

Beheerplan Wegen 2024-2028

1. Inleiding

De gemeente Veere is verantwoordelijk voor een adequaat beheer van haar kapitaalgoederen, waaronder wegen. In het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is vastgelegd, dat voor het beheer van deze kapitaalgoederen meerjarenprogramma's beschikbaar moeten zijn.

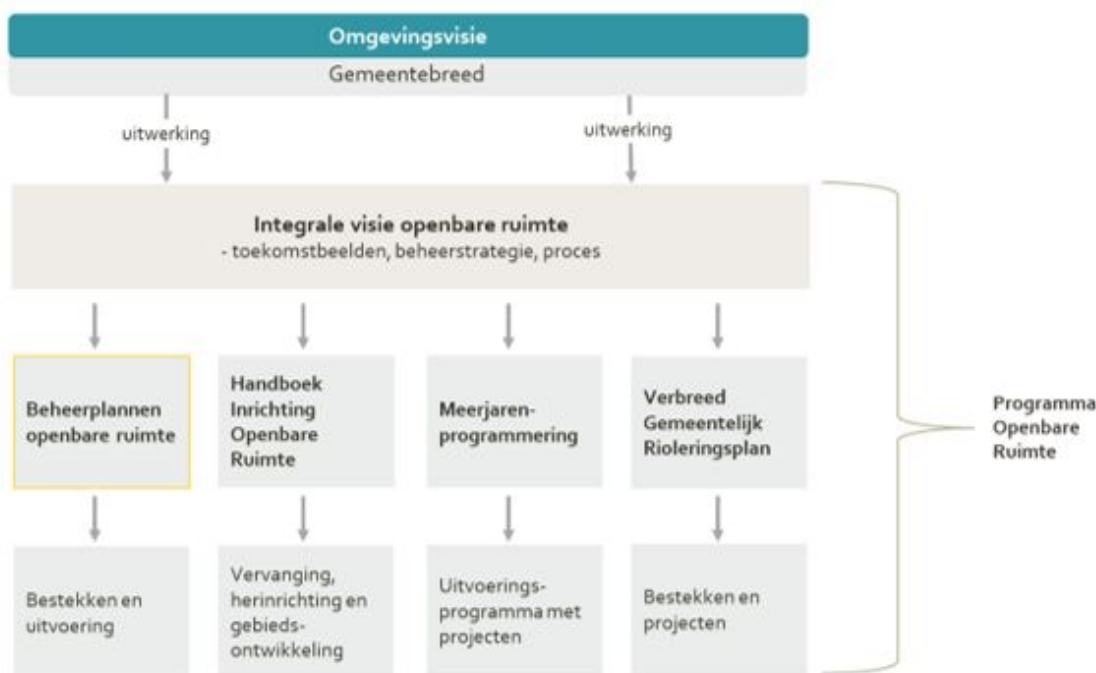
Om te kunnen voldoen aan de eisen uit het BBV dient het beheerplan wegen geactualiseerd te worden. Dit beheerplan heeft een looptijd van 2024-2028.

Met dit beheerplan wegen krijgt de gemeente inzicht in het beheer van haar wegenareaal om het onderhoud op een doelmatige en efficiënte wijze en tegen zo laag mogelijke kosten uit te kunnen voeren. Het beleid dat vastgesteld is door de gemeente Veere heeft een nadere uitwerking die concreet passend is voor wegen en waarop gestuurd kan worden zodat op eenduidige wijze vastgesteld kan worden in hoeverre de beleidsdoelstellingen behaald zijn. De beleidsdoelstellingen beschreven in hoofdstuk 3 zijn richtinggevend voor de beheerder die invulling geven aan het vastgestelde beleid van de gemeente Veere.

De resultaten in dit beheerplan zijn gebaseerd op de resultaten van de globale visuele weginspectie, de maatregeltoets, diverse onderzoeken gebaseerd op kwaliteitsniveau B volgens de CROW-richtlijnen. Daarnaast is de planning integraal afgestemd met onder andere rioleringsprojecten, vervangingsopgave nutsbeheerders en andere projecten in de openbare ruimte.

2. Relatie beheerplan met omgevingsvisie

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op welke positie het beheerplan wegen onderdeel uitmaakt van de omgevingsvisie. Dit wordt gedaan door de relatie met de Omgevingsvisie nader te belichten. Onderstaande figuur geeft aan waar het beheerplan wegen zich bevindt.



2.1 Omgevingsvisie

De omgevingsvisie van de gemeente Veere beschrijft de maatschappelijke opgave en de te beschermen kernkwaliteiten van de gemeente op strategisch niveau. In de omgevingsvisie zijn belangen afgewogen en integraal benaderd. De Integrale visie openbare ruimte (verder IVOR) geeft een nadere invulling aan de ambities en doelen die beschreven zijn in de Omgevingsvisie.

2.2 Integrale visie openbare ruimte (IVOR)

De IVOR is hét overkoepelend document van het “Programma voor de Openbare Ruimte” en geeft op tactisch niveau weer hoe de ambities uit de Omgevingsvisie worden vormgegeven. De IVOR wordt gebruikt als leidraad voor het hele proces van inrichting, onderhoud en vervanging van de openbare ruimte. De IVOR wordt elke tien jaar bijgesteld.

2.3 Beheerplannen openbare ruimte

De beheerplannen van de gemeente Veere maken onderdeel uit van het “Programma Openbare Ruimte”. Elk beheerplan is een nadere uitwerking van de IVOR per beheersoort en geeft op operationeel niveau weer wat er moet gebeuren. Dit geeft inzicht in de bestuurlijke ambities en doelstellingen voor wegbeheer voor de korte en lange termijn. Dit beheerplan geeft concreet invulling aan de opgave die de gemeente Veere heeft om haar doelstellingen te bereiken om haar areaal van wegen op het gewenste niveau te behouden en daar waar nodig te verbeteren. Dit alles in het licht van het wettelijk kader waarbinnen een wegbeheerder moet opereren.

3. Doelen en ambities

De doelen die de gemeente Veere zich heeft gesteld zijn beschreven in de Omgevingsvisie en in hoofdlijnen nader uitgewerkt in de IVOR. In de IVOR zijn deze omschreven als ‘De acht Veerse Opgaven’, welke zijn afgeleid uit de ‘Ambities en Opgaven’ beschreven in de Omgevingsvisie. Binnen dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op de ‘De acht Veerse Opgaven’ beschreven in de IVOR. Daarnaast worden de doelen op het gebied van kwaliteit beschreven en ook de integraliteit van werkzaamheden in de openbare ruimte.

3.1 Ambities Openbare Ruimte

In de omgevingsvisie van de gemeente Veere staat de ambitie centraal om de gemeente aantrekkelijk te houden met prettige kernen met rust en ruimte. Vanuit de openbare ruimte liggen er grote kansen om bij te dragen aan ‘De acht Veerse opgaven’.

Met het beheer van wegen zal in meer en mindere mate bijgedragen worden aan deze opgaven. Dit verschilt per project, in onderstaande paragrafen wordt ingegaan op welke wijze concreet invulling gegeven kan worden aan de opgaven die beschreven staan in de IVOR.

Bij het uitvoeren van projecten binnen wegbeheer stellen we per project vast welke invulling gegeven kan worden aan één of meerdere Veerse opgaven. Dit wordt gedaan door middel van een aanvulling op het startdocument dat gebruikt wordt voor het definiëren van een project. Deze aanvulling betreft het opnemen op welke wijze het project geschikt is om invulling te geven aan de Veerse ambities.

Aantrekkelijk Veere (toerisme, identiteit, cultuurhistorie)

Ambitie: De openbare ruimte draagt bij aan de identiteit en aantrekkelijkheid van de gemeente. De ruimte rond trekpleisters wordt intensief onderhouden en aantrekkelijk ingericht waarbij de cultuurhistorie terug te zien is in het gebruik van het materiaal. Op de plekken waar monumenten, kunstwerken en beschermde stadsgezichten zijn, moeten deze zichtbaar blijven bij onderhoud of herinrichting van de openbare ruimte.

Iedereen, jong en oud, kan genieten van de fraaie kernen in onze gemeente. Dit houdt in dat iedereen zich zelfstandig en veilig kan verplaatsen van en naar iedere bestemming.

Bijdrage: We stemmen materialen en inrichting af op de (cultuurhistorische) locatie in de gemeente.

Leefbaar Veere (participatie, veiligheid)

Ambitie: Ons doel is dat de bewoners in Veere tevreden zijn over de manier waarop wij de openbare ruimte beheren en daarover communiceren. Ook andere gebruikers en bezoekers zijn tevreden over de beleving van de openbare ruimte en voelen zich veilig. De leefbaarheid wordt zoveel mogelijk samen verbeterd.

Bijdrage: Bij groot onderhoud aan wegen worden bewoners betrokken in het participatieproces. De mate en vorm van participatie wordt per project bepaald. De participatienota is hiervoor het uitgangspunt. Acties voor het oplossen van meldingen zo goed en snel mogelijk uitvoeren om overlast voor burgers en bedrijven zo veel mogelijk te beperken. De wegen dragen bij aan fysieke en sociale veiligheid in de vorm van inrichting en gebruikte materialen. In het onderhoud van wegen stuurt de gemeente bewust op veiligheid met tweejaarlijkse inspecties voor planmatig en dagelijks onderhoud.

Bereikbaar Veere (toegankelijkheid, mobiliteit, parkeren)

Ambitie: De openbare ruimte draagt bij aan het goed functioneren van de gemeente. Er is voldoende parkeerruimte met ruimte voor laadpalen, voorzieningen zijn bereikbaar voor alle doelgroepen en ongelukken en ongemak worden voorkomen door tijdig onderhoud. Dorpskernen worden zoveel mogelijk ontlast van doorgaand verkeer en zoekverkeer waardoor het veilige en aangename verblijfsgebieden zijn geworden. We zetten in op lopen en fietsen en zorgen voor een verkeersveilige inrichting en onderhoud, zodat iedereen zich veilig kan verplaatsen.

