Beleidsplan wegen 2021-2030

Op weg naar grotere burgertevredenheid



versie: D 5.2

Verantwoording

Titel	Beleidsplan wegen 2021-2030
Subtitel	Op weg naar grotere burgertevredenheid
Projectnummer	372029
Referentienummer	20201217 Beleidsplan wegen Drimmelen D5.2
Revisie	D 5.2
Datum	17-12-2020
Auteur	Mark van Teijlingen
E-mailadres	mark.vanteijlingen@sweco.nl
Gecontroleerd door	Frank Goedjaar
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Peter van Ossenbruggen
Paraaf goedgekeurd	

GEMEENTE Drimmelen

SWECO

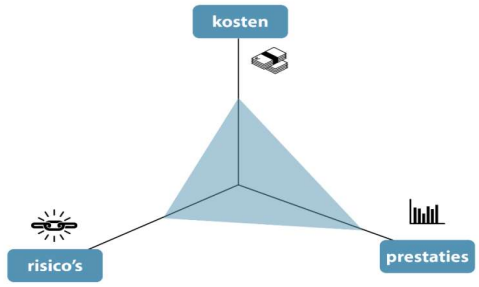
Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
2 Kaders en randvoorwaarden wegbeheer 5
2.1 Inleiding 5
2.2 Wetgeving en aansprakelijkheid 5
2.3 Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) 6
2.4 Bestuurlijke randvoorwaarden 7
3 De huidige situatie 8
3.1 Areaal verhardingen per wegtype 8
3.2 Ontwikkeling verhardingsareaal sinds 2009 9
3.3 Huidige wijze van onderhoud 9
3.4 Kwaliteit 9
3.5 Kwaliteit verhardingen gemeente Drimmelen 10
3.5.1 Huidige kwaliteit op basis van weginspectie 10
3.5.2 Ontwikkeling kwaliteit 11
3.5.3 Monitor tevredenheid burger met openbare ruimte 12
3.6 Meldingen 13
4 Onderhoudsstrategie 14
4.2 Onderhoudsstrategie 14
4.3 Planmatig onderhoud 15
4.4 Onderhoudsscenario 16
5 Beleidskeuzes 17
5.1 Onderhoudsniveau 17
5.2 Wortelopdruk 17
5.3 Bermen 18
5.4 Afwijkend ambitieniveau voor hoofdfietspaden 18
5.5 Afwijkend ambitieniveau voor voetpaden 19
5.6 Vervangen van slijtlagen door dunne deklagen 19
5.7 Vergroten burgertevredenheid 20
6 Financiën 21
6.1 Beschikbaar onderhoudsbudget 22
6.2 Benodigd budget op basis van kwaliteit (scenario 1) 22
6.3 Onderbouwing voorziening groot onderhoud 24
6.4 Vervangingen 25
6.5 Areaaluitbreiding 25
7 Conclusie en voorgesteld beleid 26
7.1 Conclusie 26
7.2 Voorgesteld beleid 26

Bijlage 1 Wettelijke kaders
Bijlage 2 Onderhoudsstrategie
Bijlage 3 Beeld en technische kwaliteit
Bijlage 4 Wegtypering
Bijlage 5 Raadsbesluit

1 Inleiding

Op basis van de Wegenwet hebben gemeenten de taak van “Wegbeheerder”.
Vanuit haar rol als “wegbeheerder” heeft de gemeente Drimmelen ruim 2.000.000 m^2 aan verhardingen in beheer, met een uitgebreid netwerk van fietspaden met een totale lengte van circa 60 km.
Goed beheer is het maken van de juiste keuzes die zorgen voor een goede verhouding tussen de gewenste prestatie, het benodigd budget, tegen acceptabele risico’s.



Dit beleidsplan vormt de basis waarmee de gemeenteraad keuzes maakt in ambitie (kwaliteitsniveau) en bijbehorende onderhoudsbudgetten om het kapitaalgoed verhardingen op goed niveau te beheren.

Aan de hand van de gemaakte keuzes wordt een beheerplan 2021-2030 opgesteld. In het beheerplan wordt weergegeven wat de gevolgen van de gemeten kwaliteit voor het onderhoud zijn, hoe het beschikbare budgetten ingezet worden en welke projecten er uitgevoerd worden om de gewenste kwaliteit te behouden. Met de paragraaf kapitaalgoederen in de begroting wordt u jaarlijks op de hoogte gebracht welke projecten dat jaar gepland zijn. Het opstellen van het beheerplan start na vaststelling van het beleidsplan met bijbehorende ambitie en budgetten.

Wegbeheer is een belangrijk onderdeel van het integraal beheer van de openbare ruimte.
Hoewel dit beleidsplan uitsluitend betrekking heeft op het wegbeheer, komen de relaties met de overige onderdelen van de openbare ruimte wel aan de orde.

Binnen het beheer van de wegen kunnen verschillende activiteiten worden onderscheiden: groot en klein onderhoud van de verhardingen en vervangingen. In dit beleidsplan worden alleen de kosten weergegeven die noodzakelijk zijn voor de instandhouding van de verhardingen. De kosten voor het beheer en onderhoud van bewegwijzering, wegmeubilair, markering, bebording, vegen van verhardingen, maaien van bermen en onkruidbestrijding blijven buiten beschouwing. Bij het opstellen van het beleidsplan is vooral afstemming geweest met riolering over de kaders van de beleidsuitgangspunten, duurzaamheid en klimaatadaptatie.

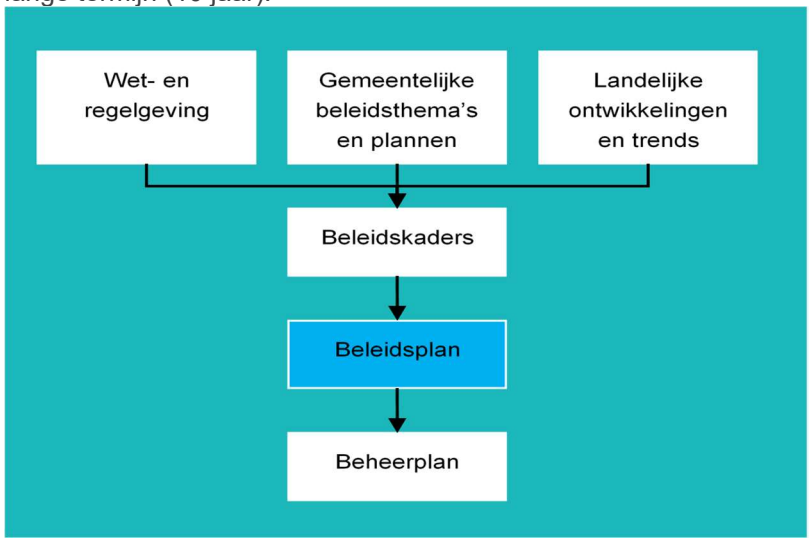
Leeswijzer
Na de inleiding wordt in hoofdstuk 2 de kaders en randvoorwaarden voor het wegbeheer beschreven.
In hoofdstuk 3 worden respectievelijk het areaal en de kwaliteit van de verhardingen weergegeven. In hoofdstuk 4 worden de onderhoudsstrategie en het beheerproces toegelicht. In hoofdstuk 5 zijn de beleidskeuzes weergegevens die van invloed zijn op het wegbeheer, de kwaliteit en/of de kosten. In hoofdstuk 6 wordt inzicht gegeven in de beschikbare en benodigde budgetten en een financiële onderbouwing gepresenteerd. Uiteindelijk volgen in hoofdstuk 7 de conclusies en het voorgesteld beleid voor het beheer en onderhoud van de verhardingen voor de periode 2021 - 2030.



2 Kaders en randvoorwaarden wegbeheer

2.1 Inleiding

Het wegbeheer wordt uitgevoerd binnen kaders van wetgeving en beleid. In onderstaande procesbeschrijving zijn de verschillende onderdelen weergegeven die leiden tot een beheerplan. Op basis van vigerende wet- en regelgeving, beleidsplannen en landelijke ontwikkelingen worden beleidskaders vastgesteld en vastgelegd in een beleidsplan voor de lange termijn (10 jaar).



Op basis van de kaders (ambities, gewenste kwaliteit en budget) en de resultaten van de weginspecties en schouwen zijn in dit beleidsplan scenario's uitgewerkt waaruit keuzes gemaakt kunnen worden die leiden tot het gewenste onderhoudsniveau tegen reëel onderhoudsbudget.
De wegen voldoen aan de technische doelstelling, echter de tevredenheid van de burger is vooral bij stoepen en toegankelijkheid laag. Eén van de doelen van dit beleidsplan is dan ook om de burgertevredenheid te vergroten door gerichter onderhoud uit te voeren.

2.2 Wetgeving en aansprakelijkheid

Wetten:
- Burgerlijk Wetboek (algemene zorgplicht);
- Wegenwet (onderhoud);
- Wegenverkeerswet (verkeersregels).

Burgerlijk wetboek en aansprakelijkheid
Met de inwerkingtreding van het Nieuwe Burgerlijk Wetboek in 1992 is ten opzichte van het oude Burgerlijk Wetboek uit 1838 de bewijslast omgedraaid. De wegbeheerder kan nu aansprakelijk worden gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg. Dit betekent dat een preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie, regelmatige inspecties volgens de landelijk geaccepteerde methode (CROW 147) en een goed werkend (lees actueel, betrouwbaar en compleet) beheersysteem voor rationeel wegbeheer onontbeerlijk zijn.

Wegenwet
Op basis van de Wegenwet heeft de gemeente de taak van wegbeheerder en moet daarmee zorgen dat 'de binnen haar gebied liggende wegen in goede staat verkeren' en optreden als goed rentmeester. Daarbij wordt de wegbeheerder verplicht om voorzieningen regelmatig en duurzaam te onderhouden.



Wegenverkeerswet
De Wegenverkeerswet 1994 verwacht dat de wegbeheerder streeft naar maatregelen 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. Het gaat hierbij vooral om functioneel beheer (in brede zin).

Met het tweejaarlijks uitvoeren van de weginspecties, het uitvoeren van de jaarlijkse beeldschouw en inspectierondes van de wegbeheerder, wordt invulling gegeven aan de wettelijke eisen ten aanzien van monitoring.

2.3 Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV)

De gemeentelijke begroting wordt getoetst door de provincie volgens, in overeenstemming met de richtlijnen van de BBV. Hierin staat o.a. het volgende vermeld: *De gemeenteraad en het college moeten inzicht geven in de benodigde onderhouds-budgetten, op een financieel transparante wijze, op grond van artikel 12 BBV (Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten). Voor het beheer van de openbare ruimte is het gebruiken van een systematiek wettelijk verplicht. De begroting moet voortvloeien uit beleidskaders en de financiële consequenties daarvan.*
"Een essentieel onderdeel van de inhoud van deze begrotingsparagraaf (paragraaf kapitaalgoederen) wordt bepaald door het gekozen ambitieniveau, de staat van onderhoud van de desbetreffende kapitaalgoederen en de kosten die hiermee gemoeid zijn. Hierbij dient in acht te worden genomen dat achterstallig onderhoud leidt tot kapitaalvernietiging en afwaardering.
In het beleidsplan wordt de ambitie (gewenst kwaliteitsniveau) en onderhouds- en vervangingsbudgetten vastgesteld. In het beheerplan wordt onderbouwd hoe dit onderhoudsbudget ingezet wordt om het gewenste onderhoudsniveau te behalen en te behouden. Budgetten voor het klein onderhoud komen uit de exploitatie, het groot onderhoud uit de meerjarenplanningen worden gefinancierd met een voorziening.

Vervangingen worden gefinancierd uit de investeringen en dienen meerjarig afgeschreven (gekapitaliseerd) te worden.



Een verantwoording dient ten minste te voldoen aan de volgende eisen:
- Het beleidskader moet aangegeven worden (beleidsplan);
- Het beheerbeleid moet hierop aansluiten (vertaling van beleidsplan in beheerplan);
- De financiële consequenties van deze kaders moeten in een begroting worden vertaald.

Met behulp van dit beleidsplan, de onderhoudsstrategie en de budgetten voor klein onderhoud (exploitatie) groot onderhoud (voorziening) en vervangingen (investering) in de begroting, wordt invulling gegeven aan de eisen van de BBV.
Met het beheerplan wordt invulling gegeven aan de wens van de provincie om zicht te hebben dat het beleidskader gehaald wordt en het beschikbare budget doelmatig ingezet wordt.

