

Totaaloverzicht vragen 2 schriftelijke ronde voor raadsvergadering 14 mei 2020 in plaats van commissie Leefomgeving

Nr	Onderwerp	Document (raadsvoorstel/ bijlage)	Blz.	Vraag	Fractie
1	Wegbeheerplan		2/7	Evaluatie: In kader van veiligheid en kapitaalvernietiging: extra aandacht voor kwaliteit D en voor de verhardingen.	CDA
			2/7 3/7 4/7	Hier geldt hetzelfde voor de element verhardingen. Alhoewel dit dossier een voorstel is tot onderzoek om evt. buitenwegen af te sluiten wil ik nu aandacht vragen voor de Korenweg. De Korenweg van de Colmonterweg tot de Vrakalbergerweg wordt veel gebruikt voor doorgaand verkeer. Verkeer van het Heuvelland uit richting Voerendaal. Bij afsluiting wordt het verkeer via de Kerkstraat geleid. Niet de "problematiek" van de Kerkstraat vergroten. Zijn er meet momenten? Antwoord De Korenweg staat niet in de lijst.	CDA

		Raadsvoorstel	4 van 7	4e alinea: Vraag in 1^e ronde: d) Om hoeveel kilometer af te sluiten wegen gaat het? Antwoord in 1^e ronde: We gaan het proberen om een kaart aan te leveren, maar in verband Corona weten we niet of dit lukt voor de raadsvergadering. Gelijktijdig met het realiseren van een kaart zal ook de precieze lengte worden bepaald. Vervolg vraag in 2^e ronde: Er is niet gevraagd naar een kaart. In de systemen (GBKN o.i.d.) kan middels enkele “klikken op de muis” de lengtemeters bepaald worden. Deze lengtemeters zouden bijvoorbeeld aan het overzicht van bijlage 6 kunnen worden toegevoegd. Graag hierin voorzien. Antwoord We hebben de lengten nagetrokken en vermeld in de toegevoegde nieuwe bijlage 6 en een bijbehorende kaart voor de situering van de wegen toegevoegd. De totale lengte van de wegen is 17.525 meter. Vraag in 1^e ronde: f) Indien dit voornamelijk landweggetjes zijn die door zwaar materieel (landbouwvoertuigen) worden bereden zal de degeneratie van deze wegen niet minder snel gaan dan door de beoogde afsluiting. Wordt deze mening gedeeld of heeft men redenen om aan te nemen dat deze beoogde afsluiting middels bebording daadwerkelijk een kostenbesparing met zich mee brengt; Antwoord in 1^e ronde: Het gebruik van deze wegen zal voor het overgrote deel niet veel veranderen en voornamelijk landbouwverkeer betreffen. Dit is overigens ook de grootste schadefactor voor deze wegen. De kostenbesparing is er alleen als je bereid bent om de wegen te laten degenereren. Ook dit aspect zal onderdeel moeten zijn van het uit te voeren onderzoek. Vervolg vraag in 2^e ronde: Gevoelsmatig zijn wij van mening dat de beoogde en nader te onderzoeken kostenbesparing niet zal leiden tot het gewenste resultaat. Dit gevoel is gestaafd op de ontvangen antwoorden.	DV
--	--	---------------	---------	--	----

Nr	Onderwerp	Document (raadsvoorstel/ bijlage)	Blz.	Vraag	Fractie
				a) Graag zouden wij van u weten wat de reguliere onderhoudskosten bedragen van deze wegen indien sluiting voor verkeer niet aan de orde is. Dit om een goed beeld te krijgen van het “risico” dat schuil gaat in het onderzoek naar de afsluiting van deze wegen; Antwoord 2^e ronde Door het wegbeheersysteem wordt voor het onderhoud (zonder afsluiting) van deze wegen voor de jaren 2020 t/m 2024 € 157.296 gegenereerd, gebaseerd op toepassen slijtlagen ivm buitengebied. b) Als uit het onderzoek blijkt dat de wegen toch afgesloten kunnen worden wat is dan de jaarlijkse besparing die hieruit volgt? Antwoord 2^e ronde In dat geval zullen we toch minimaal onderhoud uitvoeren op deze wegen in de jaren 2020 t/m 2024. De kosten daarvan bedragen € 31.395 en zijn verdisconteerd in onze doorrekening voor het voorliggende wegbeheerplan. Conclusie: Een besparing van ca € 126.000 over de jaren 2020 t/m 2024.	

