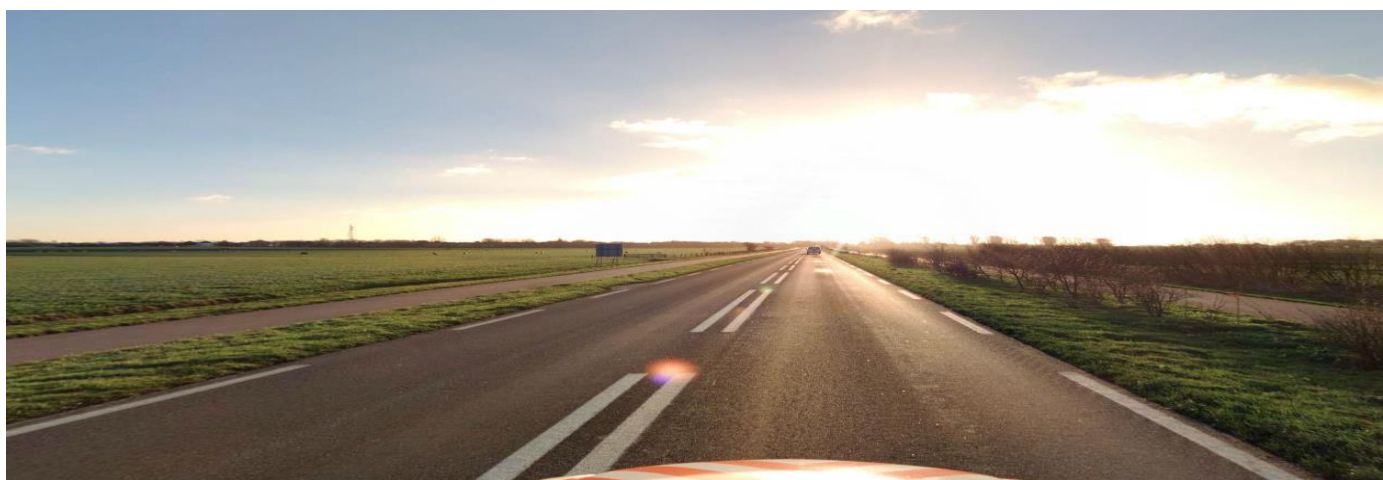


Beheerplan Wegen 2019 - 2023



Gemeentewerken

12 juli 2018

Status definitief b&w

Inhoudsopgave

Voorwoord	7
Samenvatting	9
DEEL 1 ALGEMEEN EN BELEIDSMATIG KADER	
1.1 Inleiding	
1.1.1 Aanleiding	17
1.1.2 Doelstelling	17
1.1.3 Actualiteit	17
1.1.4 Leeswijzer	17
1.2 Wet- en regelgeving	
1.2.1 Wegenwet	19
1.2.2 Wet Milieubeheer	19
1.2.3 Burgerlijk Wetboek	19
1.2.4 Klimaatadaptatie	19
1.2.5 Bouwstoffen en circulaire economie	20
1.2.6 Omgevingswet	20
1.3 Beleidsmatig kader	
1.3.1 Structuurvisie	20
1.3.2 Mobiliteitsvisie	21
1.3.3 Visie wegbeheer	22
1.4 Wegbeheer	
1.4.1 Algemeen	23
1.4.2 CROW Beeldkwaliteit systematiek	25
1.4.3 CROW Wegbeheersystematiek	26
DEEL 2 WEGEN GEMEENTE TEXEL HUIDIGE SITUATIE	
2.1 Wegareaal kwantitatief	27
2.2 Wegareaal kwalitatief	27
2.2.1 Kwalitatief op basis van beeldkwaliteit	27
2.2.2 Kwalitatief op basis van weginspectie	29
2.2.3 Kwalitatief op basis van constructieonderzoek	
2.3 Bermen	31
2.3.1 Onderhoud bermen	31
2.3.2 Onderhoud bermverharding	31
2.4 Wegbelijning en -markering	31
2.5 Huidige exploitatiebudgetten	32
DEEL 3 TOEKOMSTIG BEHEER EN ONDERHOUD WEGEN	
3.1 Beheer	33
3.1.1 Databeheer	33
3.1.2 Verhardingsonderzoek	33
3.1.3 Voorbereiding en toezicht	33
3.1.4 Kennisbank	33
3.1.5 Wegenlegger	33

3.2	Klein onderhoud	33
3.2.1	Wegen	33
3.2.2	Bermen	34
3.2.2.1	Onderhoud bermen	34
3.2.2.2	Onderhoud bermverharding	34
3.3	Groot onderhoud	35
3.3.1	Planjaren 2019 - 2023	35
3.3.2	Lange termijn vooruitzicht	35
3.4	Rehabilitaties	38
3.4.1	Planjaren 2019 - 2023	38
3.4.2	Lange termijn vooruitzicht	38
3.5	Reconstructies	39
3.5.1	Inleiding	39
3.5.2	Planjaren 2019 - 2023	39
3.6	Totale investeringen	39
3.7	Wegbelijning en -markering	40
3.7.1	Kwaliteitskeuze en kosten	40
3.7.1.1	Kwaliteitskeuze	40
3.7.1.2	Tijdfactor categoriseringsplan	40
3.7.1.3	Kosten	40
3.7.2	Fietspaden langs de Pontweg	41
DEEL 4 WEGEN/FIETSPADEN ANDERE OVERHEDEN		
4.1	Algemeen	43
4.2	Wegen en fietspaden van Staatsbosbeheer	43
4.2.1	Kwantitatief	43
4.2.2	Kwalitaties	43
4.2.3	Onderhoud en reconstructie	43
4.3	Wegen en fietspaden HHNK	44
4.4	Weg met fietspaden provincie Noord-Holland	44
4.5	Samenwerking	44
DEEL 5 FINANCIËN		
5.1	Resume financiën en scenario's	45
5.1.1	Exploitatiekosten	45
5.1.2	Investeringen	45
DEEL 6 FUNCTIE EN GEBRUIK		
6.1	Categoriseringsplan	47
6.1.1	Doorkijk afstoten van wegen	47
6.1.2	Doorkijk afwaarderen van wegen	47
Bijlagen		49
Bijlage 1	Overzicht kosten investeringen	49
Bijlage 2	Overzichtstekeningen investeringen	51
Slotbepaling		55

Voorwoord

Wegen zijn een belangrijke factor voor de bereikbaarheid binnen de gemeente, maar wegen zorgen ook voor de toegang tot de omliggende gebieden. Het doel van de gemeente is om de wegen goed begaanbaar, schoon en veilig te houden. Wegen zijn van belang: immers ze moeten ons brengen waar we moeten zijn (wonen, werken, school, sport e.d). Daarnaast is het ook ons visitekaartje op ons eiland. Immers een deel van het 'rapportcijfer' die de toeristen ons geeft gaat ook over de kwaliteit van ons wegen netwerk. Het is daarom ook goed voor onze economie. Een wegareaal vraagt om goed beheer, maar dat hoort natuurlijk ook bij een goed 'gastheerschap'. Hiervoor is het van belang dat de staat van onderhoud van onze wegen op peil blijft, zodat zij veilig zijn voor de weggebruikers.

Op Texel beschikken we over een flink areaal wegen: ca. 2.000.000 vierkante meter verharding. We hebben een bonte verscheidenheid aan wegen, pleinen, fietspaden en landwegen. En sinds kort beschikken we zelfs over een 100 kilometer lang mountainbikenetwerk.

Het is van belang om de wegen en fietspaden in goede staat van onderhoud te brengen. Goed onderhoud van het bestaande areaal zorgt voor de instandhouding hiervan. Om te komen tot een definitieve besluitvorming over een mogelijke verhoging van de beeldkwaliteit heeft de raad gevraagd om inzicht in wat de kosten zijn van rehabilitatie van de verhardingen. Met andere woorden, hoe groot is de (financiële) omvang van de noodzakelijke vervangingen in het wegareaal.

In het Beheerplan Wegen wordt hiervan een totaal overzicht gegeven van de kosten voor de komende vijf jaren. Dat betekent dat we fors moeten investeren in de openbare ruimte en dat vergt voor de gemeente ook een flinke financiële inspanning. Maar dat doen we voor de eigen inwoners, de toeristen en natuurlijk voor de economie op het eiland.

Wegen zijn tegenwoordig nog meer van belang dan een aantal jaren geleden. Vooral het (fiets)verkeer is enorm toegenomen en dit vraagt bijvoorbeeld ook om een intensievere aanpak van bijvoorbeeld fietspaden. Niet alleen de fietspaden van de gemeente, maar ook die van Staatsbosbeheer en andere wegbeheerders. Onder druk van financiën wordt momenteel binnen de beheerorganisaties van Staatsbeheer en van het Hoogheemraadschap een kerntakendiscussie gevoerd. Het afstoten van het wegbeheer aan de gemeente is een van de signalen die in dit kader wordt afgegeven. Deze vraagstukken moeten de komende jaren worden beantwoord. Dit vraagt om besluitvaardigheid en daadkracht van de gemeenteraad. Daar bent u zeker toe in staat om daar in de komende jaren een goede invulling aan te geven. Kortom, we hebben voor de toekomst nog een mooie uitdaging te gaan. Het resultaat zal dan goed onderhouden wegen zijn, met een passende inrichting en die natuurlijk ook verkeersveilig zijn. Ik heb er alle vertrouwen in dat we voor de toekomst besluiten zullen nemen waar we geheel achter kunnen staan.

Edo Kooiman
Wethouder ruimtelijke ordening

Verschillende wegbeheerders: gemeente, SBB, HHNK en de provincie



Samenvatting

Inleiding

Op 18 juli 2016 heeft de gemeenteraad het IBOR-Plan vastgesteld. Dit betrof een integraal plan van de openbare ruimte (groen, wegen en straatmeubilair) bestaande uit twee hoofdonderdelen: kwaliteit van de openbare ruimte en de kosten gemoeid voor beheer en onderhoud. Vooralsnog heeft de raad besloten om als beeldkwaliteit van de openbare ruimte de "huidige situatie" toe te passen. Dit betekent dat de exploitatiebegroting van het IBOR-Plan gehandhaafd blijft op het niveau van € 1.420.000,--. Om te komen tot een definitieve besluitvorming over een mogelijke verhoging van de beeldkwaliteit heeft de raad gevraagd om inzicht in wat de kosten zijn van rehabilitatie van de verhardingen. Met andere woorden, hoe groot is de (financiële) omvang van de noodzakelijke vervangingen in het wegareaal. In het Beheerplan Wegen wordt hiervan een totaal overzicht gegeven van de kosten voor de komende vijf jaren.

Wegbeheerders op Texel

De wegen op Texel worden door verschillende wegbeheerders onderhouden, waaronder naast de gemeente, de provincie (Pontweg), Staatsbosbeheer (diverse fietspaden en strandslagen) en het Hoogheemraadschap (fietspad langs de Waddendijk). Onder druk van financiën wordt momenteel binnen de beheerorganisaties van Staatsbeheer en van het Hoogheemraadschap een kerntakendiscussie gevoerd. Het afstoten van het wegbeheer aan de gemeente is een van de signalen die in dit kader wordt afgegeven.

Visie wegbeheer

Kernwoord	Inhoud
Kwaliteit	Goed onderhouden wegen en fietspaden.
Comfort	Adequaat reageren op geconstateerde gebreken of binnengekomen meldingen.
Duurzaamheid	Maatregelen en materialen gericht op een langdurige instandhouding van de wegen en fietspaden in relatie tot klimaat en circulaire economie.

Wegbeheer

De onderdelen van de weg wat valt binnen wegbeheer zijn:

- De verharding
- De bermverharding
- De bermen
- Wegbelijning en -markering



Het beheerproces omvat:

- het uitvoeren van inventarisaties (weten wat je hebt);
- het inspecteren van het areaal (weten wat de technische of functionele staat is);
- het bepalen van onderhoudsmaatregelen (wat moet je doen);
- het prioriteren van de onderhoudsmaatregelen (weten wanneer een maatregel noodzakelijk is); en
- het plannen en uitvoeren van onderhoud (hoe en tegen welke kosten wordt het onderhoud uitgevoerd).

Het wegbeheer bestaat uit diverse onderdelen:

- *Beheer* - uitvoeren van inventarisaties en inspecties, opstellen programma, planning en kosten.
- *Klein onderhoud* - voorzieningen functioneel houden, - het plaatselijk herstellen van verzakkingen in de stoep, het vullen van kleine gaten in het asfalt of rij-gaten in de bermen.
- *Groot onderhoud* - grote herstelwerkzaamheden - het vervangen van een deklaag of het aanbrengen van een slijtlaag. Bij bestratingen het hertegelen van een voetpad of herstraten van een rijbaan.
- *Rehabilitatie (vervanging)* - vervangen of vernieuwen van de constructie aan het eind van de levensduur - bij bestrating nieuwe straatstenen, bij asfalt het versterken van de constructie of het compleet vernieuwen ervan.
- *Reconstructies (vernieuwing)* - het aanpassen van de inrichting aan veranderende eisen - het omvormen van een kruising naar een rotonde, herinrichting van een straat.

Kwantiteit en kwaliteit

Het wegareaal van de gemeente Texel bedroeg op 1 januari 2018 circa 1.991.000 m².

De verdeling van het areaal over de verschillende verhardingstypen (asfalt, cementbeton en elementen) is weergegeven in onderstaande tabel.

Verhardingstype	Oppervlakte (m ²)	Percentage
Asfalt	1.165.000	59%
Beton	118.000	6%
Bestratingen	708.000	36%
Eindtotaal	1.991.000	100%

In 2017 is het gehele wegareaal op basis van de CROW methodiek visueel geïnspecteerd. De kwaliteit van de verhardingen in beheer bij de gemeente Texel is opgenomen in onderstaande tabel. Bij de inspectie zijn visueel waarneembare schadebeelden zoals scheurvorming en oneffenheden beoordeeld.

De kwaliteit van de verhardingen is uitgedrukt in voldoende, matig en onvoldoende (conform CROW-publicatie 147).

Kwaliteit	Oppervlakte (m ²)	Percentage
Voldoende	1.691.000	85%
Matig	165.000	8%
Onvoldoende	135.000	7%
Eindtotaal	1.991.000	100%

In 2017 zijn tevens voor een aantal wegen de constructie en de restlevensduur van de verharding onderzocht. Het beeld wat hieruit naar voren komt is, dat de wegen in polder Eierland (onder meer de Postweg), de wegen in polder Waal & Burg (Nieuwlanderweg) en de wegen in het buitengebied (de oude waterschapswegen) aan het einde van hun levensduur zijn. Maatregelen anders dan rehabilitatie zijn cosmetisch van aard en voegen te weinig toe aan verlenging van de levensduur.