2.4 Bestuurlijke randvoorwaarden

Coalitieakkoord 2018 -2022
In 2018 is het coalitieakkoord 2018-2022 opgesteld met als titel:
"***Een mooi en gezond Drimmelen maken we SAMEN".***
De doelstelling voor de openbare ruimte is om het op een zo effectief en efficiënt mogelijk manier schoon, heel, veilig en aantrekkelijk te maken en te houden.



Onderdelen uit het coalitieakkoord die van invloed op het wegbeheer zijn:

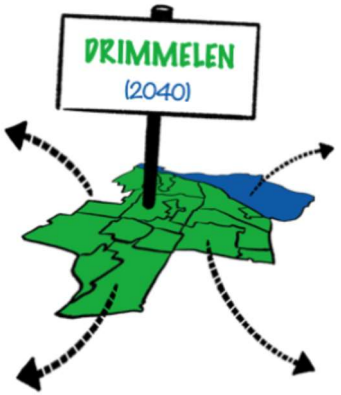
- **Veilig**
  - Comfortabele en veilige fietsverbindingen
  - Toegankelijke openbare ruimte (rode loperroute) met veilige voetpaden
- **Duurzaam**
  - Toetsing van materiaal
  - Doelstelling energieneutraal in 2040
  - Het anders maaien van bermen (maai-zuigen i.p.v. klepelen)
- **Klimaat**
  - Minder verharding door onder andere het vervangen van overbodige verharding voor groen.
  - Ruimte voor water

Organisatie
De doelstelling voor de organisatie is de integrale aanpak van werkzaamheden en het verbeteren van de samenwerking tussen de binnen- en de buitendienst.

Duurzaamheid
Op het gebied van duurzaamheid vindt in 2020 een actualisatie van de geldende duurzaamheidsvisie plaats.

Toekomstvisie 2040
De toekomstvisie is gebaseerd op 4 deelthema's:

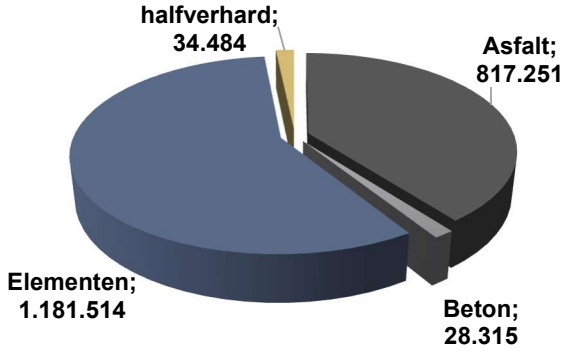
1. Samen bouwen aan de toekomst
2. Een levendige gemeente
3. De blauwgroene motor
4. Toekomst bestendige gemeente



In de toekomstvisie is de gemeente Drimmelen een plek om samen te bouwen aan de toekomst. De stem van de burger is daarin belangrijk voor het creëren van een aantrekkelijke leefomgeving.
Een toekomstbestendig toegankelijke openbare ruimte hoort hierbij. Het buitengebied geeft de burger energie, duurzaamheid en vitaliteit zijn kernbegrippen met een innovatieve infrastructuur tussen de dorpskernen. Fietssnelwegen maken onderdeel uit van de nieuwe mobiliteit. De Blauwgroene motor richt zich met name op recreatie, waarbij de voetganger en fietser centraal staan. Een toekomstbestendige gemeente vraagt investeringen in het groen (minder verhardingen) en klimaatadaptatie, wat direct effect heeft op het te beheren verhard areaal.

3 De huidige situatie

De basis voor goed wegbeheer is het op orde brengen en houden van de vaste gegevens van het wegennet, zoals locatie, constructie, gebruik en omvang. Weten wat je hebt en waar het ligt zijn de belangrijkste vragen binnen het areaalbeheer.
De gemeente Drimmelen heeft 2.064.413 m² verharding in beheer.



De halfverharding wordt niet meegenomen in de kwaliteitsberekeningen omdat voor deze verhardingen geen CROW-systematiek beschikbaar is. In de begroting zijn wel middelen opgenomen voor het onderhoud aan halfverharding.

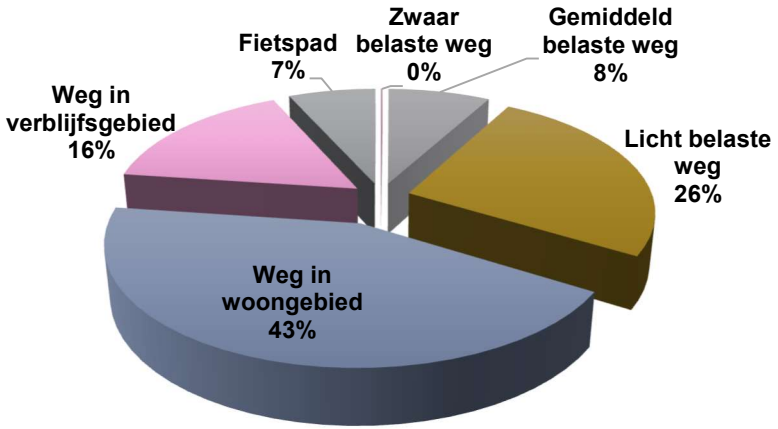
3.1 Areaal verhardingen per wegtype

Het areaal verhardingen kan naast geografische ligging ook onderverdeeld worden naar wegtype. Het wegtype geeft globaal aan wat de functie van de verharding is en hoe deze gebruikt wordt. Hierbij wordt conform de CROW-systematiek onderscheid gemaakt in zeven wegtypen.
De gemeente Drimmelen heeft geen verhardingen met wegtype 1 (Rijkswegen) in beheer.

In tabel 3-1 is per wegtype het areaal van de verhardingen in beheer bij de gemeente weergegeven.

Tabel 3-1 Oppervlakten verhardingen naar wegtype [m²]

Wegtype		Asfalt	Beton	Elementen	Halfverhard	Totaal
2	Zwaar belast	2.381	75	105		2.561
3	Gemiddeld belast	132.277	10.826	19.282		162.385
4	Licht belaste weg	435.563	3.145	72.831	18.369	529.908
5	Weg in woongebied	124.279	3.734	757.589	11.715	897.318
6	Weg in verblijfsgebied	10.722	477	320.335	1.876	333.411
7	Fietspad	112.982	10.058	14.210	1.580	138.831
	Eindtotaal	**818.205**	**28.315**	**1.184.278**	**33.540**	**2.064.413**



Voor het toepassen van de verschillende verhardingstypen bij ontwerp en inrichting van wegen wordt de volgende indeling aangehouden:

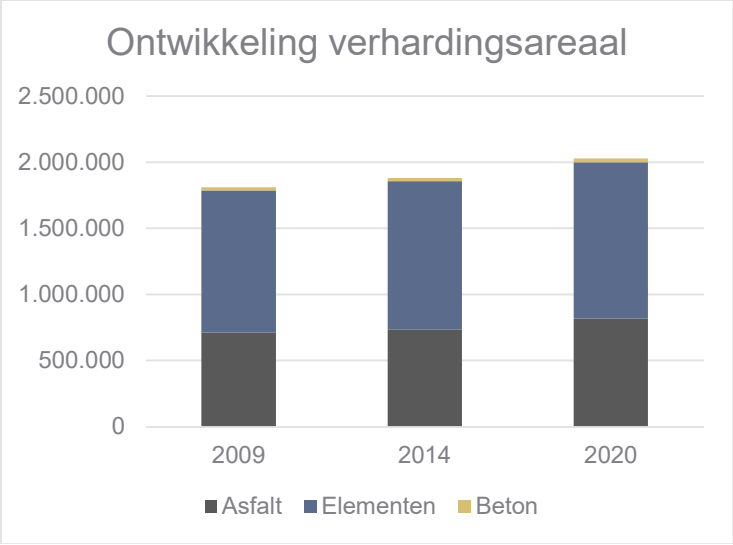
- Verkeersgebieden: Gesloten verhardingen (asfalt en beton)
- Verblijfsgebieden: Open verhardingen (gebakken of betonklinkers)
- Centrum, historisch en toeristische gebieden: Open verharding (gebakken en/of natuursteen)
- Fietspaden Buitengebied: Gesloten of half verharding (o.b.v. locatie)

3.2 Ontwikkeling verhardingsareaal sinds 2009

Door reconstructies, herinrichtingen en nieuwbouwprojecten kan het totale areaal verhardingen in beheer bij de gemeente veranderen. Voor de gemeente is een overzicht gemaakt van de ontwikkeling van het areaal vanaf 2009, 2014 en 2020. Uit deze vergelijking (tabel 3-2) blijkt dat het totale areaal verhardingen sinds 2014 met 10% is toegenomen. De groei van het areaal komt onder andere door de afronding van nieuwbouwlocaties en de actualisatie van het beheersysteem na de overgang van DG-Dialog naar Obsurv.

Tabel 3-2 Ontwikkeling verhardingsareaal

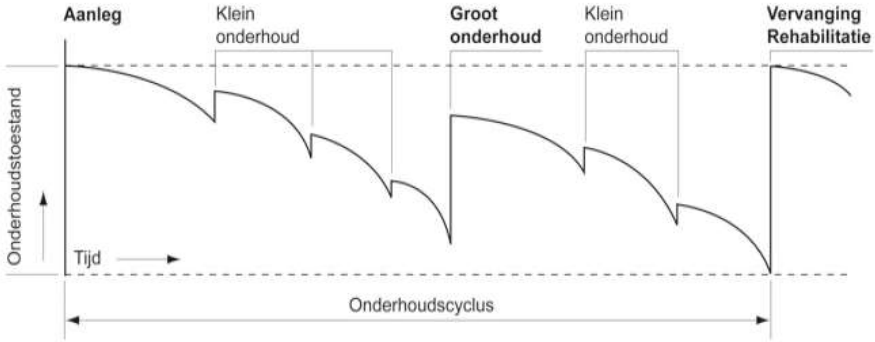
	Areaal	Asfalt	Elementen	Beton
2009	1.809.500	712.700	1.073.700	23.100
2014	1.881.300	735.200	1.119.900	26.200
2020	2.030.798	818.205	1.184.278	28.315



Grafiek 3.1 ontwikkeling verhard areaal

3.3 Huidige wijze van onderhoud

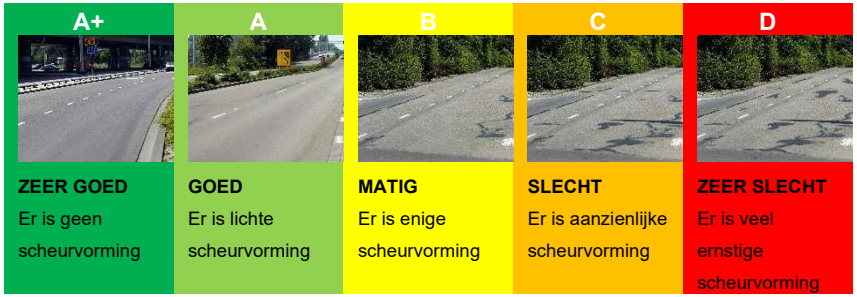
Het onderhoud aan verhardingen wordt volgens een bepaalde cyclus uitgevoerd. De verharding wordt aangelegd, vervolgens is er in de eerste jaren alleen sprake van klein onderhoud. Een losse tegel, een plaatselijke oneffenheid, een kleine reparatie etc. Afhankelijk van de gewenste levensduur wordt er een aantal keren klein onderhoud uitgevoerd, totdat de verharding een dusdanige schade heeft dat er groot onderhoud uitgevoerd moet worden. Na het uitvoeren van enkele malen groot onderhoud is er sprake van een dergelijke achteruitgang dat er sprake is van totale vervanging van de gehele wegconstructie.



