



Raadsvoorstel

Registratienummer: 19int01357

Onderwerp: Beleidsplan zand- en halfverhardingswegen 2019-2028

Portefeuillehouder: wethouder O.G. van Leeuwen

Te nemen besluit:

1. Het beleidsplan zand- en halfverhardingswegen 2019-2028 vaststellen.
2. In te stemmen met het voorgestelde onderhoudsregime.
3. Het krediet van € 1.250.000 in 2020 beschikbaar stellen om de benodigde maatregelen op straatniveau uit te kunnen werken samen met de bewoners en uit te kunnen voeren.

Waarom dit voorstel?

Tot op heden was er geen integraal gemeentelijk beleid voor de zand- en halfverharde wegen. Het aantal klachten stijgt van gebruikers en bewoners, waarbij de bereikbaarheid van de woningen/bedrijven, overlast van stof en de slechte staat van de wegen leiden tot verzoeken om maatregelen zoals het verharden of afsluiten van de wegen.

De klachten en verzoeken om verkeersmaatregelen te treffen worden tot nu toe op individuele basis behandeld. Er is behoefte aan breed gedragen, integraal beleid ten aanzien van de zand- en halfverharde wegen, waardoor het mogelijk gemaakt wordt om consequent een zorgvuldige belangenafweging te kunnen maken bij het treffen van maatregelen rond gebruik en beheer van deze wegen.

Het vigerende beleid ten aanzien van de zand- en halfverharde wegen bepaalt dat terughoudendheid wordt betracht bij het verharden van zandwegen.

Wat is het effect?

Het beleid is erop gericht om de verschillende functies van de wegen te beschrijven en aan die functies onderhouds- c.q. oplossingsrichtingen te koppelen ten aanzien van het gebruik en beheer. In het beleidsplan wordt een stappenplan om tot de meest geschikte maatregel te komen beschreven. Waarbij eerst die maatregelen (bijvoorbeeld fysieke knip in de weg of stabiliseren van de weg) in aanmerking komen waarbij behoud van de zandwegen wordt nagestreefd en pas als dit niet mogelijk blijkt te zijn maatregelen zoals het verharden van de zandweg in beeld komt. Het principe uitgangspunt is om zandwegen niet te verharden. In het nog vast te stellen i-VVP (integraal verkeers- en vervoersplan) zal ook aandacht zijn voor de zandwegen.

In eerste instantie wordt vooral op de wegen met woningen en bedrijven de onderhoudsfrequentie verhoogd (van 2 naar 3 of 4 keer per jaar schaven afhankelijk van de weersomstandigheden). Als tweede wordt om stofoverlast te verminderen op de zandwegen met woningen en/of bedrijven de bovenlaag verstevigd door aanbrengen van het tijdelijke product "Nodust" of voor de langere termijn het toevoegen van een bindmiddel (cement of geopolymeren).

Wat zijn de argumenten?

Rekening houdend met verschillende plannen en belangen is de visie op zandwegen als volgt:

- A. behoud van de zandwegen vanwege natuur, -cultuurhistorische - en landschappelijke waarden.
- B. bedrijven, woningen en recreatieve bestemmingen moeten bereikbaar zijn, maar op een zodanige manier dat het karakter van de zandwegen behouden blijft. De bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de natuur, -cultuurhistorische - en landschappelijke waarden. Het gemotoriseerde verkeer is wel aanwezig, maar heeft een ondergeschikte rol ten opzichte van de natuur, -cultuurhistorische - en landschappelijke waarden. Om te zorgen dat bedrijven, woningen en recreatieve bestemmingen bereikbaar blijven worden zandwegen regelmatig onderhouden. De mate van onderhoud is afhankelijk van de functies langs een zandweg.
- C. als het niet mogelijk is om met het huidige gebruik of de huidige vorm het karakter van de zandweg te behouden, worden maatregelen, zoals het (gedeeltelijk) afsluiten van een weg toegepast, zodat de functie, vorm en het gebruik van de weg op elkaar afgestemd worden en bedrijven, woningen en recreatieve bestemmingen bereikbaar zijn. **Het principe uitgangspunt is om zandwegen niet te verharden.**

Door de onderhoudsfrequentie op te voeren op bepaalde wegen en om stofoverlast te verminderen door de bovenlaag van de zandweg te verstevigen zullen klachten minder worden en andere oplossingen hoogstwaarschijnlijk niet meer nodig

Wettelijke grondslag en/of kader

De gemeente is, op basis van wettelijke kaders, verplicht om de wegen, met inbegrip van alle verkeersvoorzieningen en de bermen, in goede staat te houden en er voor te zorgen dat milieu en leefbaarheid in stand worden gehouden.

