



**Gemeente Noordenveld**

# Wegenbeheerplan 2024 - 2028

GEMEENTE



NOORDENVELD

# Wegenbeheerplan 2024 - 2028

## Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>2</b>
1.1	Aanleiding .....	2
1.2	Doel .....	2
1.3	Leeswijzer .....	2
<b>2.</b>	<b>Kaders en uitgangspunten</b> .....	<b>3</b>
2.1	Wettelijk kader .....	3
	Wegenwet .....	3
	Nieuw Burgerlijk Wetboek (BW) .....	3
	Omgevingswet.....	3
	Gemeenschappelijk Financieel toezichtkader .....	3
2.2	Beleidskaders en uitgangspunten .....	4
	Omgevingsvisie .....	4
	Areaalnota 2019 .....	4
	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan .....	5
	Basisfietsplan .....	5
	Beleidsplan openbare verlichting 2021 – 2030 .....	5
	Programma Duurzaam Noordenveld .....	5
	Wegbeheersystematiek .....	6
<b>3.</b>	<b>Terugblik</b> .....	<b>7</b>
3.1	Meerjarenonderhoudsplan 2018 – 2022 en Areaalnota 2019 .....	7
3.2	Wijziging ambitie en bezuiniging .....	7
3.3	Huidig wegbeheer.....	7
<b>4.</b>	<b>Huidige situatie</b> .....	<b>8</b>
4.1	Huidig wegenareaal .....	8
4.2	Toename wegenareaal .....	9
4.3	Kwaliteit wegenareaal.....	9
<b>5.</b>	<b>Gewenste situatie</b> .....	<b>11</b>
5.1	Onderhoudsniveau op basis .....	11
5.2	Onderhoudsniveau doorfietsroutes en hoofdfietsroutes op hoog.....	11
5.3	Kwaliteit gericht beheren .....	11
5.4	Wegwerken achterstallig onderhoud .....	11
5.5	Herstel klimaatschade .....	12
5.6	Klimaatadaptief aanleggen, beheren en onderhouden .....	12
5.7	Verminderen (onnodige) verhardingen en objecten .....	12
5.8	Circulariteit.....	13
5.9	Innovatie .....	13
<b>6.</b>	<b>Financiën</b> .....	<b>14</b>
6.1	Wegwerken achterstallig onderhoud .....	14
6.2	Herstel Klimaatschade.....	14
6.3	Benodigd budget regulier onderhoud .....	14

# 1. Inleiding

Dit is het Wegenbeheerplan 2024 – 2028 van de gemeente Noordenveld. Dit wegenbeheerplan geeft invulling aan de zorgplicht die de gemeente heeft voor het beheer de openbare wegen. Het wegenbeheerplan blikt terug op de afgelopen beleidsperiode, beschrijft wat de huidige situatie is, wat de gewenste situatie is en wat de benodigde budgetten zijn voor de komende jaren. Binnen dit plan wordt rekening gehouden met de relevante kaders en uitgangspunten.

## 1.1 Aanleiding

Het Wegenbeheerplan 2024-2028 is een vervolg op de Meerjarenonderhoudsplanung wegen 2018 - 2022 (MJOP) en de kwaliteitsdoelstelling voor het wegenareaal in de Areaalnota 2019. Met het verlopen van het vorige wegenbeheerplan is het noodzakelijk dat er een nieuw wegenbeheerplan komt.

Daarnaast kiest gemeente Noordenveld ervoor om de kosten voor het wegbeheer gelijkmatig te verdelen gedurende de looptijd van het beleidsplan, omdat de onderhoudskosten binnen het wegbeheer jaarlijks sterk kunnen wisselen. Bij het gelijkmatig verdelen van de kosten is het vanuit het BBV verplicht een actueel wegenbeheerplan te hebben. Met dit wegenbeheerplan voldoet de gemeente weer aan deze verplichting.

## 1.2 Doel

Het doel van dit nieuwe wegenbeheerplan is het onderhoudsniveau van het wegbeheer voor de komende jaren vast te leggen, met daarbij het financieel budget dat nodig is om dit niveau te kunnen behalen. Daarmee legt het wegenbeheerplan de basis voor een langdurig duurzaam wegbeheer. Hiermee kan het wegenareaal op voldoende kwaliteit worden gehouden. Daarnaast worden duurzaamheidsaspecten, zoals klimaatadaptatie, vastgelegd voor het wegbeheer.

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de relevante kaders en uitgangspunten genoemd die betrekking hebben op het wegbeheer. Dit gaat om wettelijke kaders en beleid binnen de gemeente Noordenveld. In hoofdstuk 3 is een terugblik geschreven van het beheer van de wegen van de afgelopen jaren. De huidige situatie van het wegbeheer volgt in hoofdstuk 4. Hierin worden de huidige omvang, de toename sinds de Areaalnota 2019 en de kwaliteit van het huidige wegenareaal uitgebreid beschreven. Hoofdstuk 5 geeft de gewenste situatie van het wegbeheer weer. Dit gaat over het gewenste onderhoudsniveau, het wegwerken van achterstallig onderhoud, klimaatschade en gewenste innovaties. De financiële consequenties staan ten slotte in hoofdstuk 6.

## 2. Kadere en uitgangspunten

Het wegbeheer is één van de primaire taken van de gemeente. Het beheren en onderhouden van openbare wegen kent landelijke wettelijke kadere, lokale kadere en beleidsuitgangspunten. In dit hoofdstuk wordt de meeste relevante wetgeving, beleidskadere en uitgangspunten benoemd.

### 2.1 Wettelijk kader

#### Wegenwet

De gemeente is volgens de Wegenwet artikel 15 en 16 verantwoordelijk voor het beheren en onderhouden van haar openbare wegen. De gemeente heeft de plicht om ervoor te zorgen dat haar wegen “in goede staat” verkeren. Praktisch betekent dit dat het onderhoud van voldoende kwaliteit moet zijn. In de wegbeheersystematiek van de CROW<sup>1</sup> is dit criterium verder uitgewerkt.