Voor bestratingen geldt dat na ca. 60 jaar de verharding versleten is. De uitkomende stenen of stoeptegels zijn dan niet meer herbruikbaar en dienen te vervangen te worden.

Toekomstig beheer en onderhoud

De kosten van beheer, klein- en groot onderhoud, gerelateerd aan het IBOR-Plan van ca. € 1,4 miljoen vallen binnen de huidige budgetten.

Rehabilitaties en reconstructies

Samengevat dient de komende vijfjaren een aantal wegen (zowel asfalt als bestrating) gerehabiliteerd cq gereconstrueerd te worden. De belangrijkste op dit gebied is de reconstructie van de Postweg/Nieuwlanderweg. Dit project is begroot op ca. € 14 miljoen.

In totaliteit dient de komende vijf jaren voor ruim € 22 miljoen gerehabiliteerd cq gereconstrueerd te worden.

Foto Belijning Pontweg - Pelikaanweg



Wegbelijning en -markering

De gemeente Texel beheert circa 175 km verharding waar wegbelijning en -markering aanwezig is. Het betreft 110 km aan rijbanen en 65 km aan fietspaden. In totaal gaat het om circa 12.000 m². Uitgedrukt in m² per materiaalsoort ziet dat er als volgt uit:

Materiaal	Binnen de kom	Buiten de kom	Totaal	Percentage
Wegenverf	1.080	10.175	11.255	92%
Koudplast	110	725	835	7%
Thermoplast	25	45	70	1%
Totaal	1.215	10.945	12.160	100%

Het gehele areaal is eind 2017/begin 2018 geïnventariseerd en geïnspecteerd conform de CROW-publicatie 323 “Beeldkwaliteit Openbare Ruimte”. Per object is er geïnspecteerd op een aantal schadebeelden. Per schadebeeld is er een classificatie aangegeven, variërend van A+ (zeer goed) tot D (zeer slecht).

Uit deze inspectie kwam naar voren dat 12% van de wegbelijning en -markering D scoort. Gemiddeld wordt jaarlijkse 50% van de belijning (wegenverf) weer opnieuw belijnd. In dit licht is een D-score van 12% acceptabel. In onderstaande tabel is een totaal overzicht van de inspectie weergegeven.

Beeldkwaliteit	Oppervlakte	% oppervlakte
A+ / A	6.740	56%
B	3.720	27%
C	640	5%
D	1.510	12%
Eindtotaal	12.160	100%

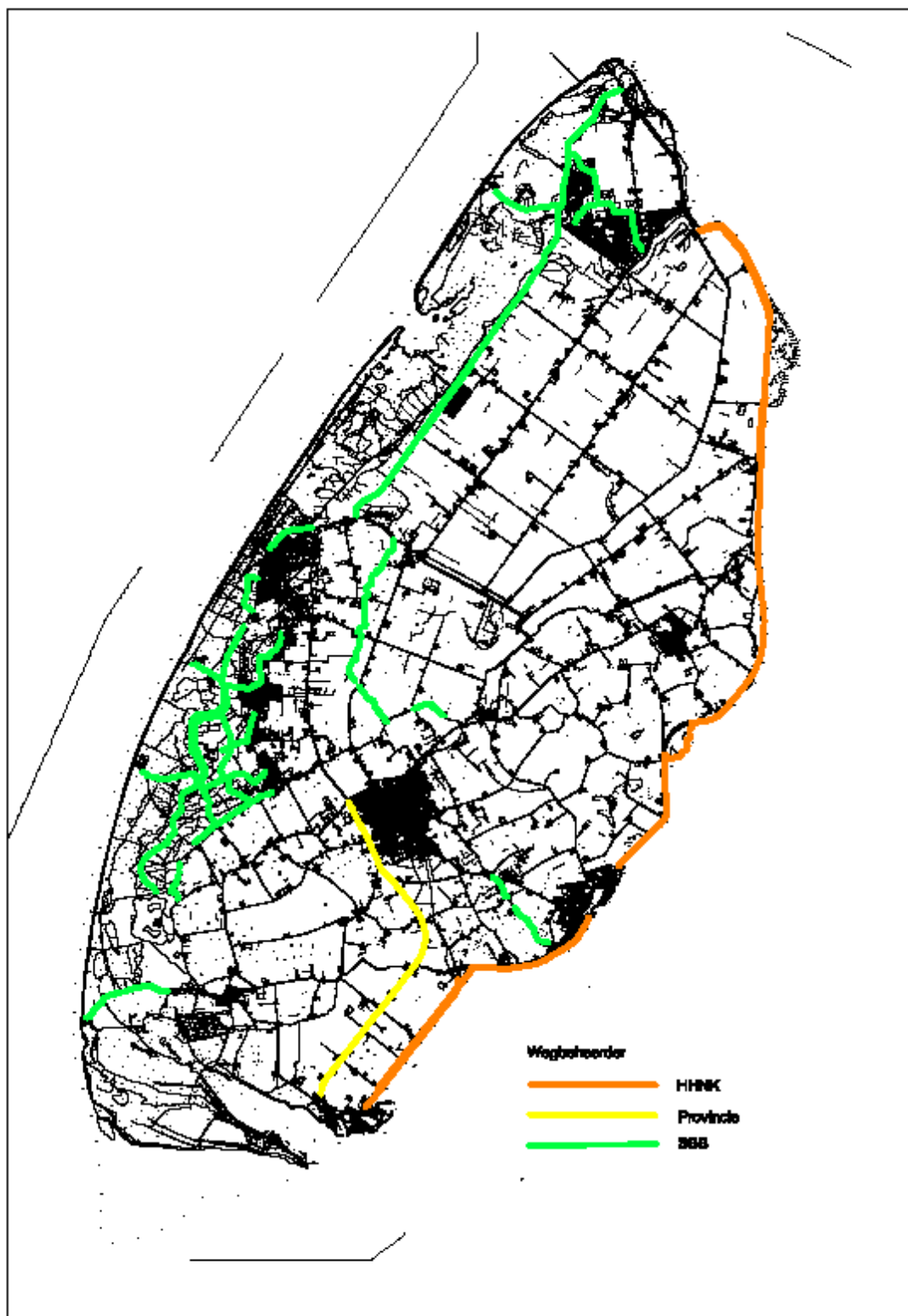
Vanwege de aandacht die de gemeenteraad gevraagd heeft in de afgelopen jaren voor verbetering van de belijning en markering vanwege de verkeersveiligheid wordt voorgesteld om alle wegenverf om te zetten in een plastisch materiaal.

Thermo- en koudplast wordt in een dikkere laagdikte aangebracht van ca. 2 à 3 mm. Bij regen en andere natte omstandigheden blijft dit type goed zichtbaar. Daarnaast gaat het 5x langer mee. Het aanbrengen ervan is wel duurder, maar gerekend met de totale levensduur zijn de kosten van verf of van een plastisch materiaal vergelijkbaar met elkaar.

In onderstaande tabel zijn aangegeven de kosten van onderhoud en de kosten van het omzetten van wegenverf in koudplast aangegeven..

	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Onderhoud	€ 38.425,--	€ 28.425,--	€ 35.625,--	€ 42.825,--	€ 50.025,--	€ 195.325,--
Investering	€ 145.000,--	€ 87.000,--	€ 87.000,--			€ 319.000,--

Kaartje wegen SBB, HHNK en provincie Noord-Holland



Naast de gemeente zijn er een drietal andere wegbeheerders actief op Texel. Dit zijn Staatsbosbeheer, hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de provincie Noord-Holland. Op het kaartje hierboven zijn de wegen van deze drie beheerders aangeven.

Wegen Staatsbosbeheer

De omvang van de wegen en fietspaden op Texel en in beheer van Staatsbosbeheer bedraagt circa 101.000 vierkante meter. Dit is exclusief de parkeerterreinen aan de verschillende strandlagen.

De verdeling van het areaal onderscheiden naar wegtypen is weergegeven in onderstaande tabel en grafiek. Hieruit blijkt dat circa de helft van de verhardingen fietspad zijn.

Verhardingstype	Oppervlakte (m2)	Percentage
4 Licht belaste weg	54.000	54%
7 Fietspaden	47.000	46%
Eindtotaal	101.000	100%

De wegen van Staatsbosbeheer zijn in 2014 voor het laatst geïnspecteerd. In die zin zijn deze cijfers enigszins gedateerd en zal de werkelijke kwaliteit van haar wegen slechter zijn.

In onderstaande tabel is de kwaliteit uit 2014 weergegeven.

Kwaliteit	Oppervlakte (m2)	Percentage
Voldoende	45.000	45%
Matig	18.000	17%
Onvoldoende	38.000	38%
Eindtotaal	101.000	100%

Deze cijfers tonen aan, dat er in 2014 al een grote hoeveelheid achterstallig onderhoud bestond.

Een doorkijk naar de jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten van de wegen en fietspaden van Staatsbosbeheer geeft aan deze een structureel bedrag van ca. € 300.000,-- vergen.

Naast onderhoud dient er ook fors geïnvesteerd te worden in zowel de fietspaden als de parkeerterreinen langs de strandlagen. De kosten ervan zijn begroot op ca. € 7 miljoen voor de komende vijf jaren.

Wegen Hoogheemraadschap

Het Hoogheemraadschap heeft aan de oostkant van Texel nog een aantal wegen en fietspaden in beheer in onderhoud. Het fietspad betreft het buitendijkse fietspad (zie hiervoor het kaartje). Dit fietspad is van groot belang voor de recreant voor het beleven van Texel en het Wad. Momenteel veegt de gemeente Texel dit fietspad. De gemeenteraad heeft daarvoor bij de vaststelling van het Actieplan Mobiliteit een jaarlijks bedrag beschikbaar gesteld van € 35.000,-- (hiervoor worden ook de fietspaden van SBB geveegd).

Het Hoogheemraadschap heeft gevraagd aan de gemeente Texel vanuit haar toekomstige concentratie op haar kernactiviteiten (water- en dijkbeheer) om een dialoog over het toekomstige beheer en onderhoud van haar wegen.

Weg provincie Noord-Holland

De provincie heeft op Texel alleen een gedeelte van de Pontweg in beheer en onderhoud. Deze weg is in de 90-er jaren van de vorige eeuw bij wet naar de provincie overgegaan. Qua beheer en onderhoud heeft de provincie een langlopend onderhoudscontract met WaakSaam uitstaan.

Afstoten en afwaarderen wegen

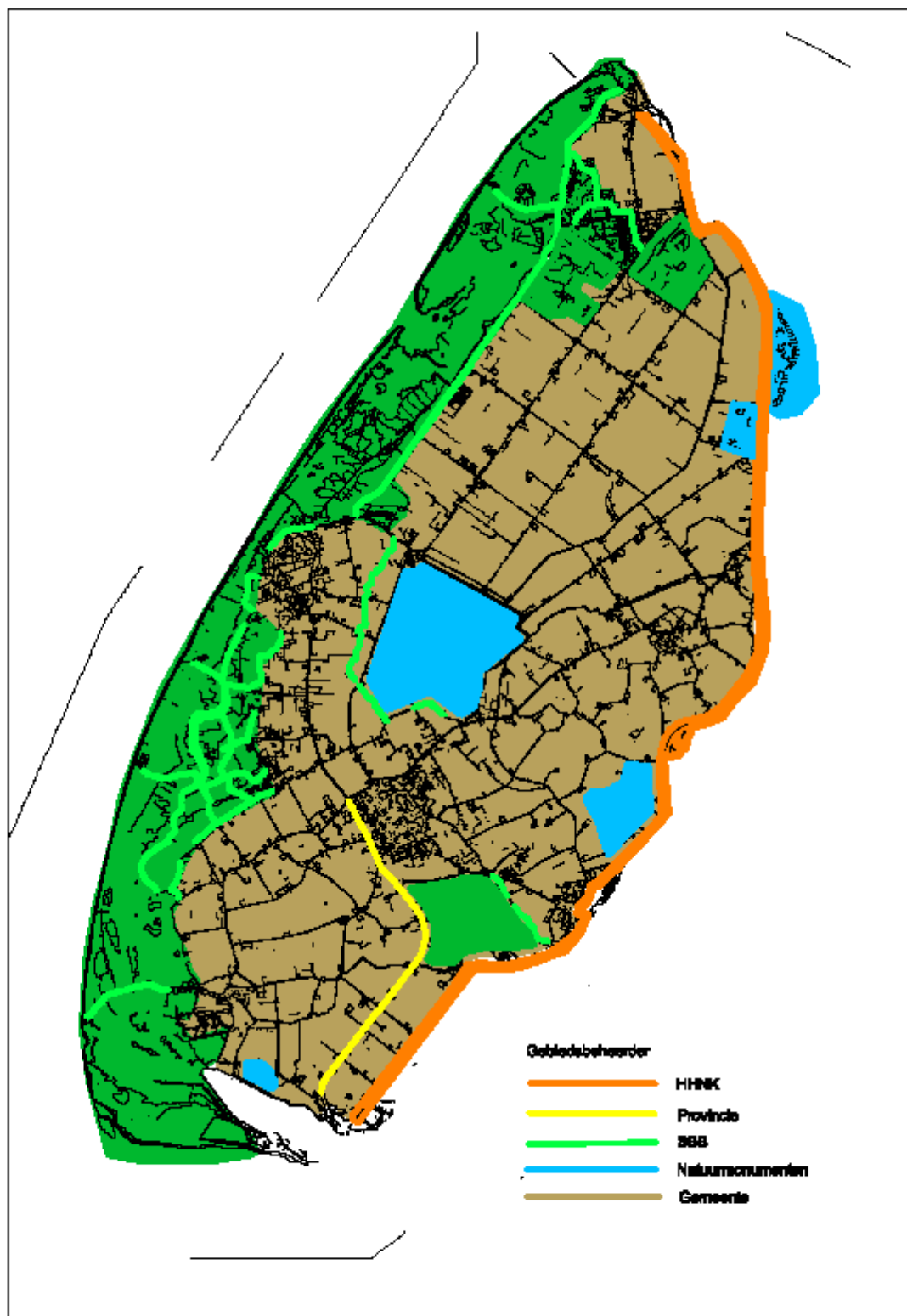
De gemeente Texel moet voor de komende jaren een forse financiële inspanning leveren om haar wegareaal in goede staat te houden. De zorgplicht stelt de gemeente voor deze verantwoordelijkheid. Aan de andere kant is goed rentmeesterschap over onze wegen in het belang van ons allemaal en draagt het bij zowel aan ons welzijn en aan ons toeristisch imago.

