

Financiële herijking wegbeheer

2024-2027



GEMERT-BAKEL | TEAM OPENBAAR BEHEER | JULI 2024

Colofon

Datum: 4 juli 2024
Zaaknummer: 8887-2023
Auteur: Claire Laudij, team Openbaar Beheer
Projectteam: Martijn van der Lee, Dennis Schevers, Jeroen van Haaster

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
AANLEIDING.....	3
DOEL	3
KADERS	3
SCOPE.....	4
CONTINU PROCES	4
LEESWIJZER	4
2. Areaal	5
KWANTITEIT	5
KWALITEIT	7
3. Beheerstrategie	8
AMBITIE	8
CROW-METHODIEK	8
ONDERHOUDSCYCLUS	8
WERKWIJZE	10
4. Middelen	11
UITGANGSPUNTEN	11
EXPLOITATIE.....	13
VOORZIENING.....	14
INVESTERINGEN	15
RESULTATEN	16
5. Conclusie.....	17
6. Bijlagen	19
VOORUITBLIK PROJECTEN	19

1. Inleiding

Een goed onderhouden net van wegen en fietspaden is essentieel voor de bereikbaarheid van de gemeente. De gemeente is onderhoudsplichtig voor haar verhardingen en moet er op toezien dat deze van voldoende kwaliteit zijn, zodat ze veilig zijn voor de gebruikers en hun functies kunnen vervullen.

Aanleiding

In 2018 is het huidige Wegenbeheerplan door de gemeenteraad van Gemert-Bakel vastgesteld. Het Wegenbeheerplan 2018-2027 geeft zowel de beleidsmatige kaders voor het totale wegonderhoud van wegen van de gemeente, als de financiële doorrekening in een beheerplan met een meerjareninvesteringsplanning.

Het Wegenbeheerplan (hierna WBP) is in 2022 tussentijds geëvalueerd¹. De conclusie was dat actualisatie van de inhoudelijke beleidslijnen niet noodzakelijk was. De uitgangspunten in het beleidsplan zijn nog prima werkbaar. Wensen voor meer visie en details zijn er vanuit de organisatie wel, maar deze zullen bij de actualisatie van het beleidsstuk in 2027 worden meegenomen.

In het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is vastgelegd dat het *beheerplan* voor wegen elke vijf jaar herijkt dient te worden en minimaal vier jaar vooruitkijkt. In onze eigen financiële kaders is vastgelegd dat we voor de voorziening ten minste tien jaar vooruitkijken. Het gaat hierbij enkel om de financiële doorrekening van het beheer. Dit rapport beschrijft die financiële herijking.

Doel

Het doel van dit beheerplan is inzicht geven in de kosten die de komende beheerperiode aan onderhoud dienen te worden uitgegeven om het areaal aan wegen veilig en begaanbaar te houden binnen de wettelijke, bestuurlijke en financiële kaders. Een actueel beheerplan is belangrijk om ontwikkelingen in prijs, wetgeving en onderhoudsstatus mee te kunnen nemen.

Kaders

Belangrijk voor het wegbeheer is met name de regelgeving rondom het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Vanuit het oogpunt van risicobeheersing en inzicht in de financiële positie is het vanuit de BBV een verplichting om een actueel beheerplan te hebben wanneer er een voorziening voor onderhoud bestaat, zoals voor wegen het geval is. Hier toetst de provincie ook op.

Dit beheerplan is opgesteld op basis van de CROW-publicatie Wegbeheer 2011.

De overige wettelijke en bestuurlijke kaders zijn in het WBP 2018-2027 toegelicht.

¹ zie RIN 'Evaluatie Wegenbeheerplan 2018-2027' d.d. 15 november 2022

Scope

Het wegbeheer richt zich uitsluitend op het beheer en onderhoud van bestaande verhardingen. Reconstructies, omvorming of herinrichting daarvan zijn hiervan geen onderdeel.

Beheer en onderhoud in het kader van wegbeheer vindt plaats aan alle gemeentelijke verhardingen waarbij naar verhardingstype en gebruiker onderscheid wordt gemaakt in:

- Gesloten verhardingen als asfalt en beton, voor wegen en fietspaden;
- Open verhardingen als bestrating en tegels, voor wegen, fietspaden en voetpaden;
- Semi-verhardingen als puin en grind, voor paden;
- En zand, in geval van landbouw- en boswegen.

Buiten de scope van dit beheerplan vallen:

- Actualisatie van het beleid;
- Verhardingen in beheer bij derden (bv. provincie of particulieren);
- Het reinigen van verhardingen (bv. straatvegen of onkruidbestrijding);
- Onderhouden van bermen;
- Onderhoud van kunstwerken als bruggen;
- Onderhoud van kunst in de openbare ruimte;
- Verkeersveiligheid.

Continu proces

Wegbeheer is een continu proces. De vaststelling van deze financiële herijking betreft een momentopname tijdens dit continue (verbeter)proces. Ook staat dit jaar vanuit verkeer de Mobiliteitsvisie op de agenda, waarbij keuzes voorgelegd worden aan de gemeenteraad over functies van wegen, fietsroutes en daarbij behorende profielen en verhardingen. Deze keuzes zullen gevolgen hebben voor het wegbeheer. Na vaststelling van de Mobiliteitsvisie zal waar nodig het wegbeheer aangesloten worden op de nieuwe visie. De volledige consequenties zullen meegenomen worden bij de actualisatie van het Wegenbeheerplan in 2027. De komende jaren tot aan de actualisatie van het volledige beleidsstuk in 2027 zullen gebruikt worden om een inhaalslag te maken in beheer en onderhoud, waarna in 2027 een inhoudelijke slag geslagen kan worden met beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, klimaat, innovatie en milieu.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de kwantiteit en kwaliteit van het areaal beschreven. De meeste gegevens zijn daarvan afkomstig uit het WBP 2018-2027. In hoofdstuk 3 beschrijven we de beheerstrategie die de gemeente hanteert voor het wegonderhoud. In hoofdstuk 4 beschrijven we de financiële effecten op de exploitatiebegroting, voorziening en investeringskredieten door de geplande werkzaamheden in de komende jaren en welke resultaten we hiervan verwachten. In hoofdstuk 5 worden de conclusies beschreven. In de bijlagen is een lijst weergegeven met de straten die in de planning staan om in de komende jaren projectmatig op te pakken.

