Meerjaren onderhoudsplan Wegen
2018 – 2027



Inhoud

1. Inleiding 3
1.1 Wet- en regelgeving 3
2 Areaal 5
3 Kwaliteit 6
3.1 Beeldkwaliteit 6
3.2 Risico gestuurd beheer 7
3.3 Huidige kwaliteit en onderhoudscyclus 7
3.4 Weginspectie 8
3.5 Maatregeltoets 8
3.6 Voorgestelde kwaliteit 8
4 Middelen 9
4.1 Onderhoudsbehoefte 9
4.2 Kosten onderhoudsmaatregelen 9
4.3 Begroting komende 5 jaren 10
4.4 Begroting jaren 6-10 10
4.5 Voorziening calamiteiten 10
4.6 Spreiding onderhoudsbehoefte 10
4.7 Dekking 11
4.8 Voorgestelde middelen 12
5 Risico's 13
6 Samenvatting 14
7 Bijlagen 15

1. Inleiding

Een goed functionerend wegennet is essentieel voor een goede bereikbaarheid van de gemeente. Als wegbeheerder heeft de gemeente vanuit de Wegenwet een zorgplicht voor de wegverharding. Met het uitvoeren van jaarlijks groot onderhoud wordt invulling gegeven aan deze zorgplicht en daarmee aan de instandhouding van een duurzaam en veilig openbaar wegennet. Het beheer en onderhoud van het gemeentelijk wegennet levert een bijdrage aan het programma 11 Beheer Openbare Ruimte, meer specifiek onder het tactische doel 'het beheren en instandhouden van een aantrekkelijke, hele en veilige leefomgeving'. Voor een actuele meerjarenbegroting is het volgende relevant:
- areaal;
- kwaliteit;
- middelen.

In de volgende hoofdstukken wordt een en ander nader toegelicht.

Dit meerjaren onderhoudsplan geeft inzicht in de kosten van het beheren en onderhouden van wegen en is voor zover mogelijk uitgewerkt overeenkomstig het beleidskader 'reserves en voorzieningen'. Omdat de toegepaste methode voor weginspecties zich beperkt tot het inzichtelijk maken van de technische onderhoudsbehoefte voor een periode van vijf jaar, zijn de kosten voor de hier opvolgende vijf jaar gebaseerd op een schatting. Het plan is de basis voor het handhaven van een schone, duurzame, bereikbare en veilige omgeving, minimaal in kwaliteitsniveau C.
Door wegen op basis van dit meerjarenplan te onderhouden wordt kapitaalsvernietiging van asfaltverhardingen voorkomen. Kapitaalvernietiging is het verschil tussen de kosten van uitgesteld onderhoud en de kosten van tijdig onderhoud en treedt alleen op bij asfaltverhardingen.

1.1 Wet- en regelgeving

De gemeente heeft in haar rol als wegbeheerder geen volledige vrijheid in het vaststellen van het beleid. Het beheer van wegen is deels in enkele nationaal geldende wetten en besluiten geregeld. Er zijn veel wetten en regels die een raakvlak hebben met wegbeheer. De gemeente heeft het wegareaal in eigendom en is daarmee ook eindverantwoordelijke, zoals vastgelegd in de gemeentelijke wegenlegger. Hieronder volgen de meest essentiële wetten en regels:

Grondwet

Volgens Artikel 21 van de Grondwet is de zorg van de overheid gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Het beheer van wegen past in dit grondwetsartikel en van oudsher wordt de zorg voor een goede infrastructuur dan ook als een taak van de overheid gezien.

Burgerlijk Wetboek

Volgens het Burgerlijk Wetboek is de aansprakelijkheid geregeld voor schade als gevolg van een onrechtmatige daad. Op grond van 'risicoaansprakelijkheid' is de wegbeheerder aansprakelijk voor schade als de verharding niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen en daardoor gevaar voor personen of schade aan zaken oplevert.
Of een weg voldoet aan de eisen die men daaraan onder de gegeven omstandigheden mag stellen, moet antwoord gegeven worden op de vraag of de weg, gelet op het te verwachten gebruik of de bestemming daarvan, met het oog op voorkoming van gevaar voor personen en zaken deugdelijk is. Hierbij is ook van belang hoe groot de kans op verwezenlijking van het gevaar is en welke onderhouds- en veiligheidsmaatregelen mogelijk en redelijkerwijs te vergen zijn van de wegbeheerder.

