

## Notitie Vragen wegbeheer buitengebied

**Documentnummer** 626760  
**Portefeuillehouder** Mw. J. Hartman  
**Datum** 6 mei 2020

### Inleiding

De afgelopen periode zijn vragen ontstaan over de wegen gelegen in het grote buitengebied van de gemeente West Betuwe. Vragen zijn: moeten deze wegen nu wel worden onderhouden? Is vervanging niet zonde van het geld? Kunnen we niet borden bijplaatsen 'gevaarlijke weg'?

In deze notitie een korte reactie op deze vragen en belichten we verschillende oplossingsrichtingen.

### Buitengebied West Betuwe

De gemeente West Betuwe beheert een groot areaal wegen in het buitengebied van asfalt (circa 1,2 miljoen vierkante meter). Deze wegen worden gebruikt voor allerlei verkeersbewegingen en door een diversiteit aan gebruikers (fietser, landbouwverkeer, bewoners, toeristen, motorrijders, etc.). Sommige wegen zijn intensiever belast, andere slechts beperkt. Gemiddeld gezien ligt de snelheid in het buitengebied hoger dan binnen de bebouwde kom. De huidige kwalitatieve staat is slecht en er zijn specifieke aspecten (smalle wegen met slechte bermen en de talrijke bomen en watergangen naast de weg) die de veiligheid beïnvloeden.

### Beheermogelijkheden wegen buitengebied

Er zijn meerdere mogelijkheden om deze wegen te beheren. Vooropstaat dat de gemeente als wegbeheerder ook voor deze wegen een wettelijke zorgplicht heeft. Als de gemeente hieraan niet gedegen voldoet kan dit leiden tot aansprakelijkheidsstellingen bij ongevallen en schades.

Een aantal vormen waarop deze wegen kan worden beheert:

1. Niet onderhouden van door de gemeenteraad aan te wijzen wegen

De wegen laten verworden tot puinwegen. Brede communicatie in de media hierover en plaatsen bebording (gevaarlijke weg en/of beperken toegankelijkheid voor specifieke categorie weggebruikers). Levert vaak lastige discussies op over welke wegen dit dan zijn. Het kan leiden tot bezwaar en beroep bij het te nemen verkeersbesluit. De gemeente handelt ook in strijd met de wettelijke zorgplicht. Een openbare weg dient veilig begaanbaar te zijn. De kans op het moeten vergoeden van schade is groot.

2. Wegen afsluiten en onttrekken uit de openbaarheid of afstoten naar andere partijen

Dit is een manier om structureel van de zorgplicht van een aantal wegen af te komen. Meerdere gemeenten hebben de mogelijkheden hiervan onderzocht. Ook dit levert vaak lastige discussies op, vooral met bewoners en bijvoorbeeld agrarische bedrijven die de wegen gebruiken voor toegang tot het land. De procedures zijn langdurig en

vaak niet succesvol. Heel lokaal kan dit soms oplossing bieden, maar op een groot areaal als dat van West Betuwe is het effect minimaal.

3. Beperkt de ergste schades oppakken (zogenaamd lapwerk)

Een methode die door twee van de drie voorgaande gemeenten veelvuldig is gebruikt. Slechts de ergste schades worden aangepakt met een kleine reparatie of er wordt over de bestaande asfaltverharding een goedkope slijtlaag gedraaid. Voor de korte termijn zijn hiermee de schades aan de weg verholpen of gecamoufleerd. De huidige wegininspectie laat echter zien dat deze schades snel weer terugkomen (meestal al binnen enkele jaren) of een paar meter verderop weer onderhoud nodig. De maatregelen zijn niet duurzaam en de normale levensduur van de toegepaste bouw- en grondstoffen wordt niet bereikt. Het blijven lappen maakt de onderhoudsfrequentie hoog, intensief en over de totale levensduur bezien erg kostbaar. Als voor de korte termijn een besparing gezocht wordt, dan kan gekozen worden om een deel van het buitengebied op een laag niveau te onderhouden. Als dit voor 30% van het buitengebied toegepast wordt, dan bespaart dit voor de korte termijn €60.000 per jaar.

4. De reguliere onderhoudscyclus en rehabilitatie toepassen

De keuze voor de juiste maatregel op het juiste moment is over de totale levensduur van de weg de goedkoopste. Op korte termijn vraagt dit veel middelen voor de wegen in het buitengebied. Echter op lange termijn wordt de onderhoudsfrequentie van de weg lager, met alle voordelen van dien. De reguliere wegbeheersystematiek wordt toegepast. De wegen zijn heel en veilig en vrij 'zorgeloos' wordt aan de zorgplicht voor het wegbeheer voldaan. Toegepaste bouw- en grondstoffen kunnen de reguliere levensduur bereiken. Met het op tijd ingrijpen wordt de toename van schade aan de wegen en daarmee kapitaalvernietiging voorkomen. En het toepassen van rehabiliteren op bezweken wegconstructies voorkomt het investeren in onderhoudsmaatregelen die slechts een beperkte levensduur hebben en herhaald toegepast moeten worden.

Wat bij rehabilitatie wel aan de orde is, dat is de keuze voor de juiste maatregelen. Tussen het realiseren van groot onderhoud en het vervangen van de weg inclusief fundering is zeker in het buitengebied vaak een tussenweg mogelijk. Dat betreft het alleen vervangen of zwaar versterken van de asfaltverharding. De fundering en onderlaag van de asfaltverharding blijft liggen. De weg komt hierdoor wel hoger te liggen, maar in het buitengebied leidt dit meestal niet tot problemen. Dit scheelt ten opzichte van vervangen zo'n 1/3 op de kosten. In het beheerplan 2021-2025 is dit reeds verwerkt. Ter indicatie: van de 22 in het buitengebied te rehabiliteren wegen, is er voor 17 wegen gerekend met het alleen zwaar versterken van de constructie.

De kosten van het rehabiliteren worden gezien als investering en afgeschreven over de periode van de levensduur. Het niet uitvoeren van de rehabilitaties betekent dat deze wegen als nog direct onderhoud nodig hebben, om deze te kunnen blijven gebruiken. Ook dit 'levensduur verlengend groot onderhoud' wordt conform het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) gezien als investering waarover afgeschreven moet worden.

6 mei 2020

Kenmerk z62638 d62641

Pagina **3** van **3**

---

Gezien de kortere periode van nut ligt de kapitaallast niet of nauwelijks lager dan bij het rehabiliteren van de weg.