2. Areaal

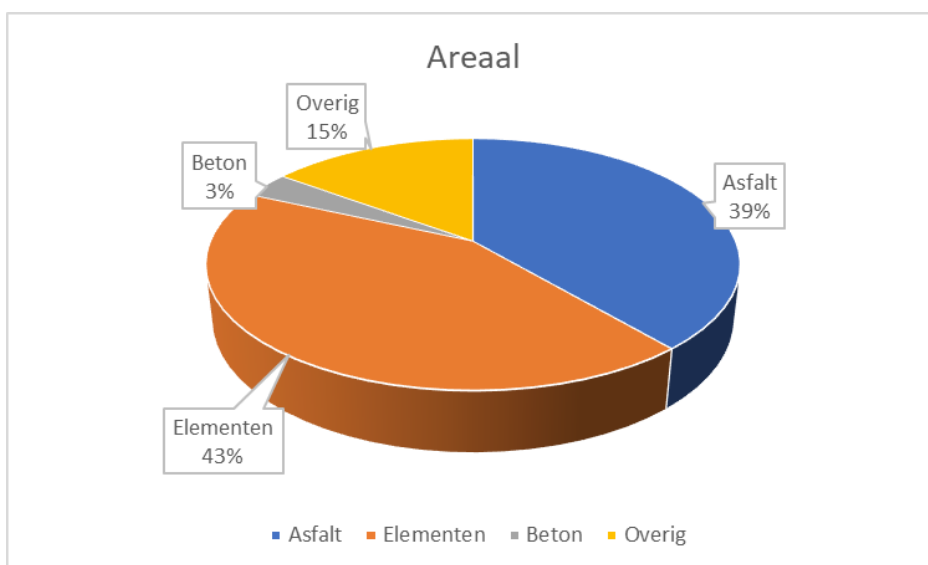
De informatie over het areaal is (voornamelijk) afkomstig uit het Wegenbeheerplan 2018-2027. Het beschrijft de situatie zoals die was in 2018. In de tussentijd hebben al werkzaamheden plaatsgevonden, waardoor de huidige situatie al verbeterd is ten opzichte van 2018. Voor de actualisatie van 2027 zal een nieuwe inventarisatie van het areaal worden uitgevoerd.

Kwantiteit

Verhardingstype

In de gemeente Gemert-Bakel ligt een totaal oppervlak van ruim 2,6 miljoen m² aan verhardingen. Naast wegen met asfalt-, elementen- of cementbetonverharding, kent de gemeente ook overige wegen met half-verharding (zoals schelpenpaden) en wegen zonder verharding (zoals zandwegen).

Van het totale areaal bestaat 39% uit asfaltverharding (dicht asfaltbeton en oppervlak-behandeling), 43% uit elementenverharding (klinkers, tegels, etc.), 3% uit betonverharding en 15% uit overige verhardingen (met name half-verharding en onverharde wegen).



Figuur 1 Areaal verdeeld naar verhardingstype (bron: Wegenbeheerplan 2018-2027)

Verhardingsfunctie

In de onderstaande tabel is de oppervlakte per functie weergegeven.

Tabel 1 Areaal verdeeld naar verhardingsfunctie (bron: Wegenbeheerplan 2018-2027)

Areaal naar functie	Opp. (m2)	%
Rijbanen	1.170.488	44
Weg in woongebied	961.878	37
Voetpaden	283.804	11
Fietspaden	211.758	8
Overig	8.083	<0,5
Totaal	2.636.011	100

Wegtype

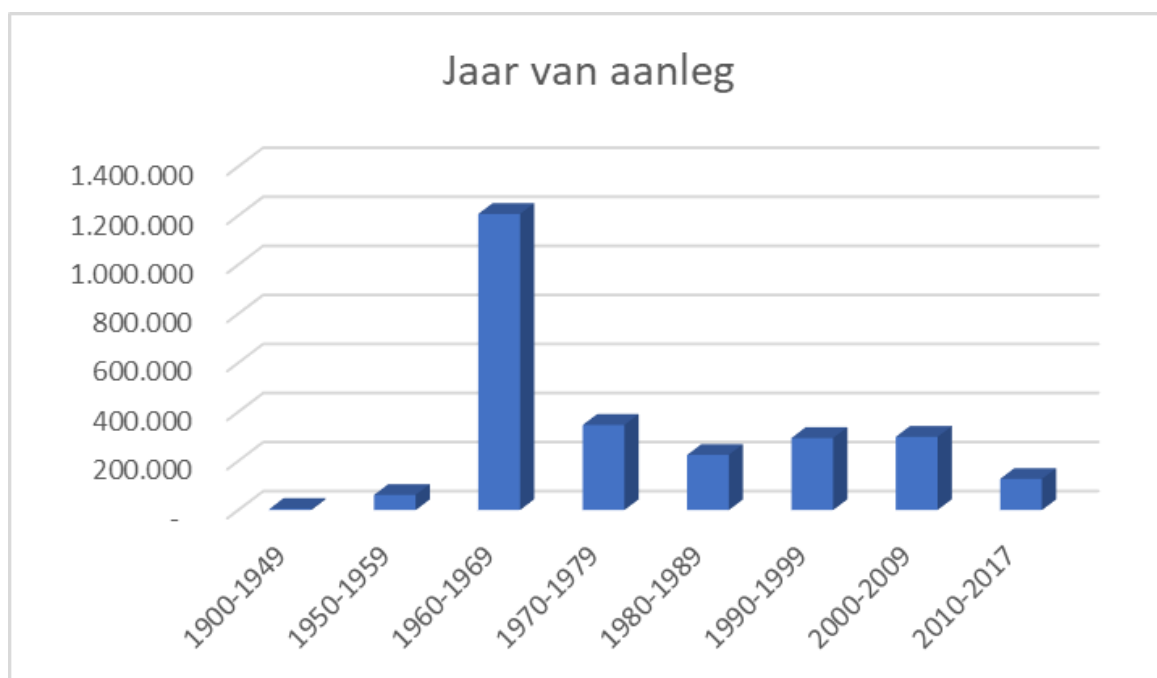
In onderstaande tabel is de oppervlakte aan wegen weergegeven per wegtype.

Tabel 2 Areaal verdeeld naar wegtype (bron: GBI)

Areaal naar wegtype	Opp. (m2)	%
Hoofdwegennet	0	0
Zwaar belaste weg	0	0
Gemiddeld belaste weg	373.657	14
Licht belaste weg	946.418	36
Weg in woongebied	825.551	32
Weg in verblijfsgebied	270.692	10
Fietspaden	219.693	8
Totaal	2.636.011	100

Aanlegjaar

In onderstaande figuur is het aantal wegen verdeeld over het jaar van aanleg. Opvallend is de uitbreiding van de hoeveelheid wegen in de jaren '60. Bij het vullen van de beheersystematiek was het jaar van aanleg niet altijd duidelijk. Deze 'onbekende' wegen zijn in de database waarschijnlijk geplaatst in de periode van de jaren '60. In het onderhoud streven we ernaar om de vervangingsgolf 'uit te smeren'; te nivelleren over een langere periode van jaren, zodat er een meer gelijkmatiger investeringsniveau ontstaat.