Besluit begroting en verantwoording gemeenten en provincies (BBV)
De Gemeente- en Provinciewet schrijven voor dat gemeente en provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken moet opstellen. Het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) schrijft voor dat de paragraaf kapitaalgoederen een verplicht onderdeel is van de beleidsbegroting met uitgangspunten (beleidskader) voor instandhouding van kapitaalgoederen, de uit het beleidskader voortvloeiende financiële consequenties en de vertaling hiervan in de begroting.

Wegenverkeerswet (WVW)
De wegenverkeerswet 1994 verplicht de wegbeheerder om de verkeersveiligheid te verzekeren, de wegen berijdbaar te houden, de bereikbaarheid te waarborgen, milieuhinder en aantasting van het landschappelijke karakter te beperken of te voorkomen en het energieverbruik te beperken.

Wegenwet
Volgens de Wegenwet moet de wegbeheerder zorgen dat ‘de binnen haar gebied liggende wegen in goede staat verkeren’. Zonder aansprakelijkheid te scheppen, doet deze wet een beroep op de maatschappelijke plicht van de beheerder om op te treden als goed rentmeester.

Code Milieu Verantwoord Wegbeheer
In 2008 heeft het ministerie van VROM alle wegbeheerders verzocht om de Code Milieu Verantwoord Wegbeheer te ondertekenen. Het gaat hierbij om het verwijderen van teerhoudend asfalt.

De huidige wet- en regelgeving, vereist dat beleid en beheerplanning periodiek worden getoetst en bijgesteld als doelen die in het beleid zijn beschreven, niet worden behaald. Het te behalen tactische doel is in Programma 11 Beheer Openbare Ruimte beschreven als het beheren en instandhouden van een aantrekkelijke, duurzame (hele) en veilige leefomgeving.

2 Areaal

De gemeente Venlo heeft ruim 6,7 miljoen m^2 openbare weg in beheer en onderhoud en heeft hiermee het grootste wegennet van alle Limburgse gemeenten. De totale lengte bedraagt circa 840 km. Het wegennet kan groeien door nieuwe werken, wegen die door de gemeente in beheer worden overgenomen of door wegen die na inventarisatie aan het areaal worden toegevoegd.

(m2)	Totalen	Oost	West	Zuid	Noord
Asfalt	3.413.137	723.070	1.081.862	948.393	659.812
Elementen	2.867.456	802.773	820.462	981.375	262.846
Onverhard	447.194	35.936	135.356	75.457	200.445
Onbekend	12.277	5.372	0	0	6.905
Beton	8.610	0	569	5.379	2.662
Totale oppervlakte	**6.748.674**	**1.567.151**	**2.038.249**	**2.010.604**	**1.132.670**

Tabel 1 Oppervlak wegareaal.

Verhardingssoorten
De verharding van wegen in de openbare ruimte bestaat uit asfaltverharding, elementenverharding, betonverharding, half verharde zogenaamde puinwegen, zandwegen en verhardingen voorzien van gravelachtige verharding.

Waarde van het wegennet
Gerekend op basis van gemiddelde aanlegkosten (€ 75,00/m^2), bedraagt de vervangingswaarde van het wegennet in de gemeente ca. 500 miljoen euro
(€ 75,00/m^2 x 6.748.674 m^2 = ca. € 500.000.000,-).