Figuur 3.3 Verloop onderhoudscyclus

3.4 Kwaliteit

De kwaliteit van de verhardingen zal, zonder onderhoud, in de tijd verslechteren. Dit gaat niet bij alle wegen even snel. Om de technische kwaliteit van de verhardingen te monitoren worden de verhardingen geïnspecteerd conform de landelijke richtlijn van CROW (publicatie 146). Deze inspectie levert informatie over de actuele onderhoudstoestand van de weg, de technische kwaliteit. Om deze technische kwaliteit leesbaar te maken, wordt deze vervolgens vertaald naar een kwaliteitsbeoordeling op beeldkwaliteit (A+ tot D) waarbij A+ zeer goed is en D zeer slecht.



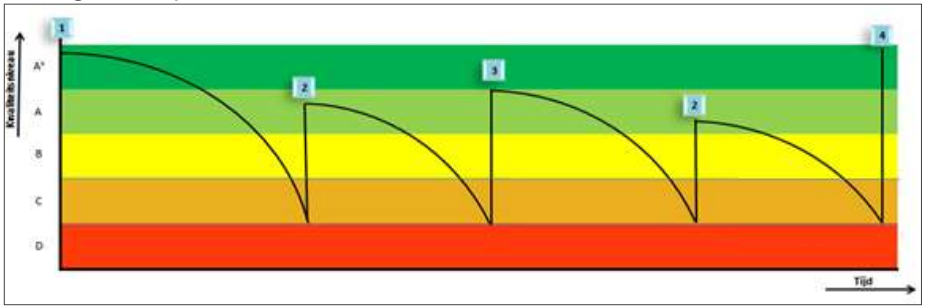
Figuur 3.4 Beeldkwaliteit

Het laagste kwaliteitsniveau dat een beheerder kan kiezen is niveau C. Kwaliteitsniveau D (Zeer slecht) is gedefinieerd om aan te kunnen geven dat niet aan het minimale niveau wordt voldaan. In de wegbeheersystematiek zijn CROW-richtlijnen zodanig gedefinieerd dat deze overeenkomen met het minimale niveau van verantwoord wegbeheer. De systematiek beschrijft dat als niet wordt voldaan aan de CROW-richtlijnen, een verhoogd risico ontstaat op (terechte) schadeclaims en dat niet meer wordt voldaan aan de minimale eisen met betrekking tot veiligheid en comfort. Uitstel van onderhoud aan de asfaltverhardingen leidt tot verzwaring van de noodzakelijke onderhoudsmaatregel, dit heet kapitaalvernietiging.

De gemeente Drimmelen onderhoudt haar verhardingen op niveau C, het minimale onderhoudsniveau. Hier zit een risico in omdat bij wegen met een laag onderhoudsniveau bij te laat ingrijpen, sneller zwaardere en duurdere onderhoudsmaatregelen noodzakelijk zijn. Door goede monitoring en tijdig uitvoeren van het onderhoud wordt dit risico verlaagd maar blijft zeker aanwezig.
De laatste inspectie dateert van voorjaar 2020.

3.5 Kwaliteit verhardingen gemeente Drimmelen

In een normale situatie is jaarlijks een bepaald deel (percentage) van het wegenareaal aan onderhoud toe; deze wegen hebben dan kwaliteit ‘C’. Zo zal er ook altijd een bepaald percentage zijn met kwaliteit ‘D’. Het areaal waar al onderhoud uitgevoerd had moeten worden. Het verloop van de kwaliteit is geen lineaire lijn over de kwaliteitsniveaus. Een verharding zit in een normale situatie relatief lang op kwaliteitsniveau A+ en A. Dit betekent dat wanneer een verharding van kwaliteit ‘A’ naar kwaliteit ‘B’ zakt, deze ook binnen afzienbare tijd onderhoud behoeft (< 5 jaar). In figuur 3.5 is schematisch het verloop van de kwaliteit van een verharding weergegeven. De nieuwe aanleg is aangegeven met cijfer 1. Bij onderhoud (waarbij de cijfers 2 staan voor gedeeltelijk onderhoud en 3 voor groot onderhoud) wordt de kwaliteit van de verhardingen weer beter. Na een bepaalde periode is rehabilitatie/reconstructie nodig, dit moment is aangegeven met cijfer 4. Daarna begint de levenscyclus van de weg weer opnieuw.



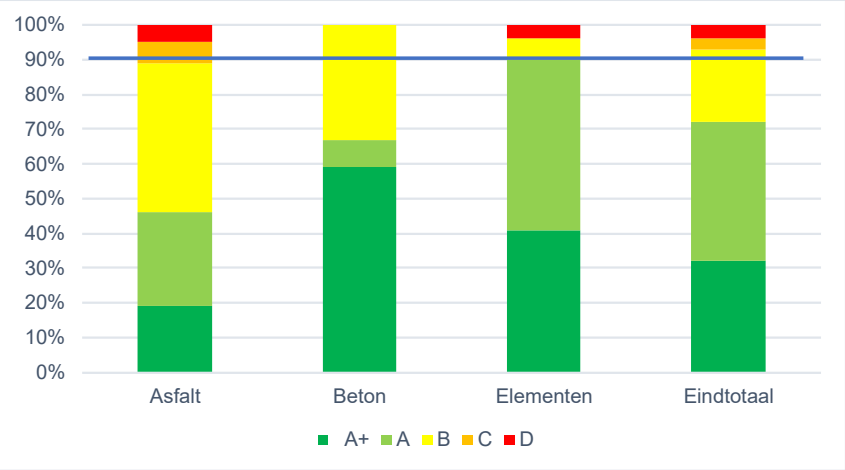
Figuur 3.5 Grafische weergave van het kwaliteitsverloop van verhardingen

Op basis van de technische kwaliteit is voor de beeldkwaliteit een kwaliteitsverdeling bepaald.
Om te toetsen of de kwaliteit van het totale areaal verhardingen voldoet aan het door de gemeenteraad vastgestelde ambitieniveau is door het CROW de 90%-regel bepaald. Hierbij wordt gesteld dat de gemiddelde kwaliteit van de verhardingen gelijk is aan het kwaliteitsniveau dat bij negentig procent van het areaal wordt gehaald.

3.5.1 Huidige kwaliteit op basis van weginspectie

Op basis van de inspectiewaarden en CROW-richtlijnen is de kwaliteit bepaald. De inspectie van 2020 was meer gericht op klein onderhoud en geeft voor de gemiddelde kwaliteit een vertekend beeld. Voor het bepalen van de kwaliteit, de uit te voeren onderhoudsmaatregelen en het benodigd onderhoudsbudget is in dit beleidsplan uitgegaan van de resultaten van de weginspectie uit 2019.

Uit grafiek 3.2 blijkt dat het areaal verhardingen binnen de gemeente er redelijk bij ligt. Gemiddeld is er 4% achterstallig onderhoud (D-kwaliteit), de achterstand bij asfalt (5%) is hoger dan bij de elementenverharding (4%).

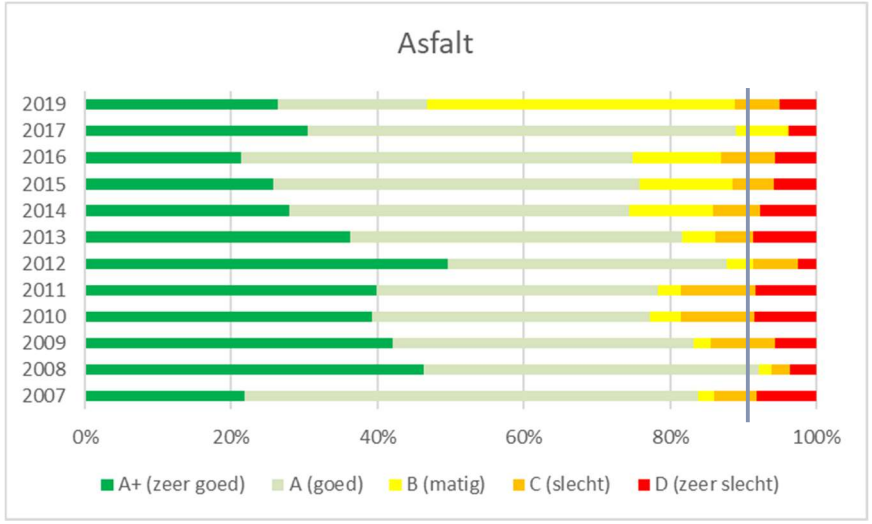


Grafiek 3.2 Kwaliteit verhardingen

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 areaal verhardingen wordt gehaald. Uit de grafiek blijkt dat de ingedikte kwaliteit van het gehele wegennet uitkomt op kwaliteit B. Het algemeen kwaliteitsniveau van de verhardingen in Drimmelen, op basis van de weginspectie, is MATIG. De asfaltwegen en met name de wegen buiten de kom hebben een lagere kwaliteit met 5% op kwaliteit D (achterstand) en 6% op kwaliteit C. De wegen met kwaliteit D zijn bij de beheerder in beeld en een aantal van deze wegen zijn al in de meerjarenplanning opgenomen, zoals bijvoorbeeld de Dahliastraat tussen Haagstraat en Witteweg.

3.5.2 Ontwikkeling kwaliteit

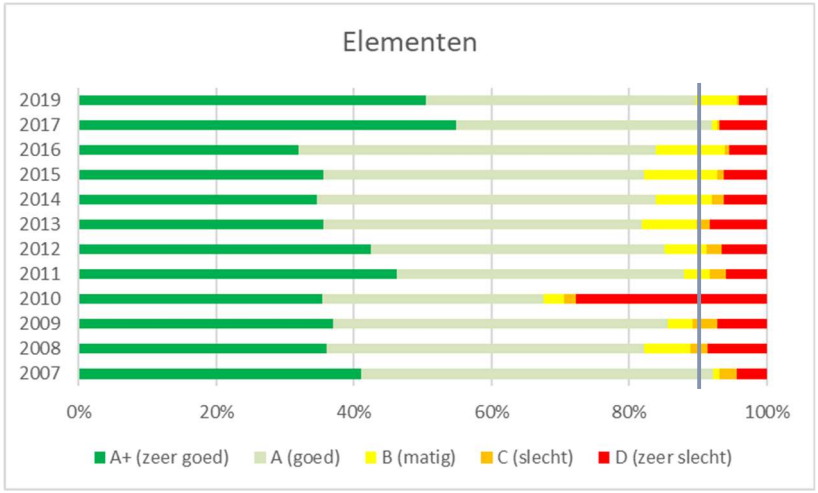
De kwaliteit van de verhardingen wordt sinds 2007 jaarlijks visueel beoordeeld. In onderstaande overzichten is het kwaliteitsverloop van de asfalt en elementenverharding weergegeven.



Grafiek 3.3 Kwaliteitsverloop asfaltverhardingen

In de grafiek is de 90% lijn opgenomen die aangeeft wat de gemiddelde kwaliteit is. De gemiddelde kwaliteit ligt afgelopen jaren op kwaliteit C. De asfaltverhardingen met kwaliteit D(achterstand) is sinds 2013 teruggelopen, waarmee het effect van het gericht onderhoud op asfaltwegen in met name het buitengebied zichtbaar wordt en kapitaalvernietiging wordt voorkomen.

De elementenverhardingen hebben een iets betere kwaliteit: de gemiddelde kwaliteit komt hier op een kwaliteitsniveau B. Ook hier is te zien dat de kwaliteit sinds 2013 verbeterd is en de achterstand is ingelopen.



Grafiek 3.4 Kwaliteitsverloop elementenverhardingen



Figuur 3.6 Resultaten enquête tevredenheid Openbare Ruimte 2020-1

3.5.3 Monitor tevredenheid burger met openbare ruimte

In juni 2020 is een enquête gehouden onder de inwoners van de gemeente Drimmelen om inzicht te krijgen in de tevredenheid over het onderhoud van het openbaar groen in de gemeente. Het is een herhaling van het onderzoek dat in 2018 en 2019 is gehouden.
De resultaten van deze enquête is weergegeven in onderstaande figuur
Uit onderstaand overzicht blijkt dat de bewoners tevreden zijn over het onderhoud aan wegen (51%) en fietspaden (54%), maar een stuk minder tevreden zijn over het onderhoud aan stoepen (31%).
In de praktijk wordt geconstateerd dat wegen met oneffenheden, scheurvorming bij asfalt en andere schades die relatief klein zijn, ten aanzichte van het totale oppervlakte van het wegvak, niet tot afkeur leiden bij een inspectie. In de beleving van onze inwoners zijn deze wegen niet veilig en hebben deze wegen zeker onderhoud nodig.
Ook komen kleine oneffenheden bij elementen (op stoeptegelniveau) onvoldoende uit de inspectiemethodiek.

