

Beheerplan Onderhoud Wegen 2026 t/m 2030

Uitvoering van maatregelen en financiering



Juni 2025

Team RBP en Financiën

Erik Wierenga, Judith de Niet, Geert van de Logt



Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	4
1.1.	Bestuursopdracht 2022.....	4
1.2.	Constructief aan de slag.....	4
1.3.	Proces tot nu toe.....	5
1.4.	Doel van dit beheerplan.....	5
2.	Waar we het over hebben.....	6
2.1.	Feiten en cijfers.....	6
2.2.	Onderhoudsniveaus.....	6
2.3.	Wat valt wel onder dit beheerplan en wat niet.....	6
3.	Kaders en uitgangspunten.....	7
3.1.	Wettelijke taak: kaders en verplichtingen.....	7
3.2.	Ambitieniveaus voor het wegenonderhoud.....	7
3.3.	Definitie van de verschillende typen onderhoud.....	7
4.	Hoe we er voor staan.....	9
4.1.	De huidige kwaliteit van onze wegen.....	9
4.2.	De onderhoudscyclus voor het wegenonderhoud.....	10
4.3.	Waar we in de praktijk tegenaan lopen.....	10
5.	Financiële aspecten.....	12
5.1.	Begroting 2025: jaarlijks € 745.000 toevoegen aan de budgetten voor wegenonderhoud.....	12
5.2.	Wijziging Financiële verordening 2024.....	12
5.3.	Van reserve naar voorziening onderhoud wegen.....	12
5.4.	Werk met werk maken.....	13
5.5.	Indexering.....	13

5.6.	Strategische herijking 2023	13
5.7.	Subsidies en cofinanciering door derden	14
5.8.	Verkeersveiligheid	14
6.	Wat we gaan doen de komende vijf jaar	16
6.1.	Financieel voorstel 2026 t/m 2030	16
6.2.	Geplande onderhoudswerkzaamheden 2026 t/m 2030.....	17
7.	Actuele ontwikkelingen	19
8.	Randvoorwaarden en onzekerheden	20
	Bijlage 1: Wettelijke taak: kaders en verplichtingen.....	21

1. Inleiding

1.1. Bestuursopdracht 2022

In 2022 heeft het college aan de ambtelijke organisatie bestuursopdrachten gegeven voor verschillende onderwerpen. Voor **Wegen** geldt de volgende opdracht:

Het college gaat het beleid dat nu geldt evalueren. Daarbij kijkt het college in elk geval naar wat we hebben gedaan, naar het budget en de eventueel noodzakelijke indexeringen.

Het college brengt de evaluatie naar de raad, samen met een voorstel. In dat voorstel staat in elk geval:

- Een planning voor de korte en lange termijn;
- Wat prioriteit heeft;
- Inzicht in de financiële gevolgen;
- Of we als gemeente kunnen vasthouden aan de normen die nu gelden voor de kwaliteit van de wegen, bruggen en fietspaden.

1.2. Constructief aan de slag

We zijn de afgelopen tweeënhalve jaar constructief aan de slag gegaan om een compleet beeld te krijgen – en daarmee grip te krijgen – op de te verwachten onderhoudsopgaven voor de wegen in onze gemeente. Veel van onze wegen (lees: wegen, fiets- en wandelpaden) zitten tegen de ondergrens aan van een verantwoorde onderhoudstoestand. We moeten zware onderhoudsmaatregelen toepassen om onze wegen weer op het gewenste kwaliteitsniveau te krijgen. We hebben verschillende (technische) sessies gehouden en voorstellen voorgelegd aan het college, de commissie- en raadsleden. Dit heeft tot nu toe geleid tot het beschikbaar stellen van een aantal incidentele kredieten, waarmee wij een start hebben gemaakt met grootschalig onderhoud aan, en reconstructies van, een aantal wegen, zoals de Beilervaart, Oosterseveldweg, Middenraai en de Verlengde Middenraai.

In het vorige beheerplan waren geen reconstructies opgenomen. Via de begroting 2025 heeft de raad jaarlijks een extra bedrag van € 745.000 beschikbaar gesteld voor reconstructies van wegen. Dit is een goede eerste stap, maar hiermee zijn we er nog niet. Grotere technische en financiële opgaven komen nog op ons af. Om in controle te komen is het daarom noodzakelijk dat we een meerjarig beheerplan hebben voor het onderhoud van de wegen. In de eerste plaats doen we dit natuurlijk voor onszelf, maar dit is ook een vereiste vanuit de provincie en de accountant.