Bijdrage: Er is extra aandacht voor de begaanbare trottoirs en fietspaden. Werkzaamheden op toeristische locaties en op doorgaande routes voeren we zo veel mogelijk uit buiten het toeristen seizoen. Er wordt voldaan aan de wettelijke eisen op het gebied van toegankelijkheid en bereikbaarheid. Regelmatig onderhoud en toepassing van specifieke materialen zorgt voor bereikbaar en toegankelijkheid van diverse voorzieningen. Er wordt meer rekening gehouden met de behoeften van de jong en oud, zodat iedereen zich zelfstandig en veilig kan blijven verplaatsen.

Ondernemend Veere (recreatie, werken, ondernemers)

Ambitie: De openbare ruimte draagt bij aan een gezonde economie. De openbare ruimte op bedrijventerreinen wordt functioneel ingericht en draagt bij aan een representatief beeld. In samenwerking met ondernemers wordt gekeken naar de beste inrichting en bijpassend onderhoud, dit geldt ook voor centra. Er is op bedrijventerreinen oog voor de werknemer met veilige wandelpaden in en rond de werkgebieden. Recreatie wordt zoveel mogelijk gestimuleerd door goede (fiets)verbindingen met het buitengebied te maken en duidelijke bewegwijzering. De centra zijn goed toegankelijk met veel fietsparkeermogelijkheden en voldoende mogelijkheid om op het terras te genieten van een hapje en/of drankje en te ontspannen.

Bijdrage: De openbare ruimte wordt beter afgestemd op (periodieke) evenementen. Bedrijven worden, waar nodig en mogelijk, beter bereikbaar gemaakt en gehouden. Door participatie halen we behoefte en wensen op. Deze proberen we zo goed mogelijk in de plannen te verwerken. Er wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de continuïteit van de bedrijven bij het plannen van onderhoud.

Gezond Veere (spelen, bewegen, ontmoeten)

Ambitie: De openbare ruimte stimuleert een gezonde levensstijl. We willen daarom dat de openbare ruimte voldoende aanleidingen biedt voor sport en spel voor jong en oud. Naast beweegvriendelijker wordt de openbare ruimte ook groener. Vanuit iedere nieuw te bouwen woning willen we zicht op groen. Groen maakt gelukkig en draagt bij aan gezonde inwoners.

Bijdrage: Fietsers en voetgangers kunnen rekenen op goed onderhoud van fiets- en voetpaden. Voetpaden en fietspaden zijn heel en aantrekkelijk om te bewegen en verblijven. Bij het onderhoud wordt rekening gehouden met de geldende eisen volgens de ARBO, mechanisch straten en gebruik van CO2 neutrale materialen.

Natuurlijk Veere (biodiversiteit, groener)

Ambitie: De openbare ruimte draagt bij aan een toename van de biodiversiteit. Een natuurlijker Veere betekent meer groen en bomen, bijvoorbeeld door overtollige verharding te vervangen door groen in bestaande openbare ruimte en bij herinrichtingen. Daarnaast gaat het ook om groen van een hogere kwaliteit. Dus vooral groen dat gevarieerder is en bijdraagt aan de biodiversiteit. Zoals verschillende soorten bomen in straten om ziekten te voorkomen.

Bijdrage: Bij groot onderhoud en herinrichting wordt er meer rekening gehouden met zicht op groen. Het beleidsplan groen is hiervoor het uitgangspunt. Overtollig verharding wordt zo veel mogelijk vervangen door groen. We betrekken groenspecialisten bij groot onderhoud en herinrichting van wegen.

Duurzaam Veere (grondstoffen, energie)

Ambitie: De gemeente Veere wil in 2050 energieneutraal zijn en er wordt ingezet op circulariteit en het verminderen van nieuwe grondstoffen door bijvoorbeeld afval als grondstof te gebruiken. We hebben daarin een voorbeeldrol om anderen te stimuleren. In het beheer wordt de uitvoering van de werkzaamheden steeds duurzamer en energie neutraler uitgevoerd doordat er minder CO₂ wordt uitgestoten. Bij de aankoop van nieuwe materialen gaan we zoveel mogelijk uit van totale levensduurkosten. De materiaalkosten kunnen daardoor in aanleg hoger liggen, maar worden terugverdiend over de gehele levensduur. Materialen worden daarnaast zoveel mogelijk hergebruikt.

Bijdrage: Bij het inrichten van de openbare ruimte worden zo veel mogelijk duurzame, herbruikbare en circulaire materialen gebruikt. Zo passen we als elementenverharding in de rijbaan alleen nog gebakken stenen toe omdat de levensduur aanzienlijk langer is dan bij betonstenen. Een integrale aanpak betekent een efficiënte aanpak, dus minder overbodige handelingen. Bij het onderhoud van wegen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande grondstoffen. Bijvoorbeeld hergebruik van bestaand asfalt. Bij afvoer van materiaal worden eisen gesteld aan recycling of hergebruik. Materiaal wordt weer gebruikt in bijvoorbeeld fundatielagen.

Klimaatbestendig Veere (hittestress, wateroverlast, droogte)

Ambitie: De openbare ruimte beperkt wateroverlast door hevige regenval tot een minimum, draagt bij aan de bestrijding van hittestress-gevoelige plekken tijdens de steeds warmer wordende zomers en speelt in op langere periodes van droogte. Dit doen we door onze openbare ruimte zo in te richten dat het bodem-, water- en groensysteem het water en de warmte kan opvangen en bergen als het nodig is en kan vrijgeven als daarvoor ruimte is. Wij zien ieder project in Veere als een bouwsteen naar een klimaatbestendige gemeente. Dit betekent dat in zowel projecten in de bestaande openbare ruimte als in nieuwbouwgebieden aandacht wordt besteed aan klimaat, water (ontharding), en biodiversiteit (vergroenen). We staan open voor initiatieven van externe partijen, zoals agrariërs en particulieren, om gezamenlijk een win-winsituatie te creëren en samen te werken aan klimaat- bestendigheid.

Bijdrage: Regenwater wordt slimmer afgevoerd via de verharding en brengen we waar mogelijk terug in de natuur. Ook kijken we steeds naar de mogelijkheid om te vergroenen. Kunnen we verharding inruilen voor groene ruimte. Dit doen we in nauw overleg met riool- en groenbeheer. We voldoen aan de normen in het water- en rioleringsprogramma (WRP). Het betreft vooral oppervlakkige afvoer van regenwater en tijdelijke opslagruimte voor piekneerslag.

3.2 Ambities kwaliteit

De kwaliteit van de wegen is vertaald in enerzijds ambities en anderzijds in technisch staat. De technische staat waar wegen zich in bevinden is beschreven in hoofdstuk 6, de ambities worden in deze paragraaf beschreven.

De ambities die de gemeente Veere zich heeft gesteld op het gebied van wegen hebben te maken met de functionaliteit, de tevredenheid van de burger en de meldingen die gedaan worden over de staat of functionaliteit.

De beoordeling op functionaliteit en tevredenheid van de wegen bepaald of de wegen voldoen aan de functie waarvoor ze bedoeld zijn. We kijken hierbij naar de netheid en of het schoon is. Daarom willen we voldoen aan de beeldkwaliteitscatalogus. Jaarlijks doen we een schouw om de kwaliteit van de buitenruimte te meten en zo nodig te moeten bijsturen. Dit alles staat beschreven in het groenbeheerplan. Daarnaast heeft de gebruiker de mogelijkheid om meldingen te doen over alle zaken die aanwezig zijn in de openbare ruimte, waaronder de wegen. Het is van belang dat de gemeente Veere haar processen dusdanig heeft ingericht en onderhoudt zodat meldingen op adequate wijze worden behandeld. Dit proces is al geruime tijd geleden ingericht en werkt naar behoren. Meldingen worden in de regel binnen één dag behandeld en afhankelijk van de melding zo snel mogelijk afgehandeld.

3.3 Integraliteit beheer Openbare Ruimte

Met het integraal beheren van de openbare ruimte wordt bedoeld dat we op een efficiënte wijze werkzaamheden in de openbare ruimte uitvoeren. Voorkomen moet worden dat eerst de straat wordt heringericht en vervolgens een jaar later de riolering vervangen dient te worden waardoor de straat weer opengebroken moet worden. We moeten werk met werk maken. Belangrijkste doelen zijn:

- Optimaal bijdragen aan de gemeentelijke opgaven en ambities;
- Optimaal resultaat bereiken met de beschikbare budgetten;
- Minimale impact op de omgeving tijdens de uitvoering.

Bij integraal beheer gaat het erom dat de openbare ruimte als één geheel wordt gezien. Bij beheer, onderhoud en (her-)inrichting van wegen, houden we rekening met:

- Het in een vroegtijdig stadium betrekken van alle beheerdisciplines / afdelingen bij de plannen over functionaliteit, beeld en beheerbaarheid van de openbare ruimte bij herinrichting van de bestaande openbare ruimte of bij nieuwbouwprojecten;
- Het aansluiten bij reeds lopende projecten en ontwikkelingen binnen de gemeente wanneer groot onderhoud moet worden uitgevoerd;
- Integrale afstemming bij regulier onderhoud in de openbare ruimte;
- Integrale afstemming met uitvoering kabels en leidingen. Dit doen we binnen het afstemmings-overleg Zeeuwse overheden en nutsbedrijven (AZON).