Toegankelijkheid openbare ruimte

In 2020 stelde de gemeente het Handboek Toegankelijkheid vast. Daarin krijgen belangrijke looproutes meer aandacht. Onderdeel van het plan is het verbeteren van de voetpaden op die belangrijke looproutes.
De verwachting is dat onder andere hierdoor de (on) tevredenheid positief verandert.



3.6 Meldingen

De gebruikers van de Openbare Ruimte melden gebreken of verbeteringen via een nieuw systeem. Er wordt gewerkt in hoofd- en subcategoriën. In onderstaande tabel is het aantal medlingen weergegeven. De meldingen vallen veelal onder het dagelijks onderhoud. Dit onderhoud richt zich vooral op het veilig houden van de verhardingen.

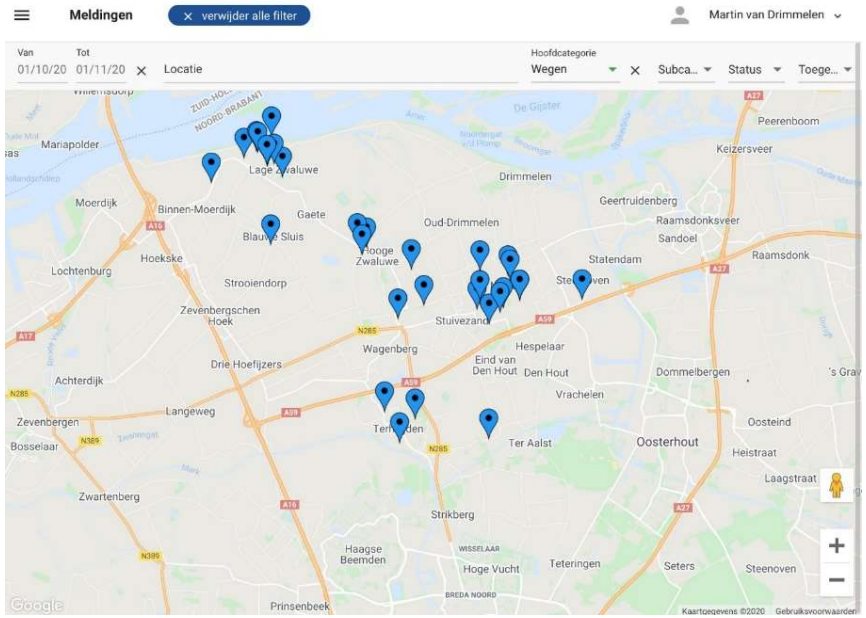
Wegen	2018*	2019	2020**
Bestrating algemeen	191	195	150
Gat in de weg/berm	86	133	119
Overigen wegen	50	120	95
Parkeerplaatsen	30	42	39
Trottoir verzakt	100	154	124
Wortelopdruk	34	66	47
Totaal:	**491**	**710**	**574**

* maanden april-dec 2018

** maanden jan- september 2020

Figuur 3.7 aantal meldingen 2018 -2020

Op basis van de inspecties wordt een planning (2021-2022) klein onderhoud opgesteld. Hiermee verwachten we het aantal meldingen terug te dringen. Na iedere inspectie (2 jaar) wordt een nieuwe planning opgesteld.



Afbeelding 3.8 Afbeelding uit meldingen systeem

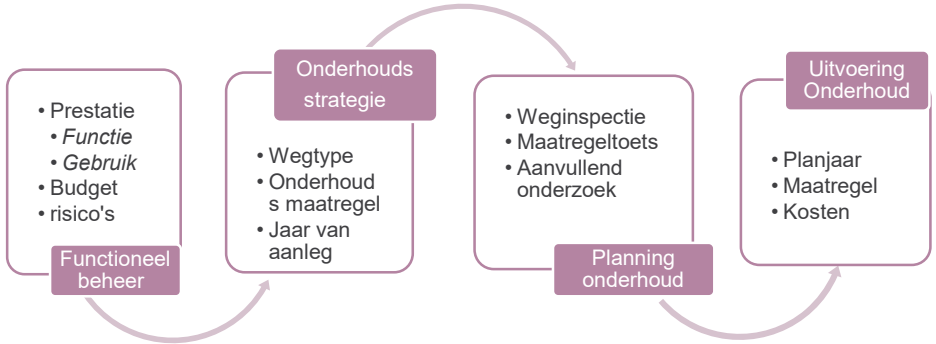
4 Onderhoudsstrategie

Het uitvoeren van het beheer en onderhoud kan op verschillende wijze plaatsvinden en is naast de kaders als kwaliteitsambitie, budget en risico's afhankelijk van de ondergrond en ouderdom van het areaal.
Op basis van functioneel beheer en onderhoud is een onderhoudsstrategie opgesteld en zijn onderhoudsbudgetten bepaald.
Bij het bepalen van de strategie is de volgorde Veiligheid, Kapitaalvernietiging en Functionaliteit en tenslotte Visueel/Aanzien gehanteerd,
Het verschil met de huidige wijze van onderhoud is dat naast de technische staat van de wegen ook de leeftijd en de daarop cyclisch geplande onderhoudsmaatregelen de planning bepalen.

4.1 Functioneel beheer en onderhoud

Functioneel houdt in dat er gekeken wordt naar de functie en het gebruik van een weg. Het onderhoud wordt per type weg (gebruik en ligging) en verhardingssoort en ondergrond bepaald met maatregelen en frequentie die passen bij het gebruik en de functie van de weg. In onderstaande afbeelding zijn de processtappen voor het functioneel beheer en onderhoud weergegeven.





Afbeelding4-1 Proces functioneel beheer en onderhoud

4.2 Onderhoudsstrategie

Om tijdig in te kunnen grijpen en het onderhoudsbudget nog effectiever in te zetten is een onderhoudsstrategie ontwikkeld op basis van functioneel beheer.
Dit houdt in dat er voor het bepalen van de onderhoudsmaatregel gekeken is naar de functie en het gebruik van de verharding. Op basis van deze indeling wordt er, binnen de gestelde kaders, kwaliteit en aanvaardbare risico's, een passende onderhoudsmaatregel bepaald. Dit wil zeggen dat er op een weg die weinig gebruikt wordt (lagere orde wegen), een schade anders en/of later hersteld wordt dan bij een hoofdweg of een fietspad. Dit geldt vooral voor gebreken aan de verharding die ervoor zorgen dat er sprake is van verminderd aanzien van de weg of verminderd comfort voor de weggebruiker. Wanneer er sprake is van een onveilige situatie, wordt altijd direct ingegrepen.
Er is een aantal situaties waarbij een prioritering wenselijk is, zoals:

1. Wanneer er onvoldoende middelen zijn en niet alle noodzakelijke geschoven.
2. De technische planning op basis van kwaliteit grote pieken laten zien en deze afgevlakt moeten worden.
3. Om te komen tot een integrale planning zullen technisch noodzakelijke maatregelen tussen de disciplines afgestemd moeten worden en zal er geschoven moeten worden. Op die manier kunnen maatregelen in eenzelfde planjaar worden gebracht.



Afbeelding 4.2 Kwaliteitsniveaus elementen (met technische beoordeling)

Uitstellen of vervroegen van maatregelen vraagt wel een visie en besluit. Deze wordt als leidraad in bovengenoemde situaties gebruikt door de beheerafdeling. Voorgesteld wordt om de hieronder weergegegen keuzevolgorde te hanteren.

1. Visueel/aanzien
   Op aanzien wordt het eerste afgeweken van de eisen. Dat betekent dat visueel noodzakelijk geachte maatregelen als eerste in de tijd worden doorgeschoven. Dat kan betekenen dat het visuele beeld in de openbare ruimte iets lager is dan hetgeen is bepaald.
2. Functioneel
   Wanneer uitstel van visuele aspecten onvoldoende besparing geven zullen meer maatregelen moeten worden uitgesteld. In dat geval wordt overgegaan op schade die invloed heeft op het functionele aspect van de voorziening.
3. Kapitaalvernietiging
   Wanneer uitstel van visuele en functionele maatregelen onvoldoende budget besparing opleveren zullen ook maatregelen worden uitgesteld die invloed hebben op kapitaalvernietiging.
4. Veiligheid:
   En als laatste maatregel zal bij onvoldoende budget worden bespaard op veiligheid. Dit wordt als allerlaatste optie gezien aangezien de gemeente aansprakelijk kan worden gesteld voor eventueel opgetreden schades. Daarnaast is de gemeente op basis van verschillende wetgeving verplicht om de voorzieningen zodanig te onderhouden dat alles veilig is.

4.3 Planmatig onderhoud

Met functioneel beheer wordt ingezet op het creëren van veilige en beschikbare verbindingen. De onderhoudsstrategie is gericht op het zo lang mogelijk in stand houden van de verhardingen met tijdig en levensduur verlengend onderhoud.
Het tijdig uitvoeren van (planmatig) onderhoud voorkomt achteruitgang en zwaardere maatregelen op een later tijdstip.
Binnen het beheer van de wegen kunnen verschillende onderhoudsvormen worden onderscheiden. De onderhoudsvormen worden hierna verder toegelicht.

- **Dagelijks onderhoud**

Met behulp van het uitvoeren van dagelijks onderhoud wordt vooral aanzicht van de verhardingen verbeterd. Hieronder valt bijvoorbeeld het schoon en onkruidvrij houden van de verhardingen. Bij het uitvoeren van dagelijks onderhoud wordt de technische kwaliteit van de verhardingen niet verbeterd, dit onderhoud is meer gericht op schoon. Dagelijks onderhoud wordt veelal meerdere keren per jaar uitgevoerd waarbij gestuurd wordt op beeldkwaliteit. In dit beleidsplan wordt het dagelijks onderhoud verder niet meegenomen.

- **Klein onderhoud**

Ongeacht de onderhoudstoestand van het wegennet in een gemeente is het uitvoeren van klein onderhoud altijd noodzakelijk. Het uitvoeren van klein onderhoud is met name gericht op het veilig houden van de verhardingen en minder op het verbeteren van de kwaliteit. Hierbij worden veelal plaatselijke schades opgelost, zoals wortelopdruk.
Kleine onderhoudswerkzaamheden komen voort uit de resultaten bij de visuele inspecties, constateringen van gemeentelijke toezichthouders en klachten en meldingen van burgers en bedrijven bij het gemeentelijk meldpunt.



- **Groot onderhoud**

Het uitvoeren van groot onderhoud is erop gericht om de aanwezige verhardingen weer op een goed niveau te brengen. Het uit te voeren onderhoud kan variëren tussen het gedeeltelijk herstraten van een elementenverharding tot het vervangen van de asfaltverharding. Groot onderhoud wordt zoveel mogelijk integraal, met werkzaamheden van andere disciplines opgepakt, om overlast voor de weggebruikers en de burgers te beperken.

- **Preventief onderhoud**

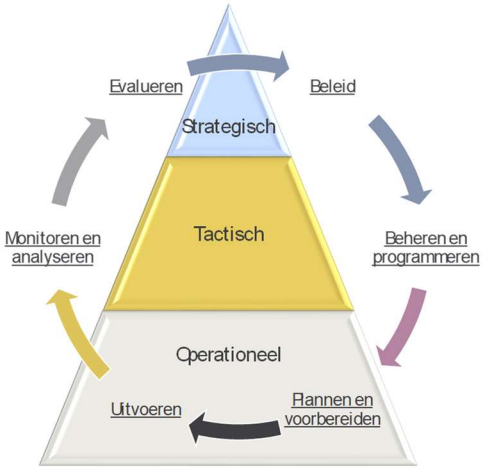
Een aanvulling op de huidige wijze van onderhoud is het uitvoeren van preventief onderhoud. Preventief wil zeggen het uitvoeren van een (conserverende) onderhouds-maatregel waarmee de levensduur van de weg verlengd wordt. Met preventief onderhoud worden er lichte onderhoudsmaatregelen uitgevoerd, zodat zwaardere maatregelen en de vervanging uitgesteld kunnen worden. Op de korte termijn zijn dit extra kosten, op de lange termijn levert dit een besparing op.