Vanwege de financiële lasten is het goed om eens nader te kijken naar “nut en noodzaak” van alle gemeentelijke wegen en paden. Voor dit jaar (2018) staat het categoriseringsplan op de agenda. Dit plan is een actualisatie van de functies van alle gemeentelijke wegen. Conform de CROW-richtlijnen zijn de functies Gebiedsontsluitingsweg (hoofdwegen) en Erftoegangsweg (woonstraten, wegen in het buitengebied e.d.). In het kader hiervan kan na het vaststellen van de functies door de gemeenteraad als aanvulling onderzocht worden of alle “Erftoegangswegen” wel dezelfde status moet hebben. Dit betreft wegen die niet of amper gebruikt worden of die alleen maar dienen ter ontsluiting van een perceel. Wellicht zijn er een aantal wegen die afgestoten kunnen worden of anderszins qua onderhoud afgewaardeerd kunnen worden naar “Landwegen”.

Kooiweg



Tekening: Gebiedsbeheerders op Texel



DEEL 1 Algemeen en beleidsmatig kader

1.1 Inleiding

1.1.1 Aanleiding

Op 18 juli 2016 heeft de gemeenteraad het IBOR-Plan vastgesteld. Dit betrof een integraal plan voor de openbare ruimte (groen, wegen en straatmeubilair) en bestaat uit twee hoofdonderdelen: kwaliteit van de openbare ruimte en de hiermee gemoeid gaande kosten voor beheer en onderhoud. Vooralsnog heeft de raad besloten om als beeldkwaliteit van de openbare ruimte de "huidige situatie" toe te passen. Hieraan hangt een exploitatiebegroting van € 1.420.000,--. Om te komen tot een definitieve besluitvorming over een mogelijke verhoging van de beeldkwaliteit heeft de raad gevraagd om inzicht in wat de kosten zijn van rehabilitatie van de verhardingen. Met andere woorden, hoe groot is de (financiële) omvang van de noodzakelijke vervangingen in het wegareaal. In het Beheerplan Wegen wordt hiervan een totaal overzicht gegeven van de kosten voor de komende vijf jaren.

1.1.2 Doelstelling

Het plan beoogt, conform het coalitieakkoord "Balans brengen" het wegenareaal van de gemeente Texel in een goede staat van onderhoud te houden. Daartoe worden de vastgestelde kwaliteiten van het wegareaal met de daarbij behorende onderhoudsmaatregelen en financiële middelen beschreven.

1.1.3 Actualiteit

Texel heeft een uitgebreid areaal aan wegen en fietspaden. De verschillende dorpen, veerhaven, industrieterreinen, maar ook strand, recreatieterreinen en het ruime buitengebied zijn goed ontsloten. Enerzijds ten behoeve van onze eigen inwoners, maar anderzijds ook zeker voor onze gasten - de economische motor van Texel.

De wegen op Texel worden door verschillende wegbeheerders onderhouden, waaronder naast de gemeente, de provincie (Pontweg), Staatsbosbeheer (diverse fietspaden en strandslagen) en het Hoogheemraadschap (fietspad langs de Waddendijk). Op het kaartje hiernaast zijn de gebieden van de verschillende beheerders aangegeven.

Onder financiële druk wordt momenteel binnen de beheerorganisaties van Staatsbosbeheer en het Hoogheemraadschap een kerntakendiscussie gevoerd. Het afstoten van het wegbeheer aan de gemeente is een van de signalen die in dit kader wordt afgegeven.

De actualiteit gebiedt te zeggen, dat de staat van onderhoud van de wegen van Staatsbosbeheer zorgelijk is. Voor een aantal fietspaden is de situatie zodanig kritiek dat er een reële kans is dat zij, ter waarborging van de veiligheid, genoodzaakt is om een of meerdere fietspaden af te sluiten.

In dit beheerplan wordt een doorkijkje gegeven naar het onderhoud van de wegen van Staatsbosbeheer.

1.1.4 Leeswijzer

Het Beheerplan Wegen bestaat uit zes delen.

Deel één bevat het algemeen en beleidsmatig kader. Deel twee beschrijft de huidige situatie van de wegen van de gemeente Texel. Deel drie gaat in op het beheer en onderhoud voor de komende vijf jaren. In deel vier komen de wegen van Staatsbosbeheer, het Hoogheemraadschap en de provincie aan de orde. Deel vijf bevat het financieel resumé en deel beschrijft het een en ander over functie en gebruik van de wegen, waarna met het slotwoord dit beheerplan afgesloten wordt.

Peperstraat



Oosterenderweg



1.2 Wet- en regelgeving

1.2.1 Wegenwet

De Wegenwet beschrijft de verantwoordelijkheden en de plichten van de verschillende wegbeheerders. Deze wet geeft regels omtrent:

- De toegankelijkheid en openbaarheid van wegen;
- De verantwoordelijkheid voor het onderhouden van de wegen;
Hierbij is met name artikel 16 van belang waarin aangegeven wordt dat de gemeentelijke wegen in goede staat van onderhoud moeten verkeren. Het begrip “goede staat” wordt niet nader gedefinieerd, hierover is de nodige rechtspraak ontstaan. Artikel 16 wordt beschouwd als de basis voor de algemene zorgplicht die op de gemeente rust voor een goede en veilige openbare ruimte.
- De verplichting van gemeenten om een Wegenlegger te hebben. De Wegenlegger is een document waarin vermeld staat wie verantwoordelijk is voor het onderhoud van de wegen in het buitengebied, plus de wegen naar het station. In de praktijk is dit een verouderd document.

1.2.2 Wet Milieubeheer

De Wet Milieubeheer is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het landelijke milieubeleid staan beschreven. De Wet Milieubeheer bepaalt welk gereedschap kan worden ingezet om het milieu te beschermen. De praktische uitwerking van deze wet is verder uitgewerkt in zogenaamde Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's). Met betrekking tot wegbeheer is het Besluit Bodemkwaliteit van belang. In dit besluit staan regels over het gebruik, hergebruik en het afvoeren van vrijgekomen bouwstoffen, grond en baggerspecie. In de praktijk is deze regelgeving van toepassing op het gebruik van bermgrond, het vrijkomen van asfalt en andere steenachtige materialen.

1.2.3 Burgerlijk Wetboek

In het Burgerlijk Wetboek is onder andere de aansprakelijkheid ten gevolge van een onrechtmatige handeling verwoord (boek 6, artikel 162). Hieronder valt ook het doen of het nalaten dat in strijd is met een wettelijke plicht of met hetgeen volgens ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt. Dit houdt mede in dat de gemeente actief moet zijn in het lokaliseren en verhelpen van gevaarlijke situaties op wegen en dat er passende maatregelen getroffen worden om eventuele schades te voorkomen. Achterstallig onderhoud (het niet nakomen van de zorgplicht) kan leiden tot aansprakelijkheid. De jurisprudentie is de afgelopen jaren strenger geworden voor wat betreft de aansprakelijkheid van overheden bij het onderhoud van het wegareaal.

1.2.4 Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie is het proces waarbij de samenleving zich aanpast aan het actuele of verwachte klimaat en de effecten daarvan, om de schade die gepaard kan gaan met klimaatverandering te beperken en de kansen die de klimaatverandering biedt te benutten. Het gaat hierbij over risico's voor wateroverlast, hitte, droogte en overstroming. Wettelijk is hierin nog niets voorgeschreven. In het Deltaprogramma 2015 hebben rijk, provincies, gemeenten en waterschappen de gezamenlijke ambitie vastgelegd om er samen voor te zorgen dat Nederland in 2050 “zo goed mogelijk” klimaatbestendig zal zijn. Alle betrokken overheden hebben zich ertoe verbonden om vanaf 2029 het aspect ‘klimaatbestendigheid’ onderdeel te maken van alle beleid en handelen.

Waterschappen waaronder het HHNK zijn actief hiermee bezig om te anticiperen op mogelijke consequenties van klimaatverandering. Ook in ons gemeentelijk GRP dat in 2017 is vastgesteld wordt hierop ingegaan. In het kader hiervan zijn drie zaken van belang voor het Beheerplan Wegen. Dit is in het kader van waterveiligheid, dat er voldoende en goede vluchtroutes zijn bij een eventuele dijkdoorbraak. In het kader van opvangen en vertraagd afvoeren van regenwater is de inrichting van de openbare ruimte van belang, plus uiteraard het goed onderhouden ervan.

Het derde item is hittestress en de gevolgen ervan in met name bebouwd gebied. Op Texel speelt dit item wellicht een minder grote rol. Aan de andere kant is een hierop afgestemde inrichting van de openbare ruimte van belang voor onze eigen gezondheid, maar ook als marketingaspect voor de toeristische sector.

Voor de inrichting van de openbare ruimte betekent klimaatadaptatie minder verharding en meer ruimte voor groen en water.

1.2.5 Bouwstoffen en circulaire economie

In 2017 is door overheid en bedrijfsleven het Grondstoffenakkoord getekend. Het betreft een intentieovereenkomst om te komen tot transitieagenda's voor de Circulaire Economie. Op dit moment is hierover nog weinig concreets te melden, maar het geeft wel aan welke ambitie er op dit gebied heerst voor de middellange en lange termijn. Dit kan concreet inhouden dat op termijn er wet- en of regelgeving komt voor circulaire toepassing van de materialen in de wegenbouw.

1.2.6 Omgevingswet

Vanaf 2021 treedt de nieuwe Omgevingswet in werking. Daarbij hoort ook één rijksvisie op de leefomgeving: de Nationale Omgevingsvisie. Op weg naar deze visie zet het Kabinet een eerste stap met de startnota "De opgaven voor de Nationale Omgevingsvisie". In de startnota zijn vier strategische opgaven beschreven, waarbij een samenhangende aanpak meerwaarde biedt:

1. Naar een duurzame en concurrerende economie;
2. Naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
3. Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving;
4. Naar een waardevolle leefomgeving.

Deze rijksvisie wordt de komende tijd verder uitgewerkt in verschillende AMvB's. Al het beleid op het gebied van de fysieke leefomgeving wordt hiermee vormgegeven. Ook op "beheerniveau". Voor dit beheerplan is de nieuwe Omgevingswet nog van weinig belang. Het volgende beheerplan zal op de Omgevingswet afgestemd moeten worden.

1.3 Beleidsmatig kader

1.3.1 Structuurvisie

Het kader voor de visie openbare ruimte voor dit beheerplan is de Structuurvisie Texel op Koers en de Mobiliteitsvisie:

Structuurvisie Texel op Koers

De dorpen, de openbare gebouwen en voorzieningen, de toeristische trekpleisters en de hoofdingangen van het Nationaal Park 'Duinen van Texel' zijn goed bereikbaar.

Er is een uitgebreid netwerk van goed onderhouden fietspaden. De historische dorpskernen zijn primair ingericht voor de voetganger en de fietser. Tevens is in Den Burg, De Koog en Oudeschild het centrum afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

De Texelse kernwaarden

Bij alles wat de gemeente doet, gaat ze uit van de Texelse kernkwaliteiten:

- rust en ruimte
- rijkdom aan natuur en cultuurlandschappen
- grote afwisseling in landschappen en landgebruiksvormen
- de Texelse identiteit
- het specifieke eilandkarakter
- nachtelijke duisternis
- de maritieme monumenten.

Daarnaast zijn er meer factoren die Texel tot een uniek eiland maken: de verbondenheid van de Texelaars met hun eiland en met elkaar, de eilandeconomie met zijn vele, gevarieerde, kleinschalige bedrijven, de gastvrijheid, hoge mate van dienstverlening en veiligheid.

De Structuurvisie Texel is onder meer uitgewerkt in het project Planet Texel.

Planet Texel - zeven Texel principes.

Deze vormen de inspiratiebron voor nieuwe initiatieven, passend bij het fundament van de vastgestelde Texelse Kernwaarden. De Texelse kernwaarden zijn en blijven het toetsingskader voor alle ontwikkelingen op Texel.

De Texel principes zijn:

1. Vertrek vanuit natuur en landschap
2. Ga voor echt Texels en Texels eigen
3. Koester eenheid in diversiteit
4. Bloesem in het seizoen
5. Blijf juttten, pionieren en innoveren
6. Koppel schoonheid aan schoonheid
7. Ruim lekker op en haal oer kwaliteit weer boven

1.3.2 Mobiliteitsvisie

De onderlegger voor het Beheerplan Wegen is de door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsvisie 2015 - 2025.

Mobiliteitsvisie - trends en ontwikkelingen voor de komende jaren:

1. het autogebruik in Nederland blijft tot het jaar 2020 toenemen door de toename van het aantal huishoudens en maatschappelijke veranderingen. Ouderen blijven langer gezond, zijn welvarender en streven naar onafhankelijkheid en comfort. Het zogenaamde 'spitsurgezin' combineert veel taken en kiest daarom steeds meer voor de auto.
2. de bevolkingssamenstelling verandert, het aantal ouderen (met eigen vervoer, reislustig en actief) neemt toe.
3. het openbaar vervoer op het platteland staat onder druk.
4. Nederland blijft een fietsland maar in het fietsverkeer valt geen groei te verwachten.
5. het aantal naar Texel vervoerde auto's en personen zal flink toenemen.
6. door de toename van het autogebruik zal de parkeerdruk stijgen.

Vanuit deze trends en ontwikkelingen is de volgende Texelse mobiliteitsvisie opgesteld. De visie vormt de basis voor de mobiliteitsmaatregelen op het eiland:

Texelse mobiliteitsvisie

Texel is het Waddeneiland waar wat te kiezen is. Goed bereikbaar voor iedereen, toerist en Texelaar, met welk type vervoer dan ook, dus ook met de auto. De Texelse kernwaarden rust en ruimte, rijkdom aan natuur en cultuurlandschappen, de Texelse identiteit en het specifieke eilandkarakter, bepalen de attractiviteit van het eiland. Daar bloeit het toerisme op en dat is waar Texel zijn populariteit aan ontleent. Die eigen identiteit van Texel moet zonder meer behouden blijven. Daarom moeten we investeren in duurzaamheid en kwaliteit. We moeten zorgen voor goed onderhouden fietspaden en aantrekkelijk openbaar vervoer. We laten de keuze vrij maar gaan inwoners en toeristen stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van milieuvriendelijke vervoerwijzen.