Figuur 2 Areaal verdeeld naar jaar van aanleg (bron: Wegenbeheerplan 2018-2027)

Kwaliteit

Beeldkwaliteitsniveau

De meest recente globaal-visuele weginspectie is uitgevoerd in november 2022 conform de CROW-publicatie 146. De data die hiervoor gebruikt zijn, zijn afkomstig uit het wegvakkenbestand en het beheersysteem GBI. De inspectieresultaten zijn geconverteerd naar een kwaliteitsniveau conform CROW-publicatie 380. CROW hanteert kwaliteitsniveau A+ t/m D.

Wanneer wegen worden aangelegd vallen zij onder kwaliteitsniveau A+. Afhankelijk van diverse factoren degradeert de kwaliteit in de loop van de tijd naar een lager niveau. Bij het kwaliteitsniveau A is er sprake van enige schade, zoals een lichte rafeling. Kwaliteitsniveau B geeft een redelijk tot goed onderhouden beeld van de openbare ruimte, maar de wegen zijn zeker niet schadevrij, eventuele reparatievlakken zijn zichtbaar. Bij het kwaliteitsniveau C is binnen 2 jaar onderhoud nodig. Bij het kwaliteitsniveau D is er sprake van achterstand, risico op onveilige situaties en mogelijke kapitaalvernietiging.

Resultaten weginspectie

In de tabel zijn de beeldkwaliteiten die zijn gemeten in 2022 weergegeven (boven) samen met de resultaten van 2020 (beneden). De gegevens van de weginspectie 2022 zijn door de wegbeheerder opgeschoond. De opschoning bestond uit het verwijderen van dubbele wegvakken, wegvakken zonder data en wegvakken niet in beheer van de gemeente, en enkele wijzigingen in de interpretatie van de gegevens.

Tabel 3 Onderverdeling van wegen in beeldkwaliteitsniveaus in 2022 (boven) en 2020 (onder) van wegen in beheer van de gemeente Gemert-Bakel (bron: Weginspectie 2022)

Beeldkwaliteit 2022	Omschrijving beeld	Asfalt	Elementen	Beton	Totaal
A+/A	zeer goed/goed	76,0%	75,5%	95,4%	75,5%
B	voldoende (kwaliteit basis)	13,0%	8,0%	0,2%	10,0%
C	matig	1,3%	2,2%	1,7%	1,7%
D	te slecht	9,7%	16,3%	4,1%	12,8%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Beeldkwaliteit 2020	Omschrijving beeld	Asfalt	Elementen	Beton	Totaal
A+/A	zeer goed/goed	78,2%	84,9%	92,9%	84,6%
B	voldoende (kwaliteit basis)	10,7%	4,4%	6,1%	5,3%
C	matig	3,0%	1,4%	0,0%	1,8%
D	te slecht	8,1%	9,3%	1,0%	8,3%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

De schadebeelden zijn de afgelopen jaren opgelopen van 10% wegen met C- en D-niveau (matig en slecht) in 2020 naar ruim 14% in 2022. Grootste oorzaak hiervan is een gebrek aan capaciteit, met name door het ontbreken van een vaste wegbeheerder tot november 2022. Sinds november 2022 hebben al werkzaamheden plaatsgevonden om het percentage C- en D-wegen te verlagen.

3. Beheerstrategie

Wegbeheer is erop gericht het huidige areaal aan verhardingen te onderhouden, zodat deze veilig door de weggebruiker kan worden gebruikt. Afhankelijk van het materiaal van de weg en de belasting van de weg degradeert deze gedurende de levensduur in kwaliteit. Door het uitvoeren van onderhoud wordt de kwaliteit van de weg weer verbeterd, zodat het veilig is om de weg te berijden totdat de weg volledig wordt vervangen.

Ambitie

In het Wegenbeheerplan beschrijven we wat de basis is voor het onderhoud van de verhardingen. Het nagestreefde kwaliteitsniveau voor wegen is niveau A voor voetpaden, en verhardingen in de centra in Gemert en Bakel. Voor de overige verhardingen geldt kwaliteitsniveau B. Dit garandeert de veiligheid voor gebruikers en de bereikbaarheid van de gemeente, tegen een maatschappelijk aanvaardbaar kostenniveau. Bij het kwaliteitsniveau A worden de wegen goed onderhouden, maar is enige schade wel toegestaan, zoals een lichte rafeling. Voor de overige wegen geldt kwaliteitsniveau B. Het kwaliteitsniveau B is gericht op het inzetten van de juiste maatregel op het juiste moment.

CROW-methodiek

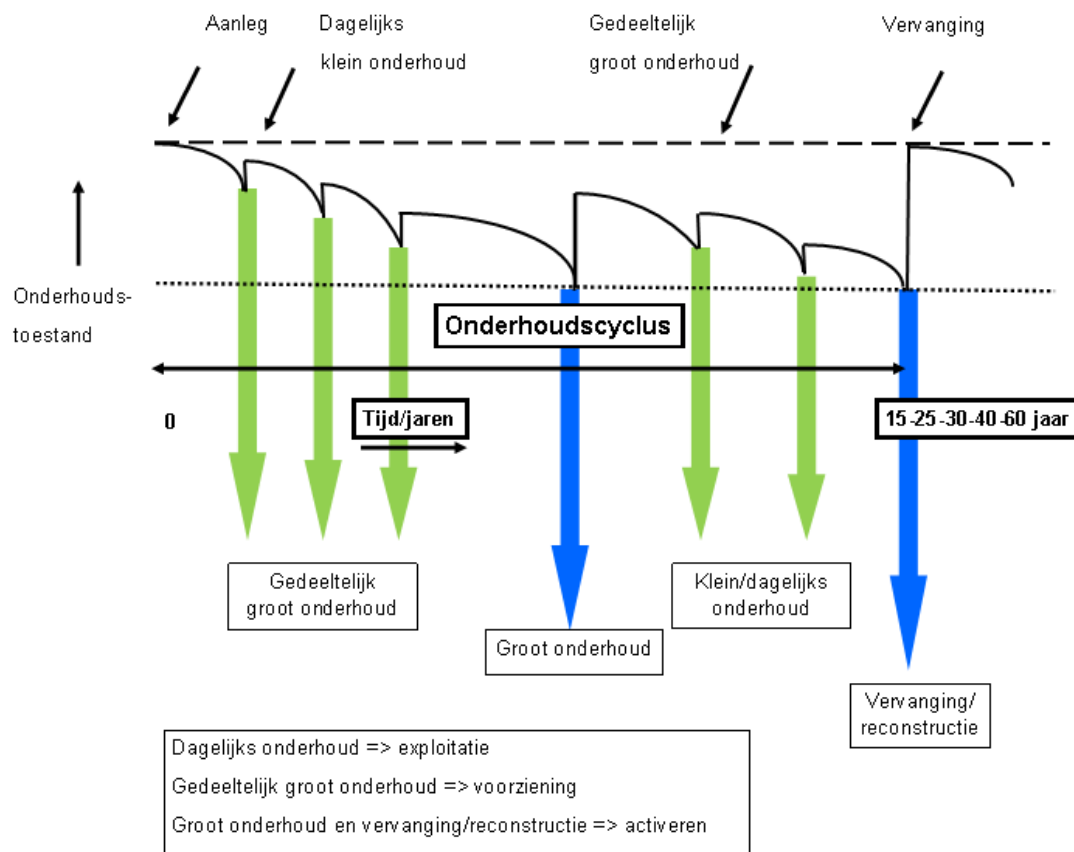
Onderhoud aan verhardingen wordt in de gemeente Gemert-Bakel uitgevoerd op basis van CROW-systematiek. De wens is om daarbij een combinatie te gebruiken van kwalitatief en cyclisch onderhoud.