3.4 Juridisch kader wegbeheer

Op nationaal niveau zijn wetten vastgesteld die betrekking hebben op de staat en de kwaliteit van de openbare ruimte. Deze wetten geven geen concrete richtlijnen voor de kwaliteit waaraan de openbare ruimte moet voldoen. Wel wordt het belang onderstreept dat er kaders vastgelegd moeten worden, waarbinnen beheerd en onderhouden moet worden. Hierbij dient rekening te worden gehouden met

de aansprakelijkheid van de gemeente Veere volgens de wetgeving. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de aansprakelijkheid van de wegbeheerder. In bijlage 1 zijn de relevante wetten kort uiteengezet.

Aansprakelijkheid in relatie tot het wegbeheer

Sinds 1992 is door de invoering van het Nieuw Burgerlijk Wetboek de wettelijke aansprakelijkheid van de beheerder formeel veranderd. Dit heeft tot gevolg dat ook wanneer de beheerder zijn zorgplicht is nagekomen, hij toch aansprakelijk kan zijn voor schades die weggebruikers (automobilisten, fietsers, voetgangers) ondervinden door gebreken aan de verharding. Gebreken aan de verharding kunnen Veere tot een relatief onschuldige valpartij, maar ook tot een dodelijk ongeval, waarbij de gemeente uiteindelijk strafrechtelijk kan worden vervolgd.

De wettelijke aansprakelijkheid kan onderverdeeld worden in risicoaansprakelijkheid en schuldaansprakelijkheid.

Risicoaansprakelijkheid

Artikel 174 van boek 6 van het Nieuw Burgerlijk Wetboek (6:174 BW) regelt de aansprakelijkheid van de wegbeheerder indien de schade het gevolg is van een gebrek aan de openbare weg (waaronder mede het weglichaam en de wegwuitrusting). Er is sprake van een gebrek aan de weg indien de weg niet voldoet aan de eisen die men er onder de gegeven omstandigheden aan mag stellen en hierdoor een gevaarlijke situatie ontstaat. Dit houdt in dat de wegbeheerder aansprakelijk is voor schade als gevolg van een gebrek, ook al is hij niet op de hoogte van dit gebrek. Voorbeelden van gebreken zijn gaten in de weg, losliggende (stoep-)tegels, ondeugdelijk uitgevoerde drempels, maar ook gevaarlijke verkeerssituaties door onduidelijke bebording.

Specifiek voor de gemeente Veere zijn de schades aan de verhardingen als gevolg van boomwortelopdruk een groot risico.

Is één maal vastgesteld dat de schade is ontstaan als gevolg van een gebrek, dan is de enige mogelijkheid voor de wegbeheerder om onder de aansprakelijkheid uit te komen, een beroep te doen op de zogenaamde "tenzijclausule". De tenzijclausule houdt onder meer in dat de wegbeheerder niet aansprakelijk is, als een zeer korte periode ligt tussen het ontstaan van het gebrek en het ontstaan van de schade. De wegbeheerder dient een beroep op de tenzijclausule goed te onderbouwen. De wegbeheerder moet aantonen dat, ook al was hij van de situatie op de hoogte, vanwege het korte tijdsbestek tussen het ontstaan van het gebrek en het ontstaan van de schade geen mogelijkheid bestond tot het treffen van een maatregel. Verder dient de wegbeheerder aan te tonen dat de weg regelmatig is gecontroleerd en dat uit bijvoorbeeld het klachtensysteem geen eerdere bekendheid met het gebrek is te herleiden.

Schuldaansprakelijkheid

Indien de schade niet het gevolg is van een gebrek aan de weg zelf, maar de aanwezigheid van losse voorwerpen of substanties op de weg (die geen deel uitmaken van de weg), dan is er sprake van schuldaansprakelijkheid. Voorbeelden van losse voorwerpen of substanties zijn bladeren, zand, olie, modder, grind, maar ook sneeuw, ijsel of afgevalen lading op de weg. In dergelijke gevallen dient de aansprakelijkheid te worden beoordeeld op grond van artikel 162 van boek 6 van het Nieuw Burgerlijk Wetboek (6:162 BW). Toerekenbaar tekortschieten van de wegbeheerder in zijn zorgplicht om de onder zijn beheer vallende wegen naar behoren te onderhouden is een noodzakelijke voorwaarde voor aansprakelijkheid. Dit moet door de gedupeerde worden aangetoond. In tegenstelling tot risicoaansprakelijkheid, kan de wegbeheerder aan schuldaansprakelijkheid ontkomen door aan te tonen dat hij niet op de hoogte was (of had kunnen zijn) van de betreffende situatie. Ook hier dient de wegbeheerder aan te tonen dat de weg regelmatig is gecontroleerd en dat uit bijvoorbeeld het klachtensysteem geen eerdere bekendheid met het gebrek is te herleiden. Is de wegbeheerder één maal bekend met een gevaarlijke situatie, dan dient hij zo spoedig mogelijk doeltreffende maatregelen te nemen.

3.5 Participatie bij beheer wegen

Een deel van de burgers is en wil betrokken worden bij besluitvorming die invloed hebben op het leven en/of de omgeving waarin hij of zij zich begeeft. Het betrekken van bewoners en overige stakeholders bij het onderhoud van wegen is een belangrijke stap in het proces. Zodra er een onderhoudsbehoefte is maakt participatie onderdeel uit van het definiëren van het project. Er is daarom een aanvulling opgenomen in het startdocument om de mate van participatie per project vast te stellen. De door de gemeenteraad vastgestelde participatienota 2022 is hiervoor het kader.

4. Niveau van het beheer

In dit hoofdstuk is beschreven op welk kwaliteitsniveau we het wegbeheer uitvoeren. Dit baseren we op de Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2018 en de CROW publicatie 380. Daarnaast heeft vastgesteld beleid invloed op het onderhoud en beheer. Dit is de basis voor het opstellen van de onderhoudscontracten en -bestekken én voor het vergelijken van de kwaliteit van de openbare ruimte met de afgesproken kwaliteitsdoelen. In de gemeente Veere kiezen we voor kwaliteitsniveau B.

4.1 Vaststellen kwaliteit

Zoals beschreven in de IVOR kan naar kwaliteit op diverse manieren gekeken worden. Kwaliteit gaat verder dan wat er op het zicht te zien is en kwaliteit kan ook met elkaar schuren. Een asfaltweg kan goed scoren op beeldkwaliteit, maar een boring zegt pas iets over de kwaliteit van de fundering en levensvatbaarheid van de weg.

Binnen het beheerplan wegen bepalen we de kwaliteit van de wegen door één keer in de twee jaar een globale visuele inspectie uit te voeren. Zo worden de schades, zoals: textuur, vlakheid, samenhang, waterdichtheid en kantstrook van de verharding beoordeeld. Iedere schade wordt op ernst en omvang gewaardeerd. Er worden drie ernstklassen (L = gering, M = Matig en E = Ernstig) en drie omvangklassen (1 = gering, 2 = enig en 3 = groot) onderscheiden. Een combinatie van een ernstklasse en omvangklasse geeft de kwaliteit van de schade aan (b.v. L1, M2 of E2).

Per wegvakonderdeel worden de schadecijfers per schade met behulp van het beheersysteem (Obsurv) getoetst aan de CROW-richtlijn. Gemeente Veere heeft er voor gekozen om de verhardingen op B-niveau (voldoende) te beheren. Omdat de classificaties van beeldkwaliteit (A= t/m D) anders zijn dan die van de wegininspectie (L1 t/m E3), zijn deze geconverteerd aan de hand van de in "Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018" aangegeven conversieregels.

In deze CROW-publicatie is onderscheidt gemaakt in de verschillende kwaliteitsniveaus. De publicatie kent hierin een onderverdeling in 5 kwaliteitsniveaus, zie onderstaande tabel.

Kwaliteitsniveau	Omschrijving	Toelichting	Relatie met wegbeheer
A+	Zeer goed	Nagenoeg ongeschonden	Er is geen schade
A	Goed	Mooi en comfortabel	Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is niet overschreden
B	Voldoende	Functioneel	De waarschuwingsgrens is overschreden: er is klein onderhoud nodig of binnen vijf jaar is groot onderhoud nodig
C	Matig	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder	De richtlijn is overschreden: er is binnen twee jaar groot onderhoud nodig
D	Te slecht	Kapitaalvernietiging, functieverlies, juridische aansprakelijkheid	De richtlijn is meer dan één klasse overschreden: er is direct groot onderhoud nodig

4.2 Kwaliteitsniveau B

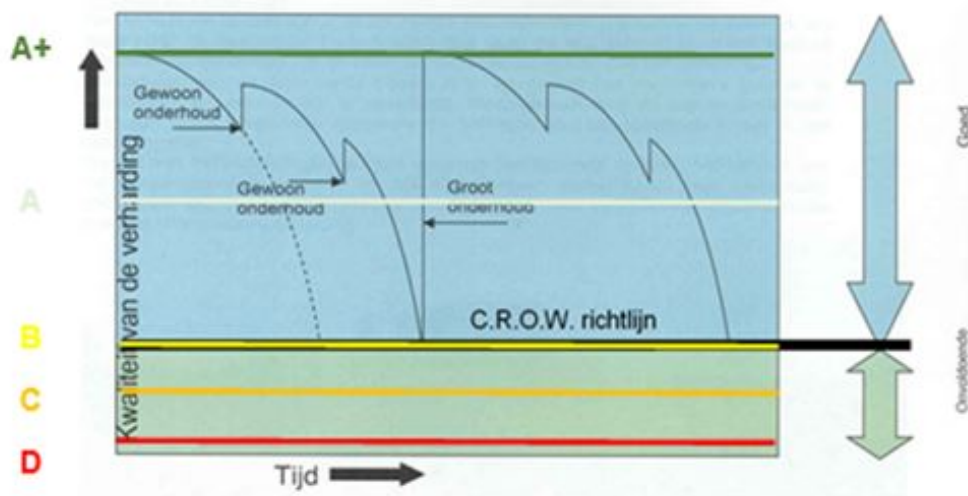
Gemeente Veere heeft er voor gekozen om de verhardingen op B-niveau te beheren. Alles daaronder (C en D) is in principe niet acceptabel en zal zich daardoor ook manifesteren in de meerjarig onderhoud planning (MJOP). De beheerkosten in dit plan zijn op kwaliteitsniveau B doorgerekend. Bij kwaliteitsniveau B wordt onderhoud precies op het juiste moment uitgevoerd en vindt er geen kapitaalvernietiging plaats.

