

Wegenbeleid gemeente Laarbeek 2024

Dit wegenbeleid voor de gemeente Laarbeek is opgemaakt op een Assetsheet. De Assetsheet geeft op een compacte en visuele manier vorm aan het nieuwe beleid, helder en voor eenieder leesbaar. Middels een aantal vaste onderdelen wordt de essentie van het beleid weergegeven. Door middel van deze assetsheet stellen we de benodigde budgetten vast en leggen we de basis voor het wegbeheer in Laarbeek.

Afbakening

Deze assetsheet is gericht op alle verhardingen in beheer van de gemeente Laarbeek. Hieronder vallen de asfaltverhardingen, elementenverhardingen, cementbetonverhardingen en on- en halfverharde wegen. Wegen in beheer bij derden (bv. Rijkswaterstaat, provincie of particulier) vallen buiten de scope. In de assetsheet worden enkel technisch onderhoud en vervangingen meegenomen. Verzorgend onderhoud (bv. straatvegen of onkruidbeheersing) valt buiten de scope.

Areaal

In de gemeente Laarbeek ligt een totaal oppervlak van ca. 1,7 miljoen m² aan verhardingen, dit is circa 77 m² per inwoner. Van het totale areaal bestaat 38% uit asfaltverharding (dicht asfaltbeton en oppervlakbehandeling), 57% uit elementenverharding (klinkers, tegels, etc.), 2% uit cementbetonverharding, 2% overige verhardingen (onverhard en semi-verharding). De wegbeheerdata wordt bijgehouden in het beheersysteem GBI en is op orde. De afgelopen periode is veel aandacht besteed aan het op orde krijgen van de beheerdata en is de betrouwbaarheid vergroot. Ook de komende periode is hier aandacht voor.

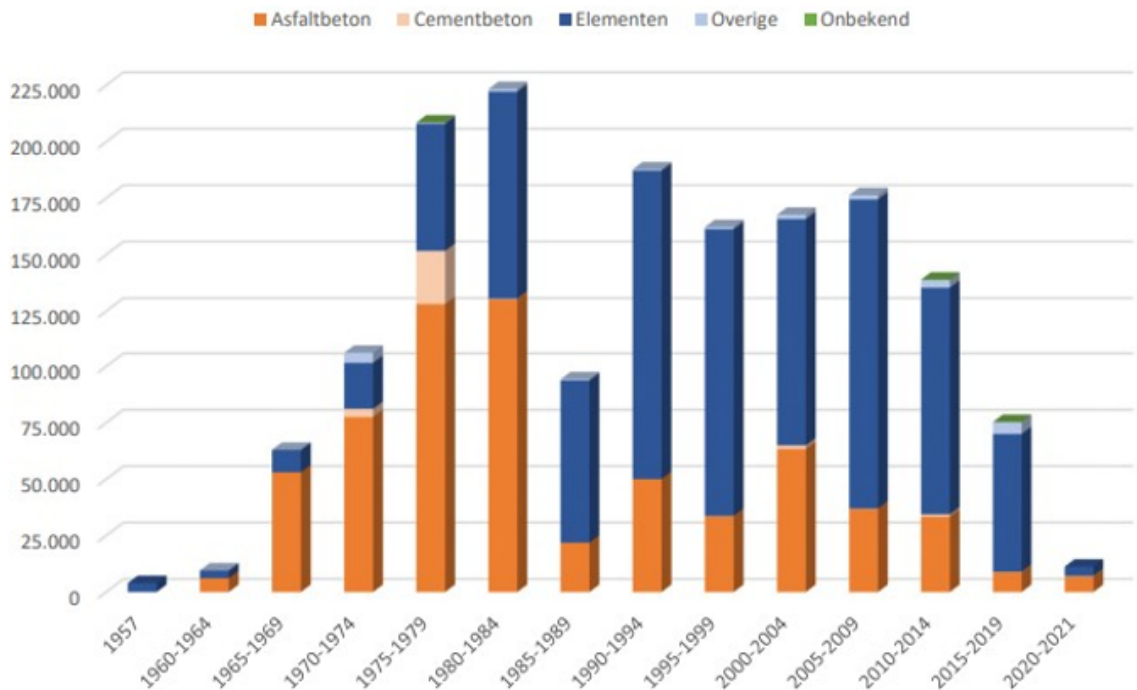
1,7 miljoen m²
verhardingen

Het grootste deel van het areaal (59%) is in gebruik als rijbaan. 15% van het areaal wordt gebruikt als voetpad en 8% als fietspad. De rest heeft een overige functie (bv. parkeren, verkeersgeleiding).