1.3. Proces tot nu toe

Voor het beleid onderhoud wegen hebben we het volgende proces tot nu toe doorlopen:

Datum	Wie	Wat/besluit
29 oktober 2022	Raads- en commissieleden	Bijeenkomst en excursie over de huidige staat van onderhoud van de wegen
9 mei 2023	Commissie Ruimte en Groen	Presentatie over de Evaluatie 2023 van het wegenonderhoud
25 mei 2023	Raad	Besluit over de Evaluatie 2023 en het vervolgproces voor het wegenonderhoud
13 juli 2023	Raad	Perspectiefnota 2024
19 oktober 2023	Commissie Ruimte en Groen	Presentatie over de Strategische herijking van het beleid voor het onderhoud van de wegen
2 november 2023	Raad	Besluit over de Strategische herijking 2023 van het beleid en beheer voor het onderhoud van de wegen
9 november 2023	Raad	Begroting 2024
25 mei 2024	Raads- en commissieleden	Bijeenkomst en excursie over onderhoud wegen en de kadernota 2025
12 juni 2024	Wethouders	Afstemmingsoverleg over onderhoud wegen
11 juli 2024	Raad	Kadernota 2025
7 november 2024	Raad	Begroting 2025: Besluit om jaarlijks € 745.000 toe te voegen aan de budgetten voor wegenonderhoud
27 november 2024	College	Heisessie BenW presentatie toekomstperspectief voor wegenonderhoud
12 december 2024	Raad	Besluit via de Financiële Verordening : wijziging afschrijvingstermijnen voor wegen: 30 jaar asfaltverhardingen en 40 jaar beton- en elementenverhardingen

Dit bovenstaande proces heeft geleid tot de kaders en uitgangspunten die het vertrekpunt zijn voor dit beheerplan, die we verderop in deze rapportage behandelen.

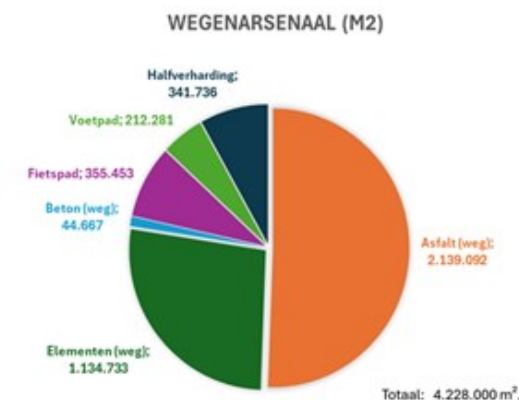
1.4. Doel van dit beheerplan

Het doel van dit beheerplan is: inzicht geven in hoe het onderhoud wegen wordt uitgevoerd en welke projecten worden uitgevoerd om het gewenste kwaliteitsniveau te behouden en welke budgetten nodig zijn om deze werkzaamheden uit te voeren.

2. Waar we het over hebben

2.1. Feiten en cijfers

De totale lengte van onze wegen en paden is circa 850 km. Dit is gelijk aan de afstand Beilen – Bern (Zwitserland). Van deze 850 km is 120 km fietspaden en fietsstroken. De wegen en paden in onze gemeente hebben een oppervlakte van circa 4,2 miljoen m². Dit is gelijk aan de oppervlakte van 600 voetbalvelden. De vervangingswaarde is circa € 250 miljoen.



2.2. Onderhoudsniveaus

We hebben in het beleidsplan de onderhoudsniveaus ingedeeld in de categorieën **A+** tot en met **D**.

Niv.	Omschrijving	Kwaliteit	Cijfer	Indicatie kwaliteit	Toelichting
A+	Zeer hoog	Prachtig	9-10	Nagenoeg ongeschonden	Alles ligt er perfect bij, geen schade.
A	Hoog	Mooi	7-8	Mooi en comfortabel	Minimale schade, leidt niet tot onveiligheid
B	Basis	Voldoende	5-6	Functioneel	De nodige schade, maar nog niet onveilig
C	Laag	Schraal	3-4	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder	Uitgesteld onderhoud, kans op onveilige situaties
D	Zeer laag	Verloedering	1-2	Kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functieverlies, juridische aansprakelijkheid of sociale onveiligheid	Verwaarlozing, grote kans op onveilige situaties

2.3. Wat valt wel onder dit beheerplan en wat niet

Dit beheerplan is gericht op het in stand houden van de bestaande wegen en paden. Wanneer de meerkosten nagenoeg nihil zijn, kunnen we bij de onderhoudswerkzaamheden een klein plusje toevoegen qua verkeersmaatregelen, bijvoorbeeld de aanleg van een drempel. Geen onderdeel van dit beheerplan is de aanleg van nieuwe infrastructuur (volume-uitbreiding) en/of verkeersmaatregelen. Ook wijzigingen van functies van wegen, bijvoorbeeld bij de transitie van vakantieparken, vallen niet onder dit beheerplan. Dit soort plannen en ontwikkelingen vereisen aparte kredieten en budgetten.