3 Kwaliteit

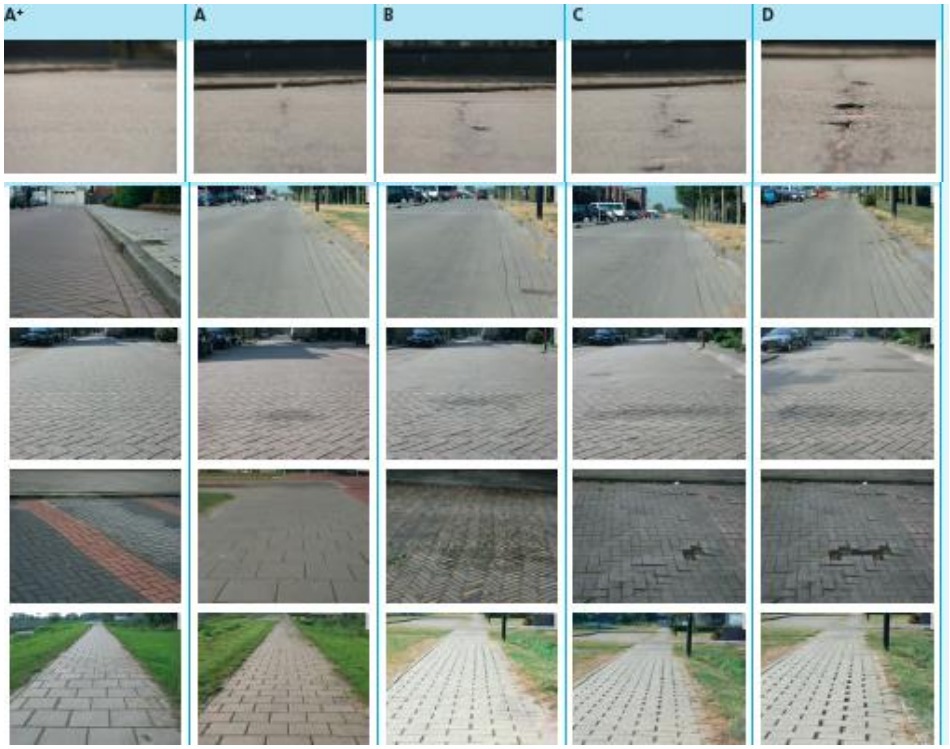
3.1 Beeldkwaliteit

In de gemeente Venlo worden de wegen volgens een tweejaarlijkse cyclus visueel geïnspecteerd. Zo wordt een algemeen kwaliteitsbeeld van de wegen gegenereerd. De kwaliteit bij deze methodiek is gebaseerd op datgene wat visueel waarneembaar is. De methodiek voor de inspectie van wegen is een landelijk erkende en toegepaste methodiek binnen het wegbeheer (CROW-publicaties 145 t/m 147). Het CROW is het landelijk adviesorgaan op het gebied van de infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer.

Vertaling naar kwaliteit

Binnen de methodiek tot het komen van een kwaliteitsoordeel bestaat de mogelijkheid om de scores te vertalen naar een kwaliteitsbeeld (CROW Beeldkwaliteit). In de onderstaande tabel is beschreven welke scores er zijn met een vertaling naar een rapportcijfer met bijbehorende omschrijving.

	Beeldkwaliteit	Rapportcijfer	Toelichting
A+	Prachtig	10	Nieuwstaat. Geen schades, geen zichtbare reparaties. Veilig gebruik zonder risico's.
A	Mooi	8-9	Lichte schade. Gebruikt, maar weinig reparaties zichtbaar. Veilig gebruik zonder risico's.
B	Voldoende	6-7	Enige schade. Waarschuwingsgrens overschreden. Klein onderhoud nodig of binnen vijf jaar groot onderhoud nodig. Veilig gebruik zonder risico's.
C	Schraal	4-5	Aanzienlijke schades. Richtlijn CROW overschreden. Binnen twee jaar groot onderhoud nodig. Veilig gebruik niet altijd gegarandeerd. Enige mate van risico.
D	Verloedering	4 of lager	Veel ernstige schade en achterstand. Richtlijn CROW meer dan één klasse overschreden. Direct groot onderhoud nodig. Onveilig gebruik en hoge mate van risico's.



