (de technische levensduur volgens het CROW). Het CROW geeft een onderhoudscyclus van 50 jaar aan. Het beheersysteem van de gemeente Venray hanteert een gemiddelde onderhoudscyclus van 60 jaar en 50 jaar voor de hoofdwegen. Dit vanwege de ondergrond in de gemeente. Door de stabiele zandgrond komen verzakkingen minder vaak voor, waardoor onderhoudskosten lager worden en de levensduur langer.

Voor de begroting op korte termijn is het realistischer om te kijken naar de “*actuele onderhoudstoestand*” van de wegen en daar het onderhoud op te baseren. Vanuit de resultaten van de jaarlijks uitgevoerde monitoring worden de actuele schades bepaald en herstelmaatregelen gecalculeerd. Met behulp van het wegenbeheersysteem is op basis van deze inspectiegegevens een berekening gemaakt van de onderhoudskosten. Deze begroting wordt ook wel “*Basisbegroting*” genoemd.

Op basis van de resultaten van de laatste inspectie (2022), is de basisbegroting gegenereerd. Vanuit de huidige schadebeelden is berekend wat de kosten voor groot onderhoud voor de komende 5 jaar zijn, ook wel “*kwalitatieve planning*” genoemd.

Het cyclisch onderhoud is een planning voor de langere termijn (6-10 jaar) en gaat uit van de theoretische technische levensduur van een weg. In de technische levensduur dient op gezette momenten een onderhoudsmaatregel te worden genomen. Deze maatregelen zijn opgesteld a.d.h.v. de streefkwaliiteit van de gemeente Venray met als basis kwaliteitsniveau “B”. Met behulp van rekenmodules is een doorrekening gemaakt voor de langere termijn. De cyclische planning is een berekening waarmee aan de hand van “het jaar van aanleg” de onderhoudsbedragen worden berekend. De hoge bedragen in de cyclische planning zijn te verklaren door de aanleg-data van de wegen. Veel wegen zijn aan het einde van hun technische levensduur en moeten tussen 2023-2032 geheel worden vervangen.

De berekende onderhoudsbedragen zijn met 10% gereduceerd. Deze 10% is tot stand gekomen op basis van ervaringen uit het verleden. 10% van het onderhoud zal door verkeerskundige en rioleringsingrepen komen te vervallen. Hierdoor kan werk efficiënter worden weggezet wat zorgt voor lagere kosten

De kosten voor groot onderhoud zijn geëgaliseerd in de tijd door middel van het vormen van een onderhoudsvoorziening wegen. Uit het beheerplan volgt een kostenraming die gelijkmatig over de komende 10 jaar wordt verdeeld, op basis hiervan wordt de jaarlijkse toevoeging aan de onderhoudsvoorziening bepaald. De onderhoudsgelden die voor de komende 10 jaar nodig zijn staan in de kolom onttrekking van tabel 4.2. in kolom saldo per 1-1 staat de stand van voorziening aan het begin van het jaar.

Overzicht verloop voorziening groot onderhoud wegen					
Jaar	Saldo per 1-1	Toevoeging	Onttrekking	Saldo per 31-12	
2023	€ 1.275.315	€ 481.273	€ 793.583	€ 963.005	
2024	€ 963.005	€ 511.112	€ 705.114	€ 769.003	
2025	€ 769.003	€ 542.801	€ 722.037	€ 589.767	
2026	€ 589.767	€ 576.454	€ 735.755	€ 430.466	
2027	€ 430.466	€ 612.195	€ 749.735	€ 292.926	
2028	€ 292.926	€ 650.151	€ 763.980	€ 179.096	
2029	€ 179.096	€ 690.460	€ 778.495	€ 91.061	
2030	€ 91.061	€ 733.269	€ 793.287	€ 31.043	
2031	€ 31.043	€ 778.731	€ 808.359	€ 1.415	
2032	€ 1.415	€ 827.012	€ 823.718	€ 4.709	

Tabel 4.2: verloop voorziening wegen

4.4 Reconstructie/ Rehabilitatie

Naast het gepland groot en klein onderhoud, moeten wegen na het einde van de levenscyclus worden vervangen. Hiervoor moet er een budget voor vervangingsinvesteringen (rehabilitatie) worden goedgekeurd door de gemeenteraad.