1.3.3 Visie wegbeheer

De visie voor het Beheerplan Wegen zijn in een aantal kernwoorden samen te vatten:

Kernwoord	Inhoud
Kwaliteit	Goed onderhouden wegen en fietspaden.
Comfort	Adequaat reageren op geconstateerde gebreken of binnengekomen meldingen.
Duurzaamheid	Maatregelen en materialen gericht op een langdurige instandhouding van de wegen en fietspaden in relatie tot klimaat en circulaire economie.



1.4 Wegbeheer

1.4.1 Algemeen

De openbare ruimte heeft meerdere functies. In eerste instantie is dat een functionele. Zo zorgen wegen ervoor dat mensen zich veilig kunnen verplaatsen. Daarnaast is ook de beleving van groot belang met name voor een toeristische eiland als Texel. Deels is dit de inrichting van de openbare ruimte, maar in het kader van wegbeheer spelen het comfort en de verzorgdheid van de openbare ruimte een grote rol.

Elke voorziening in de openbare ruimte zal na aanleg door gebruik langzaam maar zeker slijten. Als ze versleten is, moet de voorziening worden vervangen. Een gemeente voert onderhoud uit om de voorziening zo lang mogelijk bruikbaar te houden, de slijtage te vertragen en het moment van vervanging uit te stellen. Zo wordt kapitaalvernietiging voorkomen. De Provincie ziet overigens toe op kapitaalvernietiging door achterstallig onderhoud.

Met goed beheer en onderhoud wordt als het ware geïnvesteerd in de openbare ruimte. Een kwalitatieve openbare ruimte heeft immers een positief effect op het toerisme, het vestigingsklimaat, de woningmarkt en het algemene welzijn van mensen.

De onderdelen van de weg wat valt binnen wegbeheer zijn:

- De verharding
- De bermverharding
- De bermen
- Wegbelijning en -markering

Het proces van wegbeheer bestaat uit diverse onderdelen:

Beheer ligt aan de voorkant van het hele proces. Het houdt in het uitvoeren van inventarisatie (weten van je hebt), het inspecteren van het areaal (weten wat de technische of functionele staat is), het uitvoeren van verhardingsonderzoeken, het bepalen van onderhoudsmaatregelen, het prioriteren van de maatregelen afgezet tegen het beschikbare budget en het inplannen en uitvoeren van de maatregelen.

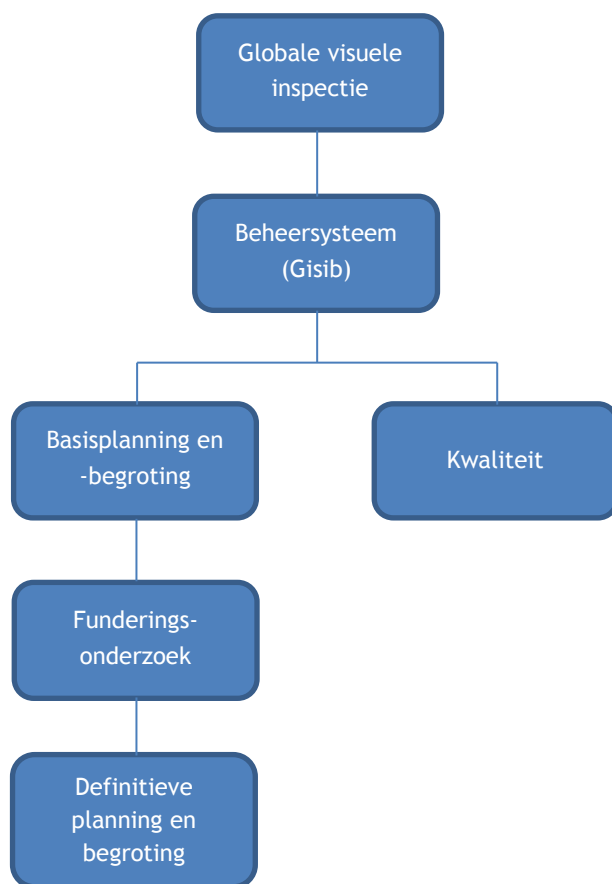
Klein onderhoud is erop gericht om de voorzieningen functioneel te houden, bijvoorbeeld het plaatselijk herstellen van verzakkingen in de stoep, het vullen van kleine gaten in het asfalt of rij-gaten in de bermen. Het adequaat uitvoeren van klein onderhoud heeft grote impact op de staat van de weg, omdat hiermee voorkomen wordt dat er vroegtijdig groot onderhoud uitgevoerd moet worden.

Groot onderhoud wordt uitgevoerd als er zoveel schades zijn of slijtage is, dat het efficiënter en effectiever is deze in één keer helemaal te herstellen. Bij asfaltverhardingen is dit bijvoorbeeld het vervangen van een deklaag of het aanbrengen van een slijtlaag. Bij bestratingen het hertegelen van een voetpad of herstraten van een rijbaan.

Rehabilitatie (vervanging) Als materialen aan het eind van hun levensduur zijn, moeten ze worden vervangen. In wegbeheer spreken we dan van rehabilitatie. Concreet is dit bijvoorbeeld nieuwe straatstenen of bij asfalt het versterken van de constructie of het compleet vernieuwen ervan.

Reconstructies (vernieuwing) Het aanpassen van de inrichting aan veranderende eisen, zoals het omvormen van een kruising naar een rotonde, duiden we aan als een reconstructie. Bij reconstructies is er sprake van het aanbrengen van verbeteringen in de functionaliteit van de openbare ruimte. Reconstructie is geen onderhoudsmaatregel. Feitelijk wordt bij reconstructie een nieuwe, andere voorziening aangelegd. Financieel gezien is het uiteraard handig om rehabilitaties en reconstructies samen te voegen tot één werk.

Schema CROW Wegbeheer systematiek



1.4.2 CROW Beeldkwaliteit-systematiek

Het CROW heeft een systematiek ontwikkeld waarin de kwaliteit van de openbare ruimte is vastgelegd in beelden (hoe ziet het er uit). In het IBOR-Plan is deze systematiek gehanteerd, omdat het visueel weergeeft hoe de openbare ruimte eruit ziet. De gemeente Texel heeft ervoor gekozen om deze systematiek te hanteren vanwege de standaardisatie en landelijke toepassing ervan.

De CROW Kwaliteitscatalogus “Beeld van de openbare ruimte” maakt gebruik van foto’s om de verschillende kwaliteiten van beheer en onderhoud duidelijk te maken. De verschillende kwaliteitsniveaus zijn: A+, A, B, C en D. A+ en D zijn de referentieniveaus die de uitersten omschrijven (A+: aanleg/opleverkwaliteit; D: ongewenste kwaliteit - kapitaalsvernietiging, onveilige situaties).

Zie de onderstaande tabel.

CROW					
Kwaliteitsniveaus	Benaming	Omschrijving	Kwaliteit	Renovatie urgentie	
A+	Zeer goed	Zo goed als nieuw	Zeer goed	Zeer laag	
A	Goed	Mooi en comfortabel	Goed	Laag	
B	Voldoende	Voldoende functioneel	Redelijk	Gemiddeld	
C	Matig	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder	Matig	Hoog	
D	Slecht	Functieverlies, juridische aansprakelijkheid, sociale onveiligheid, uitlokking vernieling, kapitaalvernietiging	Slecht	Zeer hoog	
E	Zeer slecht		Zeer slecht	Acuut	

Op basis van schouwrondes wordt bepaald wat het kwaliteitsniveau is. Aan de hand van de uitkomsten ervan wordt bepaald welke maatregelen nodig zijn om de gewenste kwaliteit weer te bereiken.

Voor beleidskeuzes is deze methode handig. Zij schets op hoofdlijnen de beeldkwaliteit en welke budgetten hiervoor nodig zijn.

1.4.3 CROW Wegbeheer-systematiek

De CROW Wegbeheer-systematiek is een gestandaardiseerde technische systematiek wat schadebeelden van de weg koppelt aan onderhoudsmaatregelen. Vanaf de 90-er jaren van de vorige eeuw maakt de gemeente Texel gebruik van de CROW Wegbeheersystematiek. Op grond van visuele inspectie wordt de technische conditie van de wegen bepaald, op basis waarvan er een planning en begroting voor de komende vijf jaren wordt opgesteld.

Deze systematiek is echter beperkt tot maatregelen op basis van het inspecteren van de oppervlakte van de verhardingen. Het geeft geen beeld van “hoe het er onder” uitziet. Aanvullend zijn derhalve verhardings- en funderingsonderzoeken nodig.

Samen met de visuele inspectie geeft dit een compleet beeld van de staat van de verhardingen. Op basis hiervan wordt de definitieve planning en begroting opgesteld.

Een verkort schema is hiernaast weergegeven.

DEEL 2 WEGEN GEMEENTE TEXEL HUIDIGE SITUATIE

2.1 Wegareaal kwantitatief

De omvang van de verhardingen in beheer van de gemeente Texel bedroeg op 1 januari 2018 circa 1.991.000 vierkante meter. Het IBOR van 2016 is gebaseerd op een areaaloppervlak van ca. 1,95 miljoen m2. De afgelopen jaren is derhalve het areaal met ca. 40.000 m2 toegenomen. Dit zijn onder meer de wijken Den Burg-West en Zouteland in De Koog.

Het vorige Beheerplan Wegen wat door de gemeenteraad is vastgesteld in 1997 bedroeg het totale areaal ongeveer 1.624.000 m2. Deze cijfers geven aan dat het verhardingsareaal nog steeds toeneemt en dat navenant er hogere beheerkosten zijn.

De verdeling van het areaal over de verschillende verhardingstypen (asfalt, cementbeton en elementen) is weergegeven in onderstaande tabel. Hieruit blijkt dat circa tweederdedeel van de verhardingen asfaltverhardingen (dichte verhardingen) betreffen en circa een derdedeel elementenverhardingen (bestrating, tegels).

Verhardingstype	Oppervlakte (m2)	Percentage
Asfalt	1.165.000	59%
Cementbeton	118.000	6%
Elementen	708.000	36%
Eindtotaal	1.991.000	100%

De verdeling van het areaal onderscheiden naar weg-typen is weergegeven in onderstaande tabel. Hieruit blijkt dat verhoudingsgewijs de gemeente Texel veel wegen in het buitengebied heeft.

Weg-type	Oppervlakte (m2)	Percentage
3 Gemiddeld belaste weg	195.000	10%
4 Licht belaste weg (wegen in het buitengebied)	1.131.000	57%
5 Weg in woongebied	258.000	13%
6 Weg in verblijfsgebied	186.000	9%
7 Fietspaden	221.000	11%
Eindtotaal	1.991.000	100%

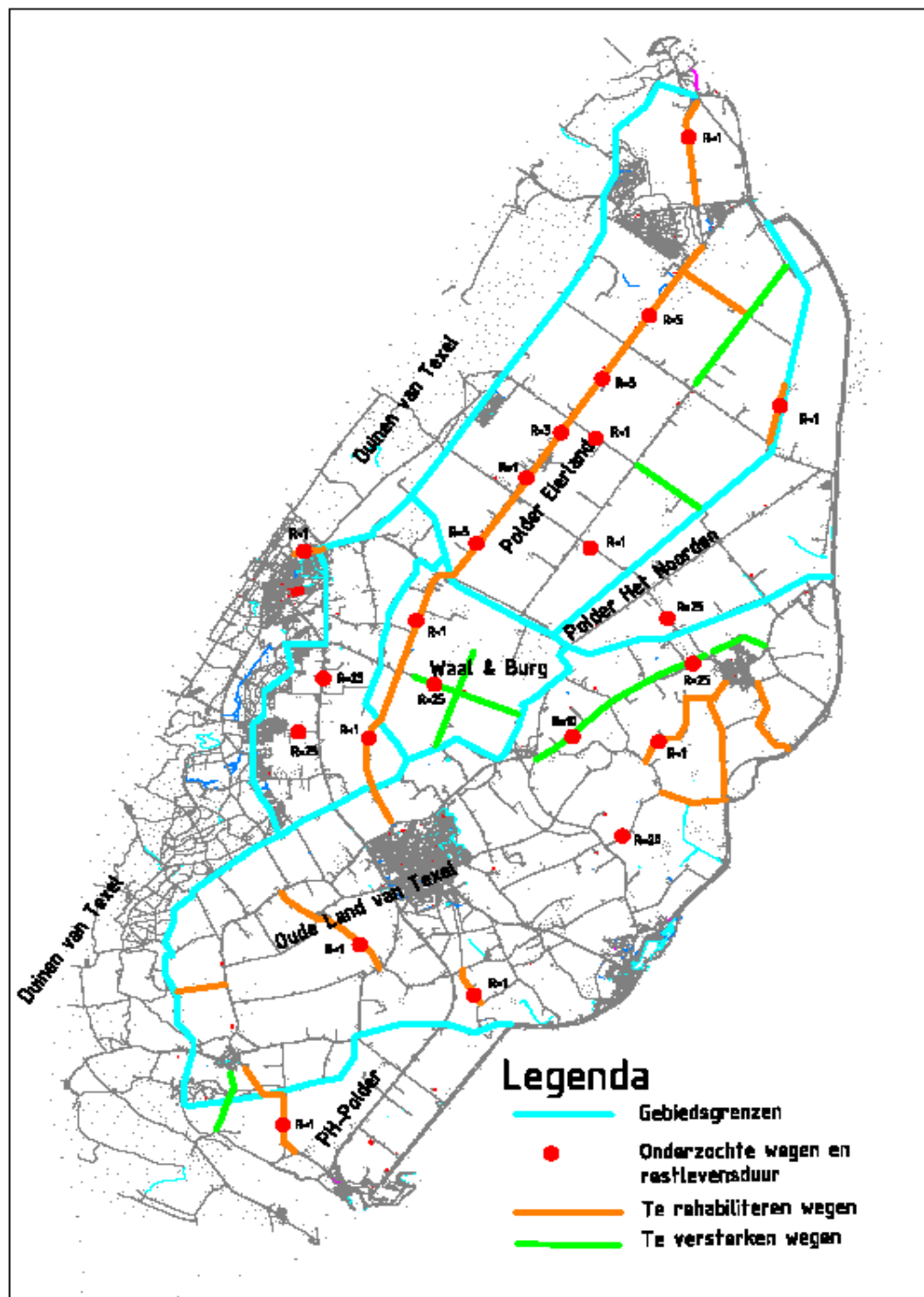
2.2 Wegareaal kwalitatief

2.2.1. Kwalitatief op basis van beeldkwaliteit

Ten behoeve van het IBOR-Plan is in 2015 de openbare ruimte selectief op 200 plekken beoordeeld op beeldkwaliteit. De uitkomsten ervan geven in hoofdlijnen weer hoe het beeld van de openbare ruimte is.