Nr	Onderwerp	Document (raadsvoorstel/ bijlage)	Blz.	Vraag	Fractie
		Raadsvoorstel	4 van 7	5^e alinea: Vraag in 1^e ronde: Op basis van expert judgement en/of historische gegevens is toch een reservering te maken voor vorstschades? Hier graag in voorzien. Zo wordt een realistischer beeld geschetst. Antwoord in 1^e ronde: Dat kan, maar werkt kostenverhogend. Daarnaast is het de vraag of het zin heeft om telkenjare een bedrag voor vorstschade op te voeren. Het is namelijk onvoorspelbaar hoe groot de vorstschade is (en welk bedrag je moet reserveren) en het is zeker niet voorspelbaar dat er en in welk jaar vorstschade optreedt. Gezien de winters van de laatste jaren is het advies dit niet te doen. Vervolg vraag in 2^e ronde: Uit de beantwoording menen wij op te maken dat u doelt op zachte winters de afgelopen jaren die mogelijk beperkte vorstschade veroorzaken. Juist de temperatuurschommelingen (vorst-dooi) en vochtophoping leiden tot vorstschade. Tevens wordt gesteld dat het opnemen van een X-bedrag kostenverhogend werkt. Indien deze kosten (globale schatting o.b.v. expert judgement) niet worden opgenomen in het voorliggende raadsvoorstel maar wel benodigd zijn, hoe worden deze dan bekostigd? Ofwel, is dit niet een broekzak-vestzak gedachte? Uw gegeven antwoord behoeft een nadere uitleg. Antwoord 2^e ronde Zie eerdere uitleg. Aanvullend kunnen wij aangeven dat dit de afgelopen 10 jaar zelden het geval is geweest. Op het moment dat een dergelijke situatie zich voordoet kan onderzocht worden of het naar gelang de omvang en ernst van de schades binnen de reguliere begroting opgelost kan worden (meenemen bij regulier onderhoud middels nieuwe prioritering) of dat we via de voor-/ najaarsrapportage een verzoek om extra middelen moeten indienen. Maar nogmaals de situatie doet zich zelden voor.	DV

Nr	Onderwerp	Document (raadsvoorstel/ bijlage)	Blz.	Vraag	Fractie
		Raadsvoorstel	6 van 7	Vraag in 1^e ronde: b) Waarom is bijlage 6 separaat benoemd en bijgevoegd? Dit document is gelijk aan bijlage 6 van het rapport van Sweco. Antwoord in 1^e ronde: Separaat toegevoegd omdat de inschatting van het college was dat het een prettig document betreft om separaat bij de hand te hebben. Vervolg vraag in 2^e ronde: Hoe moet dit antwoord gezien worden i.r.t. het antwoord op de vraag als gesteld door D66 in de 1^e vragenronde? Hierop luidde het antwoord als volgt: Dank voor de melding. Er wordt er één verwijderd in het definitieve voorstel. Antwoord 2e ronde Naar aanleiding van vragen in de Leefomgeving wordt een nieuwe bijlage 6 toegevoegd. Naar aanleiding van deze vragen hebben we de lengten van de wegen, waarvan onderzocht zal worden of ze afgesloten kunnen worden voor doorgaand verkeer, nagetrokken en vermeld in de toegevoegde nieuwe bijlage 6 met bijbehorende kaart voor de situering van de wegen. De totale lengte van de wegen is 17.525 meter.	DV
		Maakt goedkeuring van het RV het tot een verplichting om over te gaan tot daadwerkelijke uitvoering van het beheerplan? Op basis van het RV worden de financiële middelen beschikbaar (bij)gesteld om de uitvoering van het voorziene onderhoud mogelijk te maken.		VVD vraagt of met goedkeuring van het RV het uitvoeren van het beheerplan een verplichting word. Kan het college aub gewoon antwoord geven op de vraag met JA of NEE? Antwoord 2^e ronde JA (zie ook Bijlage 1 Wettelijk kader)	VVD