Leeftijdsopbouw

Onderstaand figuur geeft inzicht in de leeftijdsopbouw van het areaal. Vanaf 1965 is een mooi verloop te zien in nieuwe aangelegd verhardingen, slechts een klein deel is voor deze periode aangelegd. Tussen 1975 en 1985 is het areaal het meest toegenomen.

Oppervlakte per aanlegperiode per verhardingstype (m²)



Kwaliteit en kwaliteitsverloop

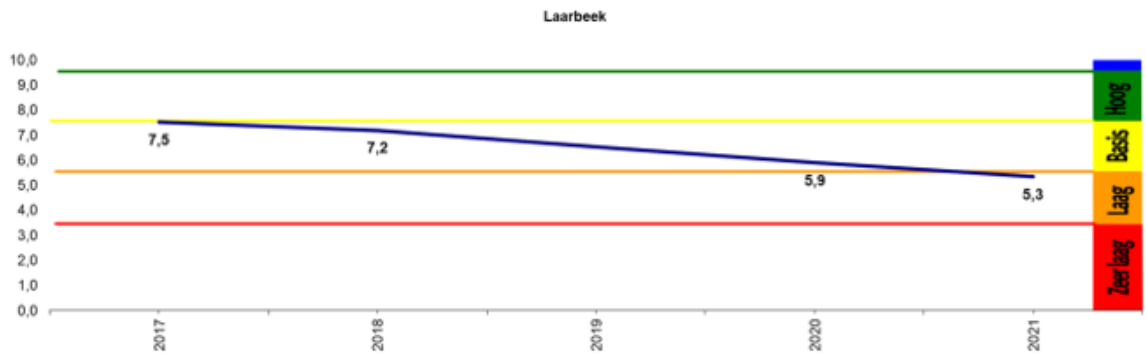
De afgelopen periode is gewerkt met een kwaliteitsambitie Basis (B volgens de CROW-methodiek). Om een betrouwbaar beeld te hebben van de kwaliteit, wordt periodiek (minimaal 1 x per 2 jaar) een weginspectie uitgevoerd.

Tijdens de inspectie registreert en classificeert de weginspecteur de verschillende schadebeelden. Alle schadebeelden en schadecijfers uit de weginspectie van 2021 zijn omgerekend naar rapportcijfers, hiermee ontstaat een goed en eenvoudig beeld van de kwaliteit van de weg. De rapportcijfers zijn onderverdeeld in het type verharding en het structuurelement/gebied:

	Bedrijventerreinen	Buitengebied	Centra	Hoofdwegen	Woongebied	Totaal
<i>Rapportcijfers</i>						
Asfalt	7,4	4,8	4,8	6,4	5,3	5,7
Elementen	4,7	5,3	4,9	4,8	5,1	4,9
Totaal	6,1	5,1	4,8	5,6	5,2	5,3

Gemiddeld scoren de verhardingen in de gemeente een rapportcijfer 5,3, net onder de ondergrens van het kwaliteitsniveau Basis. Het huidige kwaliteitsniveau van elementverhardingen is met een 4,9 lager dan asfalt, dat een 5,7 scoort.

Kwaliteitsverloop: Zoals in onderstaande grafiek te zien, is in de afgelopen 5 jaar een dalende trend te zien aan de hand van de rapportcijfers.



Gezamenlijk is geëvalueerd hoe deze daling te verklaren is. De belangrijkste oorzaken op een rij:

- Onvoldoende capaciteit binnen en buiten om werkzaamheden daadwerkelijke uit te voeren ('handjes');
- Bewuste keuze bepaalde minder gebruikte wegen, niet of later te onderhouden. Deze drukken het gemiddelde cijfer naar beneden;
- Andere ontwikkelingen waarop wordt gewacht voor uitvoeren wegenonderhoud (bv. pleinen in het centrum of kabel/nuts werkzaamheden);
- Langere doorlooptijd projecten door toenemende burgerparticipatie;
- Toenemende mate last van wortelopdruk in verhardingen. Op dit punt veel 'brandjes blussen', waardoor regulier/planmatig onderhoud in de verdrukking komt.