Vervangingen zijn gebaseerd op de theoretische berekeningen van het beheersysteem GBI en op basis van de resultaten van de jaarlijkse visuele inspectie. In dit beleidsplan wordt een doorkijk gemaakt voor de benodigde investeringen gedurende de planperiode. De investeringen worden met de vaststelling van dit beleidsplan ook opgenomen in de begroting. Jaarlijks in de monitoring wordt een doorkijk gemaakt en worden de benodigde investeringen geactualiseerd. Deze worden dan op basis van het raadsbesluit bij de monitoring verwerkt in de lopende begroting. In tabel 4.4. zijn de investeringen opgenomen voor de komende jaren tot en met 2032. De gehanteerde afschrijvingstermijnen zijn toegelicht in paragraaf 2.3

Jaar	Investeringen
2023	€ 6.852.300
2024	€ 11.752.900
2025	€ 11.886.846
2026	€ 15.840.625
2027	€ 9.977.323
2028	€ 11.529.473
2029	€ 10.085.853
2030	€ 12.615.789
2031	€ 13.640.733
2032	€ 11.270.060

Tabel 4.4: Planjaar en investeringen wegen

4.5 Overige beheeronderdelen

Zoals in het voorgaande hoofdstuk aangehaald vallen ook bermen, onverharde, half-verharde wegen en markeringen onder wegbeheer. Deze beheeronderdelen dienen ook te worden onderhouden. Hiervoor is reeds een apart budget gereserveerd. Deze onderdelen worden jaarlijks via verschillende visuele inspecties geïnspecteerd. Aan de hand van resultaten van de inspectie en eventuele meldingen wordt onderhoud uitgevoerd. Onverharde wegen moeten in de volgende monitoring worden herzien omdat er steeds meer half-verharde paden bij komen. Dit zijn vooral fiets- en wandelpaden waaraan hogere eisen worden gesteld dan aan onverharde bospaden.

4.6 Resultaatgericht sturen

De gemeente Venray wil “in control” zijn. Hiervoor moet o.a. voor alle beleidsvelden een eenduidig antwoord worden gegeven op de vraag “wat willen we bereiken?”. Zo ook voor het wegenbeleidsplan. Dit vraagt om nadere concretisering van het beleid in stuurgrootheden (indicatoren) en het vaststellen van doelwaarden. Vervolgens moet periodiek worden vastgesteld/ gemonitord in hoeverre doelen daadwerkelijk worden gerealiseerd. Zo nodig moeten worden bijgestuurd. De raad wordt daarover jaarlijks in de begroting en de jaarrekening geïnformeerd.

Doelstellingen ten aanzien van het wegbeheer hebben een plek gekregen in verschillende bestuurlijke documenten, zoals het “Het samenwerkingsakkoord”, het collegeprogramma “de jaarlijkse programmabegroting”. Enkele speerpunten zijn:

- *“wegen in de hele gemeente kwalitatief op een aanvaardbaar niveau houden”;*
- *“goed monitoren van de kwaliteit van onze infrastructuur”;*
- *“voorkomen is beter dan genezen”.*

Om invulling te geven aan de speerpunten aan het wegbeheer wordt in het wegenbeleidsplan een streefkwaliteitsniveau vastgelegd. De verwachte onderhoudsmaatregelen worden berekend met het beheerprogramma (aanlegdatum, gebiedstype, verhardingssoort ondergrond), beeldkwaliteit van een weg ingedeeld a.d.h.v. de CROW, rijcomfort, toegankelijkheid en veiligheid. Dit om het vastgestelde streefkwaliteitsniveau te kunnen blijven nastreven. Daarnaast heeft de gemeente Venray vanuit de Wegenwet een zorgplicht over de gemeentelijke wegverharding. Deze zorgplicht moet eraan bijdragen dat het gebruik van wegen veilig kan plaatsvinden en schades/ongevallen ten gevolge van gebreken aan de weg zoveel mogelijk worden voorkomen.