Kwalitatief onderhoud wordt gebruikt voor de korte termijn. Bij de kwalitatieve methodiek wordt aan de hand van de ouderdom (jaar van aanleg) van de verharding, de inspectieresultaten, de inspectiedatum, de richtlijnen, de waarschuwingsrichtlijnen en gedragsmodellen bepaald of onderhoudsmaatregelen noodzakelijk zijn.

De cyclische methode is ontwikkeld voor het plannen en begroten op de lange termijn na de eerste 5 jaar. Dit is met name nodig voor asfaltwegen; elementenwegen blijven gedurende hun levensduur van meer continue kwaliteit. Aan de hand van landelijke ervaringscijfers voor richtlijnen, waarschuwingsgrenzen en kentallen vindt een structurele planning van maatregelen plaats. Zo ontstaat een meerjarige planning en financieel overzicht. Momenteel wordt nog niet structureel met deze cyclische methode gewerkt, maar de gemeente gaat deze werkwijze in de toekomst wel hanteren.

Onderhoudscyclus

De figuur op de volgende pagina geeft inzicht in het verloop van de kwaliteit gedurende de tijd en de impact van onderhoud. Het op het juiste moment uitvoeren van onderhoud, met de juiste maatregelen binnen de beschikbare middelen is de uitdaging van wegbeheer. Dit alles binnen de totale opgave van de openbare ruimte en de actuele thema's en ontwikkelingen.



Figuur 3 Relatie onderhoudstoestand, benodigde onderhoudsmaatregel en financieringswijze (bron: Wegenbeheerplan 2018-2027)

Dagelijks klein onderhoud

In de cyclus van wegbeheer zullen er altijd wegen aan onderhoud noodzakelijk zijn. Onder dagelijks klein onderhoud vallen maatregelen voor calamiteiten in het kader van het 'veilig' en 'heel' houden van wegen door kleine problemen snel te verhelpen. Zo worden bijvoorbeeld de gaten gerepareerd en bermen aangevuld.

Groot onderhoud

Bij groot onderhoud gaat het om een groter wegvak dat wordt onderhouden, echter zonder dat de constructie zelf wordt aangepakt. Een voorbeeld van dit onderhoud is het uitfrezen van slechte vakken en het vervangen van een (gedeeltelijke) deklaag (asfalt) van een weg. Binnen elementen wordt bijvoorbeeld de vlakheid verbeterd en boomwortelproblematiek duurzaam opgelost. Een kenmerk van dit onderhoud is dat de maatregelen zijn gepland in een planjaar en voortkomen uit (met name) de weginspecties. Bij het uitstellen van groot onderhoud is meer klein onderhoud nodig aan wegen.

Reconstructie/herinrichting

Bij een reconstructie van een weg wordt de volledige constructie van een weg vervangen, inclusief de fundering. Bij herinrichtingen wordt de weg feitelijk opnieuw aangelegd. Er wordt zoveel als mogelijk geprobeerd deze werkzaamheden te combineren met andere vakgebieden. Bij het uitstellen van reconstructies, is meer groot onderhoud nodig aan wegen.

Werkwijze

In Gemert-Bakel gebruiken we het beheersysteem GBI.

Onderhoud wordt bepaald op basis van wegininspecties, die worden uitgevoerd aan de hand van de CROW-systematiek. De wegininspectie leidt tot de basisplanning. In de basisplanning worden de resultaten van de wegininspectie verwerkt tot een lijst van benodigde werkzaamheden. Een wegininspectie bestaat uit een globale-visuele inspectie conform het CROW handboek visuele inspectie 146. We voeren ook geregeld zelf schouwen uit om de maatregelen uit de basisplanning te toetsen.

Op sommige van de wegen uit de basisplanning is klein onderhoud voldoende. Deze werkzaamheden worden gelijk uitgevoerd.

Groot onderhoud wordt verwerkt in een budgetplanning. Daarbij worden de onderhoudsmaatregelen die voorgeschreven worden n.a.v. de inspectie getoetst en geprioriteerd op basis van noodzaak, budget, tijd en capaciteit. Op die manier ontstaat een planning met werkzaamheden per planjaar die weg kunnen worden gezet bij aannemers.

Wanneer een weg volledig wordt heringericht of gereconstrueerd, wordt deze niet op de budgetplanning gezet, maar op de integrale projectenplanning. Deze planning wordt de meerjareninvesteringsplanning (MIP) genoemd. Werkzaamheden worden in deze planning afgestemd met andere disciplines zoals riool, groen en verkeer.

De wegininspectie wordt minstens elke twee jaar herhaald en op basis daarvan wordt de planning geupdate.

Urgent- en calamiteitenonderhoud wordt in de tussentijd regelmatig op basis van meldingen en eigen inspecties uitgevoerd.

De beheerplanning wordt jaarlijks met het opstellen van de nieuwe begroting geupdate aan de laatste stand van zaken.

4. Middelen

Vanuit de wegininspectie 2022 is een lijst aan werkzaamheden opgesteld. In dit hoofdstuk worden de benodigde middelen gegeven die nodig zijn om deze werkzaamheden uit te voeren. Daarvoor worden eerst de uitgangspunten weergegeven op basis waarvan de budgetten zijn bepaald.

Uitgangspunten

Hieronder staan de uitgangspunten beschreven waar bij het wegonderhoud vanuit wordt gegaan. Deze uitgangspunten zijn recenter opgesteld dan in het Wegenbeheerplan van 2018. Als er zaken strijdig zijn met het WBP 2018-2027, dan gelden de uitgangspunten in dit rapport.