#### Nieuw Burgerlijk Wetboek (BW)

In het Nieuw Burgerlijk Wetboek wordt de aansprakelijkheid geregeld. Bijvoorbeeld, als er schade ontstaat naar aanleiding van een ondeugdelijke inrichting of objecten in de openbare ruimte die niet aan de eisen voldoen. Denk bijvoorbeeld aan losliggende stoeptegels, scheuren in het asfalt of scherpe delen aan een afvalbak.

#### Omgevingswet

De Omgevingswet is sinds 1 januari 2024 van kracht. Alle wetgeving rondom milieubeheer is nu opgenomen in de Omgevingswet. Voor het wegbeheer gaat dit dan bijvoorbeeld over het omgaan met teerhoudendasfalt en vrijgekomen grond.

#### Gemeenschappelijk Financieel toezichtkader

Elke gemeente is verantwoordelijk voor haar eigen financieel beleid en beheer. Gedeputeerde Staten van de Provincie Drenthe houden financieel toezicht op de gemeente Noordenveld. Deze toezichthoudende taak vindt zijn oorsprong in de Gemeentewet (artikel 186 t/m 215) en de financiële-verhoudingswet (artikel 12). In het Gemeenschappelijk Financieel Toezichtkader (GTK) hebben de provincies het wettelijk kader uitgewerkt en vastgesteld voor het financiële toezicht. In het GTK is vastgelegd dat kapitaalvernietiging moet worden voorkomen. Van kapitaalvernietiging is sprake als het onderhoudsniveau lager dan niveau C ligt (in Noordenveld gebruiken we hiervoor de term ‘laag’, zie ook tabel 1). Bij kapitaalvernietiging is er sprake van achterstallig onderhoud. Voor achterstallig onderhoud moet volgens artikel 44 van het ‘Besluit Begroting en Verantwoording’ provincies en gemeenten (BBV) een voorziening worden getroffen.

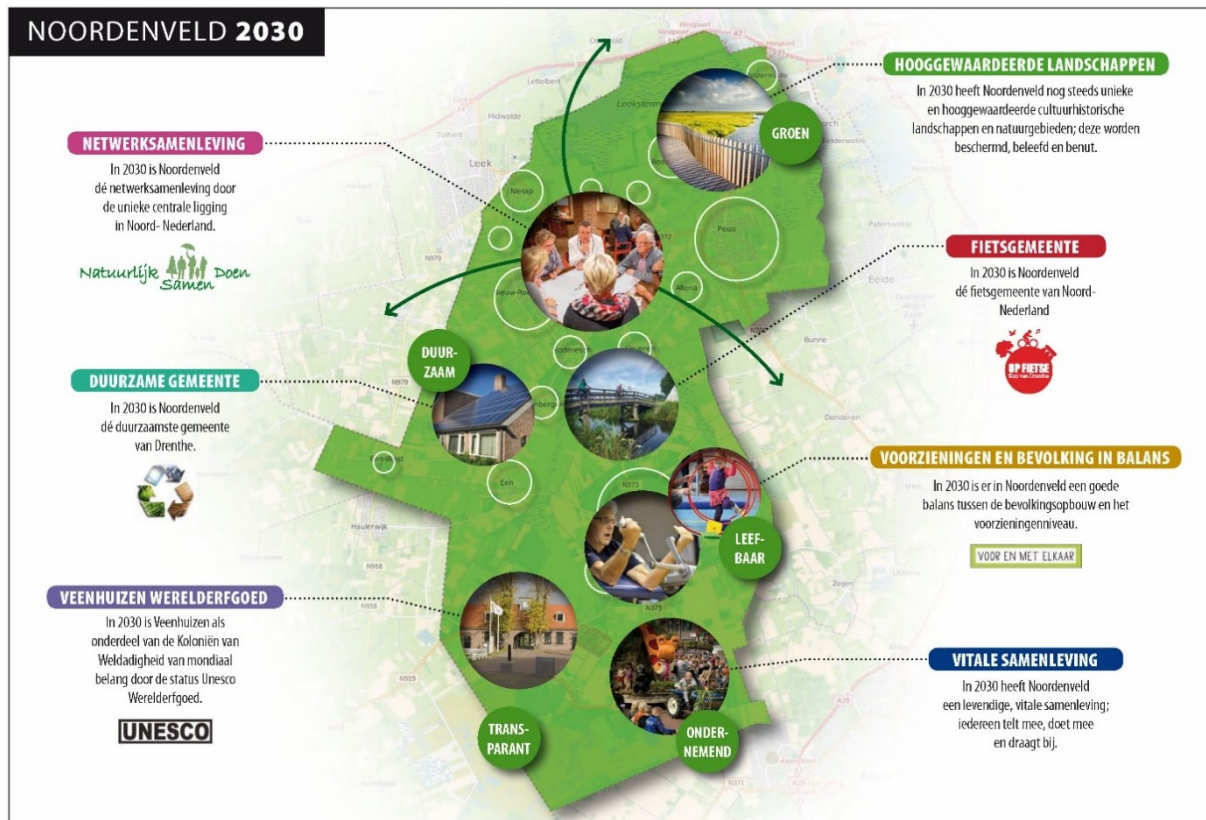
---

<sup>1</sup> CROW is het landelijke kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.

## 2.2 Beleidskaders en uitgangspunten

### Omgevingsvisie

In 2017 is de Omgevingsvisie 2030 door de gemeenteraad vastgesteld. De Omgevingsvisie is een koers- en inspiratiedocument; een kompas voor investeringen in het ruimtelijke en sociale domein. De Omgevingsvisie geeft ook richting over hoe de fysieke omgeving er in 2030 uitziet.



De ambities en speerpunten die van invloed zijn op het wegenbeheerplan zijn als volgt omschreven in de Omgevingsvisie 2030:

- In 2030 is Noordenveld dé duurzaamste gemeente van Drenthe;
- In 2030 is Noordenveld dé fietsgemeente van Noord-Nederland, de fiets staat in Noordenveld op 1;
- De gemeente stimuleert het gebruik van de fiets, openbaar vervoer en duurzame mobiliteit;
- In Noordenveld is het verkeer- en vervoerbeleid gericht op het in stand houden en verbeteren van de (economische) bereikbaarheid, vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van het (leef)milieu;
- De gemeente dringt de nadelige effecten van mobiliteit terug (ruimtebeslag, geluidsoverlast, luchtvervuiling);
- Wij zorgen met elkaar voor een leefomgeving die gezond, schoon, veilig, duurzaam en verzorgd is;
- De openbare ruimte ziet er verzorgd uit en is voor iedereen veilig en vrij toegankelijk om in te bewegen, spelen en ontdekken.