Indicatoren die behoren bij deze doelwaarden worden tijdens de jaarlijkse inspectie in kaart gebracht. De volgende indicatoren geven de raad inzicht in de geformuleerde doelstellingen:

- Aantal vierkante meter wegareaal in de gemeente Venray?
- Hoeveel procent van het wegareaal voldoet aan de streefkwaliteit, zoals vastgesteld in het overige Beleidsplan Onderhoud Wegen Venray?
- Hoeveel procent van het wegareaal moet binnen vier jaar onderhouden of vervangen worden om te voldoen aan de vastgestelde streefkwaliteitsniveau?
- Hoeveel procent van het wegareaal komt binnen vier jaar onder het wettelijk toegestane niveau?

4.6.1 Planning wegonderhoud

De planning van wegonderhoud is van invloed op enkele aspecten;

- De berekening van het beheersysteem;
- De daadwerkelijk uitgevoerde onderhoudsmaatregelen, de worden vaak jaarlijks bijgesteld. Dit wordt gedaan aan de hand van de inspecties.

Daarnaast wordt bij het opstellen van de planning gekeken naar het integraal oppakken van werkzaamheden, binnen de gemeente maar ook daarbuiten zoals:

- Verkeer en riolering;
- Via Venray (Oostverbinding en N270);
- Verdubbeling spoor.

Aan de hand van de samenwerking en het up-to-date houden van deze gegevens wordt jaarlijks bekeken hoe het meest effectief met de budgetten kan worden omgegaan. Met de genoemde gegevens hierboven en de resultaten uit het beheersysteem wordt globaal voor de komende vier jaar de onderhoudswerkzaamheden ingeschat en ingepland.

Onderwerp Wegenbeleidsplan 2023-2027

Zaaknummer		Steller	Tom Stam
		Team	Openbare Ruimte
Raad datum	12 december 2023	Teammanager	Paul de Mulder
		Portefeuillehouder	Wim de Schryver

Openbaarheid

Ja, Per direct.

Ter advisering/kennisneming/bespreking

Ter advisering

Voorstel

1. Het "Wegenbeleidsplan Venray 2023 t/m 2027" vast te stellen
2. De investeringsbudgetten¹ uit het wegenbeleidsplan voor de komende jaren, als volgt vast te stellen:

2023	6.852.300
2024	11.752.900
2025	11.886.846
2026	15.840.625
2027	9.977.323
3. De onderhoudsvoorziening conform de financiële paragraaf aan te passen
4. De afschrijvingstermijn voor wegen, straten, pleinen, rotondes, trottoirs naar maximaal 40 jaar te veralgemeniseren

¹ De ophoging van de investeringsbudgetten vanwege de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid Subsidie (lasten en baten neutraal) voor de jaren 2024 en 2025 zijn, vanwege de overzichtelijkheid, buiten beschouwing gelaten/niet weergegeven. Deze zijn reeds goedgekeurd door de gemeenteraad.

Inleiding

Wegbeheerders, waaronder gemeenten, hebben vanuit de Wegenwet de zorgplicht over de gemeentelijke wegverhardingen. Dit betekent dat de gemeente als wegbeheerder, te allen tijde, verantwoordelijk is voor de kwaliteit (onderhoudstoestand) van de verhardingen die de gemeente in beheer heeft. Deze zorgplicht moet er aan bijdragen dat het gebruik van de wegen veilig plaats kan vinden en schades/ongevallen als gevolg van gebreken aan de weg zoveel mogelijk worden voorkomen.

In het wegenbeleidsplan zijn beleidskaders zoals streefqualiteitsniveaus, onderhoudskosten en budgetten vastgelegd. Deze kaders worden elke 4 jaar geactualiseerd aan de hand van maatschappelijke behoeften en huidige staat van het wegennet. In het nu voorliggend "Wegenbeleidsplan Venray 2023 t/m 2027" bouwen we verder op het huidige (oude) plan. Wijzigingen komen voort uit de tweejaarlijkse monitoring dan wel nieuw flankerend (rijks-)beleid. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het vorige Wegenbeleidsplan zijn:

- De gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen binnen de bebouwde kom worden onderhouden met SMA (Steen Mastiek Asphalt).
- Woonstraten worden aangelegd met gebakken klinkers in verband met de langere levensduur.
- In het kader van duurzaamheid en circulariteit worden bouwstoffen, die gebruikt worden in nieuwe wegen, vastgelegd in ons beheersysteem zodat in de toekomst bekend is welke materialen we kunnen hergebruiken.