Algemeen

- Het nagestreefde kwaliteitsniveau voor wegen in de gemeente Gemert-Bakel is conform het Wegenbeheerplan 2018-2027 (WBP) niveau A voor voetpaden, en verhardingen in de centra van Gemert en Bakel. Voor de overige verhardingen geldt kwaliteitsniveau B. Dit betekent dat verhardingen minimaal dit kwaliteitsniveau moeten hebben, waarbij volgens de CROW-systematiek 10% van de wegen negatief mag afwijken.
- Voor toekomstige areaaluitbreiding zijn in dit beheerplan geen kosten opgenomen. Binnen het financiële beleid van de gemeente bestaan regels op basis waarvan onderhoudsmiddelen voor nieuw areaal jaarlijks worden toebedeeld aan de begroting;
- De eerste meter van de berm maakt integraal onderdeel uit van de weg.

Dagelijks klein onderhoud (exploitatie)

- Onder klein onderhoud valt: alle wegen < 200m² aan werk, zandwegen, onverharde wegen, kleine onderhoudspunten uit de wegininspectie, het aanvullen van de kantverharding van de weg, verlagen van bermen t.b.v. afwatering;
- Voor dagelijks onderhoud zijn reguliere posten in de exploitatiebegroting opgenomen;
- Indexering van het exploitatiebudget wordt jaarlijks in de Kadernota opgenomen.

Groot onderhoud (voorziening)

- Tot groot onderhoud behoren werkzaamheden van > 200m² aan de huidige infrastructuur. Bij groot onderhoud wordt de constructie (fundering) niet meegenomen in de werkzaamheden;
- Bij onderhoud wordt er in de kosten vanuit gegaan dat de weg wordt vervangen door dezelfde materialen. Alleen binnen de bebouwde kom wordt asfalt zoveel mogelijk vervangen door elementen om de hittestress te verlagen, voor de waterpasseerbaarheid, en de uitstraling. Elementen zijn duurder in aanleg, maar vanwege de langere levensduur van klinkers heeft dit geen effect op de jaarlijkse afschrijvingslasten. Er is nog geen structureel beleid voor klimaat en verduurzaming. Dit zal in 2027, wanneer het beleidsplan wordt geactualiseerd, wel worden meegenomen;
- Groot onderhoud wordt betaald uit de voorziening. De geraamde meerjarige uitgaven zijn in dit beheerplan geïndexeerd;
- Waar bomen een rol spelen bij groot onderhoud dat ten laste gaat van de voorziening, wordt een deel van de kosten uit het vervangingsbudget van bomen betaald. De kostenverdeling wordt per onderhoudsproject op maat bepaald tussen de wegbeheerder en boombeheerder;
- Er is een apart krediet voor de aanschaf van materialen voor elementenwegen wanneer er niet genoeg stenen over zijn om terug te leggen bij het uitvoeren van onderhoud (zie ook de toelichting in de paragraaf investeringen);
- Er is een apart krediet voor bermverharding voor grasbetontegels die langs een weg worden aangelegd bij onderhoud of reconstructie. Grasbetontegels hebben een afschrijvingstermijn van ca. 40 jaar en worden daarom niet betaald uit de voorziening (zie ook de toelichting in de paragraaf investeringen).

Reconstructie/herinrichting (investeringen)

- Een volledige vervanging van een weg inclusief constructie (fundering) is een reconstructie. Ook wanneer wegen worden heringericht komen ze ten laste van de investering;
- Voor de vervangingsinvesteringen wordt gerekend met een afschrijvingstermijn van 60 jaar voor elementenwegen en riolering, en 40 jaar voor asfaltwegen. Voor de afschrijvingstermijn van de verschillende onderdelen van een reconstructie (bvb. bomen langs de weg) rekenen we met dezelfde afschrijvingstermijn als de weg;
- Voor de eenheidsprijzen in de meerjareninvesteringsplanning rekenen we met de prijzen uit de GBI 2013 geïndexeerd met de GWW index. De MIP wordt jaarlijks herberekend;
- We streven ernaar zoveel mogelijk wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/u om te bouwen. Buiten de bebouwde kom streven we ernaar de gemeentelijke wegen te behouden op of om te bouwen naar 60 km/u. De effecten op de begroting worden betrokken bij het uitvoeringsprogramma bij de Mobiliteitsvisie. Verkeersmaatregelen hebben een kortere afschrijvingstermijn dan wegen. Hierdoor kunnen exploitatiekosten van wegen toenemen. Hier zal bij de Mobiliteitsvisie een voorstel voor worden gedaan;
- Er is een apart krediet voor de aanschaf van materialen voor elementenwegen wanneer er niet genoeg stenen over zijn om terug te leggen bij het uitvoeren van onderhoud (zie ook de toelichting in de paragraaf investeringen);
- Er is een apart krediet voor bermverharding voor grasbetontegels die langs een weg worden aangelegd tijdens groot onderhoud. We rekenen bij grasbetontegels met een afschrijvingstermijn van 40 jaar (zie ook de toelichting in de paragraaf investeringen);
- Voor het vervangingsprogramma van openbare verlichting wordt zoveel als mogelijk aansluiting gezocht bij de planning volgens het MIP. Uitgangspunt is dat masten en armaturen bij reconstructies/herinrichtingen worden hergebruikt. Indien verlichting volgens planning wordt verLED, wordt dit betaald uit de vervangingsbudgetten openbare verlichting. Overige kosten worden betaald uit het projectbudget;
- Bij herinrichting van wegen wordt gestreefd naar vergroening. Kosten voor groen worden niet uit een afzonderlijk budget betaald. Groenkosten zijn over het algemeen lager dan kosten voor de weg en worden betaald uit de investering voor wegen;
- Bij de kosten van projecten wordt uitgegaan van gemiddeld 15% kosten voor VAT (voorbereiding, administratie en toezicht);
- Uren van zowel interne als externe medewerkers worden geactiveerd binnen projecten;
- Overheadkosten worden meegenomen in de te activeren kosten voor projecten;
- De gemeenteraad autoriseert met het vaststellen van de begroting het saldo van de investeringskredieten die opgenomen zijn in de paragraaf investeringen. Het college is bevoegd om binnen dit gegeven kader kredieten te voteren. Investeringskredieten die niet opgenomen zijn in de begroting worden gevoteerd door de raad via een raadsbesluit of bij de tussentijdse financiële rapportage.

Exploitatie

Op basis van de weginspectie 2022 is berekend wat de maatregelen kosten om de wegen weer op niveau te krijgen. Voor het klein onderhoud aan wegen dat betaald wordt uit de exploitatie is de komende beheerperiode flink meer budget nodig. Van deze kosten komt een groot deel voor rekening van inritten en parkeervakken. Inritten en parkeervakken hebben minder risico op onveilige situaties dan rijstroken, en daarom minder prioriteit. Er is daarom voor gekozen deze werkzaamheden over de komende tien jaar uit te spreiden.