3. Kaders en uitgangspunten

3.1. Wettelijke taak: kaders en verplichtingen

Voor het wegenonderhoud gelden er verschillende wettelijke kaders en verplichtingen. Dit zijn:

- Grondwet;
- Wegenwet;
- Burgerlijk Wetboek.

In bijlage 1 geven we een korte toelichting hierop.

3.2. Ambitieniveaus voor het wegenonderhoud

Op 2 november 2023 heeft de gemeenteraad via de Strategische herijking 2023 Beleid Onderhoud Wegen de volgende ambitieniveaus voor het wegenonderhoud vastgesteld:

- Hoofdroutes: **B**
- Fietspaden: **A**
- Woonwijken: **C**

Bij het opstellen van de Strategische herijking 2023 Beleid Onderhoud Wegen hebben we een aantal scenario's doorgerekend voor verschillende ambitieniveaus. Uit deze berekeningen blijkt dat de financiële verschillen en effecten tussen de scenario's klein zijn. Met andere woorden: de maatregelen en de bijbehorende financiële consequenties die we in dit beheerplan voorleggen is het **minimum** dat we nodig hebben voor het onderhoud aan onze wegen, zowel **technisch** als **financieel**. Lagere budgetten betekent dus dat we bewust risico's nemen die mogelijk (politieke) gevolgen kunnen hebben.

3.3. Definitie van de verschillende typen onderhoud

Bij het wegenonderhoud onderscheiden we drie verschillende typen onderhoud (bron: CROW):

Reconstructies:

Hieronder wordt het vervangen van het complete object aan het einde van de (functionele) levensduur verstaan. Ook vinden reconstructies vaak gelijktijdig plaats met rioolrenovaties en met herinrichtingen.

Groot onderhoud:

Gepland, ingrijpend onderhoud aan een groot deel van het object na langere periode van gebruik om het object op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen.

Klein onderhoud:

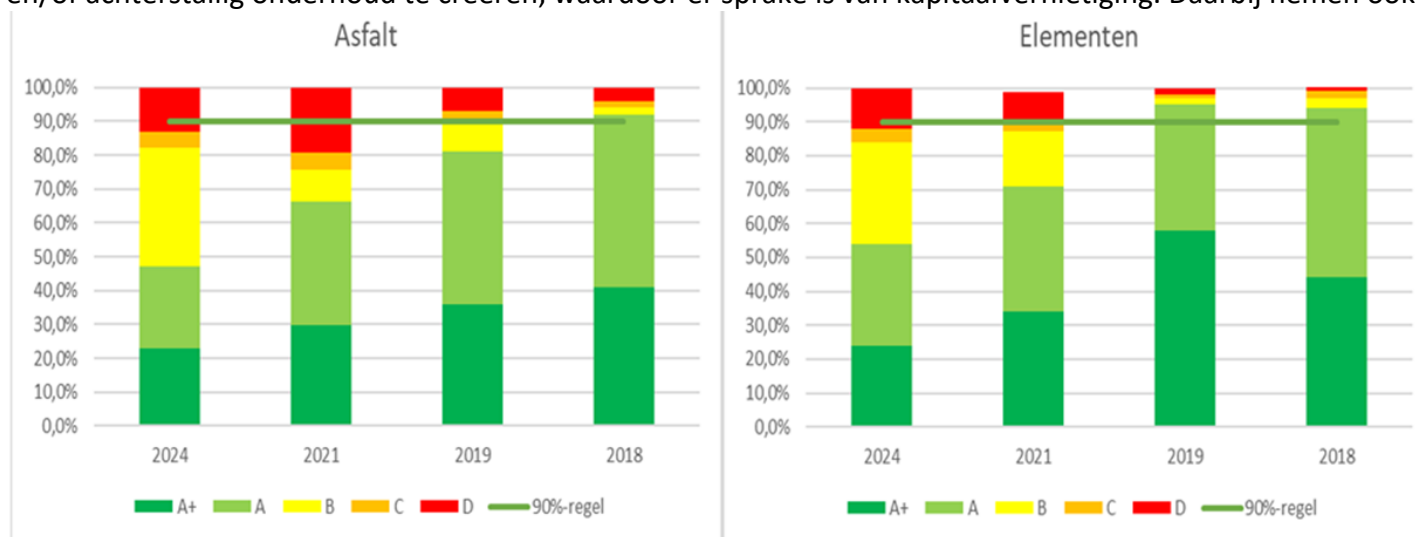
Maatregelen en dagelijkse reparaties om een object in goede werkende en veilige staat te houden op het gewenste kwaliteitsniveau.