Deze punten uit de evaluatie worden meegenomen als leerpunten richting het beleid voor de komende periode.

Beleving en waardering

Naast de technische staat van de wegen is ook de beleving en waardering van de gebruiker van belang. Op basis van de klachten en meldingen kan hiervan een beeld worden verkregen. De afgelopen jaren is het aantal klachten en meldingen met betrekking tot wegen sterk toegenomen. Het grootste deel van deze meldingen gaat over wortelopdruk. Het aantal schademeldingen/ aansprakelijkheidsstellingen dat binnenkomt is daarentegen klein in vergelijking met het aantal klachten. Het gevolg met betrekking tot schades is hiermee beperkt.

Kaders en ontwikkelingen

Wet- en regelgeving: Er wordt voldaan aan alle landelijk geldende wet- en regelgeving, zoals De Wegenwet, de Wegenverkeerswet, de Wet Milieubeheer, Het Nieuwe Burgerlijke Wetboek, et cetera. De gemeente heeft als wegbeheerder een zorgplicht voor de wegen, deze assetsheet geeft inzicht in de aanpak hiervoor. De provincie Noord-Brabant heeft een controlerende en toetsende rol op het wegbeheer in de gemeente Laarbeek. De provincie toetst of het vastgestelde kwaliteitsniveau in evenwicht is met de beschikbaar gestelde middelen. De provincie spreekt zich niet uit over het te hanteren kwaliteitsniveau, de gemeente mag dit zelf bepalen. Wel is de provincie van mening dat wegen structureel moeten worden onderhouden om kapitaalsvernietiging te voorkomen. Ook moet achterstallig onderhoud worden vermeden.

Gemeentelijke kaders: Reeds opgestelde gemeentelijke kaders met raakvlak aan het wegbeheer:

- Bij wegconstructies hanteren we het uitgangspunt dat alleen verharding wordt aangelegd waar die noodzakelijk is. Reststroken of overhoeken worden niet dichtbestraat, maar blijven zoveel mogelijk groen. We werken mee aan bewonersinitiatieven om verharding in de openbare ruimte te verminderen (*Duurzaamheidsagenda*);
- Vergroten infiltratiemogelijkheden van verharde oppervlakte: Meer gebruik maken van waterdoorlatende bestratingsmaterialen (bijvoorbeeld grasstenen) of bestratingspatronen (*Duurzaamheidsagenda*);
- Bij grootschalig onderhoud aan de verhardingen zoeken we naar kansen om te komen tot een klimaatbestendiger inrichting door overbodige verharding te verwijderen, door waterdoorlatende verharding toe te passen en door meer ruimte te maken voor groen (*Programmabegroting*);
- Indien er onderhoudsprojecten van enige omvang aan de orde zijn, worden waar nodig in het proces bewoners meegenomen. Er wordt hierbij per project maatwerk geleverd (*Participatiebeleid*);
- Manifest Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI): De gemeente stelt hierin doelstellingen die verder gaan dan het toepassen van de minimumeisen. Drie focuspunten hierin: CO2- reductie, milieuvriendelijk materiaalgebruik en afvalloze organisatie;

Ontwikkelingen: Er spelen een aantal belangrijke thema's die de komende periode van invloed zullen zijn op het beheer en onderhoud van de openbare ruimte en daarmee wegbeheer. Veel ontwikkelingen spelen landelijk, maar hebben ook invloed op het wegbeheer in Laarbeek. Voorbeelden zijn:

- Klimaat (wateroverlast, droogte en hittestress);
- Energietransitie (bv. aanleg warmtenetten);
- Implementatie Omgevingswet en Omgevingsvisie;
- Vergrijzing en inclusieve samenleving;
- Duurzaamheid en circulaire economie;
- Participatie;
- Prijsstijgingen;
- Personeelstekorten.

Advies voor Laarbeek is de komende periode de impact van deze thema's voor wegbeheer te concretiseren. Soms kan op een relatief eenvoudige wijze al worden bijgedragen aan deze thema's, andere opgaven vragen meer inspanning.