		Raadsvoorstel	2	Wat is het gewenste kwaliteitsniveau - de prestatie - als doelstelling voor het wegbeheer? Maakt het aspect duurzaamheid (t.a.v. milieu en omgeving) hier ook onderdeel van uit? Wij kunnen geen duidelijk geformuleerde doelstelling achterhalen in het raadsvoorstel of het wegbeheerplan. Antwoord Het laagste kwaliteitsniveau wat de bestuurder kan kiezen is kwaliteitsniveau C. Dit wordt verwoord in het wegbeheerplan in bijlage 3 (Relatie technische staat en IBOR- kwaliteit) onder kopje Relatie beeldkwaliteit-wegbeheer. Duurzaamheid is geen specifiek onderdeel van dit wegbeheerplan. Duurzaamheid is wel een belangrijke factor bij de uitvoering van werken en is voortdurend in ontwikkeling wat betreft toe te passen technieken, materialen en bedrijfsvoering aannemerij. Onder het kopje 'Relatie beeldkwaliteit-wegbeheer' staat dat C het laagste niveau is waarvoor gekozen KAN worden om nog (net) aan de CROW-richtlijnen te voldoen en dat D te laag is en overeenkomt met de definitie van achterstallig onderhoud. Bovendien is er te lezen dat niveau B overeenkomst met de waarschuwingsgrens, inhoudend dat over 3 tot 5 jaar onderhoud uitgevoerd moet worden. De gestelde vraag hierboven is niet waar de bestuurder voor KAN kiezen, maar waarvoor het bestuur van Gemeente Voerendaal daadwerkelijk kiest. Antwoord 2^e ronde Dat is waar. Vindt het bestuur dat duurzaamheid alleen een belangrijke factor is wanneer het gaat om de uitvoering van projecten, dus op operationeel niveau, maar niet op het tactisch niveau van wegbeheer wanneer de programmering plaats vindt? Antwoord 2^e ronde Ook op strategisch en tactisch niveau is duurzaamheid een belangrijke factor. Vandaar dat de gemeente Voerendaal ook volmondig participeert in de nieuw op te stellen mobiliteitsvisie (SUMP), zoals die nu wordt voorbereid in Parkstad. In deze nieuw op te stellen mobiliteitsvisie wordt duurzaamheid volwaardig meegenomen. De mobiliteitsvisie moet eind 2020 gereed zijn. Er is nog niet besloten hoe de raad geïnformeerd wordt. Dit zou per raadsinformatiebrief	D66
--	--	---------------	---	--	-----

Nr	Onderwerp	Document (raadsvoorstel/ bijlage)	Blz.	Vraag	Fractie
				kunnen zijn, maar wordt in overleg met BC Mobiliteit bepaald.	

		Raadsvoorstel	2	Hoe wordt omgegaan met de bij de evaluatie onderscheiden kwaliteiten? En dan in het bijzonder met de kwaliteiten C (matig) en B (voldoende)? Hoe is de financiële impact van de onderhoudsbehoefte van de wegen die deze kwaliteitsscore hebben in het wegbeheerplan verdisconteerd? Antwoord Gemeenten en provincies kunnen de kwaliteit van de openbare ruimte definiëren met behulp van de beeldkwaliteitsniveaus A+, A, B, C en D. In de kwaliteitscatalogus zijn deze kwaliteitsniveaus voor alle aspecten van de openbare ruimte (wegonderhoud, groenonderhoud, zwerfafval, etc.) gedefinieerd. Wij doen op grond van de minimale kwaliteitseis van de CROW-wegbeheersystematiek, de betaalbaarheid en voortbordurend op het voorgaande wegbeheerplan een voorstel om te blijven onderhouden op kwaliteitsniveau C. Waar is expliciet te lezen dat het bestuur van Gemeente Voerendaal op grond van de minimale kwaliteitseis van de CROW-wegbeheersystematiek, de betaalbaarheid en voortbordurend op het voorgaande wegbeheerplan een voorstel doet om te blijven onderhouden op kwaliteitsniveau C? Antwoord 2^e ronde Wij berekenen ons onderhoud met de wegbeheersystematiek van CROW. Het minimale onderhoudsniveau van de wegbeheersystematiek is berekend op niveau C. Dit is verwoord in Bijlage 3 hoofdstuk Relatie technische staat en IBOR-kwaliteitsniveau onder paragraaf Relatie beeldkwaliteit – wegbeheer. De tekst luidt:“Het laagste kwaliteitsniveau dat een beheerder of bestuurder kan kiezen is niveau C.” De financiële impact van onderhoud is daarom berekend op kwaliteitsniveau C. De financiële gevolgen voor onderhoud op een hoger niveau wordt voor drie alternatieven beschreven in het wegbeheerplan op pag. 22 tabel 6-1. De tabel 6-1 met drie alternatieven in het hoofdstuk Conclusie van het wegbeheerplan op pag. 22 wordt niet in het hoofdstuk Financieel Overzicht besproken en is daardoor onduidelijk voor wat betreft de 'ins and outs'. Deze tabel betreft in essentie een te maken beleidskeuze inzake wegbeheer. Kunt u de mogelijke keuzevarianten inzake wegbeheer v.w.b. geambieerd kwaliteitsniveau alsook de daarmee samenhangende budgetten transparanter maken, exclusief rehabilitatiekosten?	D66
--	--	---------------	---	--	-----