3.2 Risico gestuurd beheer

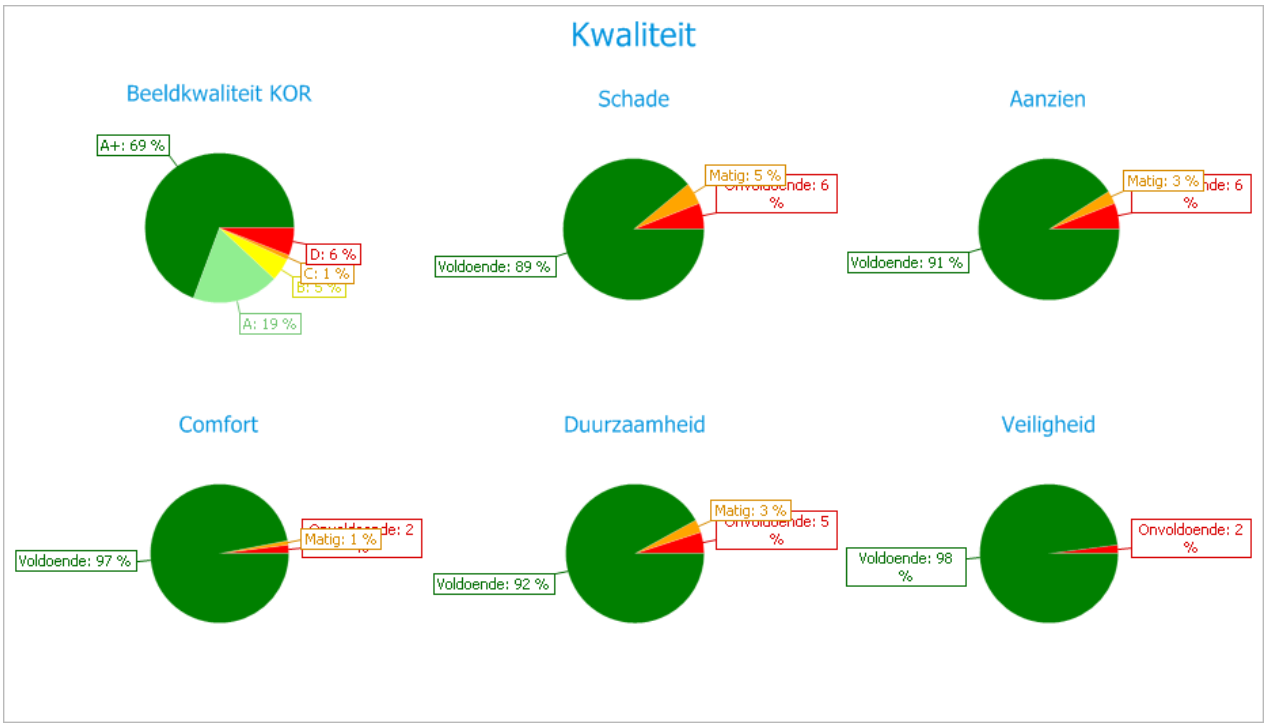
De beheercyclus start bij het inventariseren en inspecteren van wegen. Het risico gestuurd beheer van wegen wordt ingevuld op basis van de Plan-Do-Check-Act cyclus. Deze cyclus bestaat uit de volgende onderdelen:

a. Plan-deel (opstellen onderhoudsplanning);
b. Do-deel (uitvoeren van onderhoud);
c. Check-deel (tweejaarlijks inspecteren);
d. Act-deel (registreren in beheersysteem).

Bij risico gestuurd beheer worden de landelijk vastgestelde scores gebruikt om per weg een indeling in risicoklasse of herstelmaatregel te maken. Onderhoud wordt pas verricht als het noodzakelijk is. Kapitaalvernietiging van asfaltverhardingen wordt hierdoor nog net voorkomen en het beheer is voordeliger dan cyclisch onderhouden.

3.3 Huidige kwaliteit en onderhoudscyclus

De gemeente heeft op basis van de in de zomer van 2017 verrichte weginspectie 88% van haar wegenareaal in kwaliteitsniveau A of A+. Echter 6% van het wegenareaal heeft een kwaliteitsniveau lager dan C. Bij 2% van het wegenareaal is zelfs sprake van onvoldoende veiligheid. Onderstaande tabel geeft een beeld van de huidige kwaliteit van de gemeentelijke wegen.



Beeldkwaliteit KOR = Beeldkwaliteit op basis van Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2013 (CROW).

Het onderhoud vindt plaats op basis van een 16-jarige onderhoudscyclus. Als gevolg van het onderhoud komen de wegen in de eerste jaren in kwaliteitsniveau A+/A en zakken in deze 16 jaar langzaam af naar kwaliteitsniveau C. De 16-jarige onderhoudscyclus maakt het mogelijk om bij het onderhoud van wegen te streven naar het handhaven van minimaal kwaliteitsniveau C en dus alle wegen die een lager kwaliteitsniveau hebben dan C aan te pakken (6% x 16 jaar = ca. 100%).