A+ = Zeer goed, A = Goed, B = Voldoende => niet in planning

C = Matig => planjaar 2026-2028

D = Slecht => planjaar 2024-2025

De gestippelde curve in het blauwe gedeelte van onderstaand figuur geeft een 'normaal' kwaliteitsverloop van een wegverharding weer. De ononderbroken curve in het blauwe gedeelte is het verloop als gevolg van de CROW-methodiek. Door het toepassen van tussentijds onderhoud wordt de restlevensduur van de verharding verlengd. Wanneer de kwaliteit de dikke horizontale lijn raakt (is gelijk aan de CROW-richtlijn kwaliteit B) wordt groot onderhoud of rehabilitatie (vervanging) geadviseerd om de verharding terug in nieuw staat te brengen.

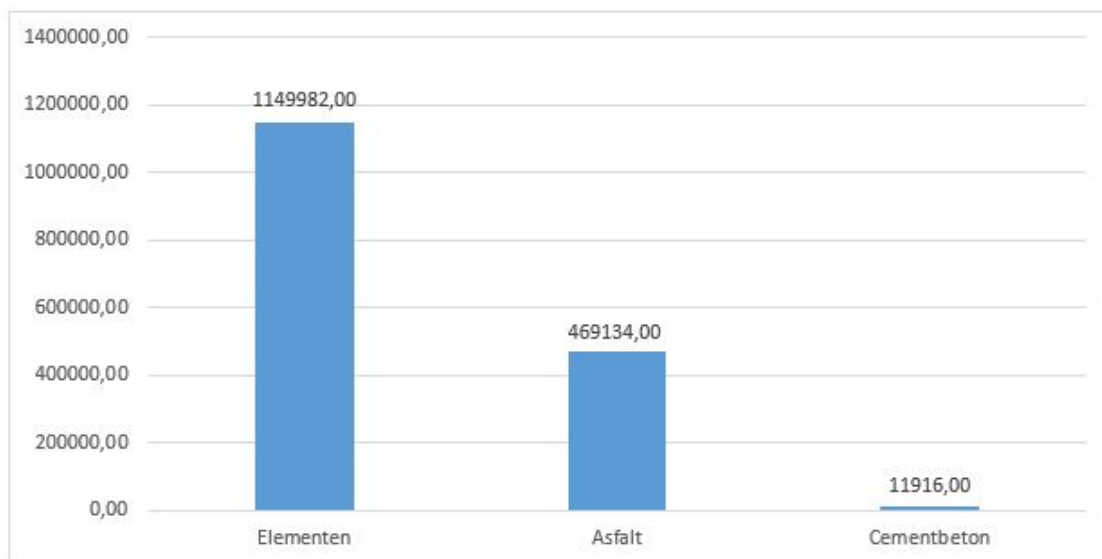


5. Wegenareaal gemeente

De gemeente Veere heeft ruim 1.63 miljoen m² verhardingen in beheer, verdeeld over 13 kernen. Ten opzichte van 2016 is het areaal met circa 302.000 m² toegenomen. De toename van verhardingen na 2016 is een combinatie van nieuwe wegen en de in beheer genomen kustparkeerterreinen. Deze areaalgegevens zijn exclusief duinpaden. Half verhardingen en onverharde wegen vallen buiten de CROW systematiek en zijn daarom ook in dit beheerplan buiten beschouwing gelaten.

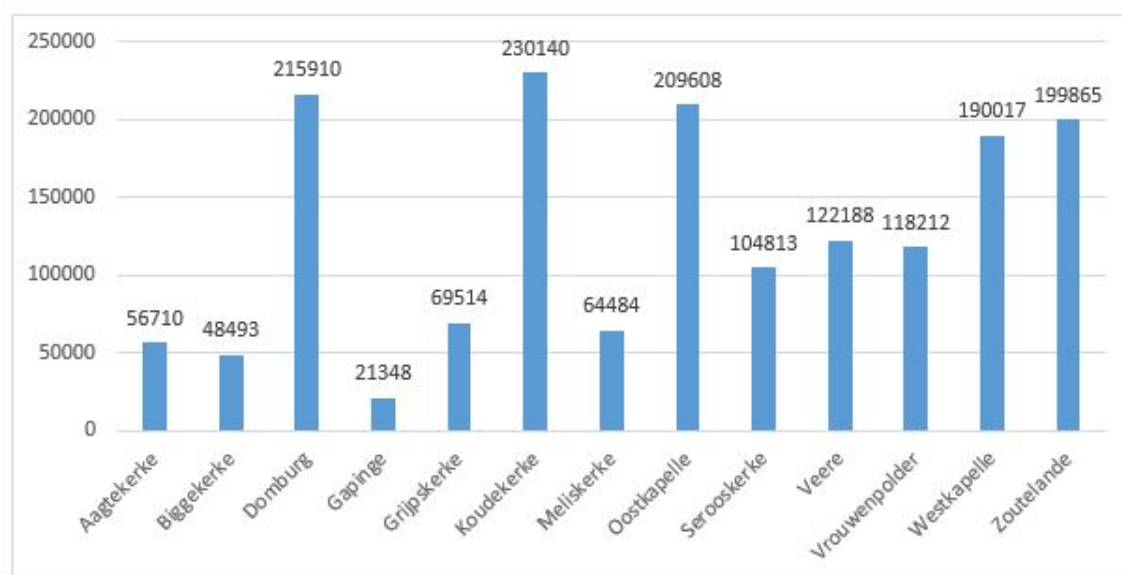
5.1 Areaal per verhardingstype

Het verhardingsareaal bestaat voornamelijk uit asfalt- en elementenverharding. Elementenverharding is een type verharding dat bestaat uit losse elementen zoals bijvoorbeeld tegels of klinkers. De gemeente Veere beheert circa 1.150.000 m² elementenverharding, dat is 71% van het totale areaal. Ruim 469.000 m² bestaat uit asfaltverharding, wat overeen komt met 29% van het totale areaal. Ongeveer 1% (12.000 m²) bestaat uit cementbeton.



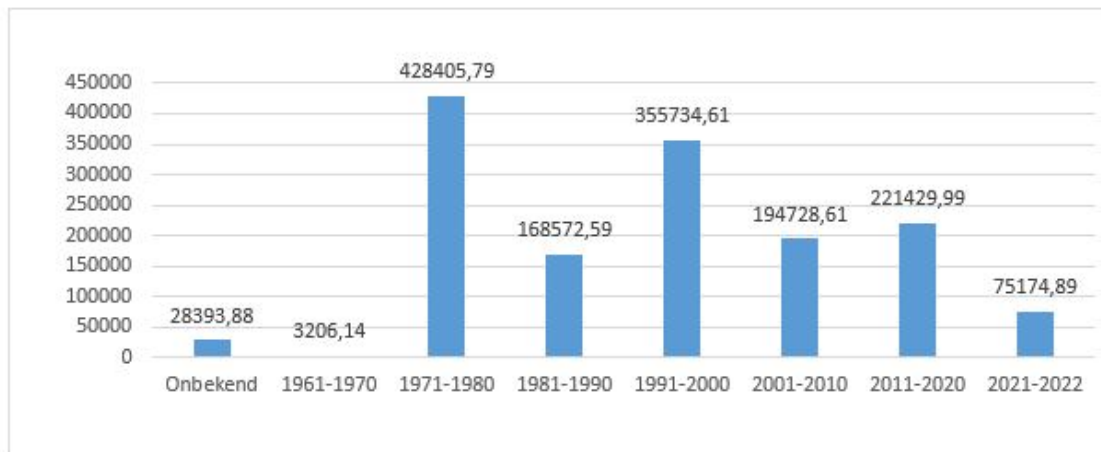
5.3 Areaal per kern

De gemeente Veere heeft 13 woonkernen. In de periode tussen 2016 en 2022 hebben zich geen noemenswaardige ontwikkelingen voorgedaan in de verdeling tussen de kernen. Wel is er een groot oppervlak aan kustparkeerterreinen toegevoegd aan het wegbeheer.



5.4 Areaal naar leeftijd

Wat opvalt is een piek van nieuwe verharding in de jaren 1971-1980. Met name 1980 staat vaak als aanlegjaar vermeld. Omdat de gemiddelde leeftijd van verharding ongeveer 40 jaar betreft, is er de komende tijd dus een toename van schade te verwachten. Daarnaast spelen factoren als aanzien, leefbaarheid en veiligheid een toenemende rol, waardoor het aantal rehabilitaties de komende tijd behoorlijk toe zal nemen. Circa 212.000 m² wegen is nieuw aangelegd of vernieuw gedurende het vorige beheerplan in de periode van 2017 tot en met 2022.