Nr	Onderwerp	Document (raadsvoorstel/ bijlage)	Blz.	Vraag	Fractie
				Antwoord 2^e ronde Het minimale kwaliteitsniveau is C en het is dus zaak om wat naar de ondergrens zakt (naar kwaliteitsniveau D) naar minimaal C te brengen en de overige niveaus (A+, A, B) dusdanig te bewaken dat er inzicht geboden wordt op wat en op welke termijn en voor welke kosten onderhouden moet worden. De daarmee samenhangende budgetten zijn transparant en weergegeven op pag. 22 in tabel 6-2.	
		Raadsvoorstel	2	Onder relatie beeldkwaliteit-wegbeheer staat vermeld dat het laagste kwaliteitsniveau waarvoor een beheerder of bestuurder kan kiezen niveau C is. Betekent dat concreet dat onderhoud in principe pas aan de orde is wanneer hier niet minimaal aan voldaan is, of wordt al bij hogere kwaliteitsniveaus anticiperend onderhoud verricht om kwaliteitsniveau D te voorkomen. Antwoord De huidige financiële middelen voor het onderhoud aan wegen zijn berekend en toereikend om de wegen met kwaliteit D naar een hoger niveau te brengen. Afhankelijk van de uitvoeringsmaatregel is dat naar minimaal kwaliteit C of hoger. Tegelijkertijd worden er reconstructies en rehabilitaties uitgevoerd die de kwaliteit van de betreffende wegen naar A of A+ brengt. Betekent dit dat – afgezien van reconstructie en rehabilitatie – het onderhoud in het kader van wegbeheer pas plaatsvindt wanneer het kwaliteitsniveau gezakt is naar niveau D en dat de wegbeheer streefdoelstelling in principe NIET is om deze wegen op een hoger kwaliteitsniveau dan C te brengen? Antwoord 2^e ronde De doelstelling van wegbeheer is niet om de wegen op een hoger kwaliteitsniveau dan C te brengen, maar de doelstelling van het wegbeheer is om de wegen op minimaal kwaliteitsniveau C te onderhouden.	D66

		Raadsvoorstel	Wat is achterstallig onderhoud? Is daar een kwaliteitsniveau aan te koppelen? Hebben we het dan alleen om kwaliteitsniveau D of is C ook al achterstallig? Antwoord Achterstallig onderhoud is een term uit de CROW en is wat betreft wegonderhoud alleen van toepassing op asfaltverhardingen. Achterstallig onderhoud betekent dat er te weinig of verkeerd onderhoud uitgevoerd is, waardoor schade ontstaat die voorkomen had kunnen worden (onomkeerbaar is). Het gevolg is vaak een kostbare ingreep. Bij asfaltverhardingen is de verharding dan bezwaken. Door minstens één maal per twee jaar een wegininspectie uit te voeren kan tijdig een inschatting gemaakt worden wanneer een onderhoudsachterstand doorschiet naar achterstallig onderhoud. Het is daarmee niet 1 op 1 gekoppeld aan het kwaliteitsniveau. Dit antwoord komt niet overeen met hetgeen in het wegbeheerplan over achterstallig onderhoud gezegd wordt; daar is te lezen dat het niveau D overeenkomt met de definitie van 'achterstallig onderhoud' in de wegbeheersystematiek. Kunt u dit in relatie tot uw antwoord nader toelichten en/of aangeven waar het wegbeheerplan die toelichting biedt? Antwoord 2^e ronde Voor de duidelijkheid achterstallig onderhoud en onderhoudsachterstand zijn 2 verschillende begrippen. <u>Achterstallig onderhoud</u> is een term uit de CROW en is wat betreft wegonderhoud alléén van toepassing op asfaltverhardingen. Achterstallig onderhoud betekent dat er onvoldoende, verkeerd of te laat onderhoud uitgevoerd is aan die asfaltverhardingen, waardoor schade ontstaat die voorkomen had kunnen worden (schade is onomkeerbaar geworden). Het gevolg is vaak een kostbare (duurdere) ingreep. Door minstens één maal per twee jaar een wegininspectie uit te voeren kan tijdig een inschatting gemaakt worden wanneer een onderhoudsachterstand doorschiet naar achterstallig onderhoud. Het is daarmee niet 1 op 1 gekoppeld aan het kwaliteitsniveau. <u>Onderhoudsachterstand</u> is daarom misschien een verwarrende term. De verwarring ontstaat doordat we geen lager niveau als niveau D kennen, er bestaat bijvoorbeeld geen niveau E. Verder is het in de eerste ronde gegeven antwoord nog steeds van toepassing.	D66
--	--	---------------	---	-----