Beoogd resultaat

Een vastgesteld wegenbeleidsplan voor de gemeente Venray, met de daarbij behorende financiële, technische en kwalitatieve kaders, waardoor het wegennet van Venray veilig blijft.

Argumenten

1.1 Omdat in het "Wegenbeleidsplan 2023-2027" de financiële, technische en kwalitatieve kaders zijn vastgesteld waarbinnen het wegennet de komende jaren zal worden beheerd en onderhouden

1.2 Omdat dit Wegenbeleidsplan de keuzes die de afgelopen jaren zijn gemaakt vanuit de monitoring bevat

Tijdens de verschillende momenten van monitoring zijn keuzes gemaakt op het gebied van techniek, kwaliteit en duurzaamheid. Deze keuzes zijn samengebracht in het nieuwe Wegenbeleidsplan.

2 Zodat we voldoende budget hebben om het wegennet op voldoende niveau te houden

De wegen worden op een beeldkwaliteitsniveau B beheerd, daar zijn de budgetten ook op afgestemd. Vanwege een geplande reconstructie of projecten aan een wegvak wordt er in sommige gevallen gekozen om een weg tijdelijk naar een lager niveau te laten zakken. Hierbij wordt het comfort minder maar wordt de weg wel veilig gehouden. Daar komt bij dat de wegen cyclisch worden onderhouden, zodat er meerdere jaren vooruit gepland moet worden. Onderdeel van het vaststellen van het wegenbeleidsplan is derhalve ook het opnemen van de benodigde investeringen voor de uitvoering van het beleidsplan in de begroting en het bijstellen van de onderhoudsvoorziening wegen. Via de wegenmonitoring, welke eens per twee jaar ook aan de raad wordt aangeboden, vinden bijstellingen plaats.

- 4 *Omdat de huidige afschrijvingstermijnen, zoals deze zijn vastgelegd in de financiële verordening, te eng zijn omschreven.*

In de financiële verordening wordt onderscheid gemaakt in de afschrijvingstermijn voor binnen (25 jaar) of buiten (40 jaar) de bebouwde kom. We zien dat dit in de praktijk niet altijd toereikend is en er afgeweken moet worden omdat de daadwerkelijke levensduur langer of korter is. Dit komt door het gebruik van materialen/grondstoffen, de geografische ligging van de weg binnen de gemeente en de timing van de werkzaamheden i.r.t. het groot onderhoud. Voor de volledigheid: het betreft geen schattingswijziging, de levensduur van 25 en 40 jaar worden al gehanteerd.

Kanttekeningen of risico's

De planning en budgetten zijn begroot op basis van een inschatting van de prijsontwikkelingen in de toekomst op basis van de huidige kennis, ervaringen en informatie. De huidige tijd kenmerkt zich door een hoge mate van onzekerheid als het gaat om de prijzen van materialen en de levertijden. Dit geldt voor meerdere componenten die in een weg worden verwerkt. De aannames in het beleidsplan kunnen er in de toekomst voor zorgen dat we zullen moeten gaan schuiven met projecten of budgetten moeten bijstellen. Mochten de prijzen doorstijgen, bestaat de kans dat we materialen van projecten moeten gaan heroverwegen. Momenteel wordt al gekeken hoe we, door middel van het schuiven met projecten en kiezen voor andere wijze van uitvoering, projecten uit kunnen voeren met minimale prijsverhoging en dezelfde kwaliteit.

De afgelopen jaren zijn enkele kilometers halfverharde fiets- en voetpaden aangelegd waar hogere eisen aan gesteld worden dan aan een halfverharde weg. In de eerstvolgende monitoring zal beleid worden opgenomen voor halverharde fiets- en voetpaden.