3.4 Weginspectie
Wegen worden geïnspecteerd conform de landelijk veel gehanteerde en geaccepteerde methode van het CROW *(publicatie 145 t/m 147).* De resultaten van de inspectie (zie bijlage) worden vertaald naar een onderhoudsprogramma voor het komende vijf jaar. Daarin wordt rekening gehouden met de systematiek van Integraal Beheer van de Openbare Ruimte, waarbij op basis van beeldkwaliteit keuzes worden gemaakt in het prioriteren van het onderhoud.
De landelijk gebruikte CROW-methodiek voorziet niet in vertaling naar een onderhoudsprogramma voor de komende tien jaar. Daarom kan niet geheel voldaan worden aan het beleidskader reserves en voorzieningen en is de onderhoudsbehoefte voor de jaren 6 t/m 10 een schatting op basis van de onderhoudsbehoefte in voorgaande jaren.
Het CROW adviseert om minimaal tweejaarlijks alle verhardingen die onder het gemeentelijk beheer vallen, globaal te inspecteren. Omdat de inspectieresultaten zijn vastgesteld op basis van een globale visuele inspectie, is het noodzakelijk dat de lijst van de te onderhouden verhardingen (zie bijlage) op locatie wordt getoetst. Deze lijst is samengesteld door het wegbeheersysteem (gisib). Tijdens de toets wordt de definitieve onderhoudsmaatregel, de begrenzing en de prioritering van de onderhoudsmaatregel bepaald. Dit wordt de maatregeltoets genoemd.
Op basis van een in de zomer van 2017 uitgevoerde inspectie is een actueel beeld verkregen van de huidige conditie van het wegennet.

3.5 Maatregeltoets
De basisplanning en -begroting voor de jaren 2018-2022 worden onderworpen aan de zogenoemde maatregeltoets. Hierbij worden de maatregelen voor de korte termijn getoetst. Het planjaar, de maatregelen en de omvang van de maatregel kunnen hierbij gewijzigd worden. Deze maatregeltoets wordt uitgevoerd om de onderlinge samenhang tussen maatregelen af te stemmen.
Maatregelen kunnen worden geclusterd door:
- voorgestelde maatregelen af te stemmen op de projectplanning;
- onderhoudsmaatregelen door vastgesteld beleid aan te passen of uit te stellen.

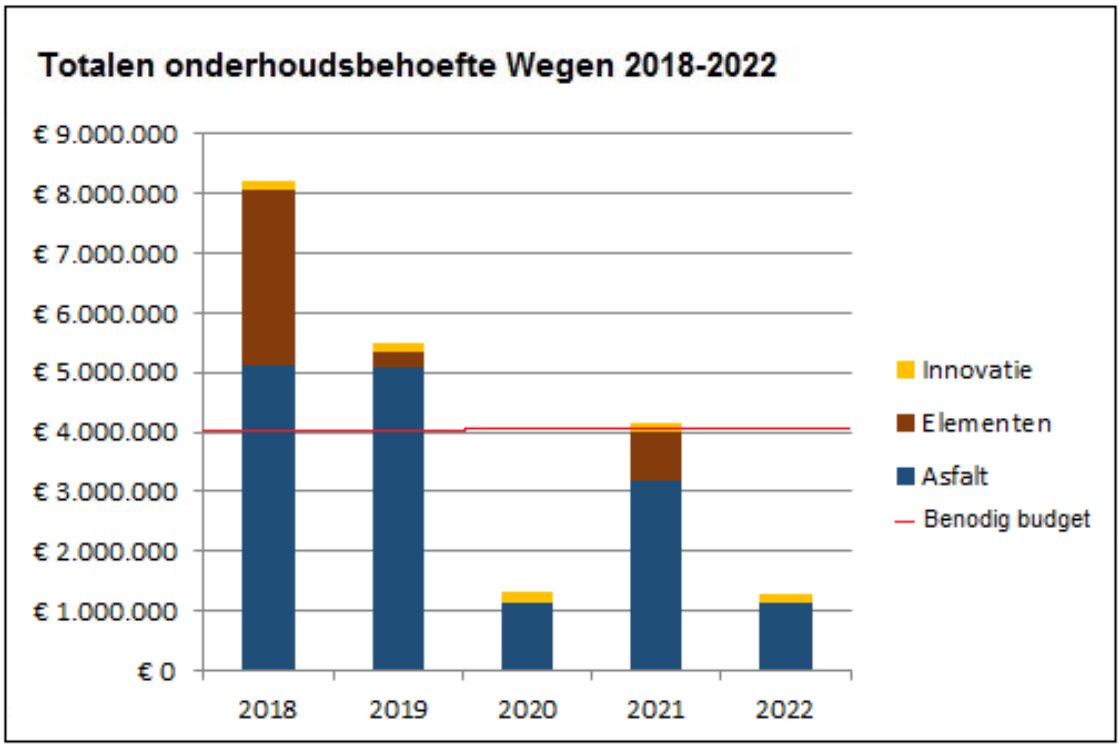
Het maatregelplan wordt afgestemd op andere plannen in de openbare ruimte, maar ook met externe partijen (Kabels & Leidingen, wijkoverleg).