Sinds de inwerkingtreding van het nieuw Burgerlijk Wetboek in 1992, is de gemeentelijke overheid, in de hoedanigheid als wegbeheerder, wettelijk aansprakelijk. Onderdeel van die aansprakelijkheid is de risicoaansprakelijkheid (Art. 6:174 BW). De wegbeheerder is onder andere aansprakelijk voor schade, indien deze schade veroorzaakt is door gebreken aan de verharding. Bij onverharde wegen heeft jurisprudentie al beschreven dat het rijden op een onverharde weg extra oplettendheid van de weggebruiker vergt. Die moet niet alleen acht slaan op aanwijzingen, zoals een bord, maar ook op omgevingsfactoren.

In allerlei ruimtelijke plannen (nationaal, provinciaal en gemeentelijk) zit een relatie met hoe om te gaan met de zand en halfverhardingswegen. Vooral het behoud van de natuur-, cultuurhistorische- en landschappelijke waarden zijn hierin belangrijk.

Het verharden van zandpaden is in het bestemmingsplan 'buitengebied' gekoppeld aan een vergunningstelsel voor zover gelegen binnen de bestemmingen 'agrarisch met waarden', 'bos', 'natuur' en de gebiedsaanduiding 'Overige zone-GO-EVZ'. De omgevingsvergunning mag uitsluitend worden verleend voor zover geen blijvend onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waarden en/of functies die het plan beoogt te beschermen.

Kanttekeningen/risicoparagraaf

Het vigerende beleid ten aanzien van de zand- en halfverharde wegen bepaalt of een oplossing zoals bijvoorbeeld het afsluiten of het verharden van een weg wel of niet mogelijk maakt.

Kosten, baten en dekking

Conform het coalitieprogramma is in de begroting 2019 een structureel bedrag beschikbaar voor goed onderhoud onverharde wegen van € 75.000, bovenop het reguliere budget van € 50.000, dus in totaal € 125.000.

Op basis van dit voorstel is voor het stabiliseren van de bovenlaag op de wegen (50.000m²) in 2020 een krediet benodigd van € 1.250.000. De bijbehorende kapitaallasten bedragen ingaande 2021 € 87.500 (afschrijving in 20 jaar, rente 2%).

Deze kapitaallasten nemen jaarlijks af met € 1.250 als gevolg van de jaarlijkse afschrijvingen. Als dekking voor deze kapitaallasten kan het budget voor het onderhoud in de komende jaren (als gevolg van een gefaseerde uitvoering) met de volgende bedragen worden verlaagd:

2020: € 50.000

2021: € 62.500

En met ingang van 2022 met structureel € 85.000 tot het bedrag van € 40.000
(€ 125.000 minus € 85.000)

Dit betekent voor de aankomende jaren de volgende bedragen:

Jaar	Structurele onderhouds- kosten per jaar	Kapitaalslasten per jaar	Totale kosten per jaar	Beschikbaar budget per jaar	+/-
2019	€ 125.000	€ 0	€ 125.000	€ 125.000	€ 0
2020	€ 75.000	€ 0	€ 75.000	€ 125.000	-€ 50.000
2021	€ 62.500	€ 87.500	€ 150.000	€ 125.000	€ 25.000
2022	€ 40.000	€ 86.250	€ 126.250	€ 125.000	€ 1.250
2023	€ 40.000	€ 85.000	€ 125.000	€ 125.000	€ 0
2024	€ 40.000	€ 83.750	€ 123.750	€ 125.000	-€ 1.250
2025	€ 40.000	€ 82.500	€ 122.500	€ 125.000	-€ 2.500
2026	€ 40.000	€ 81.250	€ 121.250	€ 125.000	-€ 3.750
2027	€ 40.000	€ 80.000	€ 120.000	€ 125.000	-€ 5.000
2028	€ 40.000	€ 78.750	€ 118.750	€ 125.000	-€ 6.250
2029	€ 40.000	€ 77.500	€ 117.500	€ 125.000	-€ 7.500
2030	€ 40.000	€ 76.250	€ 116.250	€ 125.000	-€ 8.750
2031	€ 40.000	€ 75.000	€ 115.000	€ 125.000	-€ 10.000
2032	€ 40.000	€ 73.750	€ 113.750	€ 125.000	-€ 11.250
2033	€ 40.000	€ 72.500	€ 112.500	€ 125.000	-€ 12.500
2034	€ 40.000	€ 71.250	€ 111.250	€ 125.000	-€ 13.750
2035	€ 40.000	€ 70.000	€ 110.000	€ 125.000	-€ 15.000
2036	€ 40.000	€ 68.750	€ 108.750	€ 125.000	-€ 16.250
2037	€ 40.000	€ 67.500	€ 107.500	€ 125.000	-€ 17.500
2038	€ 40.000	€ 66.250	€ 106.250	€ 125.000	-€ 18.750
2039	€ 40.000	€ 65.000	€ 105.000	€ 125.000	-€ 20.000
2040	€ 40.000	€ 63.750	€ 103.750	€ 125.000	-€ 21.250
Totaal	€ 1.022.500	€ 1.512.500	€ 2.535.000	€ 2.750.000	-€ 215.000