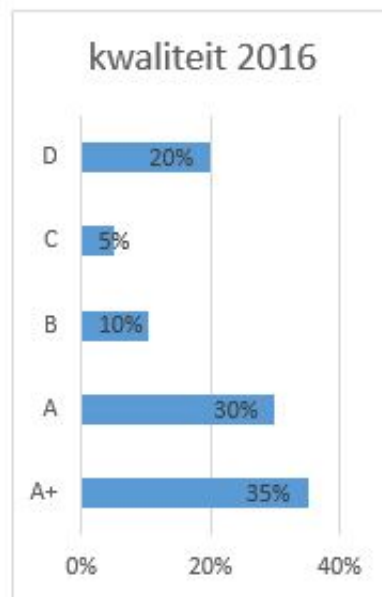
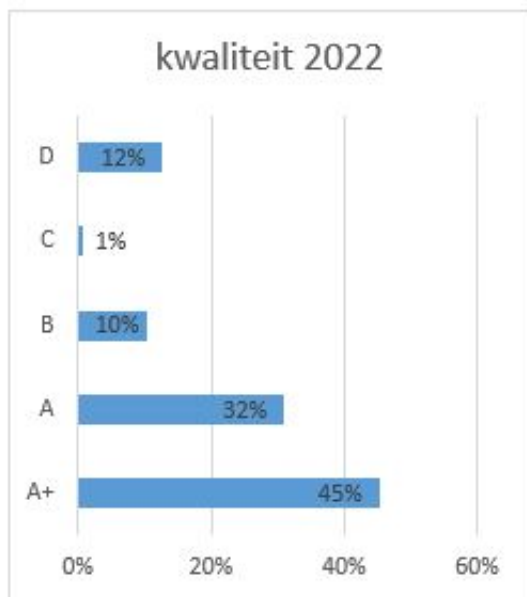


6. Actuele kwaliteit wegen

De kwaliteit van de openbare ruimte staat volop in de belangstelling. Een goede openbare ruimte zorgt ervoor dat mensen zich snel, veilig en comfortabel kunnen verplaatsen van de ene plek naar de andere. Daarnaast is de openbare ruimte een ontmoetingsplaats voor allerlei sociale en economische activiteiten. Kwaliteit is een complex begrip dat met verschillende methodieken kan worden beschreven. Voor wegbeheer zijn er twee relevante methodieken; de technische kwaliteit en de beeldkwaliteit. In dit hoofdstuk is de technische kwaliteit gehanteerd voor het gehele verhardingsareaal van de gemeente Veere, exclusief de duinpaden.

6.1 Technische kwaliteit totale verhardingsoppervlak

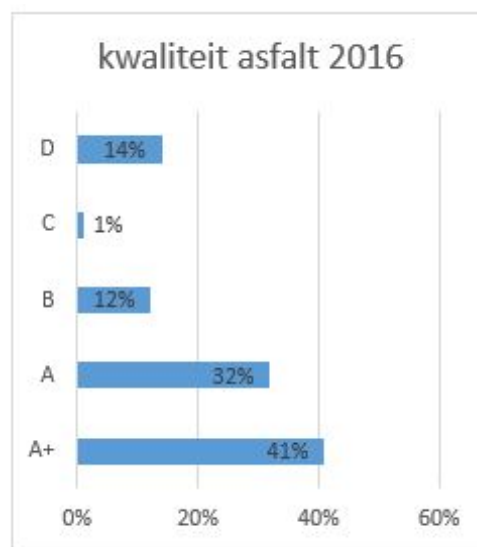
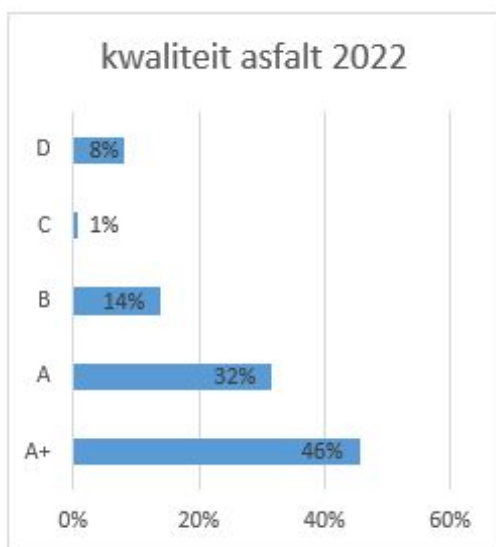
Op basis van een uitgevoerde globale visuele wegeninspecties eind 2022 en de CROW-systematiek is de technische kwaliteit van het totale verhardingsoppervlak bepaald. Hieruit kan opgemaakt worden dat 13% (C en D) van het totale verhardingsoppervlak de classificatie 'onvoldoende' krijgt. Hiervan betreft het grootste deel achterstallig onderhoud. De CROW-richtlijn is hier niet gehaald. Dit is een verbetering ten opzichte van 2016, toen 25% van het verhardingsoppervlak van onvoldoende kwaliteit was. De landelijke streefwaarden liggen tussen de 4% en 9% onvoldoende. Hier zitten we als Veere nog net boven.



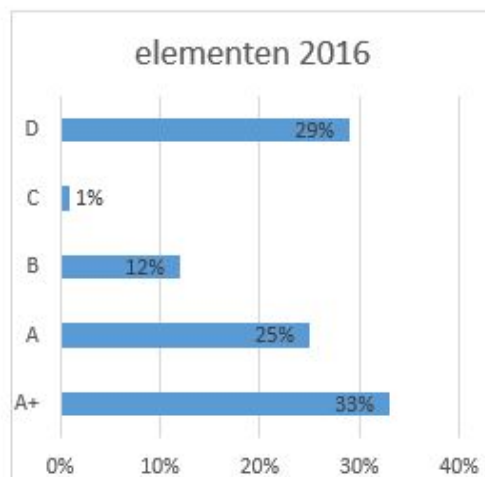
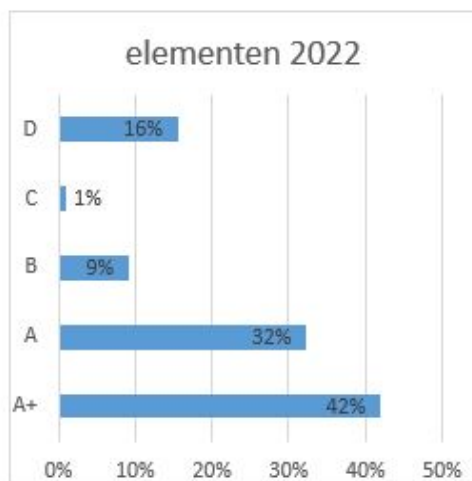
6.2 Technische kwaliteit per verhardingstype

De technische kwaliteit is ook uitgezet tegen het verhardingstype. Er wordt onderscheid gemaakt in asfaltverhardingen, elementenverhardingen en cementbetonverhardingen.

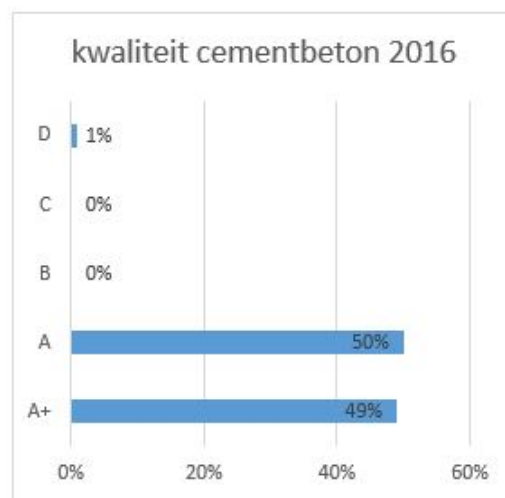
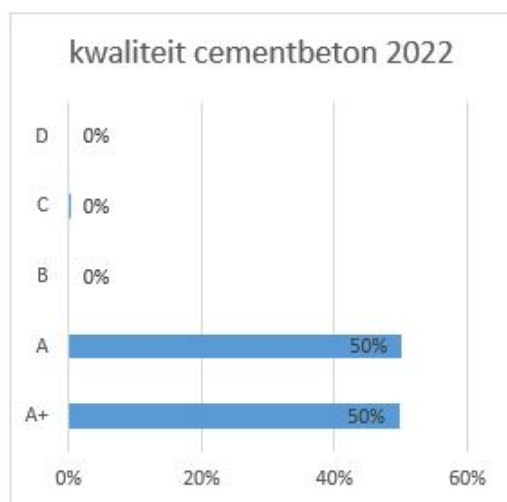
Ongeveer 9% (C en D) van de asfaltverhardingen in Veere scoort onvoldoende. Dit betekent een vooruitgang in kwaliteit ten opzichte van 2016, toen 15% van onvoldoende kwaliteit was.



De elementenverhardingen zijn van minder goede kwaliteit dan de asfaltverhardingen. Ongeveer 17% van de elementenverhardingen is van onvoldoende kwaliteit. Ook hier is een vooruitgang te zien ten opzichte van 2016, toen 30% van de elementenverharding van onvoldoende kwaliteit was.



De cementbetonverhardingen zijn van goede kwaliteit. Er is geen cementbeton van onvoldoende kwaliteit. Het aandeel cementbeton is echter gering. Nog geen 1% van het areaal bestaat uit cementbetonverhardingen. Wat betreft de kwaliteit van cementbeton is de 1% onvoldoende weggewerkt ten opzichte van 2016.



7. Onderhoudsplanningen

Om van de technische gegevens te komen tot een financiële raming, is een onderhoudsplanning opgesteld voor een periode van tien jaar met als startpunt 2024. Met de onderhoudsplanning wordt inzicht verkregen in de financiële ontwikkeling van het wegenonderhoud in de komende vijf jaar. Voor de eerste vijf jaar van de onderhoudsplanning is bepaald wat het optimale onderhoudsjaar van de wegvakonderdelen is. Het juiste moment van onderhoud en de maatregelen zijn bepaald op basis van de actuele schadebeelden (inspectie 2022) en de verwachting ten aanzien van het verloop van de kwaliteit (gedragsmodellen).