3.6 Voorgestelde kwaliteit
Op basis van de CROW-systematiek is het ongewenst om wegen op een lager kwaliteitsniveau dan het kwaliteisniveau C te onderhouden. Kwaliteitsniveau C is een sobere beheerkwaliteit waarbij sprake is van een minder dan gemiddeld toegepast wegbeheer. Deze beheerkwaliteit is zodanig dat net geen kapitaalsvernietiging optreedt en de beheerder weinig tot geen aansprakelijkheid hoeft te verwachten. Bij een lager kwaliteitsniveau dan C zijn herstelkosten veel hoger en is er een groot risico op (verkeers)onveilige situaties (gat in wegdek, spoorvorming, opstaande tegels, etc.) en een grote kans op aansprakelijkheidstellingen. Daarom wordt voorgesteld de wegen in de gemeente minimaal te onderhouden op kwaliteitsniveau C en achterstallig onderhoud (kwaliteitsniveau D) aan te pakken.

4 Middelen

4.1 Onderhoudsbehoefte

De resultaten van de weginspectie geven voor een periode van maximaal 5 jaar de theoretische onderhoudsbehoefte van de wegverharding weer (zie onderstaande tabel). Deze behoefte wisselt jaarlijks sterk waarbij vooral de eerste twee jaren de grootste onderhoudsbehoefte laten zien. De behoefte in de eerste twee jaren is groter vanwege o.a. achterstallig onderhoud. De totale theoretische onderhoudsbehoefte voor de komende 5 jaar bedraagt in totaal € 19.715.386,-. Deze onderhoudsbehoefte is gebaseerd op onderhoud op minimaal het kwaliteitsniveau C en is nodig om wegen die nu kwaliteitsniveau D hebben (6% van het wegenareaal), te herstellen (naar kwaliteitsniveau A+).



Jaartal	2018	2019	2020	2021	2022
Asfalt	€ 5.121.449	€ 5.079.077	€ 1.162.324	€ 3.192.216	€ 1.140.876
Elementen	€ 2.954.294	€ 261.487	€ 0	€ 803.663	€ 0
Innovatie	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000	€ 150.000
Totalen	€ 8.225.743	€ 5.490.564	€ 1.312.324	€ 4.145.879	€ 1.290.876
Benodigde onderhoudsbehoefte	€ 4.071.000	€ 4.071.000	€ 4.171.000	€ 4.171.000	€ 4.171.000

4.2 Kosten onderhoudsmaatregelen

Voor het berekenen van de benodigde kosten voor het groot onderhoud wegen wordt gebruik gemaakt van het programma gisib waarin de kosten van de specifieke onderhoudsmaatregelen zijn opgenomen. De onderhoudswerkzaamheden worden allemaal door middel van bestekken in concurrentie op de markt gebracht. De prijzen die bij de diverse inschrijvingen van toepassing zijn

worden gebruikt als input voor de prijsbepaling binnen de systematiek wegbeheer. Hierdoor is de aansluiting met marktconforme prijzen gewaarborgd. In bijlage 2 is de berekening van de onderhoudsbehoefte voor asfalt en elementenverharding over de periode 2018-2022 weergegeven. Daarnaast is er nog een bedrag van € 150.000,- per jaar opgenomen voor innovatieve toepassingen.

4.3 Begroting komende 5 jaren

De laatste visuele inspectie (zomer 2017) is gebruikt voor het opstellen van de meerjarenbegroting voor een periode van 5 jaar, te beginnen vanaf 2018. Op basis van deze visuele weginspectie is de totale onderhoudsbehoefte gegenereerd, zoals deze in de voorgaande grafiek is weergegeven. De grafiek laat een fors hogere onderhoudsbehoefte zien in 2018 maar ook een aantal jaren met relatief lage investeringen. Deze grillige opbouw vloeit voort uit de achterliggende systematiek van het wegbeheer. In de komende 2 jaar is elk jaar 4,0 miljoen euro beschikbaar en in de 3 opvolgende jaren elk jaar 4,1 miljoen euro om het huidige areaal te kunnen onderhouden. Met het beschikbaar stellen van deze bedragen kan de onderhoudsbehoefte overeenkomstig de uitgangspunten gespreid worden uitgevoerd. Hierbij is rekening gehouden met de huidige personele capaciteit.
Met het raadsbesluit 2017-80 (december 2017) is voor de jaren 2018 en 2019 een bedrag beschikbaar gesteld van 4,071 miljoen euro per jaar. In de driejaarlijkse update van dit meerjarenplan wordt, aan de hand van inspecties, de ontwikkeling van de onderhoudsbehoefte opgenomen.