- **Rehabilitatie of vervanging**

Bij een rehabilitatie wordt de gehele verhardingsconstructie (inclusief de fundering) vervangen. Hierbij wordt dezelfde constructie met eenzelfde dwarsprofiel terug aangelegd. Indien er sprake is van een aanpassing in het dwarsprofiel, bijvoorbeeld door verkeerskundige aanpassingen, is er sprake van een reconstructie en vallen de werkzaamheden niet meer volledig onder wegbeheer.

4.4 Onderhoudsscenario

De stappen uit het beheerproces worden jaarlijks doorlopen en sluiten grotendeels aan bij de huidge werkwijze.
Twee jaarlijks wordt een globale weginspectie uitgevoerd op het gehele areaal.



Figuur 4-2 Beheercirkel

Op basis van de resultaten van deze inspectie wordt een analyse gemaakt van de huidige kwaliteit en hoe deze zich verhoudt tot de gewenste kwaliteit (vastgelegde beleidskaders).
Indien nodig kan er bijgestuurd worden in ambitie of middelen (wegwerken achterstand).

5 Beleidskeuzes

Bij het beheer en onderhoud aan verhardingen zijn een aantal onderwerpen die specifieke aandacht vragen. Deze onderwerpen zijn van invloed op de wijze van onderhoud of hebben gevolgen voor de onderhoudskosten.

5.1 Onderhoudsniveau

De infrastructuur wordt in stand houden op kwaliteitsniveau C. Daarbij worden de grenzen van verantwoord wegbeheer wat meer opgezocht.
Uit de resultaten van weginspecties blijkt dat door de inhaalslag van afgelopen jaren de verhardingen er matig bij liggen (kwaliteit B). Bij asfaltwegen is de kwaliteit iets lager dan van de elementen. Van de asfaltverhardingen bevat 6% een kwaliteit D (onderhoudsachterstand) en dit kan, bij met name bij een ouder wordend areaal, leiden tot kapitaalvernietiging.
Voor het uitvoeren van het onderhoud wordt gekeken naar een functionele benadering, waarbij gezocht wordt naar een evenwicht tussen prestatie (kwaliteit), functie en gebruik. Welke functie heeft een weg, waarvoor wordt deze gebruikt en welke prestatie mag de gebruiker verwachten van deze weg (fietspad of voetpad). Hierbij worden afwegingen gemaakt op basis van veiligheid, bereikbaarheid, comfort/beeld en duurzaamheid. Op basis van een kwalitatieve en functionele benadering zijn 3 scenario's uitgewerkt.

- Scenario 1 – Reactief, kwaliteit gestuurd onderhoud
- Scenario 2 – Functioneel onderhoud
- Scenario 3 – Reactief op elementen, functioneel op asfalt

Bij Scenario 1 wordt de huidige werkwijze behouden. Deze is gebaseerd op de technische kwaliteit van de weg. Terwijl er bij scenario 2 en 3 methodisch rekening gehouden wordt met de verkeersfunctie en de leeftijd van de weg. Bij alle drie de scenario's zetten we bijzonder in op het voorkomen van kapitaalsvernietiging. Dit conform de eis van de BBV en provincie. Met scenario's 2 en 3 kan er beter op maatregelen geanticipeerd worden en is er eerder inzicht in (het ontbreken van) kwaliteit van de weg. Scenario's 2 en 3 vragen een forse aanvulling van het huidige onderhoudsbudget, terwijl deze scenario's geen, dan wel een beperkte invloed zullen hebben op de beleving en tevredenheid van onze burgers. Risico's worden wel eerder inzichtelijk.
De scenario's zijn in Bijlage 2 verder uitgewerkt.

Scenario 1, kwaliteit gestuurd onderhoud
Handhaven van de huidige werkwijze aangevuld met extra aandacht voor het oplossen van veiligheid issues en meldingen voor het vergroten van de burgertevredenheid

5.2 Wortelopdruk

De bomen in de verhardingen worden steeds groter en leveren steeds meer overlast op.
Enerzijds door de omvang van de stam en anderzijds door de boomwortels. Een te grote stam levert een smaller trottoir op dat niet meer geschikt is om te lopen. De boomwortel problematiek is ernstiger omdat dit de kans op letsel vergroot door omhoog liggende tegels. De boomwortelproblematiek wordt vergroot door de droge zomers waarbij de (haar)wortels oppervlakkiger gaan wortelen en de tegels omhoogdrukken. Wortelopdruk is niet iets wat alleen tussen de wegbeheerder en groenbeheerder besproken moet worden maar ook bestuurlijke aandacht heeft, aangezien dit een terugkerend schadebeeld geeft in de wegverhardingen met hoge herstelkosten als gevolg. Bij geconstateerde wortelopdruk moet de eerste vraag zijn: moet de boom behouden blijven waarna een toets door groenbeheerder plaatsvindt. Bij gevaarlijke situaties wordt er een gekeken of de groeiplaats verbeterd kan worden door de boomspiegel te vergroten. Dit heeft bijkomende voordelen dat de verharding verminderd wordt wat minder hittestress en meer waterberging oplevert en de levensduur van de boom verlengd wordt.



Actiever en structurelere aanpak wortelopdruk
Een structurelere en duurzamere aanpak van wortelopdruk is wenselijk en kan bijdragen aan beter toegankelijke paden, klimaatadaptatie door meer groenaanleg en betere kwaliteit van bomen. Toekomst gericht zullen er keuzes gemaakt moeten worden.
Waar het wegen-, toegankelijkheids- en bomenbeleid met elkaar botsen is maatwerk noodzakelijk.

5.3 Bermen

De bermen langs de hoofdlandbouwroutes hebben veel te lijden onder het vele uitwijken in de berm. Over het algemeen zijn de polderwegen niet breed genoeg voor bijvoorbeeld een landbouwvoertuig en een auto. Daar waar deze voertuigen elkaar vaak tegenkomen, op de hoofdlandbouwroutes, zien we dat de bermen kapot gereden zijn. Wanneer er water in de berm blijft staan direct naast het asfalt (in de gaten of omdat de achterliggende berm te hoog ligt) heeft dit een zeer negatieve invloed op de levensduur van het asfalt. Tevens zien we randschade aan het asfalt. De bermen langs deze routes worden nu een paar keer per jaar geëgaliseerd, maar dit is geen structurele oplossing. Daarom stellen we voor het budget voor buitengewoon onderhoud, waar dit onder valt, tijdelijk op te hogen (voor vijf jaar) om langs de hoofdlandbouwroutes bermverharding aan te brengen.
Overigens is de afgelopen jaren al wel geïnvesteerd in deze routes, zoals de Zanddijk, Wilgenweg, Hamseweg en Ruilverkavelingsweg.



Duurzame oplossing voor onderhoud aan bermen
Levensduur van de wegen verhogen door de aanleg van bermverharding, langs hoofdlandbouwroutes.
Het benodigd aanvullend budget op projectbasis beschikbaar stellen.

5.4 Afwijkend ambitieniveau voor hoofdfietspaden

De gemeente Drimmelen heeft als 'Voortuin van de Biesbosch' een grote aantrekkingskracht op toerisme en dagrecreatie. De diverse accommodaties in Drimmelen huisvesten in de zomer veel toeristen. Binnen de gemeente is dan ook een uitgebreid fietsnetwerk aanwezig. Naast het recreatieve fietsnetwerk is er een hoofdnetwerk voor de fiets welk in onderstaande figuur is weergegeven.



Figuur 5-2 Fietsnetwerk gemeente Drimmelen (bron beleidsplan Verkeer en vervoer)

De gemeentelijke ambitie is om het hoofdnetwerk op een hoger niveau te onderhouden en daarmee de veiligheid te verbeteren en toeristische waarde te verhogen.

Handhaven kwaliteit B op hoofdfietspaden
Handhaven van het hoger onderhoudsniveau (kwaliteitsniveau B) op het hoofdfietsnetwerk.

5.5 Afwijkend ambitieniveau voor voetpaden

Een toegankelijke openbare ruimte is een openbare ruimte die door iedereen te bereiken en te gebruiken is. Deze toegankelijkheid zorgt dat de voorzieningen die in en aan de openbare ruimte liggen bereikt en gebruikt kunnen worden. Zonder deze toegankelijkheid is er geen sprake van een optimaal functionerende openbare ruimte.
De gemeente Drimmelen wil de komende jaren flinke verbeteringen in aanbrengen in toegankelijkheid van de openbare ruimte. In het coalitieakkoord 2018-2022 staat als actie:

"Verbeteren van de kwaliteit van de voetpaden in het kader van toegankelijkheid. De basis hiervoor vormen de resultaten van de schouw met Stichting WWZ-Drimmelen en de routes die veel bewandeld worden, de zogenaamde 'rode loperroute'. We stellen een plan van aanpak op en de uitvoering vindt in deze periode plaats."

Begin 2020 is als aanzet hiertoe het Handboek Toegankelijkheid vastgesteld. Aan de hand van de resultaten van de toetsing is een voorstel gedaan voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de prioritaire voetpaden.
Daarnaast is de burger tevredenheid op voetpaden laag. We willen dat de tevredenheidsscores van alle wegonderdelen minimaal 60% zijn. Om dit te bereiken is een forse investering en een andere werkwijze noodzakelijk. De uitvoering van de rode loperroutes (toegankelijke voetpaden) draagt zeer waarschijnlijk ook bij aan een hogere tevredenheid over stoepen.

Vergoten burgertevredenheid door verhogen onderhoudsniveau voetpaden.
Het verhogen van het onderhoudsniveau van C naar B-niveau op 60% van de voetpaden.

5.6 Vervangen van slijtlagen door dunne deklagen

Een van de mogelijke maatregelen voor onderhoud aan asfaltverhardingen is het aanbrengen van een slijtlaag de bestaande asfaltconstructie.



Het aanbrengen van een oppervlakbehandeling heeft een aantal voordelen maar ook een aantal nadelen. Te denken valt aan het veroorzaken van flinke verwondingen bij een valpartij van een fietser of skeeler. In plaats van een slijtlaag kan daar waar mogelijk een dunne deklaag worden toegepast. Een dunne deklaag is weliswaar duurder (ca 2x duurder) dan een oppervlakbehandeling, maar geeft een veel hoger comfort voor de weggebruiker en gaat in de regel langer mee. Dit betekent dat het eerstvolgende onderhoud pas later plaats hoeft te vinden. De levensduur van een oppervlakbehandelingen bedraagt zeven tot tien jaar. Bij dunne deklagen is dit tussen tien en veertien jaar. De kosten voor een dunne deklaag liggen ca 2-3 x hoger dan een slijtlaag.

Geen slijtlagen binnen de kom en op fietspaden
De hoger kosten voor het aanbrengen van dunne deklagen in plaats van slijtlagen, is in het onderhoudsbudget opgenomen.

5.7 Vergroten burgertevredenheid

De tevredenheid van de burger willen we vergroten. We kunnen streven naar een hoger tevredenheidspercentage over het wegonderhoud (alle onderdelen, dus wegen, fietspaden én voetpaden). Op dit moment scoort de tevredenheid van onze inwoners op het onderhoud van wegen geen voldoende. Over de fietspaden is men het meest tevreden. Over voetpaden het minst. We willen dat de tevredenheidsscores van alle wegonderdelen minimaal 60% zijn. Om dit te bereiken is een forse investering en een andere werkwijze noodzakelijk. De uitvoering van de rode loperroutes (toegankelijke voetpaden) draagt zeer waarschijnlijk ook bij aan een hogere tevredenheid over stoepen.



We constateren in de praktijk dat wegen met glooiing, afschot, scheurvorming van asfalt en tekortkomingen die relatief klein zijn ten aanzien van het totale oppervlakte van het wegvak niet tot afkeur leiden bij een inspectie. In de beleving van onze inwoners zijn deze wegen niet veilig en hebben deze wegen zeker onderhoud nodig. Ook komen elementen die op stoeptegelniveau scheef liggen, onvoldoende uit de inspectiemethodiek. Om de aansluiting beleving-techniek verder vorm te geven is een budget noodzakelijk en is ook het intensiveren van burgerschouwen nodig. Op die manier kunnen we meer recht doen aan de beleving van inwoners. Zo weten we namelijk beter wat er onder de mensen leeft. Uiteraard combineren we dit met individuele meldingen die we ontvangen.