### Areaalnota 2019

In 2019 is de Areaalnota opgesteld en vastgesteld. De Areaalnota omschrijft de grote van het te onderhouden areaal van de gemeente, de benodigde personele inzet en financiële middelen die nodig zijn om het areaal te onderhouden. De Areaalnota benoemt ook het gewenste

onderhoudsniveau. Met de vaststelling van de Areaalnota heeft het college het onderhoudsniveau voor wegen verhoogd van 'laag' naar 'basis'. Dit als invulling van het MJOP 2018-2022 wegbeheer Noordenveld.

### **Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan**

In 2015 is het huidige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2015-2025 "Noordenveld zet de fiets op 1" vastgesteld. In dit plan is beschreven hoe het gemeentelijke beleid op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit er uit gaat zien. De invloed van het beheren en onderhouden van het wegenareaal wordt specifiek benoemd in dit plan. De staat van onderhoud van infrastructuur heeft gevolgen voor de functionaliteit en de verkeersveiligheid.

*"De staat van onderhoud heeft ook invloed op keuzes en het gedrag van mensen. Een goed onderhouden fietspad nodigt meer uit tot fietsgebruik dan een hobbelig tegelpad. Daarmee is onderhoud van infrastructuur niet alleen een functionele voorwaarde, maar ook een sturend instrument in de beleidsuitvoering."*

De volgende beleidsregels zijn daarnaast van invloed op het beheren en onderhouden van het wegenareaal:

- Noordenveld geeft, mits het veilig kan (rekening houdend met de CROW-richtlijnen en het overige beleid), prioriteit (voorrang) aan achtereenvolgens:
  - o De fiets;
  - o Het openbaar vervoer;
  - o De auto;
  - o De voetganger.
- De fiets staat in Noordenveld principieel op '1';
- Noordenveld legt prioriteit bij de aanleg en het onderhoud van Fietsroutes Plus<sup>2</sup>;
- Noordenveld legt prioriteit bij de aanleg en het onderhoud van hoofd fietsroutes;
- Verkeersmaatregelen, herinrichtingen en de verdere inrichting van wegen worden zoveel mogelijk gecombineerd met groot onderhoud, daarvoor wordt jaarlijks een 'meeliftbudget verkeer en vervoer' gereserveerd.

### **Basisfietsplan**

In aanvulling op het GVVP is het Basisfietsplan in 2019 vastgesteld. Het plan inventariseert hoe het huidige fietsnetwerk van Noordenveld eruit ziet. Het fietsnetwerk is onderverdeeld in basis, secundair en primair netwerk. Voor dit wegenbeheerplan is de inventarisatie van de primaire routes van belang. Conform het GVVP zouden deze prioriteit moeten krijgen bij het onderhoud.

### **Beleidsplan openbare verlichting 2021 – 2030**

In 2021 is het Beleidsplan openbare verlichting 2021 – 2030 vastgesteld. Het plan omschrijft hoe de gemeente de openbare verlichting efficiënt wil inrichten, dat de verlichting bijdraagt aan de sociale- en verkeersveiligheid en ook voor de juiste beleving in de duistere uren zorgt. Verlichten op maat en "Niet verlichten, tenzij..." zijn de uitgangspunten. Concreet houdt dit in dat er niet verlicht wordt, tenzij de verlichting een onderbouwde toegevoegde waarde heeft.

### **Programma Duurzaam Noordenveld**

Duurzaamheid is een belangrijk speerpunt in het huidige coalitieakkoord 2022 – 2026. Daarin wordt ook gerefereerd aan het Programma Duurzaam van de gemeente Noordenveld. In dit programma zijn vijf thema's benoemd. De thema's 'toekomstigbestendige leefomgeving' en 'afval en hergebruik'

---

<sup>2</sup> Deze routes heten ook wel doorfietsroutes of fietssnelwegen.

geven input in het wegbeheer. De thema's zijn verder uitgewerkt in doelen. Voor het beheren en onderhouden van het wegenareaal zijn de volgende doelen van belang:

- Voor het thema 'toekomstigbestendige leefomgeving':
  - o Beter omgaan met piekbuien en droogte;
  - o Minder hittestress.
- Voor het thema 'afval en hergebruik':
  - o Minder gebruik van nieuwe grondstoffen voor bouwen en inrichten.

### Wegbeheersystematiek

De wegbeheersystematiek van de CROW is het uitgangspunt voor het wegbeheer in de gemeente Noordenveld. De richtlijnen van de CROW omschrijven de wegbeheercyclus en geven invulling aan het wegbeheer proces. Met de wegbeheersystematiek zijn de manier van inspecteren, de maatregelen voor het onderhouden van de weg en de kosten uniform vastgelegd en voor alle wegbeheerders gelijk. De systematiek gaat uit van een goed onderhouden wegenareaal waarin overheden nog kunnen differentiëren in de hoogte van de kwaliteit (laag tot zeer hoog). Ook geeft de systematiek aan wanneer richtlijnen zijn overschreden (laag) en er achterstallig onderhoud is ontstaan (zeer laag).

Beeldkwaliteit (CROW)	Benaming	Technische schade richtlijn	Planjaar onderhoud
<b>A+ (zeer goed)</b>	Zeer hoog	Geen schade	n.v.t.
<b>A (goed)</b>	Hoog	Enige schade	> 5 jaar
<b>B (voldoende)</b>	Basis	Waarschuwingsgrens overschreden	3 – 5 jaar
<b>C (matig)</b>	Laag	Richtlijn overschreden	1 – 2 jaar
<b>D (te slecht)</b>	Zeer laag	Achterstallig onderhoud	0

Tabel 1 kwaliteitsniveau wegbeheersystematiek

## 3. Terugblik

Voor een volledig beeld van het wegbeheer wordt teruggekeken op wat er de afgelopen jaren is gedaan en welke impact dit had op het wegbeheer.