4. Hoe we er voor staan

4.1. De huidige kwaliteit van onze wegen

De data en kwaliteit, en daarmee de onderhoudstoestand van onze wegen leggen wij vast in een integraal beheerssysteem voor de openbare ruimte (op dit moment gebruiken wij het programma Obsurv). Om het programma te vullen met data, doen we om de twee jaar een visuele inspectie om de kwaliteit van onze wegen in beeld te brengen. Wanneer uit de visuele inspectie onzekerheden komen over de kwaliteit en de oorzaken van de schades, gaan we grondigere onderzoeken doen. Dit zijn bijvoorbeeld het doen van valgewichtdeflectiemetingen, radaranalyse of het nemen van boorkernen.

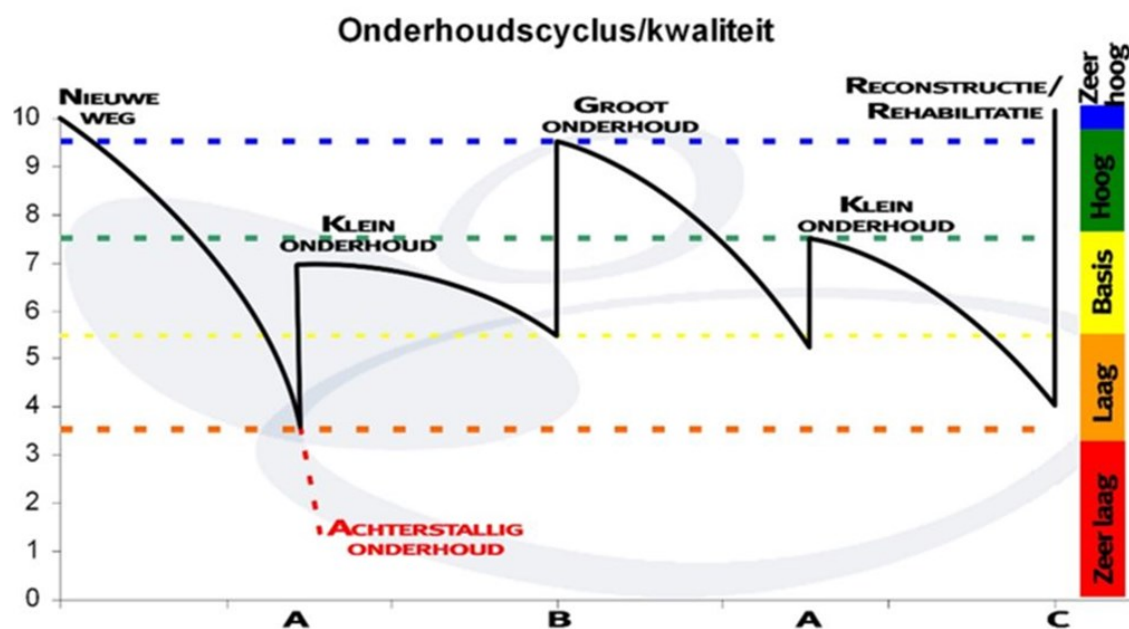
In 2024 hebben we, voor de zomervakantie, de laatste inspecties uitgevoerd. Het resultaat van de inspecties is visueel weergegeven in het onderstaande diagram. Wat we zien is dat zowel bij asfalt als bij elementen de hoeveelheid verhardingen op het kwaliteitsniveau B fors toeneemt. Dit lijkt misschien niet zorgelijk, maar is het wel. Dit betekent namelijk dat we op korte termijn, fors in veel wegen moeten investeren om geen uitgesteld en/of achterstallig onderhoud te creëren, waardoor er sprake is van kapitaalvernietiging. Daarbij nemen ook de risico's toe.



Kwaliteit	Gemeente Norm		Conclusie
Zeer hoog / Hoog (A+ - A)	45%	77%-87%	Onder nom
Basis (B)	39%	9%-14%	Boven nom
Laag (C)	7%	0%-9%	Binnen nom
Zeer laag (D)	9%	0%-5%	Boven nom

4.2. De onderhoudscyclus voor het wegenonderhoud

Voor het wegenonderhoud hanteren we de onderstaande onderhoudscyclus.



Veel van onze wegen zitten in de rechterkant van het schema. Zoals we hierboven al hebben omschreven betekent dit dat we op korte termijn, fors in veel wegen moeten investeren om geen uitgesteld en/of achterstallig onderhoud te creëren.

4.3. Waar we in de praktijk tegenaan lopen

Als we het totaal vertalen naar de praktijk, lopen we tegen de volgende zaken aan:

- We bouwen een achterstand op: hierdoor zijn (in de toekomst) zwaardere onderhoudsmaatregelen nodig;
- Deklagen zijn aan het einde van hun technische levensduur en daarmee aan vervanging toe;
- De tussenlagen van asfaltconstructies liggen los;
- De opbouw van de constructie voldoet niet (meer) aan de huidige eisen van de tijd door toenemende verkeersintensiteiten en zwaarder en groter wegverkeer;
- Er is veel spoorvorming, scheurvorming, dwarsonvlakheid, randschade en verzakking bij wegen;

- Er is veel schade door weersinvloeden: winter, droogte en hitte;
- Bij veel oude constructies is teerhoudend asfalt toegepast, dat we tegen hoge kosten moeten afvoeren;
- Prijsstijgingen door schaarste van materialen en hoge energiekosten;
- Uitgesteld en achterstallig onderhoud werkt kostenverhogend;
- Een toename van klachten van inwoners, ondernemers, bedrijven, et cetera.