De buitendienst als oog- en oorfunctie, kan onder eigen verantwoordelijkheid de meldingen beter afhandelen (Coalitieakkoord). Zij kan zoeken naar echte duurzame oplossingen. Dit zullen we nader uit moeten werken.

Het structureel en duurzaam tegengaan van wortelopdruk en adequaat bermbeheer kan bij dit punt betrokken worden. Kansen voor een duurzaam klimaat kunnen worden ingevuld en onze meldingen worden ingevolge speerpunt 3 van de geluksagenda beter afgehandeld.

Ook kan hier de afweging plaatsvinden om wegen die zeer beperkt gebruikt worden van minder onderhoud te voorzien (maar wel veilig te houden) dan wel te onttrekken.
Een tevredenheidspercentage van minimaal 60% (doelstelling 2023) vergt een grote inspanning, maar wordt haalbaar geacht bij invulling aan bovenstaand maatregelenpakket en werkwijze.

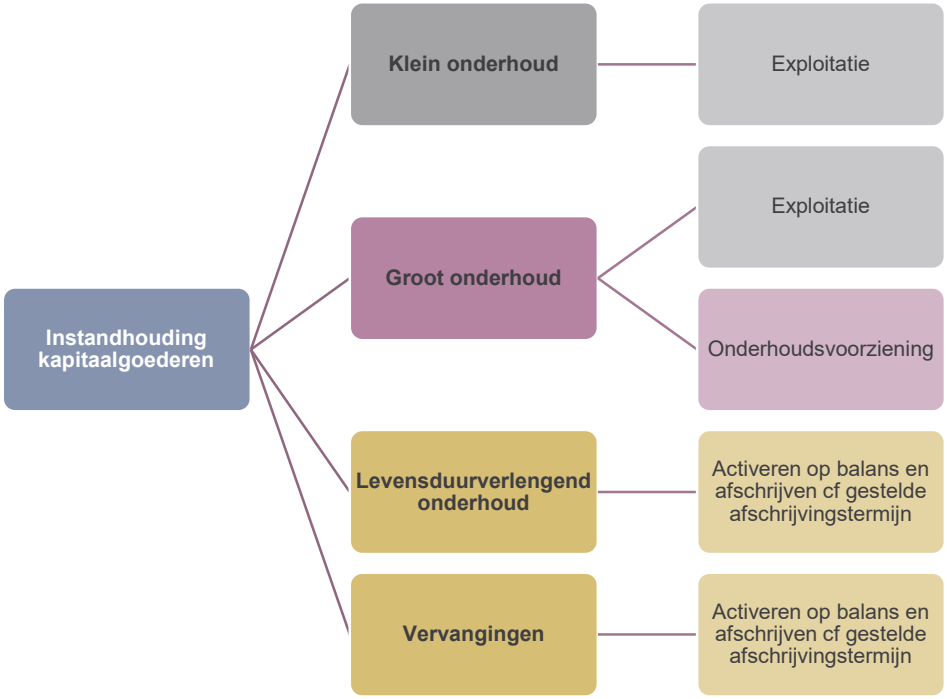
Vergroten burgertevredenheid naar 60% in 2023
Een tevredenheidspercentage van minimaal 60% (doelstelling 2023) vergt een grote inspanning, maar wordt haalbaar geacht bij invulling aan bovenstaand maatregelenpakket en werkwijze door o.a. invoeren van een burgerschouw en veranderende werkwijze van de buitendienst.

6 Financiën

Het wegennet in beheer bij gemeente Drimmelen vertegenwoordigt een waarde, de vervangingswaarde. De vervangingswaarde geeft een globale indruk van de waarde van het wegennet, ervan uitgaande dat het bestaande areaal verharding opnieuw aangelegd moet worden. De totale vervangingswaarde van alle verhardingen in beheer van de gemeente bedraagt circa € 105.000.000.

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de beschikbare en benodigde budgetten voor het onderhoud en vervanging van verhardingen. Er wordt gekeken naar het benodigd budget op basis van de beoordeelde kwaliteit, de beschikbare budgetten voor klein en groot onderhoud en de benodigde budgetten op basis van de onderhoudsstrategie Drimmelen.
Met de huidige werkwijze wordt veelal reactief onderhoud uitgevoerd waardoor een relatief groot deel van het onderhoudsbudget naar klein onderhoud gaat. Het functioneel onderhoud is meer gericht op de lang termijn en programmeren van onderhoud en vervangingen op basis van inspecties.

BBV
De begroting dient vormgegeven te worden volgens, in overeenstemming met de eisen van het BBV, waarbij inzichtelijk gemaakt dient te worden welk budget beschikbaar is voor klein en groot onderhoud (exploitatie), welk budget gereserveerd is voor groot onderhoud (voorziening) en wat voor levensduur verlengend groot onderhoud en vervangingen (investering). Vanaf 2017 zijn de regels rondom de gemeentelijke begroting veranderd en dit heeft ook gevolgen voor de financiering van de openbare ruimte. Voor de openbare ruimte is het meest van belang dat vervanging van wegen verplicht moet worden geactiveerd en over de verwachte levensduur worden afgeschreven.



Naast vervangingen is het mogelijk om de kosten van levensduur verlengend groot onderhoud te activeren. Dit kan als groot onderhoud ervoor zorgt dat een weg langer meegaat dan de beoogde levensduur en afschrijvingstermijn.
De beheerder kan op basis van de gemeten kwaliteit en de onderhoudsstrategie bewuste en zorgvuldige afwegingen te maken; Welke maatregel is het meest economisch om de gewenste kwaliteit in stand te houden en wat betekent dit voor de financiering (exploitatie of activeren).

6.1 Beschikbaar onderhoudsbudget

Het huidige onderhoudsbudget voor het kapitaalgoed Wegen is opgesplitst in klein onderhoud (exploitatie) en groot onderhoud (voorziening). Het totale beschikbare budget voor 2021 bedraagt **€ 1.164.275**.

Overige werkzaamheden

Naast de werkzaamheden aan verhardingen vallen ook de werkzaamheden aan bermen en halfverhardingen onder dit product.

- **Bermen** **€ 25.000**
- **Halfverharding** **€ 25.000**

Overige kosten

Naast kosten voor het uitvoeren van de werkzaamheden is er ook budget opgenomen voor het uitvoeren van weginspecties, het beheersysteem en uitvoeren van aanvullend onderzoek.
De jaarlijkse kosten hiervoor bedragen:

- **Inspectie en beheersysteem** **€ 18.000**
- **Onderzoekskosten** **€ 10.000**

Tabel 6.1 Beschikbaar onderhoudsbudget

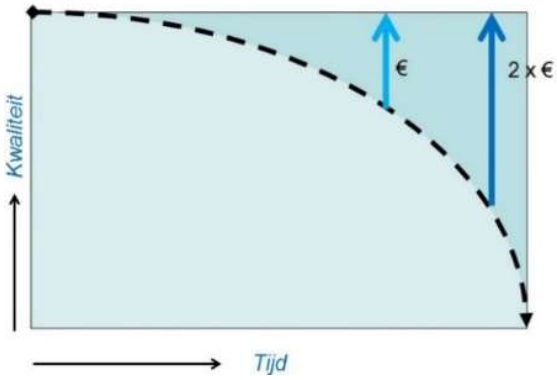
Begroting	2021	2022	2023	2024	2025
Klein onderhoud	€ 261.335	€ 261.335	€ 261.335	€ 261.335	€ 261.335
Groot onderhoud	€ 812.646	€ 812.646	€ 812.646	€ 812.646	€ 812.646
VAT	€ 90.294	€ 90.294	€ 90.294	€ 90.294	€ 90.294
Totaal	**€1.164.275**	**€1.164.275**	**€1.164.275**	**€1.164.275**	**€1.164.275**
Bermen	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
Halfverharding	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
Overige kosten	€ 28.000	€ 28.000	€ 28.000	€ 28.000	€ 28.000
TOTAAL	**€1.242.275**	**€1.242.275**	**€1.242.275**	**€1.242.275**	**€1.242.275**

Deze cijfers dateren van voor de begrotingsbehandeling op 12 november 2020. Bij de vaststelling van de begroting is besloten € 70.000 toe te voegen aan het budget voor wegbeheer voor een hoger kwaliteitsniveau voetpaden (B-kwaliteit). Dit bedrag dient opgeteld te worden bij het bestaande budget voor groot onderhoud, waardoor dit bedrag voor de jaren 2021 en verder op **€ 972.940** komt.

In het budget voor het klein onderhoud zijn de kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT kosten) reeds opgenomen aangezien dit grotendeels door de eigen onderhoudsdienst uitgevoerd wordt. Tevens zitten de meerkosten voor het integraal werken in het budget voor groot onderhoud opgenomen.
De extra kosten voor het afvoeren en storten van teerhoudend asfalt dienen ook uit deze posten betaald te worden. Uit ervaringscijfers van de gemeente blijkt dat deze extra kosten ca € 53.700 per jaar bedragen. Dit wordt uit het beschikbaar onderhoudsbudget betaald.

6.2 Benodigd budget op basis van kwaliteit (scenario 1)

Uit hoofdstuk 3 blijkt dat gemiddeld 4% van het areaal verhardingen een kwaliteit D (achterstallig onderhoud) heeft: voor asfaltverhardingen is de achterstand 5% en bij elementenverhardingen is dit 4%. Dit noemt men onderhoudsachterstand en moet op korte termijn (periode van 1-2 jaar) aangepakt worden om de veiligheid te waarborgen en kapitaalvernietiging (met name bij asfalt) te voorkomen.



Figuur 6.2 Verloop in tijd van onderhoudskosten

Met scenario 1 is gekozen om de huidige werkwijze door te zetten. Dit wil zeggen dat op basis van de gemeten kwaliteit er gericht onderhoud wordt uitgevoerd.

Voor 2021 is op basis van de inspectie 2019 minimaal **€ 754.433** nodig om het groot onderhoud aan de verhardingen met kwaliteit D aan te pakken. Het benodigd budget voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand (D) is kleiner dan het beschikbare budget. Het benodigd onderhoud kan dus binnen de beschikbare middelen uitgevoerd worden.

In onderstaande tabel 6.2 staan de jaarlijks benodigde bedragen voor groot onderhoud, uitgaande van de basisplanning (afkomstig uit beheerpakket Obsurv). Daarbij geldt de volgende verdeling:

- Jaar 1 alles op D-kwaliteit (achterstallig onderhoud)
- Jaar 2 alles op C-kwaliteit
- Jaar 3 t/m 5 alles op B-kwaliteit wat binnen twee tot vier jaar zakt naar kwaliteit C.

Tabel 6.2 Benodigde budgetten o.b.v. kwaliteit (basisplanning)

Planjaar	Asfalt	Elementen	Beton	Totaal
2021	€ 316.127	€ 438.306	€ -	€ 754.433
2022	€ 973.742	€ 78.050	€ -	€ 1.051.792
2023	€ 5.553	€ -	€ -	€ 5.553
2024	€ 463.426	€ 1.123.159	€ 201.469	€ 1.788.054
2025	€ 372.020	€ -	€ -	€ 372.020
Totaal	**€ 2.130.868**	**€ 1.639.515**	**€ 201.469**	**€ 3.971.852**
Gemiddeld	€ 426.174	€ 327.903	€ 40.294	**€ 794.370**

Zoals in deze tabel te zien is, zouden de jaren 2022 en 2024 uitgaven boven een miljoen vragen, terwijl de uitgaven in 2023 en 2025 zeer beperkt zijn. Aangezien dergelijke fluctuaties qua financiën en personeelscapaciteit niet gewenst zijn, bestaat er ook een afgevlakte planning. Hierin worden de werkzaamheden gelijkmatiger over de jaren verdeeld. De kosten op basis van deze afgevlakte planning staan gevisualiseerd in tabel 6.3 onder kopje 'Totaal obv kwaliteit'.