7.1 Beschikbare middelen

Het jaarlijkse beschikbare budget in de begroting voor regulier onderhoud voor de periode 2024 - 2028 bedraagt €1.113.000. Naast het reguliere onderhoudsbudget heeft de gemeente jaarlijks een budget beschikbaar voor klein onderhoud van jaarlijks €195.000. Bij de huur van de kustparkeerterreinen is nog eens €66.000 beschikbaar gesteld voor onderhoud van de parkeerterreinen. Dit betekent dat in de periode 2024-2028 jaarlijks een totaalbudget van gemiddeld €1.374.000 beschikbaar is voor onderhoud wegen. Naast de onderhoudsbudgetten is er jaarlijks een investeringsbudget van €250.000 voor herinrichtingen beschikbaar. Dit is niet in dit beheerplan meegenomen. Bij herinrichting gaat het vooral om functionele aanpassing aan de inrichting van de openbare ruimte.

Ten opzichte van 2016 is het jaarlijkse beschikbare totaalbudget met circa €2.000 toegenomen. Terwijl er extra budget voor het onderhoud van de parkeerterreinen is bijgekomen. Voor regulier en klein onderhoud is in 2023 minder budget beschikbaar door bezuinigingen dan in 2016. Dit ondanks een flinke uitbreiding van het areaal en de niet geringe kostenstijgingen van de afgelopen periode. In onderstaand tabel is deze vergelijking inzichtelijk gemaakt.

	Jaarlijks gemiddeld beschikbaar budget		Verschil
	beheerplan 2016	beheerplan 2023	
Regulier onderhoud	€ 1.170.000	€ 1.113.000	-€ 57.000
Klein onderhoud	€ 202.000	€ 195.000	-€ 7.000
Onderhoud parkeren	€ 0	€ 66.000	€ 66.000
Totaal	€ 1.372.000	€ 1.374.000	€ 2.000

7.2 Onderhoudsscenario's

We maken onderscheid in klein onderhoud, groot onderhoud en rehabilitatie (vervanging).

Klein onderhoud

Dagelijks en klein onderhoud aan de elementenverharding wordt uitgevoerd door de aannemer van de raamovereenkomst onderhoud klein straatwerk. Deze werkzaamheden betreffen het herstraten van straatwerk tot circa 25 m². De werkzaamheden worden uitgevoerd op basis van de klein onderhoudsinspecties en naar aanleiding van meldingen en eigen waarnemingen in de openbare ruimte.

Groot onderhoud

Het groot onderhoud aan elementenverhardingen is het uitvoeren van regulier onderhoud en herstellen van grotere oppervlakten verharding. Dit pakken we jaarlijks planmatig op. Het gaat hier over het herstraten of herstellen van oppervlakten groter dan 25 m².

Rehabilitatie (vervanging)

Bij rehabilitatie vervangen we de volledige verhardingsopbouw en dit combineren we met riool-, groen en nutsvervangingen. Deze projecten zijn een uitkomst van de integrale samenwerking zowel binnen als buiten de organisatie. We combineren hierbij budgetten uit de verschillende beheerdisiplines (wegen, riool, groen, nuts, enz.). Na uitvoering is de verharding weer als nieuw. Bij rehabilitatie liggen de grootste kansen om een bijdrage te leveren aan de ambities uit onze omgevingsvisie.

Er zijn naast de basisplanning twee onderhoudsscenario's (budgetplanning) doorgerekend:

1. basisplanning;
2. budgetplanning met huidig budget;
3. budgetplanning; theoretisch naar 0% onvoldoende in 2021 (zonder doorgeschoven onderhoud).

1. Basisplanning

De resultaten van de basisplanning zijn te vinden in onderstaand tabel. Bij een basisplanning is het uitgangspunt dat er geen verhardingen bestaan die de richtlijn zijn gepasseerd. Er wordt daarbij nog geen rekening gehouden met een beschikbaar onderhoudsbudget. In het eerste jaar komt dan ook direct het achterstallig onderhoud in beeld. De planning zal in het eerste jaar al het achterstallig onderhoud willen uitvoeren. Daarnaast voeren we de rehabilitatieplanning (vervanging) volledig uit. Om te voorkomen dat het areaal niet te oud gaat raken. Deze planning is afgestemd met riolering en nutsbedrijven. In de huidige situatie betekent dit een benodigd budget van ongeveer € 2.800.000 in het eerste jaar. Hiermee wordt het achterstallig onderhoud weggewerkt.

De gemeente Veere heeft in de periode 2024-2028 een bedrag nodig van € 8.542.125 om het onderhoud in het eerste jaar op niveau te brengen en in de daaropvolgende jaren op niveau te houden. Dat komt overeen met een benodigd bedrag van gemiddeld € 1.708.425 per jaar. Dit is inclusief klein onderhoud.

jaar	rehabilitatie	klein onderhoud	groot onderhoud	asfalt	parkeren	onderzoek	markeringen	totaal
2024	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 1.048.770	€ 282.150	€ 195.810	€ 25.000	€ 35.000	€ 2.801.730
2025	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 30.544	€ 129.140	€ 428	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.435.112
2026	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 0	€ 21.605	€ 20.330	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.316.935
2027	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 265.240	€ 88.480	€ 50.290	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.679.010
2028	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 0	€ 33.910	€ 428	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.309.388
totaal								€ 8.542.125

2. Budgetplanning met huidig budget

Bij een budgetplanning worden onderhoudsmaatregelen gepland binnen het beschikbare budget. Zodra het budget van een bepaald jaar is uitgegeven, worden de maatregelen die nog open staan doorgeschoven naar het volgende jaar. Binnen dit budgettaire kader wordt voor zover mogelijk toegewerkt naar een verhardingsareaal dat voldoet aan de CROW richtlijn.

Het jaarlijkse totaalbudget bedraagt in 2023 € 1.374.000. Het totale budget voor de periode 2024–2028 bedraagt circa € 6.870.000. Dat is € 1.672.125 minder dan het benodigde budget conform de basisplanning voor achterstallig-, regulier- en klein onderhoud inclusief het uitvoeren van de rehabilitatieplanning.

Met het huidige budget kan de kwaliteit worden verbeterd van 13% onvoldoende in 2022 naar 10% onvoldoende in 2028. Dit houdt echter wel in naast de rehabilitatie een relatief klein deel beschikbaar is voor het wegwerken van achterstallig onderhoud. Een groot deel van het onderhoud wordt hiermee uitgesteld. Zo blijft na 2028 een bedrag van bijna 2 miljoen aan onderhoud openstaan dat kort na 2028 uitgevoerd moet worden om te voorkomen dat er nieuw achterstallig onderhoud ontstaat.

jaar	rehabilitatie	klein onderhoud	groot onderhoud	asfalt	parkeren	onderzoek	markeringen	totaal
2024	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 0	€ 65.528	€ 32.074	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.372.602
2025	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 0	€ 65.528	€ 32.074	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.372.602
2026	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 0	€ 65.528	€ 32.074	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.372.602
2027	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 0	€ 65.528	€ 32.074	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.372.602
2028	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 0	€ 65.528	€ 32.074	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.372.602
totaal								6.863.014

Uiteindelijk is men hierdoor meer kwijt aan onderhoud dan in de basisplanning. Dit betreft kapitaalvernietiging en hogere onderhoudskosten door zwaardere maatregelen bij asfaltverharding en elementenverharding waar een groter oppervlak moet worden herstraat door het uitblijven van tijdig onderhoud. Een ander gevolg van het uitblijven van tijdig onderhoud, is dat de kosten voor klein onderhoud ook toe zullen nemen. Het uitstellen van onderhoud vergroot namelijk de kans op onvoorziene schades die gevaarlijke situaties kunnen veroorzaken en direct opgelost dienen te worden.

3. Budgetplanning 0% onvoldoende in 2028 (zonder doorschuiven onderhoud)

Bij dit scenario wordt in de planning een budget opgevoerd dat minimaal nodig is om in de periode 2024-2028 alle onvoldoende kwaliteit weg te werken zonder regulier onderhoud door te schuiven naar de periode na 2028. Ook voeren we de rehabilitatieplanning volledig uit. Hiermee vernieuwen we oudere delen van het wegenareaal. De resultaten van deze planning zijn te vinden in de tabel.

Met een jaarlijks budget van circa €1.709.000 (inclusief klein onderhoud en rehabilitatie) kan theoretisch alle onvoldoende kwaliteit worden weggewerkt en alle benodigde reguliere onderhoud in de periode 2024-2028 worden uitgevoerd. Dit is circa €335.000 meer dan het huidige beschikbare jaarlijkse budget.

jaar	rehabilitatie	klein onderhoud	groot onderhoud	asfalt	parkeren	onderzoek	markeringen	totaal
2024	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 269.368	€ 111.057	€ 53.457	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.708.882
2025	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 269.368	€ 111.057	€ 53.457	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.708.882
2026	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 269.368	€ 111.057	€ 53.457	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.708.882
2027	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 269.368	€ 111.057	€ 53.457	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.708.882
2028	€ 1.050.000	€ 165.000	€ 269.368	€ 111.057	€ 53.457	€ 25.000	€ 35.000	€ 1.708.882
totaal								€8.544.411

In de periode 2024-2028 wordt het budget besteed aan het wegwerken van achterstallig onderhoud en reguliere onderhoud (verhardingen die de richtlijn naderen maar nog niet onvoldoende zijn), zodat nieuw achterstallig onderhoud wordt voorkomen. In dit scenario wordt onderhoud op tijd uitgevoerd waardoor nieuwe achterstanden in mindere mate ontstaan. Voorwaarde bij deze planning is dat klein onderhoud ieder jaar wordt uitgevoerd.