5. Financiële aspecten

5.1. Begroting 2025: jaarlijks € 745.000 toevoegen aan de budgetten voor wegenonderhoud

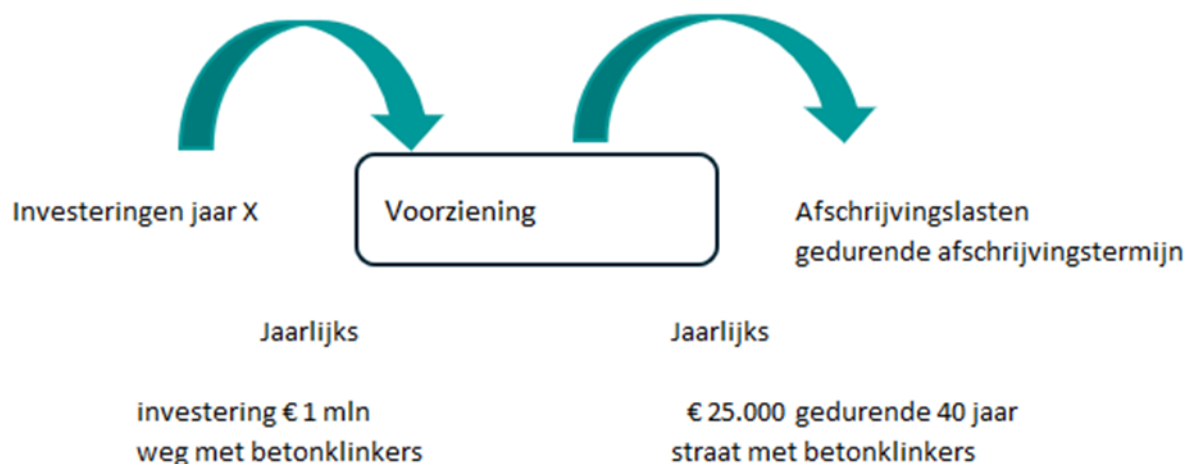
Op 7 november 2024 heeft de gemeenteraad de begroting 2025 vastgesteld. Bij deze vergadering heeft de gemeenteraad ook de bijbehorende beleidsvoornemens 2025-2028 vastgesteld. Voor het wegenonderhoud is als structurele beleidsvoornemen opgenomen dat er een bedrag van € 745.000 toegevoegd wordt aan de budgetten voor wegenonderhoud.

5.2. Wijziging Financiële verordening 2024

Op 12 december 2024 heeft de gemeenteraad de Financiële verordening 2024 vastgesteld. In deze vergadering heeft de gemeenteraad besloten om de afschrijvingstermijnen voor wegen te wijzigen in 30 jaar voor asfaltverhardingen en 40 jaar voor beton- en elementenverhardingen.

5.3. Van reserve naar voorziening onderhoud wegen

Op dit moment hebben we een reserve om de financiële lasten voor het onderhoud van de wegen te dekken. De begrotingsregels eisen echter dat we voor deze financiering een voorziening instellen. In de voorziening moet voldoende geld zitten om de afschrijvingslasten voor de investeringen te dekken.



Het besluit om de bestemmingsreserve kapitaallasten wegen en bruggen op te heffen en het saldo van deze reserve toe te voegen aan de voorziening kapitaallasten wegen en bruggen neemt de gemeenteraad later en apart van dit beheerplan. Eind 2027 zit er voldoende in de voorziening om de toekomstige lasten van het huidige beheerplan 2018-2027 te dekken.

5.4. Werk met werk maken

Uitgangspunt financieel is het doelmatig inzetten van budget. Dit betekent dat de beschikbaar gestelde budgetten optimaal en verantwoord ingezet worden. Hierbij dient ook een goede afstemming plaats te vinden met andere projecten en disciplines, zoals herstructureringen, wijkverbeteringen, riolering, verkeer en groen. Wanneer we wegonderhoud combineren met rioleringswerkzaamheden wordt het gedeelte dat een directe relatie heeft met de riolering gefinancierd uit de rioleringsbudgetten.