Tabel 6.3 Benodigd onderhoudsbudget (afgevlakte planning)

Planjaar	Totaal obv kwaliteit	VAT-kosten 10%	Benodigd budget
2021	€ 654.470	€ 65.447	€ 719.917
2022	€ 730.220	€ 73.022	€ 803.242
2023	€ 711.329	€ 71.133	€ 782.462
2024	€ 739.245	€ 73.924	€ 813.169
2025	€ 1.136.586	€ 113.659	€ 1.250.245
Gemiddeld	**€ 794.370**	**€ 79.437**	**€ 873.807**

Het gemiddeld budget voor groot onderhoud op basis van gemeten kwaliteit uit de weginspectie bedraagt, inclusief VAT kosten, voor kwaliteit C **€ 873.807**. Ten opzichte van het beschikbaar budget (€ 902.940) geeft dit een verschil van **€ 29.133**.

Met deze afgevlakte planning wordt de veiligheid geborgd. Tevens worden kapitaalvernietiging en het negatief lopen van de voorziening (zie paragraaf 6.3) voorkomen.

Kwaliteitsverbetering voetpaden en fietspaden

Het basis onderhoudsniveau bij wegen is C. Daarnaast is het streven om (een deel van) de voetpaden en de hoofdfietspaden op niveau B te onderhouden. Bij de begrotingsbehandeling is dit besproken en is reeds **(€70.000)** gehonoreerd om 50% van de voetpaden op kwaliteit B te onderhouden.
In het laatste kwartaal van 2020 heeft nog een actualisatieslag plaatsgevonden in de data in het beheerpakket. Hierdoor komt het berekende bedrag aan groot onderhoud € 29.133 lager uit ten opzichte van het opiniestuk (€ 873.807 in plaats van € 902.940). Dit overschot

van **€ 29.133** wordt ingezet voor een hoger kwaliteitsniveau van de hoofdfietspaden en de voetpaden. Hierdoor kan 60% van de voetpaden op niveau B onderhouden worden. En onderhouden we de hoofdfietspaden eveneens op B-kwaliteit.
Het totaal budget voor kwaliteitsverbetering van voetpaden en fietspaden komt daarmee op **€ 99.133**. Deze bedragen zullen worden toegevoegd aan de voorziening.

Klein onderhoud
Naast het groot onderhoud dient er ook klein onderhoud uitgevoerd te worden om de verhardingen op het gewenste niveau te onderhouden.
Het jaarlijks beschikbaar en benodigd bedrag voor klein onderhoud bedraagt **€ 248.031.** Dit budget wordt ingezet voor klein onderhoud vanuit de inspectie, maar vooral ook voor onderhoud op basis van meldingen.

Totaal benodigd onderhoudsbudget
In tabel 6.4 zijn de kosten voor klein onderhoud, groot onderhoud, VAT en de kwaliteitsverhoging op fiets- en voetpaden inzichtelijk gemaakt.

Tabel 6.4 Benodigd onderhoudsbudget (scenario 1)

Planjaar	2021	2022	2023	2024	2025
Klein onderhoud	€ 248.031	€ 248.031	€ 248.031	€ 248.031	€ 248.031
Groot onderhoud	€ 654.470	€ 730.220	€ 711.329	€ 739.245	€ 1.136.586
VAT	€ 65.447	€ 73.022	€ 71.133	€ 73.925	€ 113.659
B-kwaliteit	€ 99.133	€ 99.133	€ 99.133	€ 99.133	€ 99.133
Totaal	€ 1.067.081	€ 1.150.406	€ 1.129.626	€ 1.160.334	€ 1.597.409

Het gemiddeld benodigd onderhoudsbudget (klein en groot onderhoud) inclusief VAT kosten en aanvullend budget B kwaliteit voor voetpaden en hoofdfietspaden bedraagt **€ 1.220.971 per jaar.**

6.3 Onderbouwing voorziening groot onderhoud

Vanwege het fluctuerend karakter van de omvang van het groot onderhoud en de bijbehorende benodigde budgetten is een voorziening ingesteld. De onderbouwing van het uitgave patroon van de voorziening vindt plaats in het beheerplan, door middel van een meerjarenplanning. Deze meerjarenplanning wordt 2-jaarlijks geactualiseerd op basis van de actuele inspectieresultaten (planning uit beheerpakket) en integrale afwegingen.

Het onderhoud vindt plaats op basis van gewenste en gemeten kwaliteit, gebaseerd op de globale visuele weginspectie. Het ingrijpmoment is kwaliteit C. De inspectie wordt ingelezen in het beheerpakket Obsurv. Hieruit volgt een basisplanning voor de planjaren 1 t/m 5 op basis van de geconstateerde kwaliteit.
De benodigde budgetten van planjaar 6 t/m 10 (op basis van de visuele weginspectie) zijn zeer onzeker. Dit is inherent aan de gekozen werkwijze.

Benodigd op basis van kwaliteit
Op basis van het verloop van de kwaliteit en de uitgegeven budgetten van de afgelopen 10 jaar, kiezen we ervoor het jaargemiddelde van planjaar 1 t/m 5 voort te zetten in de jaren 6 t/m 10.
Om het verloop van de kwaliteit en de verwachte uitgave te monitoren wordt tweejaarlijks een globale visuele weginspectie uitgevoerd, waarna het beheerplan wordt geactualiseerd. Indien nodig zal op basis van de actualisatie van de planning de voorziening moeten worden bijgesteld.
Het gemiddeld benodigd onderhoudsbudget voor groot onderhoud bedraagt **€ 873.807 incl. VAT-kosten (zie tabel 6.3)**.

Kwaliteitsverbetering voetpaden en hoofdfietspaden
Voor de kwaliteitsverbetering van een groot deel van de voetpaden is **€ 85.829** (€70.000 en €15.829) beschikbaar. Hiermee kan 60% van de voetpaden op kwaliteit B onderhouden worden.
Voor de kwaliteitsverbetering van de hoofdfietspaden is **€13.304** beschikbaar.

Beide bedragen hebben betrekking op het verhogen van de kwaliteit en horen daarom thuis in de voorziening. Deze bedragen zullen worden toegevoegd aan de voorziening.

De voorgestelde jaarlijkse dotatie aan de voorziening.

- Groot onderhoud € 794.370
- VAT kosten (10%) € 79.437
- B kwaliteit Hoofd fietspaden en 60% voetpaden € 99.133

TOTAAL voorziening **€ 972.940**

Tabel 6.5 Overzicht voorziening Groot onderhoud wegen

Planjaar	Totaal obv kwaliteit	VAT-kosten 10%	Budget B-kwaliteit	Benodigd budget
2021	€ 654.470	€ 65.447	€ 99.133	€ 819.050
2022	€ 730.220	€ 73.022	€ 99.133	€ 902.376
2023	€ 711.329	€ 71.133	€ 99.133	€ 881.595
2024	€ 739.245	€ 73.924	€ 99.133	€ 912.302
2025	€ 1.136.586	€ 113.659	€ 99.133	€ 1.349.377
2026	€ 794.370	€ 79.437	€ 99.133	€ 972.940
2027	€ 794.370	€ 79.437	€ 99.133	€ 972.940
2028	€ 794.370	€ 79.437	€ 99.133	€ 972.940
2029	€ 794.370	€ 79.437	€ 99.133	€ 972.940
2030	€ 794.370	€ 79.437	€ 99.133	€ 972.940

6.4 Vervangingen

Het budget dat beschikbaar is voor vervangingen wordt ingezet bij het vervangen van materialen bij groot onderhoud (elementen) en bijdrage in reconstructiewerkzaamheden (bijv. rioolvervanging waarbij een deel van het vervangen van de verharding uit dit krediet gefinancierd wordt). Voor vervangingen is jaarlijks een basiskrediet beschikbaar van € 202.000. Op basis van de projectplanning wordt bij de begrotingsbehandeling zo nodig aanvullend krediet aangevraagd.

Voor 2021 is € 717.000 aan kredieten beschikbaar (€ 250.000 voor de Dahliastraat en Schetsenakkerstraat, € 467.000 voor overige rehabilitaties inclusief Witteweg), voor 2022 is het basiskrediet beschikbaar van € 202.000.

6.5 Areaaluitbreiding

Bij ontwikkelingen (o.a. door nieuwbouw) in de openbare ruimte wordt jaarlijks het te beheren areaal uitgebreid. De onderhoudskosten voor dit extra areaal dienen jaarlijks in de begroting verwerkt te worden. De verrekenprijzen (per m^2) per verhardingssoort worden hiervoor gebruikt.

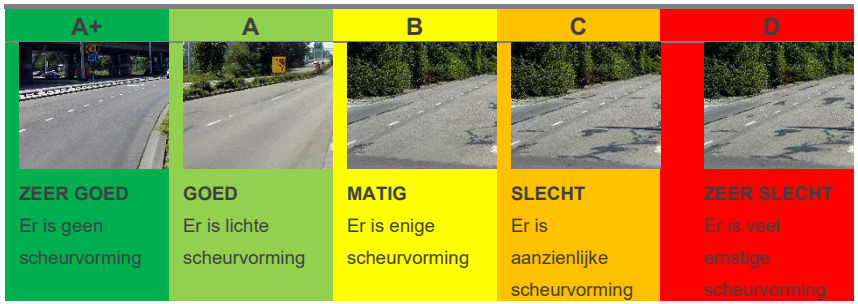
- **Asfalt** **€ 1,12 / m^2 / jaar**
- **Elementen** **€ 0,28 / m^2 / jaar**
- **Beton** **€ 0,88 / m^2 / jaar**



7 Conclusie en voorgesteld beleid

7.1 Conclusie

Wettelijk dient de gemeente in haar rol van wegbeheerder zorg te dragen voor veilige en begaanbare wegen, geschikt voor het beoogde gebruik.
Bestuurlijk is het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte vastgesteld op niveau C, het minimumniveau voor verantwoord wegbeheer.
Uit de weginspectie van blijkt dat de kwaliteit van de verhardingen MATIG is met een kwaliteitsniveau B. Toch zijn er zorgen en heeft de burger veel vragen over de kwaliteit van de voetpaden.



Kwaliteit:
De kwaliteit van de elementenverhardingen is MATIG met 4% (47.370 m²) onderhoudsachterstand (kwaliteit D).
De kwaliteit van de asfaltverharding is SLECHT met 6% (40.910 m²) op onderhouds-achterstand (kwaliteit D).
Een zeer laag kwaliteitsniveau (D) houdt in dat de onderhoudsrichtlijn is overschreden en er een onderhoudsachterstand is.
Voor een veilige weg dient het onderhoud zo spoedig mogelijk (binnen 1 tot 2 jaar) uitgevoerd te worden. Bij asfalt is het uitvoeren van tijdig onderhoud nog belangrijker om te voorkomen dat er kapitaalvernietiging ontstaat.
De kosten voor het herstel van alleen kwaliteit D (achterstand) bedraagt **€ 754.433** voor 2021. De werkzaamheden zijn veelal reeds in de meerjarenplanning opgenomen.

7.2 Voorgesteld beleid

Volgens de regels van de BBV (financiële verantwoording waarop de provincie de begroting toetst) dienen de volgende onderdelen inzichtelijk en navolgbaar te zijn:

- Het beleidskader moet aangegeven worden (beleidsplan);
- Het beheerbeleid moet hierop aansluiten (vertaling van beleidsplan in beheerplan);
- De financiële consequenties van deze kaders moeten in een begroting worden vertaald.

De begroting dient aan te sluiten bij het gewenste kwaliteitsniveau. Met de huidige middelen kan het gewenste kwaliteitsniveau (C) gehandhaafd worden.
De verhardingen worden onderhouden op de onderkant van verantwoord wegbeheer. Het oplopen van onderhoudsachterstand zal de provincie niet accepteren. In het beheerplan wordt aangetoond hoe het kwaliteitsniveau verloopt en hoe het onderhoudsniveau gehandhaafd wordt, door middel van een meerjarenplanning.