Beleidsdoelen en ambities

Voor het beheer en onderhoud van de wegen in Laarbeek wordt voorgesteld kwaliteitsniveau B (Basis) aan te houden voor de komende beleidsperiode. Met dit kwaliteitsniveau worden de wegen 'heel en veilig' onderhouden, conform de landelijke standaard. Kapitaalvernietiging en achterstallig onderhoud worden vermeden, door het onderhoud op het juiste moment uit te voeren. Bij kwaliteitsniveau B zijn de risico's op onveilige situaties door slecht onderhoud beperkt, het aantal aansprakelijkheidsstellingen zal laag zijn.

Naast het reguliere beheer en onderhoud zal de komende beleidsperiode extra focus worden gelegd op de volgende ambities en doelen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de leerpunten uit de afgelopen periode:

Gedifferentieerd kwaliteitsniveau: De komende periode wordt gekeken hoe delen van het areaal, zoals extensief gebruikte wegen in het buitengebied, op een lager niveau beheerd kunnen worden. Hierbij worden de keuzes nader inzichtelijk gemaakt met betrekking tot het beheerniveau van wegen met bijvoorbeeld lage of hoge verkeersintensiteit. De komende beleidsperiode zal dit verder uitgewerkt worden. Hierbij zal ook gekeken worden naar hoe omgegaan dient te worden met inritten.

Extra inzet op klein onderhoud: Door het grote aantal klachten en meldingen is het nodig extra in te zetten op klein onderhoud. Er worden extra middelen gevraagd om een tweede koppel stratenmakers jaarrond in de gemeente in te kunnen zetten. Deze kunnen naast het groot aantal meldingen ook de reguliere klein onderhoudsmeldingen (vanuit de weginspectie) structureel oppakken.

Participatie: In de afgelopen periode is geleerd op het gebied van participatie bij wegenonderhoud. De balans tussen participatie en uitvoering/looptijd van een project is van groot belang. Het is gebleken dat participatietrajecten veel tijd in beslag nemen en het project hierdoor grote vertraging op kan lopen. De komende periode wordt voor elk project afzonderlijk gekeken naar de specifieke kaders voor participatie. Hoe geven we de juiste invulling binnen de gestelde kaders en houden we de looptijd van het project binnen de perken?

Integraal werken: Het integraal werken zal komende beleidsperiode verder gebracht en afgestemd worden binnen de organisatie. Het blijkt dat integraal afstemmen in de praktijk lastig te bewerkstelligen is. Afgelopen periode wordt dit al in plannen vastgelegd en wordt steeds meer vorm gegeven aan het integraal werken. Ook komende periode zal hier blijvend aandacht voor zijn. Werkzaamheden vanuit de verschillende beheerdisciplines worden zo veel als mogelijk tegelijkertijd uitgevoerd waarbij ook zo veel als mogelijk invulling wordt gegeven aan andere gemeentelijke (beleids)plannen. De beleidsplannen die invloed hebben op de inrichting van de openbare ruimte en hun bijbehorende operationele plannen, worden zo veel mogelijk betrokken bij de uitvoering van de voorgestelde maatregelen aan verhardingen. Er wordt gezocht naar een balans tussen integraal werken en het tijdig uitvoering geven aan het benodigde (groot) onderhoud.

Beheerstrategie

Inspectie en monitoring: Activiteiten ten behoeve van verhardingsonderzoeken en de periodieke globale visuele wegininspectie worden uitbesteed. Er wordt gebruik gemaakt van het beheersysteem GBI van Antea Group. Dit is een integraal beheersysteem voor de openbare ruimte waarmee niet alleen het wegbeheer uitgevoerd kan worden, maar ook het beheer van de overige elementen van de openbare ruimte zoals riolering, groenvoorzieningen en openbare verlichting.

In de gemeente Laarbeek vinden regelmatig uitbreidingen plaats in de vorm van inbreidingsplannen, woonwijken of bedrijventerreinen. Er wordt gestreefd naar binnen 6 maanden na gereedkomen van een uitbreiding de actuele gegevens in te voeren in het wegbeheersysteem GBI.