### 3.1 Meerjarenonderhoudsplan 2018 – 2022 en Areaalnota 2019

In 2017 is het Meerjarenonderhoudsplan 2018-2022 (hierna MJOP) opgesteld en vastgesteld door de raad. Speerpunt in het MJOP was het herijken van het onderhoudsniveau van 'laag' naar 'basis'. Met dit speerpunt zou het onderhoudsniveau in overeenstemming komen met de richtlijn van het CROW, zodat veilig gebruik gewaarborgd zou zijn. De raad heeft de bijhorende middelen deels ter beschikking gesteld. Naar aanleiding van de MJOP heeft de afdeling Beheer de opdracht gekregen een areaalnota op te stellen, deze gaat over alle disciplines in de openbare ruimte: wegen, groen, kunstwerken, rioleringen, gebouwen, meubilair en openbare verlichting.

De raad heeft na vaststelling van de Areaalnota bij de Perspectiefnota het onderhoudsbudget voor wegen verhoogd om het totale wegenareaal op niveau 'basis' te kunnen onderhouden. De inschatting was dat het tussen de 3 en 10 jaar zou duren totdat het hele areaal op niveau 'basis' zou zitten.

Bij de Areaalnota is ook aangegeven dat er sprake was van achterstallig onderhoud. In een separaat voorstel is hier invulling aan gegeven. De middelen in de vorm van een budget voor projecten en een voorziening om het achterstallig onderhoud weg te werken, zijn toegekend. Een groot deel van het toen bekende achterstallige onderhoud is inmiddels weggewerkt.

### 3.2 Wijziging ambitie en bezuiniging

In de programmabegroting van 2021 is door de raad besloten om voor elementen van onderhoudsniveau 'basis' naar 'laag' te gaan en € 200.000,- te bezuinigen op het wegenonderhoud. Hiermee is het uitgangspunt 'alles op basis' van het MJOP komen te vervallen. De nadruk in het wegbeheer is daarmee meer komen te liggen op de asfalt- en betonverhardingen en het achterstallige onderhoud. Dit is ook terug te zien in huidige inspecties waarbij de elementenverhardingen langzaam teruglopen in kwaliteit. Het effect wordt nog enigszins verzacht doordat er wordt meegelift met grootschalige rioleringsprojecten.

### 3.3 Huidig wegbeheer

Het huidige wegbeheer is erop gericht om de meest efficiënte onderhoudsmaatregel op het optimale moment uit te voeren, binnen het beschikbaar gesteld budget. Jaarlijks worden er inspecties van het wegenareaal uitgevoerd om de kwaliteit te controleren en te monitoren. Op basis van de inspecties wordt een onderhoudsplanung met maatregelen gemaakt. De wegbeheerder beoordeelt deze planning en past waar nodig maatregelen aan. Een weg die meerdere keren, verdeeld over meerdere jaren op de planning staat, wordt bijvoorbeeld in één keer aangepakt. Dit zorgt voor een zo efficiënt (en goedkoop) mogelijk wegbeheer en zo weinig mogelijk overlast voor de inwoners.

## 4. Huidige situatie

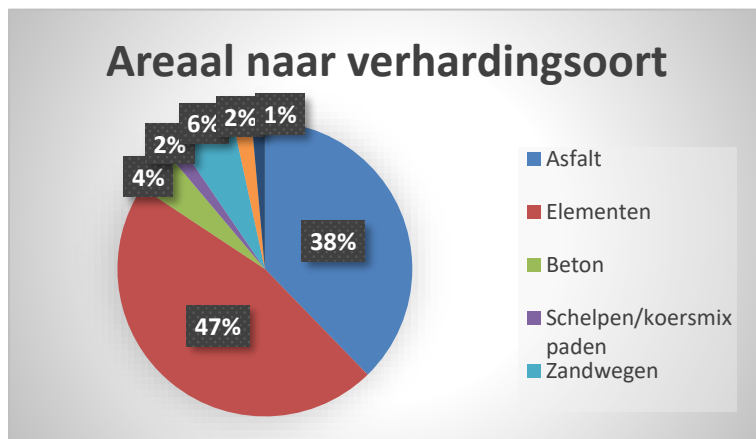
Onderstaand hoofdstuk omschrijft de huidige omvang, de toename sinds de Areaalnota en de kwaliteit van het huidige wegenareaal.

### 4.1 Huidig wegenareaal

De gemeente Noordenveld beheert en onderhoudt 3.011.439 vierkante meter verharding. Omgerekend naar kilometers is dit meer dan 800 kilometer aan verhardingen. Het wegenareaal is onverdeeld in verhardingstypen waarbij het type halfverhard/onverhard nog verder is verdeeld in schelpen & koersmix, zandwegen en puinwegen. Het onderdeel 'divers' betreft bijvoorbeeld inritten en andere stroken 'rest' verharding.

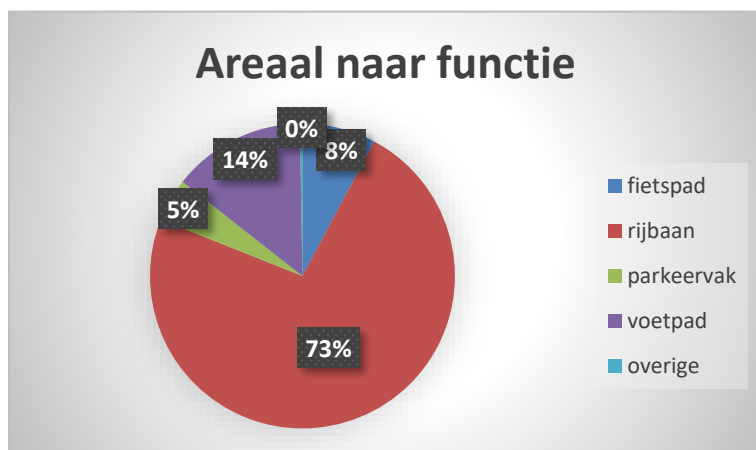
Verhardingstype	Oppervlakte (m2)	Percentage
Asfalt	1.135.934	38%
Elementen	1.403.042	47%
Beton	136.935	5%
Schelpen/koersmix paden	48.121	2%
Zandwegen	185.231	6%
Puinwegen	59.219	2%
Divers	42.957	1%
<b>TOTAAL</b>	<b>3.011.439</b>	<b>100%</b>

Tabel 2 areaalomvang



In het figuur hiernaast is inzichtelijk gemaakt hoe de verdeling van het areaal is. Het grootste deel beslaat asfalt (38%) en elementen wegen (47%).