Nr	Onderwerp	Document (raadsvoorstel/ bijlage)	Blz.	Vraag	Fractie
				In Bijlage 2 van het wegbeheerplan wordt op pag. 33 onder paragraaf Onderhoudsachterstand uitgelegd wat de onderhoudsachterstand is, op basis waarvan de eerste 2 planjaren worden gepland. Op basis van de eerste 2 planjaren wordt het jaarlijks uit te voeren onderhoud gepland. Voor het bepalen van de onderhoudsbudgetten op basis van onderhoudstrategieën, wordt ervan uit gegaan dat de kwaliteit voldoet aan het minimale onderhoudsniveau. De onderhoudsachterstand wordt bepaald middels het uitvoeren van een globale visuele inspectie. Met behulp van Obsurv Wegen worden de cijfers van de globale visuele inspectie in het databestand geïmporteerd en verwerkt. In Obsurv Wegen kan men nu de basisplanning en -begroting maken. De basisplanning en -begroting geeft inzicht in hetgeen technisch noodzakelijk is. Hiertoe vergelijkt het systeem de aangetroffen schade met de richtlijnen die daarvoor gelden en prognosticeert het onderhoud dat moet worden gepleegd. Mits de inspectie goed is uitgevoerd, geeft het systeem de meest efficiënte combinatie van tijdstip en soort maatregel. De maatregel die in de eerste 2 planjaren worden gepland, betreffen de onderhoudsachterstand en dienen bij het cyclusbetrag voor de eerste 2 planjaren opgeteld te worden. In hoofdstuk 5 van het wegbeheerplan wordt op pag. 17 onder paragraaf 5.3.1 uitgelegd wat de gevolgen zijn van de onderhoudsachterstand voor de budgetten. Voor het bepalen van de onderhoudsbudgetten op basis van onderhoudstrategieën, wordt ervan uit gegaan dat de kwaliteit voldoet aan het minimale onderhoudsniveau. Uit paragraaf 4.2 blijkt echter dat 9,4% van het areaal verhardingen niet voldoet aan het minimale onderhoudsniveau (niveau C). Deze achterstand dient in de komende twee jaar opgelost te worden. Hierdoor is er de komende twee jaar een hoger onderhoudsbudget benodigd.	

Nr	Onderwerp	Document (raadsvoorstel/ bijlage)	Blz.	Vraag	Fractie
		Bijlage 6		Wat is het acceptabele voldoende onderhoudsniveau van wegen die buiten gebruik worden genomen op basis waarvan er van uitgegaan wordt dat daar in de periode 2020/2024 geen onderhoudskosten zijn? Antwoord Tot voor kort zijn deze wegen juist heel goed onderhouden, waardoor een paar jaar iets minder onderhoud de wegen toch nog een tijdje op een redelijk niveau zal houden. Wat dan nog als acceptabel geaccepteerd mag worden met fietsers erop, moet uit het onderzoek volgen. Kan er van uitgegaan worden dat het acceptabele onderhoudsniveau van de wegen die onttrokken kunnen worden in ieder geval kwaliteitsniveau C is, of zou op basis van hiervoor genoemd onderzoek ook kunnen blijken dat kwaliteitsniveau D voor fietsers nog acceptabel is? Antwoord 2^e ronde Of kwaliteitsniveau D nog acceptabel is voor fietsers zal onderdeel worden van het onderzoek.	D66