5.5. Indexering

In het beleidsplan Onderhoud Wegen en Bruggen heeft de gemeenteraad besloten om voor de indexering van de budgetten de GWW-index te hanteren (GWW = Grond- Weg- en Waterbouw). Bij de Bestuurlijke Spelregels Civiele Projecten 2021 heeft de gemeenteraad op 1 juli 2021 besloten dat de GWW-index van toepassing is op alle civiele projecten. Met dit beheerplan bevestigen wij dat voor het onderhoud wegen ook de GWW-index van kracht blijft op de budgetten. In het onderstaande overzicht is geen indexering opgenomen, omdat dit pas het betreffende jaar bekend is. De indexering wordt jaarlijks bij de kadernota/begroting verwerkt.

5.6. Strategische herijking 2023

Op 2 november 2023 is de gemeenteraad akkoord gegaan met de Strategische herijking 2023 van het Beleid Onderhoud Wegen en Bruggen 2018-2028. Een onderdeel van het besluit is om te onderzoeken of het mogelijk is om de financiële gevolgen in de perspectiefnota 2025 op te nemen. Zoals we eerder beschreven, hebben we een eerste stap gezet door jaarlijks € 745.000 toe te voegen aan de budgetten voor wegenonderhoud. Daarmee zijn we er nog niet. Vandaar dat we verdere mogelijkheden hebben onderzocht.

Wanneer we kijken naar de Strategische herijking 2023 en de meerjarenraming, zijn de volgende bedragen wenselijk en beschikbaar voor de totale opgave van het wegenonderhoud:

(x € 1.000)	Wenselijk jaarlijks volgens Strategische herijking 2023 Periode 10 jaar		Begroting 2025 – Meerjarenraming Periode 10 jaar			
	2025-2027	2028-2034	2025	2026	2027	2028 ev
Totaal	€ 2.581	€ 5.166	€ 2.440	€ 2.821	€ 2.766	€ 1.340
Reconstructies	€ 1.116	€ 1.116	€ 965	€ 1.346	€ 1.291	€ 0
Groot onderhoud	€ 1.100	€ 3.500	€ 1.100	€ 1.100	€ 1.100	€ 965
Klein onderhoud	€ 365	€ 550	€ 375	€ 365	€ 365	€ 365

We zien dat voor de periode 2025-2027 de benodigde bedragen en de begrote bedragen met elkaar in evenwicht zijn. Met de huidige financieringsopzet hebben we in die periode voldoende middelen om het wegenonderhoud conform dit beheerplan uit te voeren. Vanaf 2028 is dit niet meer zo. De stijging in 2028 komt door het eindigen van het oude beheerplan 2018-2028 (dat eind 2027 afloopt). De financiën voor de nakomende jaren zijn niet geborgd in dat plan. Vanaf 2031 zijn er minimale middelen beschikbaar. Ook moeten we vanaf 2028 fors meer onderhoudsmaatregelen uitvoeren, waardoor het benodigde bedrag fors hoger is dan in de periode 2025-2027.

5.7. Subsidies en cofinanciering door derden

De provincie en/of het rijk hebben vaak subsidieregelingen voor verkeersmaatregelen. Soms kunnen we ook een subsidie aanvragen voor onderhoudswerkzaamheden, bijvoorbeeld wanneer het gaat om kwaliteitsverbeteringen van (recreatieve) fietspaden. Volgens de reguliere werkwijze wordt de subsidie in mindering gebracht op het beschikbaar gestelde budget en vloeit het voordeel (van de kapitaallasten) terug naar de algemene middelen.

Zoals we hierboven hebben geschreven, vereisen de begrotingsregels dat in de voorziening voldoende geld moet zitten om de afschrijvingslasten voor de investeringen te dekken. Daarbij hebben we ook geconstateerd dat het huidige financiële toekomstperspectief van de gemeentelijke financiën onzeker is. Daarom stellen we voor dat we financiële voordelen, verkregen door subsidies en/of cofinanciering door derden, gebruiken om de voorziening te voeden.

5.8. Verkeersveiligheid

In de opzet, beschreven in dit beheerplan, onderhouden we onze wegen op een minimaal veiligheidsniveau. Dit geldt in het algemeen voor de wegvakken of hele wegtracés. Zoals we al omschreven, investeren we minder en voeren we de investeringen over een langere periode uit.

Verkeersonveilige locaties en -kneipunten, die we andere gecombineerd uitvoeren met het onderhoud, blijven daardoor bestaan. Mogelijk is het daarom noodzakelijk dat we eerder moeten investeren om deze verkeersonveilige locaties en -kneipunten op te lossen om zo een minimaal veiligheidsniveau te behouden. Deze investeringen vallen buiten de financiering van dit beheerplan. Deze verkeersveiligheidsinvesteringen brengen we apart in beeld. Hiervoor maken we los van dit beheerplan een apart uitvoerings-/financieringsplan.