8. Conclusies en aanbeveling

8.1 Conclusies

Kwaliteit verhardingsareaal

De algehele kwaliteit van het verhardingsareaal is in de periode 2017–2022 verbeterd van 25% naar 13% onvoldoende (kwaliteit C-D). Deze 13% bestaat voor het overgrote deel uit achterstallig onderhoud. Het is niet gelukt om de volledige 25% weg te werken in de afgelopen beheerperiode.

De asfaltverharding is met 9% onvoldoende relatief goed. Het achterstallige onderhoud bevindt zich grotendeels bij de elementenverharding (17% onvoldoende). Doordat het grootste deel van het areaal uit elementenverharding bestaat, is dit van invloed op de algehele kwaliteit. De gemeente heeft veel aandacht voor het onderhoud van asfaltverhardingen dit zien we ook terug in de inspectieresultaten. De elementenverhardingen blijven nog achter. Een oorzaak kan zijn dat we steeds vaker groot onderhoud in de openbare ruimte integraal en gebiedsgericht aanpakken. Dit kan het gevolg zijn van een initiatief vanuit riolering of nutsbedrijven. Hierdoor blijft er minder budget over voor het herstellen van achterstallig onderhoud. Daarnaast is ongeveer 30% van het wegenareaal ouder dan 40 jaar. Dit is met klein onderhoud steeds moeilijker op niveau te houden. Aandacht voor rehabilitatie (vervanging) van het oudere areaal wordt hierdoor steeds belangrijker.

Elementenverharding als aandachtspunt

De onvoldoende kwaliteit onder de elementenverhardingen heeft voor een groot deel betrekking op ernstige oneffenheden van kleine omvang. Wat dat betreft is de situatie vergelijkbaar met 2016. Een groot deel van deze schades kan mogelijk ondervangen worden met klein en groot onderhoud. Doordat de gemeente toegankelijkheid belangrijk vindt, is de begaanbaarheid van trottoirs in toenemende mate van belang. Het relatief grote aantal oneffenheden in elementen-verhardingen vergroot het risico op ongevallen, zeker naarmate het aantal minder valide weggebruikers toeneemt.

Budget en planning

Het huidige budget is onvoldoende om de achterstanden weg te werken, om op lange termijn aan de CROW richtlijn te kunnen voldoen en gelijk de rehabilitatieplanning uit te voeren. Op korte termijn kunnen we achterstallig onderhoud deels wegwerken. Regulier wordt hiermee vooruitgeschoven. Na 2028 zullen deze verhardingen de richtlijn op korte termijn naderen of overschrijden, indien onderhoud

uitblijft. Met het huidige budget zullen de uiteindelijke onderhoudskosten op lange termijn hoger zijn en zullen achterstanden blijven bestaan.

Voor het wegwerken van alle achterstanden en gelijktijdig de rehabilitatieplanning uit te kunnen voeren is in de periode 2024-2028 jaarlijks € 335.000,- extra nodig bovenop het huidige budget.

8.2 Aanbevelingen

1. Verhoog vanaf 2024 het budget voor het wegwerken van de achterstanden. Uitgaande van de hiervoor omschreven scenario's is het advies om jaarlijks € 335.000 extra bovenop het huidige budget om het verhardingsareaal in vijf jaar tijd op niveau te brengen. Het uiteindelijk jaarlijkse budget komt hiermee op € 1.708.882, inclusief klein onderhoud en rehabilitatie (paragraaf 7.2 scenario 3 Budgetplanning 0% onvoldoende in 2028).
2. Investeer als eerst in de elementenverhardingen op met name trottoirs. In het kader van toegankelijk, zijn de risico's hier het grootst. Een groot deel van het achterstallige onderhoud bestaat uit oneffenheden op elementenverhardingen. Hier valt dus een flinke kwaliteitsslag te halen.
3. Zorg bij het herinrichten voor een goede fundering onder de nieuw aan te leggen verhardingen. Een aanzienlijk deel van de schades in Veere (zoals oneffenheden) wordt veroorzaakt door verzakkingen. Een goede fundering zorgt ervoor dat deze verhardingen langer meegaan waardoor de onderhoudskosten uiteindelijk lager zullen zijn.
4. In het kader van duurzaamheid is het toepassen van gebakken steen aan te bevelen. Gebakken steen kent een langere levensduur dan betonsteen en is geschikt voor hergebruik. Hiermee zullen de elementenverhardingen uiteindelijk langer mee gaan en zullen de onderhoudskosten op lange termijn lager zijn.
5. Stem de onderhoudswerkzaamheden voor wegen af met andere disciplines in de openbare ruimte. Hiermee kunnen onderhoudskosten worden bespaard en blijft onnodige hinder beperkt. Zodra sprake is van gevaarstelling als gevolg van schades op verhardingen, dient het wegbeheer leidend te zijn. Uitstel van dergelijk onderhoud is namelijk in strijd met de zorgplicht van de gemeente.
6. Neem de doelen en ambities waar we aan bij willen dragen met het beheer van de wegen op in de startdocumenten bij het definiëren van onderhouds- en vervangingsprojecten.

1.1 Doelstelling

Het beheerplan wegen 2024-2028 heeft tot doel om het beheer en onderhoud van de verhardingen inzichtelijk te hebben, teneinde het onderhoud op een doelmatige en efficiënte wijze en tegen zo laag mogelijke kosten uit te kunnen voeren.

Naast bovengenoemde doelstelling heeft het beheerplan wegen onderstaande doelstellingen:

- Financieel uitvoeringsprogramma waarmee voldaan wordt aan het vigerende beleid, het onderhoud van de wegen op kwaliteitsniveau B;
- Voldoen aan de BBV met het opstellen van een meerjaren uitvoeringsprogramma.
- Meerjaren uitvoeringsprogramma waarbij de onderhouds- en vervangingswerkzaamheden integraal worden afgestemd op andere disciplines binnen de openbare ruimte;
- Het handhaven van een voorziening rehabilitatie (vervanging) wegen conform het BBV.

1.2 Kader beheerplan

Dit beheerplan heeft betrekking op de bij de gemeente Veere in beheer zijnde verhardingen. Dit betreffen alle asfalt-, elementen- en cementbetonverhardingen. De kwaliteit van een weg kunnen we onderscheiden in functionele en technische kwaliteit. Het doel van het beheerplan wegen is de technische kwaliteit van het huidige wegenareaal op orde te brengen en te houden.

Bij de aanpak van wegen die technisch onvoldoende zijn verbeteren we gelijk de functionele kwaliteit als dat nodig en mogelijk is. Ook dragen we bij aan de ambities voor de openbare ruimte zoals beschreven in hoofdstuk 3. Wegen die technisch nog voldoen en functioneel aan een nieuwe inrichting toe zijn pakken we op buitenom dit beheerplan. Hieronder een korte uitleg hoe we dat doen.

Aanpak functionele kwaliteit

Het gaat hier niet om de technische staat van de weg, maar om verkeerskundige aanpassingen en verbetering van de beeldkwaliteit en beleving. Dit valt buiten de scope van het beheerplan wegen. Voor verkeerskundige verbeteringen is er het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP). De herinrichting van wegen die functioneel niet meer voldoen nemen we apart op in de begroting. Voor het aanpakken van kleine verbeterpunten die we constateren tijdens bijvoorbeeld dorps- en stadschouwen is er in de begroting jaarlijks een budget beschikbaar voor verkeerskundige aanpassingen.

Aanpak verbetering technische kwaliteit

Wegen die niet voldoen aan het technische kwaliteitsniveau vallen wel binnen dit beheerplan. Deze zijn opgenomen in de onderhoudsplanning en brengen we op orde. Het kwaliteitsniveau van het beheerplan wegen is vastgesteld op kwaliteitsniveau B. Dit is het basis kwaliteitsniveau voor het beheren en onderhouden van de wegen. De beleidskaders die we bij groot onderhoud en rehabilitatie toepassen zijn in het hoofdstuk doelen en ambities nader uitgewerkt.

De kwaliteit en de onderhoudskosten van onverharde en halfverharde wegen en paden kunnen niet op basis van de CROW-wegbeheersystematiek bepaald worden. In dit beheerplan wordt volstaan met de kwaliteit van drie verhardingstypen (asfalt, elementenverhardingen en cementbeton).

Wegbeheer omvat het beheren en in stand houden van de openbare verhardingen en is onder te verdelen in:

- Klein onderhoud;
- Groot onderhoud;
- Rehabilitatie (vervanging).

In dit beheerplan hebben de financiële middelen die worden aangevraagd betrekking op klein onderhoud, groot onderhoud en rehabilitatie met alle bijkomende beheerkosten (dit is inclusief VAT-kosten (voorbereiding, administratie en toezicht), algemene kosten, uitvoeringskosten, winst & risico, engineering en alle overige kosten). Interne uren vallen hier niet onder.

De onderhoudsplanning is integraal afgestemd met overige projecten in de openbare ruimte, waaronder het vervangingsprogramma riolering.

De gemeente Veere maakt gebruik van het beheer en informatiesysteem van Sweco, Obsurv, om het beheer van het wegenareaal systematisch en planmatig uit te voeren.

Het goed en tijdig uitvoeren van onderhoud aan verhardingen heeft zowel een economisch als een (verkeers-) veiligheidsdoel en levert daarnaast een positieve beleving van de openbare ruimte door de burger. De planning uit het beheersysteem is samen met andere onderzoeken een goed hulpmiddel om onderhoud tijdig te plannen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt uiteengezet op welke wijze het beheerplan wegen onderdeel uitmaakt van de omgevingsvisie. In hoofdstuk drie en vier wordt vervolgens concreet ingegaan hoe de beheerder invulling gaat geven aan de ambities en doelstellingen beschreven in de omgevingsvisie.