In de tabel hierna zijn de resultaten weergegeven. Het totaal beeld van verhardingen is een B-kwaliteit (voldoende). De technische staat scoort een C, wat inhoudt dat gemiddeld gezien de constructieve kwaliteit van de verhardingen matig is. Dit vraagt de nodige aandacht voor de toekomst, omdat er risico's zijn dat bij onveranderd beleid deze kwaliteit naar een D kan tuimelen (functieverlies, juridische aansprakelijkheid, kapitaalvernietiging).

Figuur: Onderzochte wegen met hun restlevensduur



Onderdeel	Totaalbeeld	Uitzonderingen
Groen	B	- bosplantsoen C in buitengebied - technische staat: C
Verharding	B	- technische staat: C
Water (beschoeiing)	C	
Meubilair	B	- begraafplaatsen: A - verkeersmeubilair: B - technische staat straatmeubilair: C
Reiniging	A-B	- begraafplaatsen en strand: A

2.2.2. Kwalitatief op basis van wegininspectie

In 2017 is het gehele wegareaal op basis van de CROW methodiek visueel geïnspecteerd. De kwaliteit van de verhardingen in beheer bij de gemeente Texel is opgenomen in onderstaande tabel. Bij de inspectie zijn visueel waarneembare schadebeelden zoals scheurvorming en oneffenheden beoordeeld.

De kwaliteit van de verhardingen is uitgedrukt in voldoende, matig en onvoldoende (conform CROW-publicatie 147). De kwaliteitsniveaus hebben hierbij de volgende betekenis:

- Voldoende: meer dan één klasse voor de onderhoudsrichtlijn, onderhoud op middellange (3 - 5 jaar) tot lange termijn (>5 jaar) voorzien;
- Matig: één klasse voor de onderhoudsrichtlijn, onderhoud op middellange termijn (3 - 5 jaar) voorzien;
- Onvoldoende: alle klassen voorbij de onderhoudsrichtlijn, onderhoud op korte termijn (1 - 2 jaar) voorzien.

Kwaliteit	Oppervlakte (m2)	Percentage
Voldoende	1.691.000	85%
Matig	165.000	8%
Onvoldoende	135.000	7%
Eindtotaal	1.991.000	100%

Bij een vuistregel, dat 1x per 25 jaar een wegvak onderhouden wordt, dient het percentage onvoldoende ca. 4% te bedragen. Concreet houdt dit voor de Texelse situatie in, dat de 7% aan de hoge kant is, en dat er een inhaalslag gemaakt moet worden. Er sprake van achterstallig onderhoud.

2.2.3 Kwalitatief op basis van constructieonderzoek

Naast de hiervoor beschreven visuele inspectie is er ook nader verhardingsonderzoek uitgevoerd op een aantal wegen naar de constructie en de restlevensduur. Een visuele inspectie “kijkt” zoals het woord ook al zegt naar de schades van de oppervlakte van de verhardingen. Scheurvorming en grote onvlakheid geven wel een indicatie hoe het gesteld is met de constructie, maar om een beter beeld te krijgen van de kwaliteit zijn aanvullende onderzoeken nodig. Deze zijn uitgevoerd op verschillende wegen op Texel, verdeeld naar gebied (oude land van Texel, polders, duingebied) en de grondgesteldheid (zand versus klei/leem).

Op bijgevoegd kaartje zijn de onderzochte wegen aangegeven.

Het beeld wat hieruit naar voren komt is, dat de wegen in polder Eierland (onder meer de Postweg), de wegen in polder Waal & Burg (Nieuwlanderweg) en de wegen in het buitengebied (de oude waterschapswegen) aan het einde van hun levensduur zijn. Maatregelen anders dan rehabilitatie zijn cosmetisch van aard en voegen te weinig toe aan verlenging van de levensduur.

Voor bestratingen geldt dat na ca. 60 jaar de verharding versleten is. De uitkomende stenen of stoeptegels zijn dan niet meer herbruikbaar en dienen te vervangen te worden.

2.3 Bermen

2.3.1 Onderhoud bermen

Bermen zijn een onlosmakelijk onderdeel van de totale weg. De belangrijkste functie van de berm is het bieden van een uitwijkplek aan voertuigen die om welke reden dan ook van de weg zijn geraakt. De berm dient daarom voldoende breed en voldoende stevig te zijn. Van belang is ook dat de berm op de goede hoogte tegen de verharding aanligt, zonder kuilen en gaten en onder het juiste afschot, zodat het regenwater van de weg vlot weg kan stromen.

In dit kader is regulier bermonderhoud nodig om hiermee de verkeersveiligheid te waarborgen. Dit onderhoud bestaat uit dagelijks en groot onderhoud. Dagelijks onderhoud is het dichten van kuilen en gaten en het repareren van de berm bij schadegevallen. De kosten hiervan zijn opgenomen in de post “Klein onderhoud wegen”. Het groot onderhoud bestaat uit het onder het juiste profiel brengen van de berm. Door de jaarlijkse “aangroei” van de berm dient gemiddeld 1 keer per 8 jaar de berm afgehaald te worden.

2.3.2 Bermverharding

Jaarlijks wordt op basis van het door de gemeenteraad beschikbaar gestelde financiële middelen ca. 2.500 m weg voorzien van nieuwe grasbetontegels. Inmiddels liggen er langs ongeveer 40 km weg bermverharding. Zie de hiernaast aangegeven tekening.

Deze bermverharding dient onderhouden te worden. Vaak wordt dit onderhoud tegelijkertijd uitgevoerd met asfaltonderhoud.

2.4 Wegbelijning en -markering

2.4.1 Areaal gegevens en kwaliteit

- Areaalgegevens**

De gemeente Texel beheert circa 175 km verharding waar wegbelijning en -markering aanwezig is. Het betreft 110 km aan rijbanen en 65 km aan fietspaden. In totaal gaat het om circa 12.000 m². Uitgedrukt in m² per materiaalsoort ziet dat er als volgt uit:

Materiaal	Binnen de kom	Buiten de kom	Totaal	Percentage
Wegenverf	1.080	10.175	11.255	92%
Koudplast	110	725	835	7%
Thermoplast	25	45	70	1%
Totaal	1.215	10.945	12.160	100%

- Kwaliteit**

Het gehele areaal is eind 2017/begin 2018 geïnventariseerd en geïnspecteerd conform de CROW-publicatie 323 “Beeldkwaliteit Openbare Ruimte”. Per object is er geïnspecteerd op een aantal schadebeelden. Per schadebeeld is er een classificatie aangegeven, variërend van A+ (zeer goed) tot D (zeer slecht).

Uit deze inspectie kwam naar voren dat 12% van de wegbelijning en -markering D scoort. Gemiddeld wordt jaarlijkse 50% van de belijning (wegenverf) weer opnieuw belijnd. In dit licht is een D-score van 12% acceptabel. In onderstaande tabel is een totaal overzicht van de inspectie weergegeven.

Beeldkwaliteit	Oppervlakte	% oppervlakte
A+/A	6.740	56%
B	3.720	27%
C	640	5%
D	1.510	12%
Eindtotaal	12.160	100%

In de onderstaande tabel is eenzelfde overzicht gegeven, maar dan per materiaalsoort. De kwaliteit van koudplast is goed. Bij wegenverf is duidelijk te zien er meer spreiding in de kwaliteit.

Kwaliteit	A+ / A		B		C		D	
Materiaal	Oppervlak	%	Oppervlak	%	Oppervlak	%	Oppervlak	%
Wegenverf	6.075	54%	3.190	28%	570	5%	1.415	13%
Thermoplast	40	58%	5	8%	5	5%	20	30%
Koudplast	625	75%	75	9%	65	8%	70	8%
Totaal	6.740	56%	3.270	27%	640	5%	1.505	12%

2.5 Huidige exploitatiebudgetten

De budgetten voor beheer en onderhoud wegen zijn in de gemeentelijke begroting een onderdeel van de post "Wegen, straten en pleinen". In 2016 heeft de gemeenteraad het IBOR-Plan vastgesteld. De budgetten gerelateerd aan dit beheerplan zijn aangegeven in de volgende tabel. Onderscheiden is hierin aangegeven de budgetten vóór IBOR en de budgetten vanaf de vaststelling van het IBOR-Plan.

Tabel budgetten

ONDERDEEL	Sub-onderdeel	Vóór IBOR 2015	Vanaf IBOR
EXPLOITATIE			
Beheer		15.330	20.731
Klein Onderhoud	Wegen	235.935	210.935
	Bermen	175.137	175.137
Totaal klein onderhoud		411.072	386.072
Groot Onderhoud	Wegen	1.078.962	936.462
	Belijning	65.659	65.659
Totaal groot onderhoud		1.144.621	1.002.121
TOTAAL EXPLOITATIE		1.571.023	1.408.924
	IBOR berekend		1.420.000

DEEL 3 TOEKOMSTIG BEHEER EN ONDERHOUD

3.1 Beheer

3.1.1 Databeheer

Databeheer is noodzakelijk om goede informatie te hebben over de omvang van het areaal, zowel kwantitatief als kwalitatief. Actuele gegevens hierover is noodzakelijk om een goede planning en begroting te maken per beheerjaar. Om deze gegevens up-to-date te houden is een tweejaarlijkse inventarisatie- en inspectieronde nodig. De kosten hiervan bedragen ca. € 20.000,- per tweejaarlijkse ronde.

Daarnaast zijn ten behoeve van beeldkwaliteit schouwrondes noodzakelijk. De kosten hiervan bedragen jaarlijks € 10.000,-.

3.1.2 Verhardingsonderzoek

Jaarlijks wordt er een definitief onderhoudsprogramma vastgesteld. In dit programma staan onder meer de maatregelen vermeld. Met name voor asfaltverhardingen is het nodig om naast de resultaten van de hierboven vermelde inspectieronde ook gegevens te hebben over de constructieopbouw, draagkracht en eventuele aanwezigheid van koolteer. Met deze gegevens kan een effectiever programma worden opgesteld, waardoor het ingezette onderhoudsbudget ook beter besteed wordt.

De kosten hiervan bedragen jaarlijks ca. € 20.000,-.

3.1.3 Voorbereiding en toezicht

Jaarlijks wordt voor het onderhoud van de verhardingen de verschillende bestekken opgesteld, aanbesteed en uitgevoerd. Deels vindt dit intern plaats, maar voor een ander deel ook extern. De externe jaarlijkse kosten bedragen ca. € 15.000,-.

3.1.4 Kennisbank

Om goed wegbeheer te kunnen uitvoeren is vakkennis onontbeerlijk. De gemeente Texel maakt hierbij gebruik van de kennisbank van het CROW. Het CROW zegt hierbij over zichzelf

“CROW is een non-profit kennispartner voor (decentrale) overheden, aannemers en adviesbureaus. Samen met het werkveld verzamelen, bundelen en duiden we kennis die praktisch toepasbaar is op vraagstukken van professionals, van beleid tot beheer. In samenwerking met de praktijk zorgen we voor verbeteringen en vernieuwingen die ertoe doen. Denk daarbij aan onze contractsystematiek, of aan onze richtlijnen op het gebied van veiligheid.”

De CROW heeft hiervoor abonnementen in het leven geroepen voor haar online kennisbank waar de gemeente Texel ook gebruik van maakt.

De jaarlijkse kosten hiervan bedragen ca. € 5.000,-.

3.1.5 Wegenlegger

Bij wet is elke gemeente verplicht om een Wegenlegger te hebben. De Wegenlegger van de gemeente Texel is zeer gedateerd, namelijk uit 1968. Het is noodzakelijk dit te actualiseren en om deze om de vijf jaren bij te werken.

De actualisatie - eigenlijk een nieuwe Wegenlegger - is begroot op € 40.000,-. De kosten van de vijfjaarlijkse revisie bedragen € 1.000,-.

3.2 Klein onderhoud

3.2.1 Wegen

Klein onderhoud is het geheel aan kleinschalige (dagelijkse) reparaties op basis van geconstateerde schade naar aanleiding van interne schouwrondes of van meldingen van derden.

Voor de dichte verhardingen wordt conform de richtlijnen van het CROW hiervoor een percentage gehanteerd van het benodigd budget voor de instandhouding van de verhardingen op de lange termijn. Uitgangspunt hierbij is het optimale budget voor groot onderhoud. Als er te weinig geld beschikbaar is voor groot onderhoud en derhalve niet genoeg groot onderhoud wordt uitgevoerd, dan zal om de verkeersveiligheid te borgen meer klein onderhoud nodig zijn.

Voor de lange termijn is jaarlijks een budget benodigd van € 1.000.000,--. Voor het percentage wordt 15% aangehouden. Derhalve is voor klein onderhoud van de wegen een jaarlijks bedrag nodig van € 150.000,--.

Naast de verharde wegen heeft de gemeente ook een aantal paden en halfverhardingen in beheer en onderhoud, waaronder de paden op de begraafplaatsen. De jaarlijkse kosten voor klein onderhoud aan deze paden en halfverhardingen bedragen € 60.000,--.

3.2.2 Bermen

3.2.2.1 Onderhoud bermen

Jaarlijks dient langs ca. 20 km wegen de bermen afgehaald of verhoogd te worden om hiermee de afwatering van de weg en de verkeersveiligheid te waarborgen. De kosten ervan zijn begroot op € 142.000,--.

3.2.2.2 Onderhoud bermverharding

Tijdens groot onderhoud of rehabilitatie van asfaltwegen dient aanwezige bermverharding opgehoogd dan wel opnieuw aangelegd te worden. De kosten ervan bedragen € 45.000,--.

Verhoging van de onderhoudskosten door areaaluitbreiding vanwege het aanleggen van nieuwe bermverharding dient jaarlijks verdisconteerd te worden in de begroting. Uitgaande van een jaarlijkse toename van ca. 2,5 km leidt dit tot een structurele jaarlijkse verhoging van de onderhoudskosten ad € 1.750,--.