Figuur 1 areaal naar verhardingssoort



Het wegenareaal is daarnaast nog onder te verdelen in functie van de weg. Het grootste deel van het areaal bestaat uit rijbaan; dit zijn zowel hoofdwegen als wegen in woongebieden.

Figuur 2 areaal naar functie

## 4.2 Toename wegenareaal

Sinds de Areaalnota van 2019 is het wegenareaal toegenomen. Onderstaande tabel laat een overzicht zien van de toename van het wegenareaal tussen 2019 en 2023.

Verhardingstype	Oppervlakte (m2) 2019	Oppervlakte (m2) 2024	Vershil in oppervlakte (m2)	Percentage toename
Asfalt	1.030.770	1.135.934	105.164	10%
Elementen	1.267.356	1.403.042	135.686	11%
Beton	94.979	136.935	41.956	44%
Schelpen/koersmix paden	41.215	48.121	6.906	17%
Zandwegen	175.460	185.231	9.771	6%
Puinwegen	56.000	59.219	3.219	6%
Divers	38.435	42.957	4.522	12%
<b>TOTAAL</b>	<b>2.665.780</b>	<b>3.011.439</b>	<b>345.659</b>	<b>11%</b>

Tabel 3 toename wegenareaal

In de periode 2019 – 2023 is het wegenareaal met ca. 11% toegenomen. Bij asfalt en elementen betreft dit in- en uitbreidingslocaties. De (forse) toename van de betonverhardingen komt door de aanleg van nieuwe fietspaden (bijvoorbeeld het fietspad langs de ds. Germsweg) en het omvormen van bestaande fietspaden van asfalt naar beton (bijvoorbeeld fietspad de Bolmert). Een tweede uitschieter is de omvang van schelpen- en koersmixpaden. Dit komt deels door de trend om dit soort paden aan te leggen als recreatieve verbindingen en ommetjes bij in- en uitbreidingslocaties. Daarnaast is er een toename door het aanleggen en verbeteren van bestaande recreatieve verbindingen met schelpen- of koersmixverharding. Een deel van de toename van het totale areaal is toe te schrijven aan het steeds verder door ontwikkelen van het databeheer<sup>3</sup>.

## 4.3 Kwaliteit wegenareaal

Om de kwaliteit van het wegenareaal te bepalen wordt één keer per jaar het wegenareaal geïnspecteerd. Dit wordt gedaan door middel van een visuele weginspectie volgens de CROW-systematiek. Voor dit wegenbeheerplan is de meest recente inspectie uit 2023 gebruikt. De visuele weginspectie wordt alleen uitgevoerd op de wegen met verhardingstype asfalt, elementen en beton. De andere verhardingen worden niet meegenomen in de jaarlijkse visuele inspectie. Dit betreft grotendeels half- en onverharde paden. Deze paden kunnen door weersomstandigheden snel verslechteren in kwaliteit. Een jaarlijkse inspectie zou om die reden een slechte indicator zijn voor de toestand van de weg. Om de kwaliteit van de half- en onverharde paden op peil te houden worden deze preventief en curatief onderhouden (op basis van melding of observaties door de eigen dienst). De kwaliteit voor het Noordenveldse wegennet is op dit moment vastgesteld op 'basis' voor asfalt en beton en op 'laag' voor elementen.

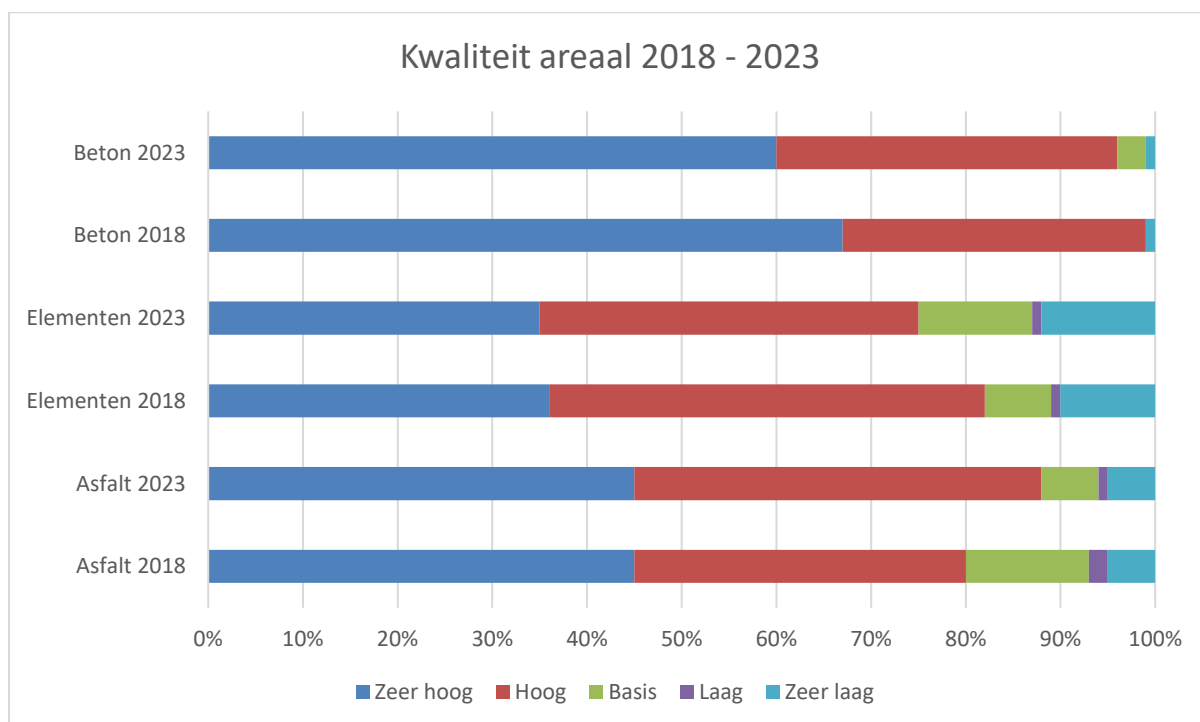
In de onderstaande tabel is de kwaliteit van het Noordenveldse wegennet weergegeven. Een groot deel van de wegen is van goede tot zeer goede kwaliteit. Voor 82% van het totale wegenareaal is de komende 5 jaar geen onderhoud nodig. Voor de betonverharding ligt dit percentage zelfs op 96%. De elementenverharding kent een negatieve uitschieter met 12% geclassificeerd als 'zeer laag'. Deze wegen hebben dringend onderhoud nodig.