In hoofdstuk vijf en zes wordt beschreven welke staat het huidige areaal aan wegen heeft. In het afsluitende hoofdstuk zeven is de onderhoudsplanning en bijbehorende financiën opgenomen en onderverdeeld in 'Klein onderhoud', 'Groot onderhoud' en 'Rehabilitatie'.

Bijlage 1: Rehabilitatie planning (voorziening)

Rehabilitatie 2023-2028		kwaliteit	oppervlak	2024	2025	2026	2027	2028
Westkapelle	De Baan	D	700			€ 70.000,00		
	Brassenstraat	D	4100			€ 205.000,00		
	D'Arke	B				€ 205.000,00		
Koudekerke	Zwigtmansweg	D	575		€ 57.500,00			
	Langeweegje	D	1100		€ 110.000,00			
Dishoek	Schooneveldlaan	D	540		€ 54.000,00			
	Nolleplaatlaan	D	810		€ 81.000,00			
Zoutelande	Smidsstraat	D	4900	€ 97.020,00				
	Timmermansstraat	D		€ 97.020,00				
	Molenweg	D		€ 97.020,00				
	Noordstraat	D		€ 97.020,00				
	Zuidstraat	D		€ 97.020,00				
	Langstraat (restant)	D	1000			€ 100.000,00		
	Wielingestraat	D	1465		€ 36.625,00			
Grijpskerke	Burgemeester Bouwmanstraat	C	5200					€ 130.000,00
	Kerkstraat	C						€ 130.000,00
	Beertastraat	D						€ 130.000,00
	Kerkring	D						€ 130.000,00
	Molenstraat	D	1350			€ 135.000,00		
Domburg	Duinenburg	D	4100	€ 123.000,00	€ 287.000,00			
	Zuiderpark	D	950					€ 95.000,00
	Kanonweistraat	D	2350			€ 58.750,00	€ 58.750,00	
	Lijsterhofstraat	D				€ 58.750,00	€ 58.750,00	
Serooskerke	Noordweg	D	4000	€ 300.000,00				
	Zandput	D	3350		€ 335.000,00			
Veere	Bastion	D	750	€ 75.000,00				
	Veerseweg (noord)	D	650		€ 65.000,00			
	Veerseweg (zuid)	D	2500		€ 50.000,00	€ 200.000,00		
	Kerkhofring	D	1500				€ 150.000,00	
	Frans Naereboutstraat	C	2200				€ 198.000,00	€ 22.000,00
	Bastiaan de Langestraat	D	3500					€ 350.000,00
	Erasmusstraat	D	520					€ 52.000,00
Meliskerke	Pauwhoekstraat	D	5450				€ 272.500,00	
	Beukelmanstraat	D					€ 272.500,00	
Gapinge	Schotsehoek	D	550				€ 55.000,00	
Totale oppervlakte rehabilitatie 2024-2028				541.10 m²				

Bijlage 2: Wetteksten

Grondwet

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

Burgerlijk Wetboek

In het Burgerlijk Wetboek (BW) dat van kracht is geworden op 1 januari 1992, is de aansprakelijkheid geregeld voor schade als gevolg van een onrechtmatige daad. Ten opzichte van het oude BW is de bewijslast omgedraaid. Indien de beheerder aansprakelijk wordt gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg, dient deze beheerder aan te tonen dat hij de inspectie en het onderhoud van de wegen met optimale zorg uitvoert. Met andere woorden: de beheerder moet kunnen aantonen wat hij heeft gedaan om risico's voor de weggebruiker te beperken en dat hij structureel aan monitoring en onderhoud doet. Alleen op die manier is het risico van aansprakelijkheidstelling door weggebruikers terug te dringen.

Noodzakelijk voor een overtuigende bewijsvoering zijn daarbij preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie en een goed werkend systeem van rationeel wegbeheer. De mate waarin aan de onderhoudsplicht moet worden voldaan, hangt af van de functie van de weg en de verwachting die de weggebruiker heeft op grond van het feitelijke beeld van de weg. Jurisprudentie heeft inmiddels uitgezeten dat een "onderhoudsachterstand" vermeden moet worden.

Wegenwet

De Wegenwet heeft betrekking op alle openbare wegen en vereist van de gemeente dat alle binnen het gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen welke door het Rijk, de provincie of het waterschap worden onderhouden, in goede staat verkeren. Daarbij maakt de wet onderscheid tussen het beheer van wegen en de onderhoudsplicht van wegen. De gemeente heeft in het algemeen de onderhoudsplicht van de wegen die zij in beheer heeft. De Wegenwet vereist verder van de beheerder 'goed rentmeesterschap'. Daarbij wordt de beheerder verplicht om voorzieningen regelmatig en duurzaam te onderhouden. Dit betekent dat de gemeente ervoor moet zorgen dat het kapitaal dat in de wegen is geïnvesteerd, in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud. Tevens verplicht de Wegenwet wegbeheerders tot het bezit van een Wegenlegger. Deze Wegenlegger is een registratie instrument waarin voor openbare wegen buiten de bebouwde kom wordt aangegeven wie de beheerder is en wat zijn rechten en plichten zijn.

Wegenverkeerswet

Deze wet bevat zowel bepalingen voor weggebruikers als voor beheerders. De Wegenverkeerswet verwacht van de wegbeheerder dat hij streeft naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen borgen. Deze wet doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de weggebruiker. Daarnaast dienen de éénmaal genomen maatregelen zodanig te worden gehandhaafd dat de weggebruiker zich op de situatie kan instellen. Hieruit blijkt het belang van goed beheer en onderhoud van verkeersvoorzieningen en verkeersmaatregelen.

Wet Milieubeheer

In de Wet Milieubeheer is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen zijn aangemerkt. Deze stoffen, die in dit kader kunnen vrijkomen bij de aanleg van en het onderhoud aan wegen, mogen niet zonder beschermende maatregelen in het milieu worden gebracht. Er wordt echter een uitzondering gemaakt voor secundaire grondstoffen die in de wegenbouw worden toegepast. Deze materialen mogen wel worden gebruikt indien ze worden aangewend overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit.

Code Milieu Verantwoord Wegbeheer

In een brief van 25 juni 2008 heeft het ministerie van VROM alle wegbeheerders in Nederland aangeschreven om de Code Milieu Verantwoord Wegbeheer te ondertekenen.

Het betreft de volgende punten:

- Inzicht in het wegenbestand over de aanwezigheid van teer.
 - Het door middel van onderzoek ontdekken van teer in wegverhardingen en wegfunderingen voorafgaand aan reconstructie of sloop. Het selectief verwijderen van teerhoudende lagen en het rechtstreeks voor thermische verwerking afvoeren van het vrijgekomen TAG naar een vergunde inrichting.
- De wegbeheerders hanteren hierbij voor de omgang met vrijkomend asfalt de CROW-Richtlijn 210: "Omgaan met vrijkomend asfalt - aandacht voor de teerproblematiek"

De werkwijze binnen de gemeente Veere sluit aan bij deze code. Bij het plegen van onderhoud aan asfaltverhardingen wordt projectmatig bekeken of er sprake is van

teerhoudend asfalt. Bij het constateren van teer wordt vervolgens overgegaan tot het selectief verwijderen hiervan indien het verwijderen noodzakelijk is om de constructie te verbeteren. Net als alle andere vrijkomende materialen wordt ook teerhoudend asfalt afgevoerd naar een erkende inrichting.

Besluit Asbestwegen Milieubeheer

Besluit van 8 september 2000, houdende regels voor wegen waarin asbest bevattend materiaal is verwerkt (Besluit asbestwegen Wms). Als asbest in het verleden als verharding voor toegangswegen, kavelpaden of erven is gebruikt, kan dit risico's opleveren voor de volksgezondheid. Dit is vooral het geval als het asbest onvoldoende is afgedekt. Asbestvezels kunnen door het berijden van de weg, pad of erf loskomen en opstuiven. Als deze vezels worden ingeademd, ontstaat er een verhoogde kans op een asbestziekte. Vooral direct omwonenden lopen een verhoogd risico.

In 2000 is vanwege de risico's voor de volksgezondheid het Besluit asbestwegen milieubeheer van kracht geworden. Volgens dit besluit is het verboden een onbedekte asbesthoudende weg of erf in het bezit te hebben.

Wet Geluidshinder (Wgh)

De wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie zijn sinds het einde van de jaren zeventig vastgelegd in de Wet geluidshinder. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidsbelasting moet worden getoetst. Voor het wegverkeer is dit onder andere bij de aanleg van een nieuwe weg, de bouw van nieuwe woningen en wanneer er wijzigingen aan de weg plaatsvinden. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties is toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting terug te brengen.

Arbeidsomstandighedenwet (Wet Arbo)

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het opstellen van een meerjarenplan daarvoor en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid moet zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid, welzijn als milieu. Daarnaast moet worden voldaan aan het Bouwprocesbesluit. Dit is een uitwerking van de EG-richtlijn "Minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiele bouwplaatsen". Voor de wegbeheerder betekent dit in hoofdzaak het opstellen van bestekanalyses of arboprojectrisico-inventarisaties en het zorgdragen voor het opstellen van Veiligheids- en Gezondheidsplannen (V&G-plannen). In het kader is ook de CROW-publicatie "Maatregelen bij werken in uitvoering" van toepassing.

Daarnaast of eigenlijk ook wel daarbij geldt dat wij als wegontwerper verantwoorde keuzes moeten maken in de ontwerpen. Niet alleen moeten wij bedenken of dat wat wij ontwerpen aangelegd kan worden, maar ook of dat, met aandacht voor de arbeidsomstandigheden waaronder veilig werken, later onderhoud aan de weg kan worden uitgevoerd.