4.4 Begroting jaren 6-10

De landelijk toegepaste CROW-methode voorziet niet in het bepalen van de onderhoudsbehoefte op langere termijn (langer dan 5 jaar). Op basis van de onderhoudsbehoefe die t.a.v. de huidige inspectie is gebleken, is een inschatting gemaakt van de onderhoudsbehoefte voor de jaren 6-10 met de huidige personele capaciteit. Om het huidige areaal van 6.748.674 m2 op lange termijn te kunnen onderhouden en spreiding van de werkzaamheden, is de onderhoudsbehoefte voor de periode 2023-2027 jaarlijks gemiddeld 3,6 miljoen euro. Er is immers gebleken dat een jaarlijks onderhoudsbehoefte van 3,1 miljoen niet afdoende is om een achterstand te voorkomen. In de driejaarlijkse actualisatie van dit meerjarenplan wordt, aan de hand van inspecties, de ontwikkeling van de onderhoudsbehoefte opgenomen. Voorgesteld wordt om in te stemmen met het actualiseren van het Meerjaren onderhoudsplan Wegen, uiterlijk in februari 2021 (overeenkomstig de Nota reserves en voorzieningen).

4.5 Voorziening calamiteiten

Om in de komende jaren risico's (onverwachte extreme schade die ingrijpen noodzakelijk maakt i.v.m. verkeersveiligheid, zonder dat dit ten koste gaat van het regulieren onderhoudsprogramma) op te kunnen vangen, is een reservebedrag in de voorziening groot onderhoud wegen nodig. In de voorziening is in het jaar 2018 een saldo van € 389.059,- opgenomen voor calamiteiten. De calamiteiten kunnen hierdoor in de komende jaren zoveel mogelijk binnen de voorziening worden opgevangen. Tussentijds of uit een volgend meerjarenplan zal blijken of bijstelling van het saldo van de voorziening nodig is om de calamiteiten op te kunnen vangen. Op basis van de tweejaarlijkse globale inspectie zal het saldo van de voorziening door het College van B&W worden vastgesteld.

4.6 Spreiding werkzaamheden en onderhoudshoefte

Door het uitvoeren van het groot onderhoud aan wegen wordt voldaan aan de zorgplicht. Kapitaalvernietiging wordt voorkomen en de wegen worden onderhouden op het huidige minimale kwaliteitsniveau C. Het uitvoeren van de onderhoudsbehoefte 2018 en 2019 overeenkomstig de inspectie als piekwerkzaamheden is capacitair en finaniceel niet noodzakelijk en gewenst. Over de

gehele termijn van 5 jaar bezien kan het gehele plan worden uitgevoerd en worden zowel kosten als werkzaamheden beter gespreid. Door de benodigde onderhoudsbehoefte voor het groot onderhoud te spreiden over de periode van 5 jaar wordt een gelijkmatige werkvoorraad verkregen. Hiermee wordt nog steeds voldaan aan de zorgplicht en kapitaalvernietiging voorkomen. De huidige personele capaciteit sluit aan bij deze werkvoorraad. Tevens wordt door deze spreiding maatschappelijk overlast beperkt doordat er geen wisselende pieken en dalen optreden in de uitvoering van werkzaamheden in de openbare ruimte.
Door spreiding wordt in de eerste twee jaar niet de volledige onderhoudsbehoefte aangepakt. Uit ervaring blijkt dat met een juiste prioritering in het onderhoudsprogramma onnodig kwaliteitsverlies en kapitaalvernietiging voorkomen kan worden.

4.7 Dekking

De dekking voor de instandhouding van wegen bestaat uit de jaarlijkse storting in de onderhoudsvoorziening. Een en ander zoals is aangegeven in onderstaande tabel.