Afhalen bermen

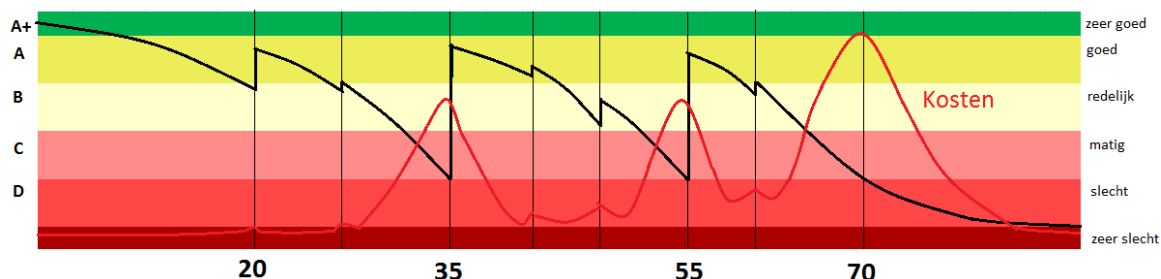


3.3 Groot onderhoud

3.3.1 Planjaren 2019 - 2023

Groot onderhoud is het geheel aan maatregelen om de conditie van de verhardingen zodanig op peil te houden opdat de totale levensduur bereikt kan worden.

Schematisch ziet de onderhoudscyclus er als volgt uit:



In jaar 1 wordt de weg aangelegd met als ontwerplevensduur 50 of 60 jaar. Door het gebruik van de weg en door de beïnvloeding van de zon en het weer slijt de weg. Om de ontwerplevensduur te behalen dienen tussentijdse maatregelen genomen te worden. Deze maatregelen bijvoorbeeld na 20 jaar, 35 en 55 jaar brengen de verharding weer op een dusdanig peil totdat uiteindelijk de verharding aan het einde van zijn levensduur gekomen is.

Tot groot onderhoud behoren onder meer de volgende maatregelen: herstraten elementen, vervangen deklaag of het aanbrengen van een slijtlaag.

In 2017 zijn alle verhardingen visueel geïnspecteerd door een daartoe gekwalificeerd bedrijf, welke ook de maatregelen en kosten voor de komende vijfjaren in beeld gebracht heeft.

Tabel Basisbegroting groot onderhoud. Planjaar	Asfalt	Cementbeton	Elementen	Eindtotaal
1 (2019)	€ 559.000	€ 27.000	€ 1.089.000	€ 1.675.000
2 (2020)	€ 1.261.000	€ 6.000	€ 455.000	€ 1.722.000
3 (2021)	€ 52.000			€ 52.000
4 (2022)	€ 125.000		€ 725.000	€ 850.000
5 (2023)	€ 90.000			€ 90.000
Eindtotaal	€ 2.087.000	€ 33.000	€ 2.269.000	€ 4.389.000

De cijfers geven aan, dat voor de eerste twee jaren bijna € 3.400.000,-- benodigd is om de achterstand in te halen. Dit ligt tevens in de lijn van de grootte van "Onvoldoende" score.

In totaal is er voor de jaren 2019 - 2023 een totaal bedrag benodigd van bijna € 4.400.000,--. Gemiddeld is dit per jaar € 880.000,--. Daarmee kan in de periode 2019 - 2023 al het achterstallig onderhoud weggewerkt worden.

3.3.2 Lange termijn vooruitzicht

Bovenstaande betreft het beeld voor 2019 tot en met 2023. Berekend zijn tevens de kosten van onderhoud voor de lange termijn. De basis hiervoor is een vast onderhoudscyclus zoals bijvoorbeeld hierboven is aangegeven.

De jaarlijkse kosten hiervan zijn begroot op jaarlijks € 1.000.000,--. Dit houdt in dat voor wat betreft de gemeentelijke financiën bij een keuze voor beeldkwaliteit B de verwachting is dat er op termijn meer geld benodigd is voor groot onderhoud. In het volgende beheerplan 2024 - 2028 komt dit verder aan de orde komen.



3.4 Rehabilitaties

3.4.1 Planjaren 2019 - 2023

Samengevat dient de komende vijfjaren een aantal van deze wegen (zowel asfalt als bestrating) gerehabiliteerd te worden. De totale kosten ervan bedragen € 10.550.000,--.

In onderstaande tabel zijn deze kosten aangegeven voor de verschillende jaren onderverdeeld in asfalt en bestratingen.

Tabel te rehabiliteren wegen

Planjaar	Asfalt	Bestrating	Kosten
2019	€ 472.000,--	€ 149.000,--	€ 621.000,--
2020	7.032.000,--	284.500,--	7.316.500,--
2021	580.000,--	292.000,--	872.000,--
2022	927.500,--	281.500,--	1.209.000,--
2023	448.000,--	83.000,--	531.000,--
Totaal	€ 9.459.500,--	€ 1.090.000,--	€ 10.549.500,--

Wat in deze tabel opvalt is het hoge bedrag voor 2020. Dit is het jaar dat de rehabilitatie van de Postweg en de Nieuwlanderweg gepland is..

3.4.2 Lange termijn

Ook voor rehabilitaties is op basis van een vast onderhoudscyclus voor de lange termijn de jaarlijkse kosten bepaald. Deze zijn begroot op een jaarlijks bedrag van € 3.000.000,--. In het volgende Beheerplan 2024 - 2028 komt dit verder aan de orde.

Foto: Nieuwlanderweg



Foto Postweg



3.5 Reconstructies wegen

3.5.1 Inleiding

Alle wegen op Texel hebben een bepaalde functie. Verkeerskundig wordt er onderscheid gemaakt tussen “Stroomwegen” (autosnelwegen en autowegen), Gebiedsontsluitingswegen (verbindingswegen tussen de woonplaatsen of ontsluitingswegen in de bebouwde kom) en Erftoegangswegen (wegen in het buitengebied en woon- en winkelstraten binnen de bebouwde kom). Aan de functie van de weg hangt een bepaald gebruik met bijbehorende inrichting. Het CROW heeft hiervoor landelijke richtlijnen opgesteld. Op het moment dat een weg of kruispunt qua inrichting niet meer aan de eisen voldoet is het zaak om de weg te reconstrueren of herin te richten. Een recent voorbeeld hiervan is de herinrichting van de Bernhardlaan. Zowel uitvoeringstechnisch alsook financieel is het handig om deze reconstructies gelijktijdig uit te voeren met een rioolvervanging of een rehabilitatie van de weg.

3.5.2 Planjaren 2019 - 2023

Op basis van de onderhoud technische urgentie zijn in onderstaande tabel de kosten weergegeven van de reconstructies voor de planjaren 2019 - 2023. De planjaren zijn afgestemd met rehabilitaties en rioolwerkzaamheden.

Planjaar	Kosten
2019	1.595.551,--
2020	8.439.900,--
2021	722.000,--
2022	552.750,--
2023	336.000,--
Totaal	11.646.201,--

Planjaar 2019 bevat de projecten die ook opgenomen zijn in de Programmabegroting 2019 1^e fase.

In het kader van klimaatadaptatie is voor de planjaren 2019 - 2021 jaarlijks een bedrag van € 15.000,-- opgenomen voor het omzetten van verharding in “groen”.

Per project kan het planjaar nog verschuiven afhankelijk van de definitieve planning van het onderhoud, rehabilitatie of rioolwerk en afhankelijk van besluitvorming van de gemeenteraad.

3.6 Totale investeringen

In totaal is in het beheerplan voor de jaren 2019 - 2023 een investeringsbedrag benodigd van ruim € 22 miljoen. De verdeling over deze vijf jaren is hieronder weergegeven:

Planjaar	Kosten
2019	2.236.551,--
2020	15.756.400,--
2021	1.594.000,--
2022	1.761.750,--
2023	867.000,--
Totaal	22.215.701,--

Wederom valt hierin het jaar 2020 op wat betreft de grootte van het bedrag. In dit jaar is opgenomen de totale reconstructie van de Postweg/Nieuwlanderweg wat begroot is op totaal € 14.000.000,--.

In de bijlagen achterin dit beheerplan zijn overzichten, plus tekeningen opgenomen van deze investeringen.

3.7 Wegbelijning en -markering

3.7.1 Kwaliteitskeuze en kosten

• 3.7.1.1 Kwaliteitskeuze

In het IBOR-Pan van de gemeente Texel worden een drietal kwaliteitskeuzes genoemd. Deze zijn:

- Ambitie: Aangenaam verblijven
- Ambitie: Huidige situatie
- Ambitie: Sober

Vanwege de aandacht die de gemeenteraad gevraagd heeft in de afgelopen jaren voor verbetering van de belijning en markering vanwege de verkeersveiligheid is in dit beheerplan de ambitie “Aangenaam verblijven” uitgewerkt.

Binnen deze ambitie zijn twee uitvoeringen mogelijk. De eerste is het handhaven van de huidige materiaalsoort. Dit houdt in dat het overgrote deel van de belijning en markering uitgevoerd blijft in wegenvverf. De tweede is het omzetten van de wegenvverf in thermo- dan wel koudplast. Thermo- en koudplast wordt in een dikkere laagdikte aangebracht van ca. 2 à 3 mm. Bij regen en andere natte omstandigheden blijft dit type goed zichtbaar. Daarnaast gaat het 5x langer mee. Het aanbrengen ervan is wel duurder, maar gerekend met de totale levensduur zijn de kosten van verf of van een plastisch materiaal vergelijkbaar met elkaar.

Een goed herkenbaar wegverloop onder alle weersomstandigheid is qua verkeersveiligheid aan te bevelen. Vanwege de nachtelijke duisternis op Texel is dit zelfs sterk aan te bevelen. In die zin levert een kwalitatief goede belijning en markering een flinke bijdrage in het veilig verblijven op Texel.

• 3.7.1.2. Tijdfactor categoriseringsplan

Een punt van belang wat meespeelt met name in het omzetten van wegenvverf in koudplast is het categoriseringsplan. In dit plan vindt een actualisering plaats van de wegfunctie van alle wegen op Texel in “Gebiedsontsluitingsweg” (hoofdwegen) of “Erftoegangsweg” (alle overige wegen). Een consequentie van dit plan kan zijn dat een wegen van functie verandert. Dit heeft gevolgen voor de inrichting van de weg en dus ook voor de belijning (van asstreep naar twee kantstrepen bijvoorbeeld). Dit plan wordt dit jaar door de gemeenteraad vastgesteld.

Voor het omzetten van wegenvverf naar koudplast is het het handigst om dit te laten meeliften in de aanpassingen/reconstructie van de weg na het vaststellen van het categoriseringsplan. Anders is er sprake van kapitaalvernietiging. Van een aantal wegen kan min of meer nu al worden vastgesteld, dat deze qua categorisering niet zullen veranderen, zoals bijvoorbeeld de Pontweg. Geschat wordt dat van de wegen met wegbelijning en -markering ca. 50% niet verandert wordt. In die zin kan in planjaar 2019 dit deel van het areaal met verf worden vervangen door koudplast. Met name voor de Pontweg zal dit een enorme verbetering betekenen wat betreft herkenbaarheid van het wegverloop en de indeling van de wegvakken bij kruispunten.

• 3.7.1.3 Kosten

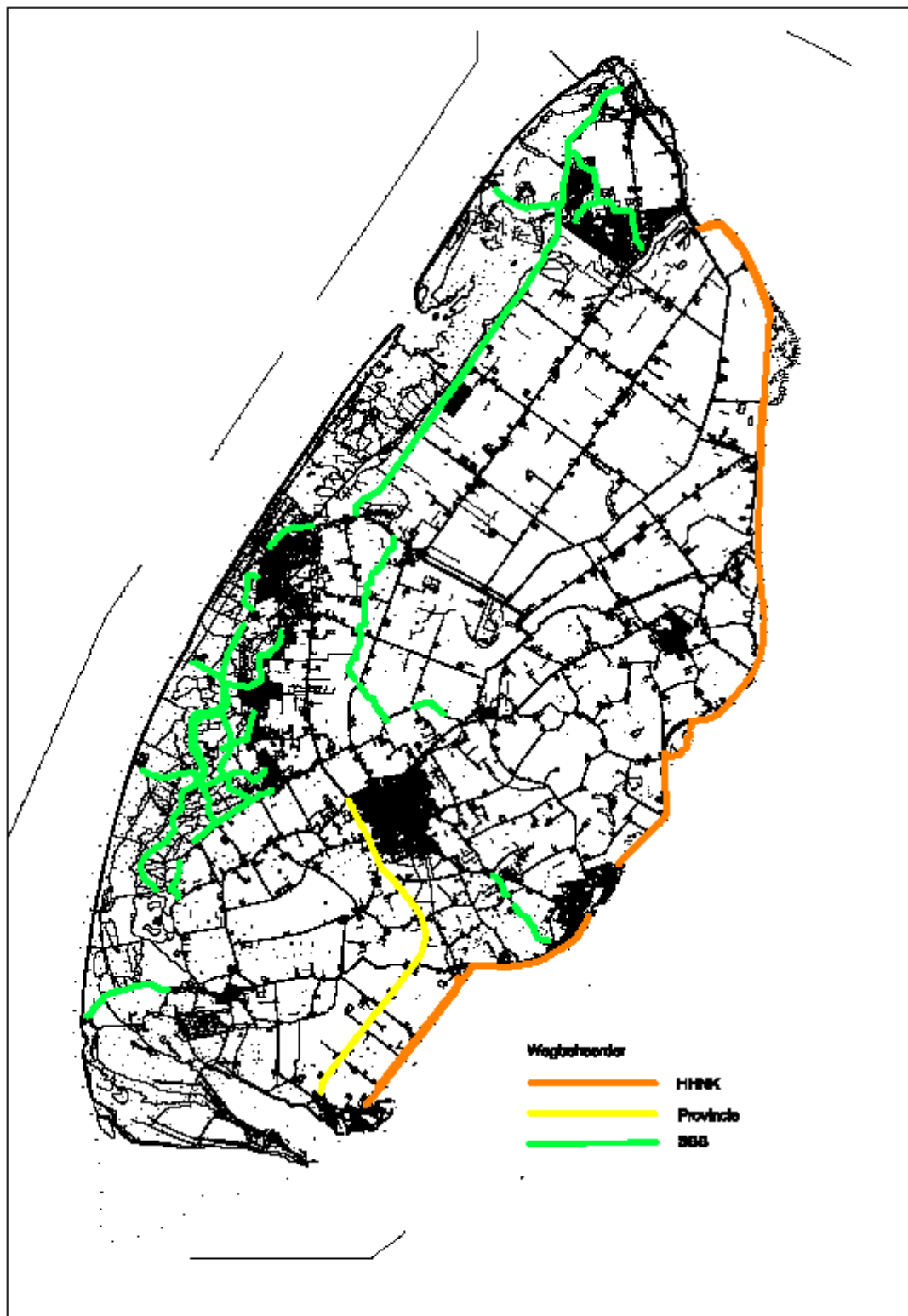
In nevenstaande tabel zijn aangegeven de kosten van onderhoud en de kosten van het omzetten van wegenvverf in koudplast. Het uitgangspunt bij het omzetten van wegenvverf in koudplast is dat dit in drie jaar plaats vindt waarvan 50% van het areaal in het eerste jaar (planjaar 2019).