Klein onderhoud: Onder klein onderhoud wordt schade verstaan die niet maatgevend is voor het gehele wegvak, maar wel ernstig genoeg dat deze op korte termijn verholpen moet worden. Enerzijds om escalatie naar groot onderhoud te voorkomen en anderzijds om ongelukken en/of schade aan derden te voorkomen. Voorbeelden van klein onderhoud zijn: een gat in de weg, een losliggende trottoirtegel of een ernstige boomwortelschade. Klein onderhoud komt binnen middels klachten en meldingen en wordt opgenomen bij de wegininspectie. De gemeente Laarbeek maakt gebruik van een koppel stratenmakers om de klein onderhoudsmeldingen op te lossen. Vanwege toenemende meldingen en boomwortelklachten wordt vanaf 2023 een extra koppel ingezet om de meldingen op te lossen. Om deze reden wordt voorgesteld het budget ten behoeve van klein onderhoud te verhogen.

Groot onderhoud: Groot onderhoud wordt planmatig uitgevoerd om de weg gedurende de levensduur in stand te houden. Voorbeelden van groot onderhoud zijn het aanbrengen van een nieuwe deklaag of het grootschalig herstraten van een weg. De bepaling van de onderhoudsmaatregel vindt plaats op basis van de geconstateerde schade en de kosten van de onderhoudsmaatregel. In principe wordt de maatregel gekozen die de langste levensduur heeft in relatie tot de kosten van de maatregel. Bij uitvoering van groot onderhoud aan wegen wordt zoveel mogelijk afstemming gezocht met andere maatregelen rondom de straat/weg. Voor uitvoering wordt gebruik gemaakt van verschillende onderhoudscontracten met de aannemer.

Vervanging/Rehabilitatie en Reconstructie: Aan het einde van de levensduur dient een weg te worden vervangen/gerehabiliteerd. De weg wordt dan volledig opnieuw opgebouwd en klaargemaakt voor een nieuwe levenscyclus. Vaak wordt in overleg met andere disciplines in de openbare ruimte gekozen voor een integrale aanpak (van gevel tot gevel), men spreekt dan ook wel van reconstructie.

Onderhoud bermen en overige verhardingen: Vanuit wegbeheer wordt invulling gegeven aan het onderhoud van de bermen (1ste meter vanaf de verhardingsrand). Waar nodig worden de bermen aangevuld of verlaagd. De onverharde en halfverharde wegen en paden worden aangevuld en indien nodig uitgevlakt. Hierbij wordt gekozen voor de meest doeltreffende maatregel. Er is afzonderlijk budget beschikbaar voor het jaarlijks onderhouden van de bermen (€ 17.500 per jaar).

Financiën

Voor de financiën wordt aangesloten bij de eisen en regels van uit het Besluit Begroting en Verantwoording gemeenten en provincies (BBV). De gemeente Laarbeek maakt voor het groot onderhoud wegen gebruik van een (egalisatie)voorziening. Alle berekeningen en budgetten zijn gebaseerd op het prijspeil januari 2023.

Benodigd klein onderhoud: Op basis van normen en ervaring, is jaarlijks voor het uitvoeren van klein onderhoud circa € 270.000 benodigd. Hiermee kan invulling worden gegeven aan de 'extra inzet op klein onderhoud'.

Benodigd budget Groot onderhoud: Op basis van de huidige schadebeelden is een kostenberekening gemaakt voor wegbeheer. De korte termijn planning (2024-2028) geeft aan dat er jaarlijks circa € 1,50 miljoen nodig is voor het groot onderhoud aan de wegen. Voor de (middel)lange termijn moet voor groot onderhoud rekening worden gehouden met een bedrag van € 1,86 miljoen per jaar. Met een areaal van 1,7 miljoen m² is dit circa € 1,09 per m² per jaar (wat aansluit bij het landelijke gemiddelde).

Jaarlijks wordt een bedrag gedoteerd in de voorziening groot onderhoud wegen van € 1,15 miljoen (2023). Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd en verhoogd met een vast bedrag van € 10.000 ten behoeve van areaaluitbreiding. De verwachte stand van de voorziening op 1 januari 2024, is circa € 1,5 miljoen. Met de verwachte uitgaven aan groot onderhoud loopt de voorziening de komende periode (tot 2028) leeg. Om de voorziening positief te houden wordt voorgesteld om de dotatie jaarlijks (oplopend) te verhogen met € 73.000 t/m 2028. Verwachting is dat in de perioden daarna de dotatie in de groot onderhoudsvoorziening wegen verder dient te worden verhoogd. Voor de periode 2029-2033 gaan we uit van een jaarlijkse verhoging met € 80.000, maar deze verhoging wordt bij een herijking van deze assetsheet daadwerkelijk bepaald.