		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Beginstand	1-jan	2.344.067	1.233.828	389.059	389.059	389.059	389.059
Onttrekking	GOW 2015	-698.983	0				
	GOW 2016	-291.599	0				
	GOW 2017	-3.120.449	-795.886				
	GOW 2018						
	Asfalt		-3.150.000				
	Elementen		-800.000				
	Innovatie		-121.000				
	GOW 2019						
	Asfalt			-3.150.000			
	Elementen			-800.000			
	Innovatie			-121.000			
	GOW 2020						
	Asfalt				-3.130.000		
	Elementen				-800.000		
	Innovatie				-241.000		
	GOW 2021						
	Asfalt					-3.130.000	
	Elementen					-800.000	
	Innovatie					-241.000	
	GOW 2022						
	Asfalt						-3.130.000
	Elementen						-800.000
	Innovatie						-241.000
	130042	-139.208	-48.883				
Storting		3.140.000	4.071.000	4.071.000	4.171.000	4.171.000	4.171.000
Eindstand	31-dec	1.233.828	389.059	389.059	389.059	389.059	389.059

GOW = Groot Onderhoud Wegen

Het asfalt- en elementenbestek 2017 is nog niet afgesloten waardoor het nu lijkt alsof er in 2017 een veel hoger restant is. Er dient echter nog ca. € 795.886,- aan werkzaamheden verricht te

worden. Uitvoering van deze werkzaamheden is vanwege de winterperiode uitgesteld en wordt volgens planning in Q1 2018 alsnog afgerond waardoor het restant lager is.
De eindstand in de onderhoudsvoorziening in 2018 is nodig om onvoorziene risico's (calamiteiten) op te kunnen vangen (zie ook onder paragraaf 4.5).

4.8 Voorgestelde middelen
Voorgesteld wordt in te stemmen met de in dit Meerjaren onderhoudsplan Wegen opgenomen toevoegen en onttrekkingen aan de voorziening groot onderhoud Wegen.

Voor de periode 2023-2027 jaarlijks een dotatie van € 3,6 miljoen in de voorziening groot onderhoud Wegen te continueren.

Tevens wordt voorgesteld in te stemmen met het actualiseren van het Meerjaren onderhoudsplan Wegen, uiterlijk in februari 2021 (overeenkomstig de Nota reserves en voorzieningen).

5 Risico’s

Groot onderhoud van wegen kent een aantal risico’s:
Verzuimen beschikbaar stellen onderhoudsbehoefte nieuw aanleg
Bij nieuw aanleg wordt vanuit projecten meestal een onderhoudsbehoefte beschikbaar gesteld, maar in sommige gevallen niet. Als dit verzuimd wordt, ontstaat een tekort in de onderhoudsbehoefte. Een tekort wordt inzichtelijk gemaakt bij de tweejaarlijkse inspectie en zal een begrotingswijziging tot gevolg hebben.

Areaaluitbreiding door overname
Het in eigendom overnemen van wegen gebeurt in sommige gevallen met gesloten beurzen, zoals bij de aanleg van de A73 is gebeurt met voormalige provinciale/rijkswegen. In deze gevallen is op basis van onderlinge afspraken geen onderhoudsbehoefte beschikbaar gesteld. Het beheer en onderhoud van deze wegen komt ten laste van de beschikbare onderhoudsbehoefte van de gemeente.

Wijziging in onderhoudsbehoefte, (minimaal) kwaliteitsniveau en/of areaal
Onderhoudsbehoefte, minimaal kwaliteitsniveau en het areaal zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Wijziging van minimaal kwaliteitsniveau en/of areaal heeft direct consequenties voor de/het ander(e) aspect(en).

Risico door onvoorziene schades
Als gevolg van vorst/hoge temperaturen, ongevallen, olie, zettingen in de ondergrond, gebruik, etc. kan onverwacht schade ontstaan aan wegen. Om de veiligheid van het verkeer te verzekeren en verdere schade tot een minimum te beperken moet deze schade middels noodreparaties hersteld worden. Het herstel van dit soort schades middels (spoed)reparaties is duurder dan regulier onderhoud.

6 Samenvatting

In de voorgaande paragrafen zijn ten aanzien van de voorziening Groot Onderhoud Wegen de volgende voorstellen gedaan:

1. De wegen in de gemeente minimaal te onderhouden op kwaliteitsniveau C;

2. Instemmen met de in dit Meerjaren onderhoudsplan Wegen opgenomen toevoegingen en ontrekkingen aan de voorziening groot onderhoud Wegen;

3. Voor de periode 2023-2027 jaarlijks een dotatie van € 3,6 miljoen in de voorziening groot onderhoud wegen te continueren;

4. In te stemmen met het actualiseren van het Meerjaren onderhoudsplan Wegen, uiterlijk in februari 2021 (overeenkomstig de Nota reserves en voorzieningen).

7 Bijlagen

De volgende bijlage maakt deel uit van dit meerjaren onderhoudsplan wegen:
- Bijlage 1 Wegen vaste gegevens wegbeheer;
- Bijlage 2 Wegen begroting o.b.v. inspecties.