Communicatie

Over het wegenbeleidsplan zal niet actief worden gecommuniceerd. Tijdens de uitvoering van de diverse beheers- en onderhoudswerkzaamheden zal op iedere situatie toegespitste communicatie met de betrokkenen plaatsvinden om de overlast tot een minimum te beperken.

Financiële gevolgen

Tijdens de totale levensduur van een weg worden op verschillende momenten kosten gemaakt.

Grofweg zijn er drie verschillende soorten kosten te onderscheiden:

1. De investeringskosten (activeren en afschrijven).
2. Groot onderhoudskosten (onderhoudsvoorziening wegen).
3. Jaarlijkse exploitatiekosten (bijvoorbeeld klein onderhoudskosten)->blijft ongewijzigd.

Bovenstaande kosten zijn reeds vertaald naar budgetten en al sinds jaar en dag opgenomen in de gemeentelijke begroting. Op basis van het voorliggende beleidsplan worden op basis van de laatste inzichten deze investerings- en exploitatiebudgetten bijgesteld en worden de investeringsbudgetten voor de jaren 2026 en 2027 toegevoegd. Deze budgetten zijn al meegenomen in de Kadernota 2024 die op 5 juli door de gemeenteraad is vastgesteld.

Met betrekking tot de budgetten wordt het volgende nog meegegeven:

1. De investeringskosten/budgetten

Omdat de projecten qua doorlooptijd afwijken en in de tijd anders worden afgerond/afgesloten leidt dit tot fluctuaties in de gemeentelijke exploitatie. Er is daarom uitgegaan van een gemiddelde doorlooptijd van projecten van twee jaar. Na deze twee jaar komen de afschrijvingslasten van een project voor het eerst in de gemeentelijke begroting. Voorbeeld: de afschrijvingslasten van een project dat gepland staat voor 2023, komen voor het eerst in de gemeentelijke begroting van 2025. Bij de daadwerkelijke uitvoering en jaarlijkse financiële actualisatie van de investeringen wordt dit bijgesteld. Onderstaande tabel geeft de aanpassing van de investeringsbudgetten weer, voor 2026 en 2027 worden nieuwe investeringsbudgetten toegekend.

Investeringsbudgetten				
Jaar	Reeds vastgesteld	Wegenbeleidsplan 2023-2027	Verschil	
2023	€ 6.193.230	€ 6.852.300	€ 659.070	
2024	€ 4.606.300	€ 11.752.900	€ 7.146.600	
2025	€ 5.935.446	€ 11.886.846	€ 5.951.400	
2026	€ -	€ 15.840.625	€ 15.840.625	
2027	€ -	€ 9.977.323	€ 9.977.323	

2. Groot onderhoudskosten

De onderhoudsvoorziening is berekend op een periode van 10 jaar. In het wegenbeleidsplan is de volledige doorrekening van de onderhoudsvoorziening weergegeven. Onderstaande tabel geeft de gevolgen, van de aanpassing van de onderhoudsvoorziening, voor de gemeentelijke begroting weer, als volgt:

Extra toevoeging in voorziening ten laste van het begrotingsresultaat				
2023	€	19.467		
2024	€	42.378		
2025	€	67.036		
2026	€	93.553		
2027	€	122.050		

Zoals in bovenstaande tabellen zichtbaar wordt, moeten de investeringsbudgetten en de storting in de onderhoudsvoorziening wegen worden opgehoogd om het gewenste kwaliteitsniveau de komende jaren te kunnen waarborgen. De voornaamste reden hiervoor is de kostenstijgingen voor civiele werken.