Onderstaande tabel toont het verwachte verloop van de voorziening voor de komende 10 jaar, inclusief deze verhogingen. De jaarlijkse verhoging voor areaaluitbreiding is hierin opgegaan.

	stand 1 januari	dotatie	verhoging dotatie	uitgaven groot onderhoud	stand 31 december
--	-----------------	---------	-------------------	--------------------------	-------------------

2023	€ 1.923.299	€ 1.152.598		€ 1.544.308	€ 1.531.589
2024	€ 1.531.589	€ 1.152.598	€ 73.000	€ 1.497.200	€ 1.259.987
2025	€ 1.256.987	€ 1.152.598	€ 146.000	€ 1.497.200	€ 1.061.385
2026	€ 1.052.385	€ 1.152.598	€ 219.000	€ 1.497.200	€ 935.783
2027	€ 917.783	€ 1.152.598	€ 292.000	€ 1.497.200	€ 883.181
2028	€ 853.181	€ 1.152.598	€ 365.000	€ 1.497.200	€ 903.579
2029	€ 858.579	€ 1.152.598	€ 445.000	€ 1.858.800	€ 642.377
2030	€ 572.377	€ 1.152.598	€ 525.000	€ 1.858.800	€ 461.175
2031	€ 356.175	€ 1.152.598	€ 605.000	€ 1.858.800	€ 359.973
2032	€ 209.973	€ 1.152.598	€ 685.000	€ 1.858.800	€ 338.771
2033	€ 133.771	€ 1.152.598	€ 765.000	€ 1.858.800	€ 397.569

Benodigd voor Vervanging/Rehabilitatie: Op korte termijn is voor vervanging van wegen jaarlijks circa € 1,1 miljoen nodig. Theoretisch loopt dit vanaf 2029 op naar circa € 2,0 miljoen per jaar. Dit is een theoretisch bedrag, op basis van daadwerkelijke kwaliteit of van andere signalen uit de openbare ruimte (bijvoorbeeld rioolvervanging, herstructurering, etc.) wordt daadwerkelijke vervanging ingepland. Door integraal te werken kan hierop synergievoordeel worden bereikt, deze wordt waar mogelijk ingezet voor het realiseren van een betere leefomgeving.

De vervangingen worden gekapitaliseerd, voor rente en aflossing is een stelpost aanwezig in de begroting. Voor de komende periode wordt voorgesteld de stelpost te verhogen naar € 27.000 per jaar (was € 23.000).

Risico's en aandachtspunten

De volgende aandachtspunten zijn komende beleidsperiode van toepassing:

- De prijzen van wegbeheer zijn grotendeels afhankelijk van materiaal (waarvoor veel energie wordt gebruikt) en arbeid. Door inflatie lopen deze kosten de afgelopen periode flink op. De berekeningen zijn gemaakt op basis van het prijspeil januari 2023. Er moet rekening gehouden met het doorstijgen van materiaal- en arbeidskosten. Ook personeelstekort brengt het risico met zich mee dat niet alle gewenste maatregelen direct uitgevoerd kunnen worden;
- Kostenverhogende verplichtingen zoals burgerparticipatie hebben een grote impact op projecten. Participatie kan een lange looptijd met zich meebrengen en een vertragende werking hebben voor onderhoudsprojecten. Door heldere kaders te stellen met betrekking tot de participatie en hierbij maatwerk te leveren kan dit worden beheerst;
- Ten behoeve van verder integraal werken wordt gewerkt aan één integraal beleidskader voor de openbare ruimte. Hierin worden de thema's en ontwikkelingen in lijn gebracht met de Omgevingsvisie en integraal uitgewerkt. De verschillende disciplinaire beleidsplannen worden hierin verder geharmoniseerd en eenduidig vastgelegd. Deze assetsheet wegen is hierin een eerste bouwsteen.