Raadsvoorstel

Zaaknummer	:	857662		
Raadsvergadering	:	1 juli 2025		
Onderwerp	:	Wegenbeleidsplan 2025-2029		
Collegevergadering	:	3 juni 2025		
Portefeuillehouder	:	Wethouder H.A. Leliveld		
Steller	:	Hans van den Berg Team Advies en beheer openbare ruimte	tel. :	0545-250250

Te nemen besluit

1. Het wegenbeleidsplan 2025-2029 vaststellen;
2. Het kwaliteitsscenario 3 'laag' kiezen;
3. De afschrijvingstermijn op wegen aanpassen van 40 naar 60 jaar door het vaststellen van de bijgevoegde aangepaste bijlage van de Financiële verordening Berkelland 2025 en de hierdoor vrijkomende ruimte in de kapitaalslasten inzetten voor nieuwe investeringen (reconstructies) in de infrastructuur
4. Bij toekomstige momenten in de P&C cyclus bepalen of er meer middelen voor noodzakelijk onderhoud en vervanging van onze infrastructuur vrijgemaakt kunnen worden.

Waarom dit voorstel en wat is het effect

Het beheren en onderhouden van ons kapitaalgoed 'wegverhardingen' is een primaire taak van onze gemeente. Die taak kent uitdagingen in de vorm van diverse maatschappelijke transities, klimaatverandering en een snel verouderend areaal.

Ons 'oude' wegenbeleidsplan is van 2011 en aan vernieuwing toe. In het nieuwe wegenbeleidsplan 2025-2029 krijgen de uitdagingen vorm en ligt ook een keuze voor het kwaliteitsscenario voor. Het vaststellen van het Wegenbeleidsplan is uw bevoegdheid.

Het wegenbeleidsplan geeft voor de komende vijf jaren richting aan het beheer en onderhoud van het kapitaalgoed 'wegverhardingen'.

Argumentatie

1.1. Met het vaststellen van het wegenbeleidsplan 2025-2029 krijgt het wegbeheer kaders en richting voor het managen van de assets (onze kapitaalgoederen, waaronder wegen).

2.1 Het huidig budget is (ruim) onvoldoende om het huidige kwaliteitsniveau ‘overwegend laag’ na te streven c.q. te waarborgen. Een lager scenario is daarom reëler gezien de financiële ruimte. Het nastreven van dit lagere scenario vergt ook echter ook nog aanvullende financiële middelen. De keuze voor een kwaliteitsscenario is van belang voor de wijze en het tijdstip waarop onderhoud wordt uitgevoerd. Het heeft direct invloed op de mate van maatschappelijke waarde die de assets voor onze inwoners, ondernemers en organisaties creëren.

2.2 Bij een (nog) lager scenario dan scenario 3 ‘laag’ gaan onze wegen hard achteruit en zal er veel eerder moeten worden overgegaan tot complete vervanging van wegen (reconstructie). Dit is uiteindelijk veel duurder (kapitaalvernietiging). Ook zal vaker (ad hoc) moeten worden ingegrepen als gevolg van optredende veiligheidsrisico’s. Ook dit is relatief duur.

3.1 De praktijk leert dat de constructies van wegen (mits goed onderhouden) langer dan 40 en vaak langer dan 60 jaar meegaan. Het is dan ook een logische keus om de

In te vullen door Griffie:

Raadsvergadering
0 zonder hoofdelijke stemming
0 met algemene stemmen
0 stemmen voor, stemmen tegen
0 aangenomen
0 verworpen

afschrijvingstermijn daarop af te stemmen. Hierdoor wordt de jaarlijkse kapitaalslast bij een investering (reconstructie) lager.

3.2 Door het voordeel op de afschrijvingslasten in te zetten als dekking voor afschrijvingslasten van nieuwe investeringen kunnen de hoogstnoodzakelijke vervangingen in de infrastructuur gerealiseerd worden.

4.1 Het wegenbeleidsplan dat voorligt, geeft inzicht in de totale investerings- en exploitatieomvang (onderhoudsbehoefte) die nodig is om aan het voorgestelde kwaliteitsniveau ‘laag’ te voldoen. Deze omvang is (veel) hoger dan we nu (en afgelopen jaren) in de begroting hebben opgenomen. Hoe eerder er meer middelen worden vrijgemaakt voor infrastructuur hoe beter, want uitstel van onderhoud leidt uiteindelijk tot hogere totaal kosten in de (nabije) toekomst.

Kanttekeningen en risico’s
De keuze voor een scenario met een lager kwaliteitsniveau dan in de vorige beleidsperiode (en te weinig middelen) maakt dat onderhoud pas plaatsvindt bij relatief ernstige schade. Dat resulteert in een verhoogd risico op het (voortijdig) bezwijken van wegconstructies. Kapitaalvernietiging ligt dan op de loer.