<sup>3</sup> Het professionaliseren van het databeheer is niet opgenomen in de budgetten voor het wegbeheer. Dit is een proces dat separaat loopt.

Kwaliteit 2023	Asfalt	Elementen	Beton	Totaal
Zeer hoog	45%	35%	60%	41%
Hoog	43%	40%	36%	41%
Basis	6%	12%	3%	9%
Laag	1%	1%	0%	1%
Zeer laag	5%	12%	1%	8%

Tabel 4 kwaliteit wegenareaal 2023

De meest recente weginspecties zijn vergeleken met de weginspecties uit 2018 die de basis vormden voor het vorige wegenbeheerplan (MJOP 2018-2022). De kwaliteitsverdeling van het totale areaal is nagenoeg hetzelfde als in 2018. Bij de verhardingstypes zijn wel kleine verschuivingen zichtbaar, zie de grafiek hieronder.



Figuur 3 kwaliteit vergelijking 2018 - 2023

Het onderhoud van de asfaltverhardingen heeft, na het bijstellen van het onderhoudsniveau van elementen en de bezuiniging in 2021, de prioriteit gekregen. In de grafiek is dit ook terug te zien. De kwaliteit van asfalt is gestegen ten opzichte van 2018, terwijl de kwaliteit van de elementen is teruggezakt. Daarbij is het aandeel elementen dat 'zeer laag' is gestegen met 2%. Dit is achterstallig onderhoud dat op korte termijn moet worden aangepakt.

## 5. Gewenste situatie

In onderstaand hoofdstuk is uiteengezet wat de gewenste situatie is voor het wegbeheer voor de periode 2024-2028. De financiële consequenties komen in hoofdstuk 6 aan bod.

### 5.1 Onderhoudsniveau op basis

In het MJOP van 2018-2022 en de areaalnota van 2019 is het onderhoudsniveau van het wegenareaal op 'basis' gezet. Met de bezuinigingen in de programmabegroting van 2021 is het onderhoudsniveau voor de elementenverhardingen verlaagd naar 'laag'. Voor het wegenbeheerplan 2024-2028 brengen we het onderhoudsniveau voor alle verhardingstypes weer terug naar 'basis' en gaan we terug naar de doelstelling 'alles op basis' (CROW-niveau B). Hiermee is het onderhoudsniveau in overeenstemming met de richtlijn van het CROW. We voorkomen daar ook mee dat onderhoud uitgesteld wordt en er een zwaardere maatregel in de toekomst nodig is, die op de totale levensduur van de weg meer geld kost.

### 5.2 Onderhoudsniveau doorfietsroutes en hoofdfietsroutes op hoog

In het GVVP 'Noordenveld zet de fiets op 1' is prioriteit gegeven aan het onderhoudsniveau van doorfietsroutes en hoofdfietsroutes. In het wegbeheer wordt nog geen onderscheid gemaakt tussen fietsroutes. In het wegbeheer gaan we onderscheid maken in fietsroutes, waarbij de hoofdfietsroutes en doorfietsroutes op hoog worden onderhouden. De andere verharde fietsroutes blijven we op 'basis' onderhouden.

### 5.3 Kwaliteit gericht beheren

De afgelopen jaren is de wegenbouwwereld veranderd. Door de coronacrisis, de oorlog in Oekraïne en de hoge inflatie zijn de prijzen behoorlijk gestegen. De afgelopen jaren is het dan ook niet mogelijk geweest om met het beschikbare budget al het noodzakelijk onderhoud uit te voeren. Het was dan ook niet mogelijk om te onderhouden op de vastgestelde kwaliteit. Inmiddels liggen de grote onzekerheden en prijsstijgingen achter ons. Over de gehele GWW-sector<sup>4</sup> zijn de prijzen de afgelopen 4 jaar met bijna 30% gestegen<sup>5</sup>. Voor het wegbeheer is de prijs sinds 2019 voor elementenverharding 29,7% gestegen en voor asfalt- en betonverharding 38,2%<sup>6</sup> gestegen. De onderhoudsbudgetten worden voor een klein deel geïndexeerd. Echter sluit de gemeentelijk indexering niet aan op die van de GWW-sector. Om kwaliteit gericht te kunnen beheren en onderhouden is het nodig om de budgetten te verhogen. De daadwerkelijk verhoging baseren we op het noodzakelijk onderhoud volgens de wegenplanning in relatie tot het kwaliteitsniveau.

### 5.4 Wegwerken achterstallig onderhoud

In het MJOP 2018-2022 en de Areaalnota 2019 was de verwachting dat het wegenareaal in 3 tot 10 jaar weer op onderhoudsniveau 'basis' zou komen. Voor het toen bekende achterstallige onderhoud zijn voorzieningen aangevraagd en toegekend. De verwachting is, dat in 2024 het merendeel van het toen bekende achterstallige onderhoud ook is weggewerkt. Uitzondering hierop zijn de Markiezenhof, Zijpendaal en Bleijenbeek. Deze wegen worden in een project gezamenlijk met de riolering opgepakt. De verwachting is dat in 2024 wordt begonnen met de voorbereiding.