6. Wat we gaan doen de komende vijf jaar

6.1. Financieel voorstel 2026 t/m 2030

Gezien het huidige financiële toekomstperspectief van de gemeentelijke financiën, maar ook de onzekerheid daaromtrent, is het voorstel om een beheerplan op te stellen voor een periode van vijf jaar (2026 t/m 2030). We hebben bepaald dat een jaarlijkse investering van € 3 miljoen een financieel realistisch perspectief is. Hiermee kunnen we met beperkte financiële middelen in redelijke mate invulling geven aan het vastgestelde beleid, en houden we daarmee de wegen op een minimaal veiligheidsniveau. Meerjarig betekent dit dat we in 2026 € 200.000 extra, voor 2027 € 250.000, voor 2028 € 900.000 en voor 2029 en 2030 € 950.000 aan de voorziening onderhoud wegen toevoegen. Dit voorstel hebben we daarom ook opgenomen in de Kadernota 2026. Daarnaast voegen we ook € 1,851 miljoen van het jaarrekeningresultaat van 2024 toe aan de Reserve Kapitaallasten Wegen en Bruggen. Dit is voor de dekking van toekomstige uitgaven. De totale financiering voor het wegenonderhoud wordt dan als volgt:

(x € 1.000)	Beheerplan 2026 t/m 2030					Gemiddeld
	2026	2027	2028	2029	2030	
Totaal	€ 3.086	€ 3.093	€ 2.937	€ 2.995	€ 2.995	€ 3.021
Reconstructies investeringen	€ 745	€ 745	€ 745	€ 745	€ 745	
Groot onderhoud investeringen	€ 1.481	€ 1.426	0	0	0	
Groot onderhoud exploitatie	€ 244	€ 252	€ 260	€ 268	€ 268	
Klein onderhoud exploitatie	€ 416	€ 420	€ 415	€ 415	€ 415	
Inzet jaarrekening resultaat 2024			€ 617	€ 617	€ 617	
Kadernota 2026 structureel	€ 200	€ 250	€ 900	€ 950	€ 950	

We updaten de situatie regelmatig om vinger aan de pols te houden. Het betekent ook dat de Strategische herijking 2023 van het Beleid Onderhoud Wegen en Bruggen 2018-2028, waarover de raad op 2 november 2023 heeft besloten, niet (meer) correspondeert met de bovengenoemde financiering. En dat we in 2026 nieuw beleid voor het onderhoud van wegen moeten opstellen.

Omdat er vanaf 2031 minimale middelen beschikbaar zijn, betekent het ook dat we in de komende periode met voorstellen komen voor de financiering van het wegenonderhoud na 2030. Anders is het wegenonderhoud niet meer uitvoerbaar binnen de wettelijke en strategische kaders en zullen er harde keuzes gemaakt moeten worden, zoals het afsluiten of afwaarderen van wegen.

6.2. Geplande onderhoudswerkzaamheden 2026 t/m 2030

Voor de looptijd van dit beheerplan staan de volgende onderhoudswerkzaamheden gepland:

Jaar	Wegvak/straat	Plaats
2026		
	Borkerhout fase 3	Westerbork
	Suermondsweg/Laaghalerveen	Smilde
	Domoweg	Beilen
	Brunsting (bebouwde kom tot brug)	Wijster
	Roelfsemaweg	Hoogersmilde
	De Vledders	Eursinge
	Bruntingerweg	Wijster
	Orvelterstraat (rotonde tot bebouwde kom)	Westerbork
2027 t/m 2030		
	Borkerhout fase 4	Westerbork
	De Vonderkampen	Beilen
	Oranjekanaal NZ (Sluis-Oranje)	Smilde
	Oranjekanaal ZZ-(Oranje-Hijken)	Smilde
	Oranjekanaal NZ (Oranje bebouwde kom Hijken)	Hijken
	Asserweg (bebouwde kom Assen tot afslag Hooghalen)	Hooghalen
	Oude Provinciale weg (afslag Hooghalen tot rotonde)	Hooghalen
	Oude Provinciale weg (einde Beilerweg tot rotonde Hooghalen)	Hooghalen
	Beilerweg (vanaf Oranjekanaal tot Oude Provinciale weg)	Eursinge
	Vaartweg, (tussen Beilervaart en Oranjekanaal)	Hoogersmilde
	Berkenweg	Drijber
	Oranjekanaal NZ (kruising Halerweg/Hoofdstraat-Elperweg)	Zuidveld
	Hoofdweg Zwiggelte (buiten de bebouwde kom)	Zwiggelte
	Zwiggelterstraat (richting Zwiggelte)	Zwiggelte
	Zwiggelterweg (bebouwde kom tot Oranjekanaal)	Zwiggelte