Tabel 4a Exploitatie wegen 2024 t/m 2028 (EUR)

EXPLOITATIE WEGEN	2024	2025	2026	2027	2028
Onderhoudsuitgaven wegen	281.765	493.829	249.092	284.278	302.312
Budget begroting FCL6210135/ECL34345	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Saldo begroting (voordeel+/-nadeel -)	-81.765	-293.829	-49.092	-84.278	-102.312

Voor het onderhoud aan bermen en half- en onverharde wegen is in de exploitatie voor de komende jaren een extra structureel budget nodig, weergegeven in tabel 4b en 4c. Materialen en storkosten zijn de afgelopen jaren duurder geworden.

Tabel 4b Exploitatie bermen 2024 t/m 2028 (EUR)

EXPLOITATIE BERMEN	2024	2025	2026	2027	2028
Onderhoudsuitgaven bermen	95.000	95.000	95.000	95.000	95.000
Budget begroting FCL6210137+38/ECL34345	55.000	55.000	55.000	55.000	55.000
Saldo begroting (voordeel+/-nadeel -)	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000	-40.000

Tabel 4c Exploitatie half- en onverharde wegen 2024 t/m 2028 (EUR)

EXPLOITATIE HALF- EN ONVERHARDE WEGEN, RECREATIEVE FIETS- EN VOETPADEN	2024	2025	2026	2027	2028
Onderhoudsuitgaven half-/onverharde wegen	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000
Budget begroting FCL6210130+6560210/ECL34345	63.055	63.055	63.055	63.055	63.055
Saldo begroting (voordeel+/-nadeel -)	-11.945	-11.945	-11.945	-11.945	-11.945

Voor 2024 is in totaal een extra exploitatiebudget nodig van ca. 134K voor de uitvoering van klein onderhoud. Dit kan neutraal worden gedekt door de incidentele ruimte in 2024 op het budget stelpost kapitaallasten investeringen wegen.

In de door de raad vastgestelde Kadernota 2025 zijn de benodigde bijramingen ten opzichte van de meerjarenbegroting voor de jaren 2025, 2026 en 2027 toegekend. Deze worden opgenomen in de begroting 2025.

Ondanks dat er ook na die jaren (waarschijnlijk) structureel extra budget nodig gaat zijn voor wegbeheer, is besloten nu enkel tot en met 2027 dekking te regelen. Er is sinds november 2022 een vaste wegbeheerder in dienst bij de gemeente. Het kost tijd om zaken op orde te stellen en inzichtelijk te krijgen hoeveel het onderhoud daadwerkelijk kost. We zijn daarbij graag voorzichtig, in het licht van de komende ravijnjaren. In 2027 hebben we beter in beeld wat de kosten voor de jaren die volgen zullen zijn.

Voorziening

Voor groot onderhoud worden in de eerste jaren veel werkzaamheden verwacht. Er is voor de komende jaren voldoende saldo aanwezig in de voorziening voor deze werkzaamheden.

Tabel 6a Voorziening planning 2024 t/m 2028 (EUR)

VOORZIENING	2024	2025	2026	2027	2028
Saldo per 1-1 FCL7974005	2.723.647				
Asfalt	510.395	559.048	524.841	569.087	548.556
Elementen	250.000	794.315	763.672	680.190	715.194
Beton	-	69.813	72.449	69.813	-
Personele kosten	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Prognose totale uitgaven onderhoud	860.395	1.523.176	1.460.962	1.419.090	1.363.750
Prognose uitgaven – geïndexeerd (2,2%)	860.395	1.556.686	1.525.244	1.512.750	1.483.760
Jaarlijkse dotaties voorziening	835.000	835.000	835.000	835.000	835.000
Jaarlijkse aanvullende dotatie	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000
Totale dotaties	945.000	945.000	945.000	945.000	945.000
Verschil dotaties-uitgaven	84.605	-611.686	-580.244	-567.750	-538.760
Saldo per 31-12 van dat jaar	2.808.252	2.196.566	1.616.322	1.048.572	509.812

Voor de doorkijk t/m 2033 is een inschatting gemaakt van de verwachte uitgaven. Het is in tabel 6b te zien dat met de huidige verwachte uitgaven en indexatie, tot en met 2029 de voorziening positief zal zijn, met extra dotatie van 110K per jaar. Deze storting vervalt bij de reserve wegen (neutraal begroting). Dit is vanuit de richtlijnen voor de bepaling van de hoogte van de stortingen voldoende omdat hierbij minimaal 4 jaar vooruit moet worden gekeken. Vanuit de verdere doorkijk is er een tekort voorzien vanaf 2030. Bij de actualisatie van 2027 zal er een beter beeld zijn van de effecten van het toegepast groot onderhoud en kunnen we accurater inschatten of de jaarlijkse storting in de voorziening verder opgehoogd moet worden.

Tabel 6b voorziening planning 2029 t/m 2033 (EUR)

VOORZIENING	2029	2030	2031	2032	2033
Geschatte uitgaven asfalt	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000
Geschatte uitgaven elementen	345.000	345.000	345.000	345.000	345.000
Personele kosten	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Prognose totale uitgaven	1.165.000	1.165.000	1.165.000	1.165.000	1.165.000
Prognose uitgaven (incl. index)	1.267.520	1.267.520	1.267.520	1.267.520	1.267.520
Jaarlijkse dotaties voorziening	835.000	835.000	835.000	835.000	835.000
Jaarlijkse aanvullende dotatie	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000
Totale dotaties	945.000	945.000	945.000	945.000	945.000
Verschil dotaties-uitgaven	-322.520	-322.520	-322.520	-322.520	-322.520
Saldo per 31-12 van dat jaar	187.292	-135.228	-457.748	-780.268	-1.102.788

Investerings

De benodigde investeringen worden inzichtelijk gemaakt in de meerjareninvesteringsplanning. Op deze planning staan alle wegen die samen met andere vakgebieden (met name riool) aangepakt worden door middel van vervanging. In tabel 7a en 7b zijn de saldo's van de investeringskredieten weergegeven.

Tabel 7a Investerings planning 2024 t/m 2028 (EUR)

INVESTERINGEN	2024	2025	2026	2027	2028
Investering wegen	1.259.000	2.343.000	3.311.000	4.110.000	6.230.000
Investering riool	5.167.000	3.591.000	3.635.000	7.376.000	6.946.000
Investering totaal (incl. VAT 15%)	6.426.000	5.934.000	6.966.000	11.486.000	13.176.000
Kapitaallasten wegen	0	37.770	180.459	339.987	531.341
Kapitaallasten riool	0	155.010	403.184	569.845	908.035
Kapitaallasten totaal	0	192.780	583.644	909.832	1.439.376
Budget begroting	540.199	537.433	528.682	724.781	749.860
Saldo begroting wegen (voordeel+/-nadeel -)	540.199	499.663	348.223	384.794	218.519

In tabel 7a is te zien dat er de komende jaren een positief saldo van de kapitaallast wegen is. In de doorkijk in tabel 7b is te zien dat de saldo kapitaallast wegen vanaf 2029 negatief zou worden. Op termijn zal er meer geld naar de dekking van de kapitaallasten van wegen moeten. In 2027 zal er een plan gemaakt worden hoe dit gerealiseerd kan worden.