Voor de aankomende 20 jaar tot 2040 betekent dit een lastenverlaging van in totaal
€ 215.000. Zie bovenstaand tabel.

Participatie en communicatie

De afdeling RO is en wordt bij de relaties met de diverse ruimtelijke plannen betrokken, zeker in
gevallen met het verharden van een weg of een deel van de weg.

Op maandag 8 april is er een informatieavond geweest voor alle aanwonenden. Verslag van deze
avond is toegevoegd. Op deze avond waren ruim 100 personen aanwezig. Het beleidsplan en het
voorgestelde onderhoudsregime is goed ontvangen en had instemming van de aanwezigen. Een
ruime meerderheid wil het karakter van de zandwegen behouden (geen klinkers of asfalt). Enkele
verkeerstechnische zaken zijn aan de orde geweest waaronder de snelheid op deze wegen. Dit was
een breed gedragen optie. In het i-VVVP zullen de mogelijkheden worden vastgelegd voor de
zandwegen.

De aanwonenden worden na vaststelling van dit beleid en het i-VVP, verder betrokken op lokaal
straatniveau bij de keuzes welke gemaakt kunnen worden en wat zij willen zonder direct afbreuk te
doen aan de onverharde weg. Dit kan betekenen zo houden zoals het nu is tot het stabiliseren van
de bovenlaag.

Uitvoering en evaluatie

Het volgende onderhoudsregime wordt voorgesteld:

Categorisering	Onderhoudsregime (indicatief-per jaar)
Zandwegen voornamelijk bedoeld om woningen te ontsluiten	3-4 keer schaven
Zandwegen, voornamelijk bedoeld om bedrijven te ontsluiten	3-4 keer schaven
Zandwegen voornamelijk bedoeld om recreatieve bestemmingen te ontsluiten	2-3 keer schaven
Zandwegen die buiten landbouwbestemmingen geen specifieke ontsluitende taak hebben	1-2 keer schaven

Om stofoverlast weg te nemen wordt tot nu toe het middel ("Nodust") aangebracht welke de zandweg tijdelijk (voor enkele maanden) verstevigd. Deze maatregel is in veel gevallen niet afdoende gebleken om de stofoverlast voor een langere periode weg te nemen. Een ander procedé waar een bindmiddel (cement of geopolymeren) wordt toegevoegd blijkt langdurige stabiliteit van de weg te garanderen. De uitstraling van de zandweg blijft een zandweg maar wel met het voordeel dat er nagenoeg geen stofvorming en kuilvorming meer wordt veroorzaakt door het verkeer. Ter plaatse van woningen en bedrijven kan dit een goede oplossing zijn.

In 2019 gaan we een pilot uitvoeren het stabiliseren/verstevigen van een weggedeelte van ongeveer 2000 m² (500/600 m¹) met het toevoegen van een bindmiddel. De komende jaren hebben we het voornemen om dit verder door te zetten om de wegen daar waar de aanwonenden dit ook willen. Alleen op de wegen met woningen en bedrijven zal dit toegepast worden.

De wegen met als gebruik alleen recreatie en landbouwverkeer, worden hierin niet meegenomen. In 2020 na de input van de aanwonenden de werkzaamheden gaan uitvoeren. Verwacht einddatum is eind 2021.

In 2028 wordt het beleidsplan geactualiseerd.

Didam, 28 mei 2019

Burgemeester en wethouders van Montferland,

de secretaris,
T.M.J.M. Evers

de burgemeester,
mr. P. de Baat MPM

Bijlagen:

Beleidsplan zand- en halfverhardingswegen 2019-2028

Verslag informatieavond 8 april