	Oranjekanaal NZ (kruising Elperweg - N374)	Elp
	Oranjekanaal NZ (N374- Orvelterbrug)	Orvelte
	Oranjekanaal NZ (Orvelterbrug-gemeentegrens Coevorden)	Orvelte
	Oranjekanaal ZZ (Halerbrug Hijken tot Eursing)	Hijken
	Hamveld	Wijster
	Klatering (spoor naar De Woert)	Beilen
	Klatering (Veldhoen-afslag Kerkpad)	Beilen
	Van Lierswijk	Bovensmilde
	Mr. Harm Smeengeweg	Witteveen
	De Streek-Laaghalerveen	Hooghalen
	Wijsterseweg (Spier-Wijster)	Wijster
	Rheeveld	Hijken
	Halerweg - Hijkerweg (Hijken-Hooghalen)	Hijken

Gedurende de looptijd van dit beheerplan kan deze lijst wijzigen. Dit is onder andere afhankelijk van de tweejaarlijkse inspecties die we uitvoeren, kabel- en leidingwerkzaamheden door de NUTS-partijen en eventuele combinatiemogelijkheden met andere werkzaamheden/projecten die we nu nog niet in beeld hebben.

7. Actuele ontwikkelingen

Een aantal ontwikkelingen is nog niet volledig uitgekristalliseerd, maar nu kan al wel worden geconcludeerd dat zij waarschijnlijk de komende jaren invloed zullen hebben op dit beheerplan. Dit betreft voor het wegenonderhoud zijn onder meer:

- We hebben de ambitie om fors meer woningen te bouwen de komende jaren. Dit betekent dat er wegen en paden bij komen. Op termijn hebben we dus meer te onderhouden. De financiële middelen in de voorziening moeten hiermee meegroeien, zodat de budgetten synchroon lopen met de onderhoudscyclus.
- Klimaat- en duurzaamheidsmaatregelen kunnen gevolgen hebben voor de inrichting van wegen en paden, en daarmee van invloed zijn op het wegbeheer. Eventuele noodzakelijke aanvullende budgetten moeten vanuit die kaders worden geregeld.
- Er is een Mobiliteitsvisie in voorbereiding die consequenties kan hebben voor een deel van de beheertaken. Ook hiervan zullen dan de financiële gevolgen inzichtelijk moeten worden gemaakt.

8. Randvoorwaarden en onzekerheden

Dit beheerplan heeft tot doel om planmatig te beheren. Dit is meer dan ooit in de huidige tijd een uitdaging. Naast de financiële component speelt ook de krapte op de arbeidsmarkt een grote rol. Er blijven onzekerheden over inzet van mensen. Natuurlijk intern, of wij voldoende capaciteit en kennis en kunde in huis blijven houden om de werkzaamheden voor te bereiden en te begeleiden. Maar ook extern: hebben de adviesbureaus voldoende capaciteit om de technische voorbereidingen uit te voeren en kunnen de aannemers of andere opdrachtnemers het werk aan.

Ook onzekerheid over stikstof heeft mogelijk gevolgen voor de uitvoering van het werk. Er is nog geen lange termijn oplossing voorhanden. Het is onvoorspelbaar wanneer een vergunning nodig is, en of en zo ja, onder welke voorwaarden die wordt verleend. Mogelijk heeft dit dan ook financiële consequenties.

Voor de langere termijn is er op al deze aspecten geen zekerheid over de uitkomsten en de impact. Ook hierbij is het belangrijk dat we de vinger aan de pols houden en jaarlijks moeten bepalen hoe we hierop moeten inspelen.

Bijlage 1: Wettelijke taak: kaders en verplichtingen

Voor het wegonderhoud gelden er verschillende wettelijke kaders en verplichtingen. Deze staan uitgebreid omschreven in het rapport Strategische herijking 2023 Beleid Onderhoud Wegen 2018-2028. In deze bijlage gaan we er kort op in.

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 grondwetsartikel en van oudsher wordt de zorg voor een goede infrastructuur dan ook als een taak van de overheid gezien.

Wegenwet

Volgens de Wegenwet moet de wegbeheerder zorgen dat “de binnen haar gebied liggende wegen in goede staat verkeren”. Zonder aansprakelijkheid te scheppen, doet deze wet een beroep op de maatschappelijke plicht van de beheerder om op te treden als een goede rentmeester. Daarbij wordt de beheerder verplicht om voorzieningen regelmatig en duurzaam te onderhouden. Ook verplicht de Wegenwet wegbeheerders tot het bezit van een Wegenlegger. Deze Wegenlegger is een registratie-instrument waarin voor wegen in eigendom buiten de bebouwde kom wordt aangegeven wie de beheerder is en wat zijn rechten en plichten zijn. De wegbeheerder dient in het kader van zijn verantwoordelijkheid te beschikken over een aantal basisgegevens om zich te kunnen oriënteren op de zaak waarover het gaat.

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. 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 (inclusief voet- en fietspaden) 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.