Tabel kosten wegbelijning en markering

Scenario 1 Aangenaam verblijven - koudplast	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Onderhoud	€ 38.425,--	€ 28.425,--	€ 35.625,--	€ 42.825,--	€ 50.025,--	€ 195.325,--
Investering	€ 145.000,--	€ 87.000,--	€ 87.000,--			€ 319.000,--

Scenario 2 Aangenaam verblijven - wegenverf	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Onderhoud	€ 71.325,--	€ 62.325,--	€ 62.325,--	€ 62.325,--	€ 62.325,--	€ 320.625,--

Kaartje wegen SBB, HHNK en provincie Noord-Holland



DEEL 4 - WEGEN/FIETSPADEN ANDERE BEHEERDERS

4.1 Algemeen

Naast de gemeente zijn er een drietal andere wegbeheerders actief op Texel. Dit zijn Staatsbosbeheer, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de provincie Noord-Holland. Op het kaartje hiernaast zijn de wegen van deze drie beheerders aangeven.

4.2 Wegen en fietspaden Staatsbosbeheer

4.2.1 Kwantitatief

De omvang van de wegen en fietspaden op Texel en in beheer van Staatsbosbeheer bedraagt circa 101.000 vierkante meter. Dit is exclusief de parkeerterreinen aan de verschillende strandlagen.

De verdeling van het areaal over de verschillende verhardingstypen (asfalt, cementbeton en elementen) is weergegeven in onderstaande tabel. Hieruit blijkt dat circa tweederdedeel van de verhardingen asfaltverhardingen (dichte verhardingen) betreffen en circa een derdedeel elementenverhardingen (open verhardingen).

Verhardingstype	Oppervlakte (m2)	Percentage
Asfalt	71.000	70%
Cementbeton	1.000	1%
Elementen	29.000	29%
Eindtotaal	101.000	100%

De verdeling van het areaal onderscheiden naar wegtypen is weergegeven in onderstaande tabel en grafiek. Hieruit blijkt dat circa de helft van de verhardingen fietspad zijn.

Verhardingstype	Oppervlakte (m2)	Percentage
4 Licht belaste weg	54.000	54%
7 Fietspaden	47.000	46%
Eindtotaal	101.000	100%

4.2.2 Kwalitatief

De wegen van Staatsbosbeheer zijn in 2014 voor het laatst geïnspecteerd. In die zin zijn deze cijfers enigszins gedateerd en zal de werkelijke kwaliteit van haar wegen slechter zijn.

In onderstaande tabel is de kwaliteit uit 2014 weergegeven.

Kwaliteit	Oppervlakte (m2)	Percentage
Voldoende	45.000	45%
Matig	18.000	17%
Onvoldoende	38.000	38%
Eindtotaal	101.000	100%

Deze cijfers tonen aan, dat er in 2014 al een grote hoeveelheid achterstallig onderhoud bestond.

4.2.3 Onderhoud en reconstructie

Een doorkijk naar de jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten van de wegen en fietspaden van Staatsbosbeheer geeft aan deze een structureel bedrag van ca. € 300.000,-- vergen.

Naast onderhoud dienen een flink aantal fietspaden van SBB gereconstrueerd te worden. Ca. 12,8 km fietspad dient omgevormd te worden naar beton met een breedte van 3 m, waaronder het fietspad Zanddijk tussen De Koog en De Cocksdorp. De totale kosten ervan zijn geraamd op € 3.9 miljoen. Verder dienen verschillende parkeerterreinen van SBB compleet gerenoveerd te worden. Totale kosten € 3,1 miljoen.

In 2016 zijn de gezamenlijke waddeneilanden gestart met het project “De Waddeneilanden - de parels op de kroon van fietsend Nederland”. De aanleiding hiervoor is veranderend gebruik van de recreatieve fietspaden in combinatie met de huidige inrichting. De insteek hierbij was om het recreatief product van fietspaden op te waarderen van aanbod naar vraaggericht. Het project is uitgewerkt in een plan van aanpak wat recentelijk is afgerond. Dit plan van aanpak krijgt in 2019 een bestuurlijk gevolg.

4.3 Wegen en fietspaden van het Hoogheemraadschap

Het Hoogheemraadschap heeft aan de oostkant van Texel nog een aantal wegen en fietspaden in beheer in onderhoud. Het fietspad betreft het buitendijkse fietspad (zie hiervoor het kaartje). Dit fietspad is van groot belang voor de recreant voor het beleven van Texel en het Wad. Momenteel veegt de gemeente Texel dit fietspad. De gemeenteraad heeft daarvoor bij de vaststelling van het Actieplan Mobiliteit een jaarlijks bedrag beschikbaar gesteld van € 35.000,- (hiervoor worden ook de fietspaden van SBB geveegd).

Het Hoogheemraadschap heeft gevraagd aan de gemeente Texel vanuit haar toekomstige concentratie op haar kernactiviteiten (water- en dijkbeheer) om een dialoog over het toekomstige beheer en onderhoud van haar wegen.

4.4 Weg met fietspaden van de provincie Noord-Holland

De provincie heeft op Texel alleen een gedeelte van de Pontweg in beheer en onderhoud. Deze weg is in de 90-er jaren van de vorige eeuw bij wet naar de provincie overgegaan. Qua beheer en onderhoud heeft de provincie een langlopend onderhoudscontract met WaakSaam uitstaan.

4.5 Samenwerking

De gemeente Texel beoogt versterking van de samenwerking met andere overheden, bijvoorbeeld met de gemeenten in de kop van Noord-Holland. In 2015 is hieromtrent ook een convenant opgesteld tussen de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon en Texel. Een van de samenwerkingsvormen hierin is het “Samen werken aan de Waterketen”.

Omtrent wegonderhoud zijn er momenteel nog geen samenwerkingsverbanden. De ambitie is de komende jaren te gaan onderzoeken wat hierin mogelijk is.

DEEL 5 FINANCIEN

5.1 Resumé financiën

5.1.1 Exploitatiekosten

De exploitatiekosten van beheer en onderhoud wegen zien er als volgt uit:

Begroting WSP 2019 - 2023 tbv Beheerplan Wegen - hoofdlijnen								
Alle bedragen exclusief btw Geen inflatie berekend								
ONDERDEEL	Sub- onderdeel			2019	2020	2021	2022	2023
EXPLOITATIE								
Beheer				60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Klein Onderhoud	Wegen			208.286	208.286	208.286	208.286	208.286
	Bermen			187.133	188.883	190.633	192.383	194.133
Totaal kl onh				395.401	397.151	398.901	400.621	402.401
Groot Onderhoud	Wegen			880.000	880.000	880.000	880.000	880.000
	Belijning			38.425	28.425	35.625	42.825	50.025
Totaal grt onh				918.425	908.425	915.625	922.825	930.025
TOTAAL EXPL				1.373.826	1.365.576	1.374.526	1.383.476	1.392.426

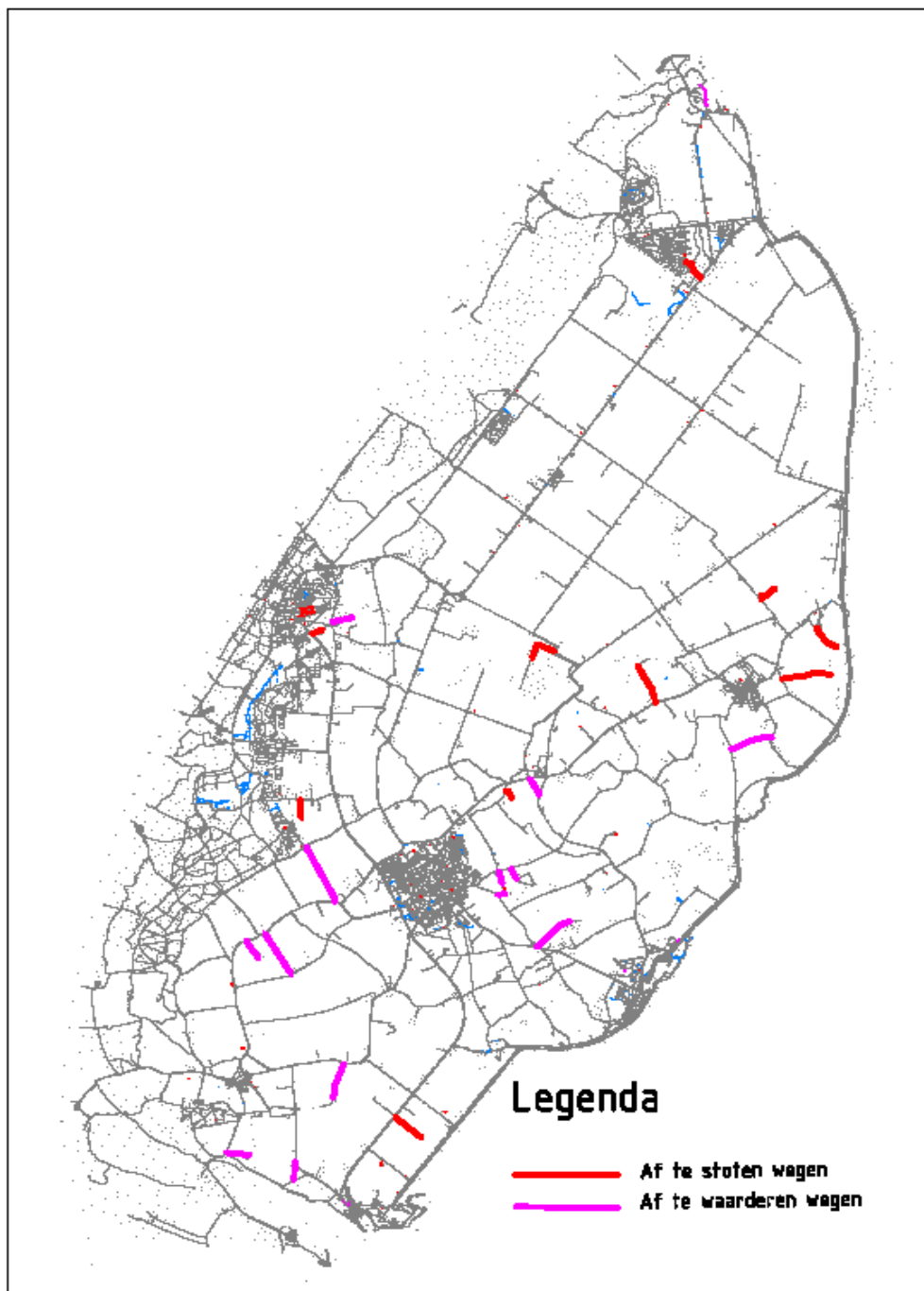
Deze bedragen passen binnen de huidige reguliere budgetten.

5.1.2. Investerings

De totale investeringen voor de jaren 2019 - 2023 vergen een totaal bedrag van € 22.215.701,-- en zien er verdeeld over de jaren als volgt uit:

	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Rehabilitaties	621.000	7.316.500	872.000	1.209.000	531.000	10.549.500
Reconstructies	1.595.551	8.439.900	722.000	552.750	336.000	11.646.201
TOTALE INVESTERINGEN	2.216.551	15.756.400	1.594.000	1.761.750	867.000	22.195.701

Tekening mogelijk af te stoten en/of af te waarderen wegen.



DEEL 6 FUNCTIE EN GEBRUIK

6.1 Categoriseringsplan

De gemeente Texel moet voor de komende jaren een forse financiële inspanning leveren om haar wegareaal in goede staat te houden. De zorgplicht stelt de gemeente voor deze verantwoordelijkheid. Aan de andere kant is goed rentmeesterschap over onze wegen in het belang van ons allemaal en draagt het bij zowel aan ons welzijn en aan ons toeristisch imago.

Vanwege de financiële lasten is het goed om eens nader te kijken naar “nut en noodzaak” van alle gemeentelijke wegen en paden. Voor dit jaar (2018) staat het categoriseringsplan op de agenda. Dit plan is een actualisatie van de functies van alle gemeentelijke wegen. Conform de CROW-richtlijnen zijn de functies Gebiedsontsluitingsweg (hoofdwegen) en Erftoegangsweg (woonstraten, wegen in het buitengebied e.d.). In het kader hiervan kan na het vaststellen van de functies door de gemeenteraad als aanvulling onderzocht worden of alle “Erftoegangswegen” wel dezelfde status moet hebben. Dit betreft wegen die niet of amper gebruikt worden of die alleen maar dienen ter ontsluiting van een perceel. Wellicht zijn er een aantal wegen die afgestoten kunnen worden of anderszins qua onderhoud afgewaardeerd kunnen worden naar “Landwegen”.

Een “Quick Scan” geeft het volgende beeld:

6.1.1 Doorkijk afstoten van wegen

Deze doorkijk beschrijft de mogelijkheden van het verkleinen van het wegareaal. Het gaat hierbij dan om het concreet afstoten van wegen. Gedacht wordt hierbij aan wegen die sec één of enkele erven ontsluiten. Op de tekening hiernaast zijn deze wegen aangegeven.

In totaliteit gaat het hierbij om ca. 11.860 m². Dit is ruim een half procent van het totale gemeentelijke areaal. Op het jaarlijkse bedrag aan groot onderhoud scheelt dit € 5.240,--.

Bij deze doorkijk moet evenwel rekening gehouden worden met de kans dat overdracht aan derden op een mislukking kan uitlopen, plus dat een aantal van deze wegen eerst opgeknapt moeten worden.

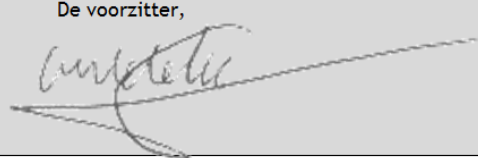
6.1.2 Doorkijk afwaarderen wegen

Deze doorkijk houdt in dat wegen in het buitengebied afgewaardeerd worden naar landwegen. Dit houdt concreet in dat er alleen onderhoud plaats vindt om de veiligheid van deze wegen te waarborgen. In de praktijk betekent dit, dat deze wegen niet meer geasfalteerd worden, maar dat met halfverharding de begaanbaarheid veilig gehouden worden.

Dit scenario kan toegepast worden op de wegen van scenario “Afstoten wegen”, maar ook op wegen in het buitengebied die geen doorgaand karakter hebben en/of die alleen door agrarisch verkeer gebruikt worden. Op de tekening hiernaast zijn deze wegen aangegeven.