De gevolgen, van de wijzigingen in de investeringskosten/budgetten en de groot onderhoudskosten, voor de gemeentelijke begroting zijn als volgt

	2023	2024	2025	2026	2027
Ophoging storting voorziening	€ 19.467	€ 42.378	€ 67.036	€ 93.553	€ 122.050
Toename afschrijvingslasten	-	-	€ 18.787	€ 223.651	€ 375.209
Totaal NADEEL (reeds in begroting 2024-2027)	€ 19.467	€ 42.378	€ 85.823	€ 317.204	€ 497.259

**De rentecomponent is in dit voorstel financieel buiten beschouwing gelaten, deze wordt jaarlijks bij de begroting integraal voor alle investeringen doorgerekend. Door de gestegen rente kan dit voor extra rentelasten zorgen.*

Financiële dekking

In de gemeentelijke begroting is reeds een budget gereserveerd voor het opvangen van de enorme prijsstijgingen/inflatie stelpost. Via de 1^e berap is reeds goedgekeurd om dit budget in te zetten voor de financiële nadelen die voortvloeien uit het voorliggende wegenbeleidsplan, omdat het overgrote deel van de extra kosten wordt veroorzaakt door de prijsstijgingen. Het voorliggende wegenbeleidsplan is daarmee dus reeds financieel verwerkt in de meerjarenbegroting 2024-2027 die 7 november ter besluitvorming voorligt in de gemeenteraad.

Financiële kanttekening

Tot 2017 was het niet verplicht om investeringen met maatschappelijk nut in de openbare ruimte te activeren en af te schrijven. De gemeente Venray is in de jaren 90 artikel 12 gemeente geweest. Er werd toen (naar alle waarschijnlijkheid) vaak gekozen voor het in een keer afschrijven van dergelijke investeringen omdat je hiermee geen structurele begrotingsruimte gebruikt. Er zijn tot 2034 nagenoeg geen aflopende boekwaarden van bestaande en hierdoor ook geen begrotingsruimte die vrijkomt om nieuwe afschrijvingslasten op te vangen. Bij ieder begrotingsjaar wordt een nieuw investeringsbudget toegevoegd om de vervangingsinvesteringen te bekostigen en wordt dus een claim gedaan op de vrije begrotingsruimte om de kapitaallasten te bekostigen. Bovenstaande zorgt ervoor dat de komende jaren de kosten voor wegen, door de cumulerende kapitaallasten en de oplopende onderhoudskosten, fors toenemen. In 2028 komt er bijvoorbeeld een bedrag van ruim € 500.000 bovenop het bedrag van € 497.259 wat reeds in de begroting is opgenomen. Dit loopt vervolgens door tot 2034.

Vervolgtraject besluitvorming

N.v.t.

Evaluatie

De evaluatie van de stand van zaken op het gebied van het wegenonderhoud wordt eens in de 2 jaar uitgevoerd en aan de gemeenteraad voorgelegd via de Monitoring Wegenbeleidsplan (najaar 2025). Om resultaatgericht te kunnen blijven sturen, worden tijdens de monitoring indicatoren gebruikt zoals beeldkwaliteit (CROW 323), comfort etc. In deze monitoring zal tevens een vooruitblik worden gemaakt van de benodigde investeringen, zodat hiermee de begroting voor het daarop volgende jaar kan worden geactualiseerd. In 2026 wordt gestart met het opstellen van het wegenbeleidsplan voor de volgende periode, 2028 – 2031.

Bijlagen

- Wegenbeleidsplan 2023-2027
- Raadsbesluit Wegenbeleidsplan 2023-2027

Naslagwerk

n.v.t.

Onderwerp

Wegenbeleidsplan 2023-2027

Datum 12 december 2023

Pagina 1 van 1

De raad van Venray,

gelezen het advies van B en W,

gelezen het advies van de commissie,

besluit:

1. Het "Wegenbeleidsplan Venray 2023 t/m 2027" vast te stellen
2. De investeringsbudgetten uit het wegenbeleidsplan voor de komende jaren, als volgt vast te stellen:

2023	6.852.300
2024	11.752.900
2025	11.886.846
2026	15.840.625
2027	9.977.323
3. De mutaties in de onderhoudsvoorziening conform de financiële paragraaf vast te stellen
4. De afschrijvingstermijn voor wegen, straten, pleinen, rotondes, trottoirs naar maximaal 40 jaar te veralgemeniseren

Aldus besloten in de openbare vergadering van 12 december 2023

De voorzitter,

De griffier,

M.C. Uitdehaag

S.A. Boere