Nr	Onderwerp	Document (raadsvoorstel/ bijlage)	Blz.	Vraag	Fractie
		Bijlage 6		Is het mogelijk om hier een visuele weergave van te maken? Dit is veel nuttiger om een juist beeld hiervan te krijgen. Antwoord We gaan het proberen om een kaart aan te leveren, maar in verband Corona weten we niet of dit gaat lukken voor de raadsvergadering. Wij hopen dat dit lukt. En zien deze kaart graag tegemoet. Antwoord 2^e ronde Naar aanleiding van vragen in de Leefomgeving wordt een nieuwe bijlage 6 toegevoegd. Naar aanleiding van deze vragen hebben we de lengten van de wegen, waarvan onderzocht zal worden of ze afgesloten kunnen worden voor doorgaand verkeer, nagetrokken en vermeld in de toegevoegde nieuwe bijlage 6 met bijbehorende kaart voor de situering van de wegen. De totale lengte van de wegen is 17.525 meter.	D66

Bijlage 6

Wegen buitengebied die uit beheer genomen worden in de periode 2020-2024

Onderzoeken of deze wegen afgesloten kunnen worden voor doorgaand verkeer middels verkeersbord C12 en onderborden “uitgezonderd landbouwverkeer” of “uitgezonderd bestemmingsverkeer”.

	Straat	Van	Tot	Lengte [m]
1	Jan Peukensweg	Retersbekerveldweg	Kruisstraat	756
2	Esschenderweg	Weustenraderweg	Laatste woning	260
3	Overlotbroekerweg	Putterweg	Einde weg	385
4	Tervierenweg	Putterweg	Einde weg (tot fietspad)	200
5	Kalkovenweg	Termoors	Kardenbekerweg	Geen verharding
6	Holleweg	Laatste woning (huisnr 23) Holleweg	Klimmenderstraat 5	270
7	Boschveldweg	Schalenboschweg	Penderskoolhofweg	Geen verharding
8	Terveurt	Kardenbekerweg	Valkenburgerweg	755
9	Kardenbekerweg	Craubekerstraat	Kalkovenweg	555
10	Koulenbergsweg	Koulen	Kampstraat	475
11	Drieherenweg	Kampstraat	Opscheumer	540
12	Kerkeveld	Krekelsbos	Langs de Ling	410
13	Langs de Ling	Kerkeveld	Einde asfalt	137
14	Opscheumer	Drieherenweg	Delkesweg	608
15	Scheuermolenweg	Frombergerweg	Spoorwegviaduct (Baggelsgats)	490
16	Achtbundersweg	Heugdeweg	St. Gillisstraat	1.583
17	Akerweg	Heugdeweg	Ransdalerstraat	1.966
18	Gewandeweg	Zjwattetekoelepad	Einde weg	670
19	Hooggats	Koekoeksweg	Colmonterweg	952
20	Duivenweg	Geerweg	Colmonterweg	236
21	Korenweg	Vrakilbergerweg	Eijserheide	949
22	Ribbelheideweg	Vrakilbergerweg	Eijserheide	1.054
23	Vrouwenheide	Komgrens Mingersborg	Veeweg	550
24	Veeweg	Vrouweheideweg	Komgrens Veeweg	482
25	Heggerweg	Hunsstraat	Kriekedellepad	287
26	Kersboomkensweg	Hunsstraat	Kunderberg	700
27	Welterweg	Oprit A79	Rietjesdalerweg	1.053
28	Rietjesdalerweg	Welterweg	Daelsweg	1.202
			Totaal	17.525



gemeente Voerendaal

Betreft:

Wegen in het buitengebied, waarvoor het voornemen bestaat ze uit beheer te nemen.

Onderzocht wordt of deze wegen afgesloten kunnen worden voor doorgaand verkeer middels verkeersbord C12 en onderborden "uitgezonderd landbouwverkeer" of "uitgezonderd bestemmingsverkeer".

Opmerking:

De begin- en eindpunten van de gemarkeerde wegen op kaart zijn indicatief.

SWECO