Zodra wegen en paden niet meer 'heel' zijn, komt 'schoon' en 'veilig' onder druk te staan. Op grond van artikel 16 Wegenwet heeft de gemeente de zorgplicht voor gemeentelijke wegen. Dit kan ook tot aansprakelijkheidskwesties leiden. Zie artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek. Daarom zorgen we ervoor dat wegen en paden altijd veilig zijn. Dat kan echter betekenen dat we in geval van acute problemen moeten overgaan tot het afsluiten van wegen en paden óf zeer hoge (en niet doelmatige) kosten moeten maken voor noodreparaties als gevolg van achterstallig onderhoud.

Door marktontwikkelingen (bijvoorbeeld een gebrek vaklieden) of andere mogelijke ontwikkelingen kan het voorkomen dat we niet alle geplande investeringen binnen de planperiode kunnen uitvoeren. De bijbehorende kapitaalslasten zullen dan vrijvallen in de wegenreserve. Daarnaast hebben (wisselende) weersinvloeden groot effect op het daadwerkelijk jaarlijks benodigde onderhoud. We monitoren voortdurend de benodigde behoefte aan onderhoudsmiddelen en sturen strak op daadwerkelijke realisatie van de geplande investeringen.

In de ‘Startnotitie inventarisatie bezuinigingsmogelijkheden 2026-2028’ (raadsbesluit 28 januari 2025) staat een bezuiniging op wegen genoemd van € 200.000 in 2026 oplopend naar € 400.000 vanaf 2027. In de Perspectiefnota 2026 wordt voorgesteld de bezuiniging vanaf 2027 van € 400.000 niet op te nemen en in 2026 eenmalig € 100.000 te bezuinigen op wegen.
In het eerder aan u aangeboden raadsvoorstel over de bestemming van het resultaat van de jaarrekening 2024 is echter voorgesteld een bedrag van € 1.080.000 te bestemmen voor de onderhoudsreserve wegen. Hiermee kan een gedeelte van het noodzakelijke onderhoud uitgevoerd worden.

Financiën
In onderstaand overzicht zijn de benodigde structurele onderhoudsmiddelen opgenomen afhankelijk van welk scenario wordt gekozen:

- *Huidig scenario:*
  Scenario 1: 'Overwegend laag' **€ 3,67** mln per jaar
- *Een iets hoger dan huidig scenario, woonstraten gaan van ‘laag’ naar ‘basis':*
  Scenario 2: ‘Overwegend laag met woonstraten basis’ **€ 3,83** mln per jaar
- *Een iets lager scenario dan het huidige, erftoegangswegen gaan van ‘laag’ naar ‘basis':*
  Scenario 3: ‘Laag’ **€ 3,52** mln per jaar

In 2025 is structureel beschikbaar en inzetbaar circa **€ 2 mln** per jaar. Dat betekent op dit moment dat we ten opzichte van scenario 3 ‘laag’ een structureel tekort op het onderhoudsbudget hebben van ongeveer **€ 1,5 mln** per jaar.

Naast de structurele onderhoudswerkzaamheden moeten we ook jaarlijks wegen en paden in zijn geheel reconstrueren (rehabiliteren/vervangen).De gemiddelde jaarlijkse vervangingsinvesteringen vergen ongeveer **€ 4,5 mln** per jaar bij een (reële) gemiddelde technische levensduur van 60 jaar. Dat betekent een jaarlijkse nieuwe afschrijvingslast van ongeveer **€ 75.000**. De vrijvallende kapitaalslasten voor wegen dekken dit niet.

Met dit voorstel besluit u om bij volgende Planning & Control momenten (zoals begroting, bestuursrapportage, jaarrekening) te bepalen of er meer middelen voor noodzakelijk onderhoud en vervanging van onze infrastructuur vrijgemaakt worden.

Met dit voorstel besluit u om de afschrijvingstermijn op wegen aan te passen van 40 naar 60 jaar en de hierdoor vrijkomende ruimte in de kapitaalslasten in te zetten voor nieuwe investeringen (reconstructies) in de infrastructuur. Door het verlengen van de afschrijvingstermijn valt er binnen de huidige afschrijvingslasten € 375.000 vrij. Deze ruimte wordt ingezet voor de dekking van afschrijvingslasten voor nieuwe investeringen in de infrastructuur.

VN verdrag rechten van mensen met een beperking
Het wegenbeleidsplan bepaalt het kwaliteitsniveau van de wegverhardingen in de openbare ruimte. Dat heeft een direct verband met de bruikbaarheid en de toegankelijkheid. Een hoger kwaliteitsniveau (dan huidig) maakt verhardingen vlakker, laat minder schades en oneffenheden toe en zorgt voor meer loop-, fiets- en rijcomfort. Het effect is het grootst in verblijfsgebieden, zeker met het oog op een samenleving waarin de gemiddelde leeftijd stijgt. De keuze voor een lager kwaliteitsniveau heeft het omgekeerde effect.