Beleidskeuze 1. Onderhoud verhardingen op niveau C
Voor het onderhoud aan wegen wordt voorgesteld om te kiezen voor **scenario 1** waarbij de wegen op kwaliteitsniveau C onderhouden worden. Kwaliteit C is het laagste onderhoudsniveau waarbij de wegen veilig worden gehouden maar de kans op kapitaalvernietiging bij asfalt aanwezig blijft. Aangezien de kosten voor wegonderhoud al aanzienlijk zijn, en ons areaal over de grote linie op orde is, wordt voorgesteld dit uitgangspunt voort te zetten. Op onderdelen kan voor een hoger niveau worden gekozen.
Scenario 1 is gebaseerd op het huidige budget waardoor er geen extra budget nodig is.
Budget:
De kosten voor scenario 1 bedraagt **€ 1.220.971.**

Beleidskeuze 2. Actiever en structurelere aanpak wortelopdruk
Een structurelere en duurzamere aanpak van wortelopdruk is wenselijk en kan bijdragen aan beter toegankelijke paden, klimaatadaptatie door meer groenaanleg en betere kwaliteit van bomen. Toekomst gericht zullen er keuzes gemaakt moeten worden.
Waar het wegen-, toegankelijkheids- en bomenbeleid met elkaar botsen is maatwerk noodzakelijk. Deze keuze maakt onderdeel uit van de beleidskeuze.
Budget:
Maakt onderdeel uit van beleidskeuze 7 vergroten burgertevredenheid.

Beleidskeuze 3. Duurzame oplossing voor onderhoud aan bermen
De bermen langs de hoofdlandbouwroutes worden veilig gehouden met meer en goede bermverharding.
De bermen langs vooral de hoofdlandbouwroutes hebben gelet op hun breedte te lijden onder het vele uitwijken in de berm van voertuigen. Ook zien we randschade aan het asfalt. Dat komt de levensduur niet ten goede. De bermen langs deze routes worden nu een paar keer per jaar geëgaliseerd, maar dit is geen structurele en duurzame oplossing.
Levensduur van de wegen verhogen door de aanleg van bermverharding, langs hoofdlandbouwroutes.
Budget:
Het benodigd aanvullend budget op projectbasis beschikbaar stellen.

Beleidskeuze 4. Handhaven kwaliteit B op hoofdfietspaden
Handhaven van het hoger onderhoudsniveau op het hoofdfietsnetwerk kwaliteitsniveau B. Een grote kwaliteit van onze gemeente is ons buitengebied, waar veel dagtoeristen op de fiets van komen genieten. Daarnaast heeft het gebruik van de fiets vele voordelen, vanuit de oogpunten van duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid. Daarom neemt de fiets een prominente plek in bij onze Toekomstvisie. De afgelopen periode hebben we een hoger niveau voor onze fietspaden gehanteerd en het is wenselijk dit te continueren.
Budget:
Aanvullend budget van **€ 13.304** voor kwaliteitsverbetering hoofdfietspaden.

Beleidskeuze 5. Onderhoudsniveau B op 60% van de voetpaden.

Het verhogen van het onderhoudsniveau van C naar B-niveau op 60% van de voetpaden. Net als fietsen is wandelen een gezonde en duurzame vervoerswijze. Ingevolge de inclusieve samenleving is het wenselijk dat (een deel van) de voetpaden op kwaliteitsniveau B wordt onderhouden.
Budget: Het benodigd budget is **€ 85.829.**
Bij de begrotingsbehandeling 2021 is reeds **€70.000** beschikbaar gesteld.
De aanvullende **€15.829** dient nog vastgesteld te worden

Beleidskeuze 6. Geen slijtlagen binnen de kom en op fietspaden
Voor het verbeteren van het comfort van de weggebruiker en het beperken van de geluidsoverlast worden er geen slijtlagen meer aangebracht binnen de kom. Voor het verbeteren van het comfort van de fietser, wielrenner en skeelers wordt er op fietspaden ook geen slijtlagen meer aangebracht
Budget:
De hoger kosten voor het aanbrengen van dunne deklagen in plaats van slijtlagen, is in het onderhoudsbudget opgenomen.

Beleidskeuze 7. Vergroten burgertevredenheid naar 60% in 2023


Een tevredenheidspercentage van minimaal 60% (doelstelling 2023) vergt een grote inspanning, maar wordt haalbaar geacht bij invulling aan bovenstaand maatregelenpakket en werkwijze door o.a. invoeren van een burgerschouw en veranderende werkwijze van de buitendienst.
Budget
Voorstel om € 90.0000 uit openbare verlichting hiervoor in te zetten.

Beleidskeuze 8. Inrichten voorziening groot onderhoud wegen
Vanwege het fluctuerend karakter van de omvang van het onderhoud en de bijbehorende benodigde budgetten wordt een voorziening groot onderhoud wegen ingesteld. De onderbouwing van het uitgave patroon van de voorziening vindt plaats in het beheerplan, door middel van een meerjarenplanning. Deze meerjarenplanning wordt 2-jaarlijks geactualiseerd op basis van de actuele inspectieresultaten (planning uit beheerpakket) en integrale afwegingen.

Op basis van de gemeten en het verloop van de kwaliteit van de verhardingen is voor het grootonderhoud de volgende budgetten jaarlijks te storten in de voorziening Groot onderhoud wegen:

- Groot onderhoud € 794.370
- VAT kosten (10%) € 79.437
- B kwaliteit Hoofd fietspaden en 60% voetpaden € 99.133

TOTAAL **€ 972.940**

Tabel 7.1 Totaal overzicht Onderhoudskosten:

Onderdeel	Exploitatie	Voorziening	Investering
Klein onderhoud	€ 248.031		
Groot onderhoud		€ 794.370	
VAT kosten		€ 79.437	
Voetpaden 60% B		€ 85.829	
Hoofdfietspaden B		€ 13.304	
Bermen	€ 25.000		
Half verhard.	€ 25.000		
Overige kosten	€ 28.000		
Jaarlijks krediet Vervangingen			€ 202.000
TOTAAL	**€ 326.031**	**€ 972.940**	**€ 202.000**
Begroting	€ 1.314.800		
Krediet			€ 202.000

Bijlage 1 Wettelijke kaders

Wettelijke kaders en zorgplicht

Het beheer en onderhoud van de openbare ruimte moet worden uitgevoerd binnen bepaalde wet- en regelgeving.

Algemeen:

- Algemeen Plaatselijke Verordening (APV);
- Wet op de bedrijven investering zones;
- Bouwstoffenbesluit;
- Wet geluidhinder;
- Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten;
- Wet basisregistratie grootschalige topografie;
- Aanbestedingswet;
- CROW-richtlijnen;
- NEN-normering;

Wegen:

- Burgerlijk Wetboek (algemene zorgplicht);
- Wegenwet artikel 15 en 16 (onderhoud);
- Burgerlijk Wetboek artikel 6:174 BW (risicoaansprakelijkheid);
- Wegenverkeerswet 1994 Art. 18, (verkeersbesluiten, verkeer gerelateerde vergunningen);
- Wegenwet 15 e.v. (onderhoudsinspanning, o.a. gladheidsbestrijding);
- Wegenverkeerswet 1994, het RVV 1990 en diverse richtlijnen (openbare verlichting);

Bijlage 2 Onderhoudsstrategie

Het bepalen van de onderhoudsstrategie begint met het indelen van de wegtypen(functie) op basis van het werkelijk gebruik, waarna de onderhoudsmaatregelen en onderhouds-frequentie worden bepaald. De onderhoudsmaatregelen zijn gebaseerd op technisch uitvoerbare maatregelen passend bij de werkwijze van Drimmelen. Op basis van wegtype (functie en gebruik), verhardingstype, verhardingssoort en de ligging binnen of buiten de kom zijn onderhoudsmaatregelen en onderhoudsfrequenties bepaald.
Naast het prioriteren van wegen op basis van de ligging (binnen of buiten de kom) en gebruik (wegtypen) kan er ook onderscheid gemaakt worden in locaties (centrum, woonwijk, industrieterrein) of routes (prioritering in voetpaden en fietspaden) met een hoger of lager risico waaraan andere kwaliteitseisen aan gesteld kunnen worden.

In de onderhoudsstrategie zijn, per wegtype en verhardingssoort, scenario's met onderhoudsmaatregelen en onderhoudsfrequentie geformuleerd. De onderhoudsmaatregel en de frequentie vormen de basis voor de eenheidsprijzen voor het onderhoud.
In onderstaande tabel zijn de onderhoudsstrategiën voor licht belaste wegen weergegeven. Hierin is het onderscheid in maatregelen en levensduur goed zichtbaar. Licht belaste wegen buiten de kom worden eeuwigdurend onderhouden (geen vervanging maar versterken en overlagen). Licht belaste wegen binnen de kom worden wel vervangen waarbij rekening is gehouden met de levensduur van de riolering.

Tabel 5.1 voorbeeld onderhoudsstrategie

wegtype 4 Licht belasteweg bibeko	**Jaar**	**wegtype 4 lichtbelast weg bubeko**	**Jaar**
Plaatselijk onderhoud bv naden en schrale plekken	10	Scheuren vullen + 5% bakken	15
Deklaag vervangen + 5% bakken tussenlaag	20	4cm deklaag vervangen	20
Plaatselijk onderhoud bv naden en schrale plekken	30	Scheuren vullen + 5% bakken	35
Deklaag + tussenlaag + 10% bakken onderlaag	40	deklaag frezen + deklaag + tussenlaag	40
Plaatselijk onderhoud bv naden en schrale plekken	50	Scheuren vullen + 5% bakken	55
Rehabilitatie A WT4	60	4cm deklaag vervangen	60
		Scheuren vullen + 5% bakken	75
		deklaag frezen + deklaag + tussenlaag + 20% wapening (staal)	80

Bijlage 3 Beeld en technische kwaliteit

Relatie beeldkwaliteit - wegbeheer

Door een koppeling te leggen tussen de wegbeheersystematiek en de kwaliteitscatalogus is een goede communicatie gewaarborgd.
De wegbeheerder kan zo ook in de toekomst gebruik blijven maken van de wegbeheersystematiek voor het bepalen van de benodigde budgetten en het plannen van het noodzakelijke onderhoud.
In tabel 3-1 is de relatie tussen de technische kwaliteit en de kwaliteitsbeoordeling weergegeven, zoals deze in de CROW-kwaliteitscatalogus is beschreven.

Tabel 3-1 Relatie technische en beeldkwaliteit

Publicatie 147 Wegbeheer	Publicatie 323 CROW Kwaliteitscatalogus	Publicatie 323 CROW Kwaliteitscatalogus
Er is geen schade	A+ (zeer goed)	De komende 5 jaar is geen onderhoud noodzakelijk
Er is enige schade	A (goed)	De komende 5 jaar is waarschijnlijk geen onderhoud noodzakelijk
De waarschuwingsgrens is overschreden	B (voldoende)	Binnen 3 tot 5 jaar dient onderhoud te worden uitgevoerd
De richtlijn is overschreden	C (matig)	Binnen 2 jaar dient onderhoud te worden uitgevoerd
Achterstallig onderhoud (de richtlijn is met meer dan 1 klasse overschreden)	D (slecht)	Er is direct onderhoud noodzakelijk

Bijlage 4 Wegtypering

Wegtype Nr.	Benaming	Omschrijving	Gebruiksfunctie	Voorbeeld binnen Gemeente Drimmelen
1	Hoofdweg	*Stroomwegen* Rijkswegen	Autosnelweg Autoweg	nvt
2	Zwaarbelaste weg	*Gebiedsontsluitingswegen* (voormalige) provinciale wegen	Stadsautosnelweg (voormalige) provinciale wegen	Brandestraat Kanaalweg West
3	Gemiddeld belaste weg	*Gebiedsontsluitingswegen* drukke wegen en industriewegen met veel vrachtverkeer	Stadsontsluitingsweg Landbouwweg (druk) Busbaan Industrieweg	Bredaseweg Hoofdstraat Zuideindsestraat
4	Licht belaste weg	*Erftoegangswegen* wegen met weinig vrachtverkeer	Landbouwweg (rustig) Buurtontsluitings-weg	Ruilverkavelings-weg Koekoekweg Zeggeweg
5	Weg in woongebied	*Erftoegangswegen* verhardingen binnen woongebieden met sporadisch vrachtverkeer	Woonstraat Parkeerterrein Wijkstraat	Rozenbloemstraat Klompenmakerstraat Abtslaan
6	Weg in verblijfsgebied	verhardingen die voornamelijk door voetgangers worden gebruikt	(vrij) liggende voetpaden, winkelerven en pleinen	Trottoirs, voetpaden en pleinen
7	Fietspad	verhardingen die voornamelijk door fietsers worden gebruikt	(vrij) liggende fietspaden	Fietspaden en fietsstroken zoals o.a. Brandestraat, Dirk de Botsdijk

Bijlage 5 Raadsbesluit