Door de verlaging van het kwaliteitsniveau van de elementenverharding van 'basis' naar 'laag' en de bezuiniging in de programmabegroting van 2021, is de doelstelling 'alles op basis' uit het MJOP 2018-2022 niet gehaald en is het elementenareaal in kwaliteit naar beneden gegaan. Dit is versterkt

<sup>4</sup> Grond- weg- en waterbouw

<sup>5</sup> CBS GWW-inputprijsindex (Grond-, weg- en waterbouw (GWW); inputprijsindex 2015=100 | CBS)

<sup>6</sup> Vergelijking basis jaar 2019 met gemiddelde prijsstijging van 2023 volgens de CBS GWW inputprijsindex

door de hoge inflatie en sterk gestegen kosten van de afgelopen jaren, waardoor de budgetten tekortschoten. Het effect op het totale wegenareaal is wat gedempt door de voordelen die zijn behaald door mee te liften met de grote rioleringsprojecten. Echter is er de afgelopen jaren wel achterstallig onderhoud ontstaan. Dit achterstallig onderhoud willen we de komende 5 jaar wegwerken.

## 5.5 Herstel klimaatschade

Het klimaat in Nederland wordt steeds extremer en er ontstaat hierdoor onder andere schade aan wegen. In het wegbeheer is dit vooral merkbaar bij langdurige droogte. Grondwaterstanden dalen tijdens de droogte, waardoor bepaalde grondsoorten (voornamelijk klei en veen) inzakken<sup>7</sup>. De wegconstructie die erbovenop ligt zakt mee en bij grote verzakking ontstaat er zoveel schade dat er groot onderhoud nodig is aan de weg of zelfs een volledige herbouw. De gemeente Noordenveld heeft een bijzondere ligging op de rand van het Drentse plateau en de vroegere zee.<sup>8</sup> Het nadeel van deze ligging is de grote verscheidenheid van de grondsoorten. Schade door verzakking kan dan ook zeer lokaal aanwezig zijn. Het is moeilijk in te schatten waar en wanneer schade kan optreden. De komende periode herstellen we de ontstane klimaatschade. Voor het herstellen kijken we ook naar innovatieve methodes en ervaringen bij andere overheden. De kosten voor het herstellen van klimaatschade zijn niet opgenomen in de reguliere beheerbudgetten.

## 5.6 Klimaatadaptief aanleggen, beheren en onderhouden

De gevolgen van een veranderend klimaat worden langzaam duidelijk. Het klimaatadaptief aanleggen, beheren en onderhouden van de openbare ruimte is dan ook van belang om deze veranderingen vroegtijdig te ondervangen. In het Programma Duurzaamheid is dit uitgewerkt in maatregelen. De openbare ruimte moet minder verhard worden, water moet langer bovengronds vastgehouden worden en er moet meer groen komen om hittestress te verminderen. We proberen nu al bestratingsmaterialen uit die open zijn, groen worden en waterdoorlatend zijn. Dit met name op plekken waar het kan, bijvoorbeeld parkeervakken. De resultaten zijn wisselend. De komende perioden gaan we verder met het onderzoeken waar we de openbare ruimte klimaatadaptiever kunnen aanleggen, beheren en onderhouden. Een uitgangspunt blijft wel dat dit ook voor de langere termijn een duurzame oplossing is.

## 5.7 Verminderen (onnodige) verhardingen en objecten

In het Programma Duurzaamheid is het thema 'Toekomstige leefomgeving' uitgewerkt in verschillende doelen. Eén doel is het verminderen van de hitteoverlast. Als wenkend perspectief voor de toekomst wordt concreet het volgende benoemd:

*"In de openbare leefomgeving in wijken en dorpen en op bedrijventerreinen wordt meer groen toegepast tegen hitteoverlast. Zo zijn overbodige verhardingen vervangen door groen en verharde tuinen zijn vergroend."*

Vanuit het wegbeheer zal bij het onderhouden van het areaal gekeken worden naar het nut en noodzaak van de aanwezige verhardingen en objecten, dit in samenspraak met andere vakdisciplines. Waar mogelijk halen we verhardingen en objecten weg. De verhardingen worden vervangen door een groene invulling. Bij in- en uitbreidingslocaties wordt ingezet op zo weinig mogelijk verharden van objecten. We gaan actief sturen op 'niet verharden, tenzij...'.  

---

<sup>7</sup> Voor klei is dit 'inklinken'; het water gaat uit de klei waardoor dit krimpt, dit zet weer uit in natte periodes. Veen oxideert, doordat het veen in aanraking komt met de buitenlucht 'verbrand' het en verdwijnt. De inzakking van veen is dan ook permanent.

<sup>8</sup> De Noordenveldse kwaliteitstgids gaat op pagina 7 dieper in op de ligging en het ontstaan van de landschappen.

## 5.8 Circulariteit

Het circulair werken binnen de wegenbouw staat nog in de kinderschoenen. Grondstoffen binnen de wegenbouw worden al langere tijd hergebruikt, materialen worden opgebroken en hergebruikt in nieuwe asfaltlagen of funderingen. Echter het hergebruiken van oude materialen die nog een rest levensduur hebben, komt nog niet veel voor. Een uitzondering hierop is de gebakken elementenverharding<sup>9</sup>. Het niet hergebruiken van oude materialen heeft te maken met een aantal factoren. Bijvoorbeeld het aanzien van het materiaal (een 'nieuwe' weg met oud materiaal, ziet er oud uit). Het inzetten van meer arbeid voor het sorteren van de kapotte en hele materialen en nieuwe en oude materialen passen qua maat niet altijd bij elkaar. In het Programma Duurzaamheid is circulariteit en het duurzaam materiaalgebruik in de openbare ruimte specifiek benoemd. Het hergebruiken van herbruikbare elementen verharding uit eigen werken wordt het uitgangspunt in Noordenveld, mits deze duurzaam kunnen worden ingezet. We gaan daarnaast onderzoeken hoe en op welke manier we het hergebruik zo efficiënt mogelijk kunnen gaan toepassen.