Duurzaamheid
In het groot onderhoud aan de wegen en het vervangen daarvan hebben we in de periode van 2022 tot heden alle direct toepasbare duurzaamheidsmaatregelen toegepast. Dat heeft ons geleerd dat het verminderen van het gebruik van (nieuw) cement en bitumen een forse invloed heeft op de milieueffecten. Het toepassen van cementloos beton, ‘warm’ asfalt (in plaats van ‘heet’) en biobased bitumenvervangers is inmiddels standaard. Bij alle werkzaamheden streven we naar hergebruik van materialen. Het nieuwe wegenbeleidsplan gaat uit van het voorzetten van deze aanpak en het waar mogelijk verhogen van de ambitie.

Communicatie
Inspraak is op grond van het technische karakter van het plan en artikel 2, lid 1, Inspraakverordening niet van toepassing.
Na vaststelling van de aangepaste bijlage van de Financiële verordening Berkelland 2025 wordt deze bijlage gepubliceerd op www.overheid.nl en www.officielebekendmakingen.nl.

Initiatief, participatie en rol gemeente
Team Advies en Beheer Openbare Ruimte beheert het product wegen. Het plan is binnen dat team tot stand gekomen met hulp van externe deskundigen.

Planning en evaluatie
De looptijd van het beleidsplan is van 2025 tot en met 2029. Vijf jaar is een reële termijn, omdat het gedrag van asfalt niet voorspelbaar is over een langere periode.

Alternatieven
Keuze alternatieve scenario's kwaliteit
In het nieuwe wegenbeleidsplan staan drie kwaliteitsscenario's uitgewerkt. Als eerste het huidige scenario dat al sinds 2011 actueel is: 'overwegend laag'. Vervolgens legt scenario 2 de kwaliteitslat

hoger en scenario 3 de kwaliteitslat lager. Het spreekt voor zich dat het streven naar een hogere staat van onderhoud meer middelen vergt.

Scenario 1: handhaven 'overwegend laag'
In dit scenario worden de meeste wegvakken onderhouden op het niveau 'laag'. De wegen binnen en buiten de kom die een verkeersfunctie hebben (de erftoegangswegen) hebben het niveau 'basis' en fietspaden het nog een stap hogere 'hoog'.
>> Bij dit scenario hoort een jaarlijks benodigd onderhoudsbudget van € 3,67 miljoen euro.

Scenario 2: handhaven 'overwegend basis en laag'
In dit scenario worden de meeste wegvakken buiten de bebouwde kommen onderhouden op het niveau 'laag'. De wegen binnen en buiten de kom die een verkeersfunctie hebben (de erftoegangswegen) houden het niveau 'basis' en fietspaden het nog een stap hogere 'hoog'.
Dit scenario sluit aan op de toenemende vergrijzing van de maatschappij, die een merkbare vraag naar vlakkere bestratingen oplevert. De plus in dit scenario zit in de woonstraten binnen de bebouwde kommen. Die gaan van 'laag' naar 'basis'.
>> Bij dit scenario hoort een jaarlijks benodigd onderhoudsbudget van € 3,82 miljoen euro.

Scenario 3: handhaven 'laag'
In dit scenario worden de meeste wegvakken binnen en buiten de bebouwde kommen onderhouden op het niveau 'laag'. De wegen binnen en buiten de kom die een verkeersfunctie hebben (de erftoegangswegen) gaan van het niveau 'basis' eveneens naar 'laag'. Fietspaden gaan terug naar het niveau 'basis'.
Dit scenario zorgt voor beperkt lagere onderhoudslasten en brengt de staat van het gros van de Berkellandse verhardingen dichtbij het laagste niveau 'zeer laag'. Dit levert risico's op de aspecten functieverlies, kapitaalvernietiging, onveiligheid en claims.
>> Bij dit scenario hoort een jaarlijks benodigd onderhoudsbudget van € 3,52 miljoen euro.

Burgemeester en wethouders van Berkelland,
de secretaris, de burgemeester,

drs. J. Jonker drs. J.H.A. van Oostrum

Raadsvergadering : 1 juli 2025

De raad van de gemeente Berkeland;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 3 juni 2025

b e s l u i t:

1. Het wegenbeleidsplan 2025-2029 vast te stellen;
2. Het kwaliteitsscenario 3 'laag' te kiezen;
3. De afschrijvingstermijn op wegen aan te passen van 40 naar 60 jaar door het vaststellen van de bijgevoegde aangepaste bijlage van de Financiële verordening Berkelland 2025 en de hierdoor vrijkomende ruimte in de kapitaalslasten in te zetten voor nieuwe investeringen (reconstructies) in de infrastructuur
4. Bij toekomstige momenten in de P&C cyclus te bepalen of er meer middelen voor noodzakelijk onderhoud en vervanging van onze infrastructuur vrijgemaakt kunnen worden.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 1 juli 2025

de griffier, de voorzitter,

drs. J.A. Satijn drs. J.H.A. van Oostrum

Toelichting raadsvoorstel

Onderwerp	:	Wegenbeleidsplan 2025-2029