Tabel 7b Doorkijk investeringen planning 2029 t/m 2033 (EUR)

INVESTERINGEN	2029	2030	2031	2032	2033
Investering wegen	5.171.000	2.030.000	-	1.507.000	-
Investering riool	5.269.000	6.268.000	109.000	7.115.000	-
Investering totaal (incl. VAT 15%)	10.440.000	8.298.000	109.000	8.622.000	-
Kapitaallasten wegen	918.202	1.187.877	1.291.570	1.291.570	1.368.546
Kapitaallasten riool	1.343.117	1.612.282	1.932.467	1.938.036	2.301.500
Kapitaallasten totaal	2.261.319	2.800.159	3.224.037	3.229.606	3.670.046
Budget begroting *	720.714	720.714	720.714	720.714	720.714
Saldo begroting wegen (voordeel+/-nadeel -)	-197.488	-467.163	-570.856	-570.856	-647.832

* incl. stelpost rente

Nieuwe materialen voor onderhoud aan elementenwegen

Bij onderhoud aan wegen met elementen (klinkers) wordt er in de kosten in principe vanuit gegaan dat de weg wordt vervangen door dezelfde aanwezige materialen. In het verleden is bij de aanleg van klinkers soms de keuze gemaakt om de klinkers te kantelen. Hiermee zijn bij de aanleg kosten bespaard vanwege minder materiaalgebruik. Echter heeft het kantelen het nadelige effect dat de constructiesterkte zwakker is en de klinkers eerder onderhoud nodig hebben. Daarom worden de klinkers bij onderhoud nu weer terug gelegd op de juiste wijze. Door de maatvoering van de klinkers betekent dit dat na het op de juiste wijze herstraten van de stenen, er te weinig materiaal is voor de weg. In dat geval is tijdens onderhoud toch nieuw materiaal nodig.

Voor hoeveel wegen en voor welk percentage van de weg dit nodig is, is lastig op voorhand in te schatten. Daarom rekenen we nu voor de jaren 2025, 2026 en 2027 met 100K per jaar. De kapitaallasten van deze investeringen worden gedekt uit de bestaande stelpost kapitaallasten investeringen in de begroting. We zullen de komende jaren gebruiken om tot een nauwkeurige inschatting te komen van het benodigde krediet vanaf 2028.

Bermverharding

In onze gemeente ligt een groot deel van de wegen in het buitengebied. Veel van deze wegen zijn aangelegd in de jaren '60. Landbouwverkeer en vrachtwagens die deze wegen gebruiken zijn de afgelopen decennia (veel) zwaarder geworden. Daardoor hebben deze wegen het nu zwaar te verduren. Dit is een landelijke trend². Daarnaast worden voertuigen elk jaar breder³, waardoor de bermen meer bereden worden, bijvoorbeeld als auto's elkaar willen passeren.

Wanneer een weg wordt vervangen wordt er altijd gekeken of verbreding van de weg noodzakelijk en mogelijk is. De inrichting van de weg wordt dan bepaald op basis van de meest recente informatie over weggebruik. Bij weg*onderhoud* wordt de breedte van de weg echter niet aangepast. Voor het bermonderhoud van deze wegen zijn nu andere maatregelen nodig dan we de afgelopen jaren hebben toegepast.

Maatregelen aan bermen zijn kostbaar. De beste oplossing die hiervoor momenteel voorhanden is, is het plaatsen van een strook grasbetontegels naast de rijbaan. Dit is een snelle oplossing, waarbij de bermen en het asfalt de eerstkomende jaren tot decennia minder snel achteruit zullen gaan dan zonder deze tegels. Grasbetontegels zijn echter kostbaar. Ze hebben een levensduur van ca. 40 jaar en moeten daarom als investering worden gezien.

Voor het aanleggen van bermverharding is, in de vastgestelde Kadernota 2025, voor de komende 3 jaar, tot aan de actualisatie van het wegenbeheerplan in 2027 investeringsbudget opgenomen van 500K per jaar. We zullen de komende jaren gebruiken om tot een nauwkeurige inschatting te komen van het benodigde krediet vanaf 2028.

Resultaten

Welke resultaten mogen verwacht worden wanneer deze uitgaven worden gedaan? In het asfaltbestek voor groot onderhoud en de meerjareninvesteringsplanning is in de komende beheerperiode 4% van de categorie C- en D-wegen opgenomen. Van de elementenwegen in C- en D-categorie is 3,9% opgenomen in de meerjareninvesteringsplanning. Het betreft hier grote projecten zoals de Presidentenbuurt in Gemert en de Oranjobuurt in Bakel.

In totaal is de verwachting dat aan het einde van de beheerperiode 3,8% van de wegen in C- en D-categorie zijn aangepakt. Vanwege degeneratie zullen sommige andere wegen juist naar deze categorieën zakken. Wel is in de komende beheerperiode de verwachting dat het totale percentage aan wegen in C- en D-categorie in beheer van de gemeente richting de 10% zakt.

² www.deopenbareruimte.nu/veel-buitenwegen-zijn-op

³ [Auto's worden elke twee jaar een centimeter breder, en dat is niet zonder gevolgen | Auto | AD.nl](#)

5. Conclusie

De gemeente Gemert-Bakel heeft in totaal ruim 2,6 miljoen m2 aan areaal in beheer (peildatum november 2022). Hiervan behoort 43% toe aan elementenwegen, 39% aan asfaltwegen en 15% aan half- en onverharde wegen. Slechts 3% van het areaal bestaat uit betonwegen. Het nagestreefde kwaliteitsniveau voor wegen is niveau A voor voetpaden, en verhardingen in de centra van Gemert en Bakel. Voor de overige verhardingen geldt kwaliteitsniveau B.

De meest recente globaal-visuele wegininspectie van november 2022 toont aan dat de meeste wegen A- of B-kwaliteit hebben. Ongeveer 14,5% van het areaal had in november 2022 de richtlijn overschreden en heeft onvoldoende kwaliteit. Ten opzichte van 2020 is de situatie wat verslechterd. Grootste oorzaak hiervan is een gebrek aan capaciteit, met name door het ontbreken van een vaste wegbeheerder. Sinds november 2022 is weer een vaste wegbeheerder in dienst, waardoor nu een inhaalslag gemaakt wordt in het beheer. Er zijn sinds november 2022 al verschillende werkzaamheden uitgevoerd om het niveau van wegen te verhogen. Volgens de CROW-systematiek mag 10% van de wegen negatief afwijken.