## 5.9 Innovatie

In het coalitieakkoord 2022 - 2026 is innovatie specifiek benoemd. *"Innovatie is belangrijk. Daar kan niet op gewacht worden, het is dus niet en/of maar en/en."*

Binnen het wegbeheer in Noordenveld is ruimte voor innovatie. Innovatie om te zorgen voor meer verkeersveiligheid en innovatie om een nog duurzamer wegbeheer te krijgen. Tegelijkertijd is er de realiteit dat Noordenveld een plattelandsgemeente is met beperkte financiën. We gaan daarom onderzoeken welke innovaties we kunnen toepassen op het Noordenveldse wegennet. Bij het toepassen van innovatieve producten en werkmethoden kijken we daarom naar samenwerkingen met andere overheden. We proberen innovaties uit op kleine delen van het areaal om te kijken hoe het werkt in Noordenveld. Daarnaast passen we alleen innovaties toe waar al (de eerste) positieve resultaten van bekend zijn.

Bij het toepassen van innovaties op het gebied van verkeersveiligheid kan gedacht worden aan:

- Het toevoegen van reflectie materialen aan de asfalt deklagen (bovenste, zichtbare laag van het asfalt). Op deze manier kan er meer invulling gegeven worden aan het uitgangspunt 'geen verlichting tenzij' in het buitengebied. De toegevoegde reflectie zorgt voor een verbeterde zichtbaarheid van de weg, waardoor de weggebruiker beter kan anticiperen op het veranderende wegbeeld.

Bij het toepassen van innovaties op het gebied van duurzaamheid kan gedacht worden aan:

- Het toepassen van andere asfaltmengsels welke minder energie kosten om te maken. Op korte termijn zal een proef worden gedaan met een asfaltmengsel wat door een buurgemeente is ontwikkeld. Dit mengsel is duurzamer in het maken omdat het met een lagere temperatuur wordt bereid. Daarnaast vermindert het de hittestress door de lichtere kleur van het asfalt.

---

<sup>9</sup> De 'oude' klinkers die veelal in de Drentse dorpscentra liggen.

## 6. Financiën

De gewenste situatie zoals hiervoor beschreven heeft een financiële doorwerking die in dit hoofdstuk aan bod komt. Voor een aantal thema's is ervoor gekozen om deze de komende periode te gaan onderzoeken en/of om op kleine schaal te gaan uitproberen (bijvoorbeeld de innovaties). De (extra) kosten hiervoor worden geput uit het reguliere onderhoudsbudget. Mocht bijvoorbeeld een innovatie zo succesvol zijn dat deze per direct grootschalig kan worden toegepast in het wegbeheer, dan wordt dit in een separaat voorstel voorgelegd en dekking gezocht voor de aanvullende kosten.

### 6.1 Wegwerken achterstallig onderhoud

Uit de wegininspectie van 2023 blijkt dat er wegen zijn die een onderhoudsniveau lager dan CROW-niveau C hebben. Dit zijn wegen die in de wegininspectie zijn aangemerkt met CROW-niveau D (zeer laag). Voor alle wegen lager dan CROW-niveau C is er sprake van kapitaalvernietiging en achterstallig onderhoud. Volgens het gemeenschappelijk financieel toezichtkader wat de provincie Drenthe als toezichthouder hanteert, moet kapitaalvernietiging worden voorkomen. Voor het achterstallig onderhoud dient volgens het 'Besluit Begroting en Verantwoording' provincies en gemeenten (BBV) een voorziening te worden getroffen. Een deel van het achterstallig onderhoud wordt weggewerkt met de bestaande voorziening uit 2020, een deel kan worden weggewerkt met het gebruik maken van de reguliere onderhoudsbudgetten. Dit betreft bijvoorbeeld gaten in wegen of slechte stukjes voetpad, waarbij de rest van de verharding er nog wel goed bijligt. Voor het resterende deel is een extra voorziening nodig.

Onderdeel	Middelen
Achterstallig onderhoud (Uit wegininspectie; CROW D, zeer laag)	€ 1.212.000,00
-- Uit bestaande voorziening (2020)	€ 115.000,00
-- Uit te creëren voorziening	€ 745.000,00
-- Uit het regulier onderhoudsbudget	€ 352.000,00

Tabel 5 Financieel overzicht achterstallig onderhoud

### 6.2 Herstel Klimaatschade

Door de droogte van de afgelopen jaren is er klimaatschade ontstaan aan een deel van het wegenareaal. Het herstel van de getroffen wegen is vaak een kostbare aangelegenheid. Het herstel van een groot deel van deze klimaatschade zit niet in het reguliere onderhoudsbudget. De benodigde voorziening is een investering en kan uitgesmeerd worden over 2 jaren.

Onderdeel	Middelen
Herstel klimaatschade	€ 6.500.000,00

Tabel 6 Financieel overzicht klimaatschade

### 6.3 Benodigd budget regulier onderhoud

De onderhoudsbehoefte voor het wegbeheer voor de komende 5 jaar is berekend op basis van het gewenste scenario 'alles op basis' en de doorfiets- en hoofdfietsroutes op hoog. Dit betreft dus de kosten die moeten worden gemaakt om het wegenareaal op het gewenste niveau te kunnen onderhouden. De wegbeheersystematiek differentieert de bedragen per jaar op basis van de staat van het wegenareaal (zie ook tabel 1). Voor het wegbeheer van Noordenveld is ervoor gekozen om het bedrag af te vlakken en gelijkmatig te verdelen over de 5 planjaren. Hierdoor ontstaat er een evenwichtiger wegbeheer en verdeelde overlast voor inwoners en weggebruikers over de 5 jaren (dus niet heel veel wegstremming in één jaar).

Onderdeel	Middelen
Onderhoudsbehoefte wegen totale planperiode 5 jaar; zonder wegen waar al een voorziening voor is getroffen	€ 9.945.000,00
- <i>Te creëren voorziening wegwerken achterstallig onderhoud</i>	- € 745.000,00
- <i>Te creëren voorziening herstel klimaatschade</i>	- € 650.000,00
Onderhoudsbehoefte wegen totale planperiode 5 jaar min de getroffen voorzieningen	€ 8.550.000,00
Onderhoudsbehoefte wegen per jaar	€ 1.710.000,00

*Tabel 7 Financieel overzicht regulier onderhoudsbudget*



GEMEENTE



NOORDENVELD