Hierbij gaat het in totaliteit om ca. 29.580 m², ongeveer 1,5% van het totale areaal. De jaarlijkse besparing bedraagt ca. € 13.000,--. Het budget voor klein onderhoud kan niet neerwaarts worden bijgesteld, omdat dagelijks onderhoud aan deze wegen nodig blijft om de veiligheid te waarborgen.

Ondertekening

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 19-09-2018,	
De griffier,	De voorzitter,
	

Bijlages

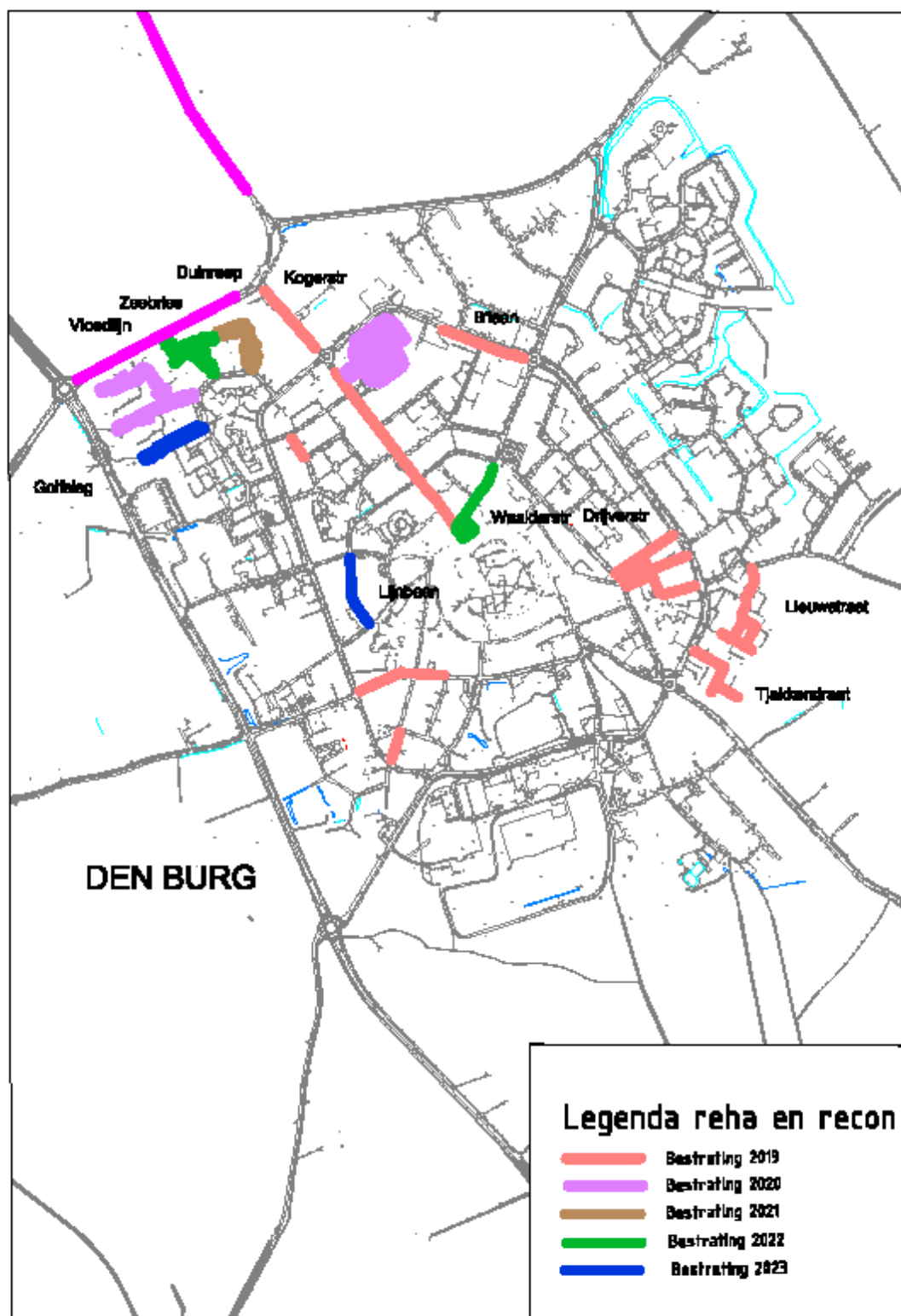
Bijlage 1 - Overzicht kosten investeringen

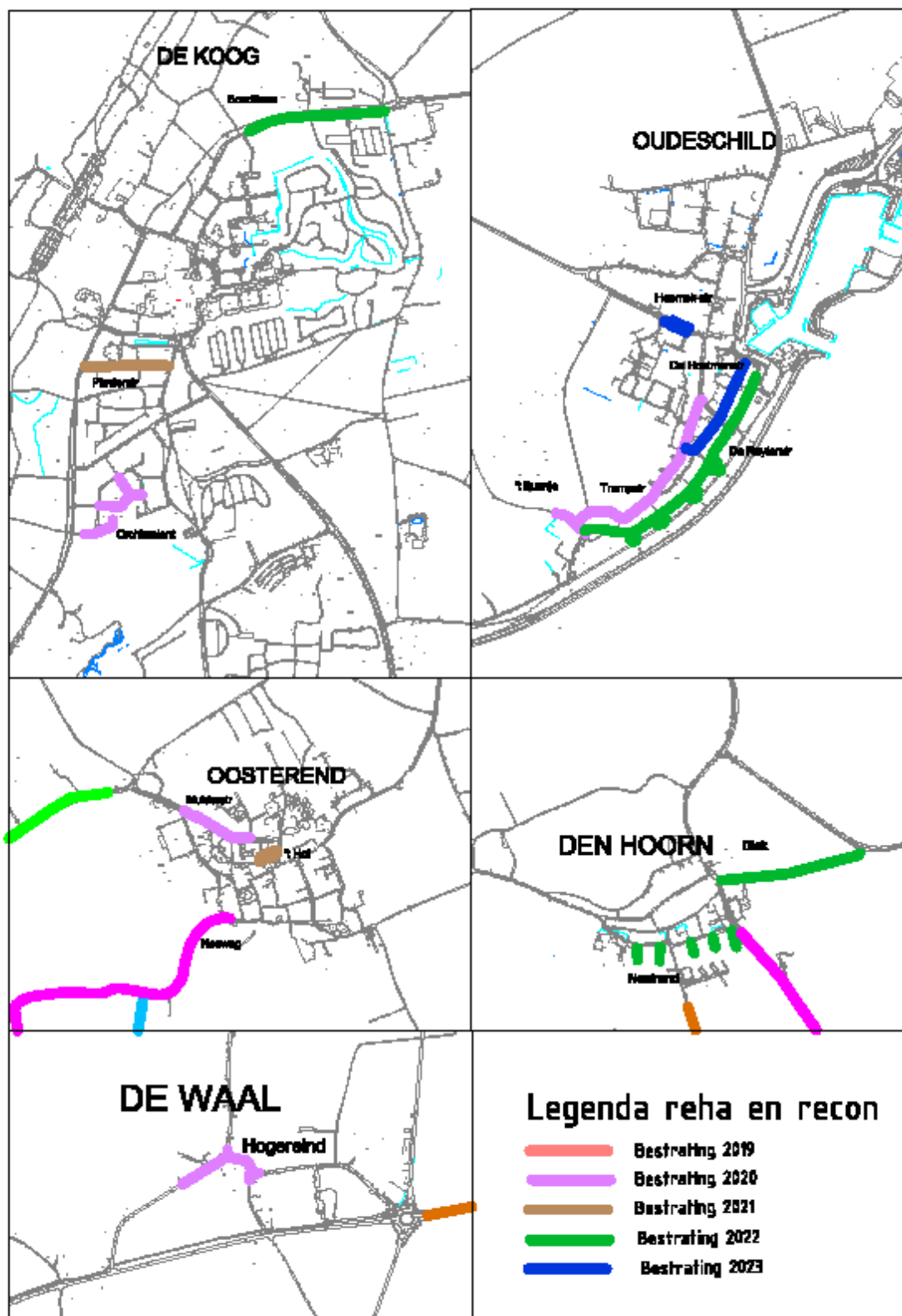
Beheerplan Wegen 2019 - 2023 - totale kosten investeringen					
d.d. 11 juli 2018					
NB De jaarlijkse kosten ad € 220.000,- voor aanleg bermverharding zijn hierin niet opgenomen.					
REHABILITATIES/RECONSTRUCTIES 2019	2019	2020	2021	2022	2023
bedragen excl btw					
Buytengors	11.300				
Diverse voetpaden in de dorpen	137.700				
Nesweg	140.000				
Watermolenweg	332.000				
Vorbereiding Postweg/Nieuwlanderweg	200.000				
Fietspad zandige zeedijk	103.300				
Parkeerterrein De Voorzorg	1				
De Naal	264.500				
Kogerstraat	289.250				
Tjakerstraat/Lieuwstraat	289.250				
Burdetstraat/Drijverstraat	289.250				
Omzetten grijs in groen	15.000				
1e jaar belijning omzetten in koudplast	145.000				
Totale investeringen 2019	2.216.551				
REHABILITATIES/RECONSTRUCTIES 2020					
bedragen excl btw					
Vloedlijn		215.000			
Orchismient		64.400			
Voetpad Mulderstraat		5.000			
Algemene Begraafplaats Den Burg		130.000			
Hogereind/Bomendiek - Mooi De Waal		160.000			
Trompstraat/'t Buurtje		248.000			
Nesweg		480.000			
Postweg/Nieuwlanderweg		14.000.000			
Stolweg		352.000			
Omzetten grijs in groen		15.000			
2e jaar belijning omzetten in koudplast		87.000			
Totale investeringen 2020		15.756.400			
REHABILITATIES/RECONSTRUCTIES 2021					
bedragen excl btw					
Voetpad Beatrixlaan			3.000		
Duinreep			115.000		
t Hof			105.000		
De Dageraad			69.000		
Plevierstraat			120.000		
Mokweg			60.000		
Oost			500.000		
Oosterenderweg			320.000		
Vuurtorenweg			200.000		
Omzetten grijs in groen			15.000		
3e jaar belijning omzetten in koudplast			87.000		
Totale investeringen 2021			1.594.000		

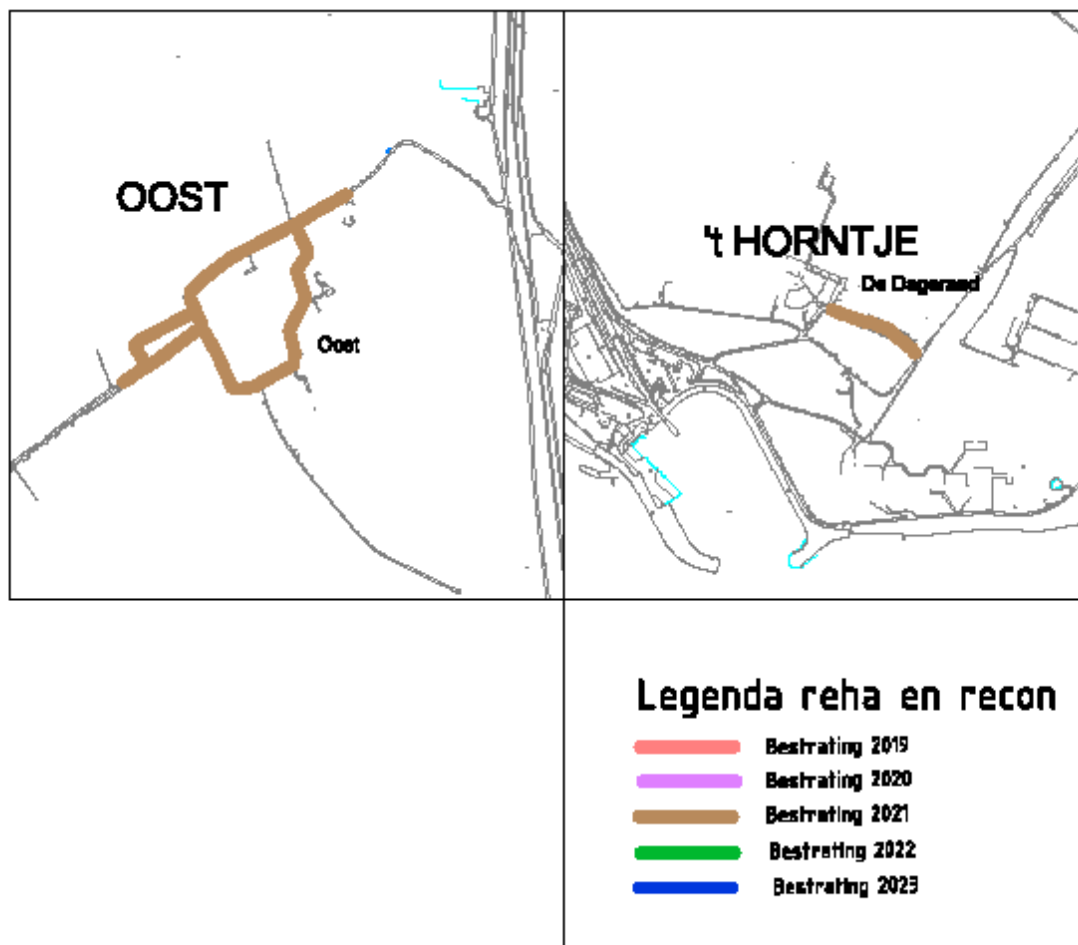
REHABILITATIES/RECONSTRUCTIES 2022					
bedragen excl btw					
Waalderstraat				31.000	
Zeebries				100.000	
Naalrand				41.000	
Witteweg				7.500	
Stenenplaats				39.000	
Diek				175.000	
Boodtlaan				208.750	
De Ruyterstraat - parkeerterreinen				231.500	
Mokweg				48.000	
Oosterenderweg				360.000	
Oostkaap				280.000	
Oudeweg				240.000	
Totale investeringen 2022				1.761.750	
REHABILITATIES/RECONSTRUCTIES 2023					
bedragen excl btw					
Golfslag					75.000
Voetpad Heemskerckstraat					8.000
Lijnbaan					107.500
De Houtmanstraat					228.500
Lageveld					448.000
Totale investeringen 2023					867.000
TOTALE INVESTERINGEN	2.216.551	15.756.400	1.594.000	1.761.750	867.000
TOTAAL GENERAAL 2019 - 2023					22.195.701

Bijlage 2 - Overzichtstekeningen investeringen









Slotbepaling

Deze nota word aangehaald als “Beheerplan Wegen 2019 - 2023” en treedt in werking op 1 januari 2019.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 19 september 2018,

De griffier,



De voorzitter,