Op basis van de kwaliteitsambitie, het areaal en de meest recente wegininspectie zijn de planningen voor wegbeheer nu geupdate. Om het kwaliteitsniveau van de wegen weer op het juiste niveau te krijgen is het uitvoeren van onderhoud noodzakelijk. De huidige onderhoudsbudgetten zijn niet toereikend voor het benodigd onderhoud. Voor de periode 2024-2027 tot aan de volgende actualisatie van het volledige Wegenbeheerplan, is daarom extra budget nodig in de exploitaties, zie tabel 8a. Ook zijn twee investeringskredieten nodig van resp. 100K en 500K per jaar voor extra materialen voor elementenwegen en bermverharding, zie tabel 8b.

Voor de voorziening is de komende jaren tot en met 2029 voldoende dekking. In 2030 lijkt het saldo negatief te worden. Het is belangrijk om in 2027 te bekijken of extra stortingen in de voorziening nodig zijn.

Het saldo van de kapitaallasten voor de investeringen zou vanaf 2029 ten opzichte van het budget hiervoor, ook negatief worden. In 2027 zal er beoordeeld worden hoe meer geld naar dekking van de investeringen in wegen kan gaan.

Tabel 8a Extra benodigd budget in exploitatie voor uitvoering wegbeheer 2025-2027 (EUR)

EXTRA EXPLOITATIEBUDGET	2024 ¹	2025 ²	2026 ²	2027 ²
Exploitatie wegen FCL6210135/ECL34345	81.765	293.829	49.092	84.278
Exploitatie bermen FCL6210137+38/ECL34345	40.000	40.000	40.000	40.000
Exploitatie half- en onverharde wegen FCL6210130+6560210/ECL34345	11.945	11.945	11.945	11.945
Kadernota 2025	133.710	345.774	101.037	136.223

1 Dekking binnen begroting

2 Opgenomen in vastgestelde Kadernota 2025

Tabel 8b Extra benodigd investeringsbudget voor uitvoering wegbeheer 2025-2027 (EUR)

EXTRA INVESTERINGEN	2025	2026	2027
Bermverharding (grasbetontegels) ¹	500.000	500.000	500.000
Nieuwe materialen elementenwegen ²	100.000	100.000	100.000

1 Opgenomen in vastgestelde Kadernota 2025

2 Dekking binnen begroting

Voor bovenstaande exploitaties en de investering in bermverharding is door de raad de budgetaanvraag toegekend bij de Kadernota 2025. Deze is vastgesteld op 27 juni 2024. Voor de investering nieuwe materialen bermverharding (100K voor 3 jaar) is dekking in de bestaande begroting onder kapitaallasten nieuwe investeringen.

Ondanks dat er (waarschijnlijk) ook na 2027 extra budget nodig gaat zijn voor wegbeheer, is besloten bij deze herijking enkel tot en met 2027 aanvullend budget op te nemen. In 2027 hebben we beter in beeld wat de kosten voor de jaren die volgen zullen zijn, en kunnen we accurater inschatten of er aanvullend budget moet worden aangevraagd voor de jaren erna.

Het onderhoud aan verhardingen van de gemeente zal de komende jaren uitgevoerd worden conform de CROW systematiek. De komende jaren zullen we gebruiken om het onderhoud op niveau te krijgen, de gegevens aan te vullen, en tweejaarlijks wegininspecties uit te voeren. De plannen voor groot onderhoud en de projectenplanning worden jaarlijks geupdate en geïndexeerd. Bij werkzaamheden wordt al, en zal steeds meer, de integraliteit met andere vakgebieden worden opgezocht. In 2027 actualiseren we naast het beheerplan ook het beleid, waarbij we thema's als duurzaamheid en klimaat toe zullen voegen.

6. Bijlagen

Vooruitblik projecten

De wegen die momenteel in de meerjareninvesteringsplanning (MIP) staan voor de jaren 2024 en 2025 staan hieronder weergegeven. Het gaat hier om het jaar waarin de uitvoering *start*. De weg is meestal niet dat jaar afgerond.

Onderhoud aan verhardingen wordt uitgevoerd op basis van CROW-systematiek. Daarbij wordt op basis van een tweejaarlijks inspectie bekeken wat de schadebeelden van een weg zijn. De wegen worden vervolgens gecategoriseerd naar categorie A (kwaliteit is goed) t/m D (risico op onveilige situaties). Aan de hand van de ouderdom van de verharding, de inspectieresultaten, de inspectiedatum, de richtlijnen, de waarschuwingsrichtlijnen en gedragsmodellen wordt bepaald of onderhoudsmaatregelen noodzakelijk zijn. Bij de planning voor wegonderhoud wordt altijd zoveel mogelijk aangesloten bij werkzaamheden aan het riool.

Het is bovendien een prognose. De planning kan door omstandigheden, veranderde prioritering of andere interne processen verschuiven. We zijn daarbij ook afhankelijk van externe partijen, zoals aannemers en woningbouwcoöperaties.

2024

- Prior Davidtsstraat – Presidentenbuurt Gemert
- Prior Jacobsstraat – Presidentenbuurt Gemert
- De Kieboom – Presidentenbuurt Gemert
- Willemstraat – Oranjebuurt Bakel
- Pr. John F. Kennedystraat – Presidentenbuurt Gemert
- Cortenbachstraat – Gemert
- Julianastraat - Oranjebuurt Bakel
- Margrietstraat – Oranjebuurt Bakel
- Marijkestraat – Oranjebuurt Bakel
- Randwijk – Oranjebuurt Bakel

2025

- Prinzenstraat – Presidentenbuurt Gemert
- Secretaris Aeldersstraat – Presidentenbuurt Gemert
- Sparrenweg en Scheiweg en gedeelte Wolfboscheweg – Gemert
- Pandelaarse Kampen, De Kampen en gedeelte Wijnboomlaan – Gemert
- Valeriusstraat – Gemert
- Irenestraat – Oranjebuurt Bakel
- Mauritsstraat – Oranjebuurt Bakel
- Rechter van Berckelstraat – Presidentenbuurt Gemert
- Griffier Corstensstraat – Presidentenbuurt Gemert
- Peeldijk, landmeter van Beurdenweg - Milheeze

Na 2025, onder andere

- Restant Presidentenbuurt - Gemert
- Lodderdijk – Gemert
- Burgemeester de Bekkerlaan – Gemert
- Van de Poelstraat – Bakel
- Dorpstraat – Bakel

- Overige straten Oranjabuurt – Bakel
- Onze Lieve Vrouwenstraat en Handelseweg - Handel
- Zandstraat – De Mortel
- Neerstraat - Bakel
- Kivitsbraak - Bakel
- Bakelseweg – Bakel
- Schrijversbuurt (div. wegen) - Gemert