

Beleidsplan zand- en half verharde wegen Gemeente Vught



Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding.....	6
1.2	Probleemstelling van zand- en half verharde wegen.....	6
1.3	Doelstelling.....	7
1.4	Uitgangspunten	7
1.5	Visie.....	8
1.6	Leeswijzer	8
2	Kaders en randvoorwaarden	9
2.1	Nationaal beleid	9
2.2	Provinciaal beleid	10
2.3	Gemeentelijk beleid.....	11
3	Belangen	14
3.1	Natuur en landschap	14
3.2	Bereikbaarheid en begaanbaarheid	14
3.3	Recreatie en toerisme	15
3.4	Leefbaarheid	15
3.5	Verkeersveiligheid	15
4	Van beleid naar beheer	16
4.1	Beleid en beheer cyclus	16
5	Structureel onderhoud	18
5.1	Huidige manier van onderhoud	18
5.2	Gewenste manier van onderhoud	18
5.3	Financiële gevolgen	19
6	Eenduidige afhandeling klachten	21
6.1	Soorten klachten	21
6.2	Algemene data	21
6.3	Klacht-specifieke data	22
6.4	Maatregelenpakket.....	22
6.5	Inventarisatie areaal	25
6.6	Afweging.....	26
7	Conclusie en advies	26
	Bijlage 1 - Afwegingskader	28
	Bijlage 2 – Kaarten	29
	Bijlage 3 – Nota van Zienswijzen.....	30

Samenvatting

Onze zand- en half verharde wegen hebben niet alleen een verkeersfunctie. Ze zijn immers ook waardevol op het gebied van natuurhistorie, cultuur, recreatie en landschap. Deze kwaliteiten en het landelijk karakter van deze wegen, willen we zoveel mogelijk behouden. Daarbij houden we wel rekening met andere behoeften en belangen die bij deze wegen een rol spelen. De gemeente Vught is als wegbeheerder verantwoordelijk voor circa 51 km aan openbare zand- en half verharde wegen. De gemeente krijgt geregeld vragen en klachten over de wegen. Deze gaan bijvoorbeeld over overlast door stof en kuilen en de (verkeers)veiligheid.

Veel van deze klachten zijn inherent aan het karakter van deze wegen: een droge zand- of half verharde weg veroorzaakt nu eenmaal stof als daar een auto overheen rijdt. Maar soms gaat het om zoveel voertuigen dat het de vraag is of het gebruik wel past bij de weg. Een maatregel, zoals bijvoorbeeld een fysieke knip in de weg, kan ervoor zorgen dat het doorgaande verkeer afneemt, zonder dat het karakter van de weg aangetast wordt. Uiteraard blijven de woningen, bedrijven en percelen aan de weg in alle gevallen bereikbaar.

Dit beleidsplan biedt de beleidskaders voor de beantwoording van de volgende vragen:

- Is er een of zijn er meer maatregel(en) ten aanzien van een zand- of half verharde weg nodig;
- En is dat het geval, wat is/zijn dan de meest geschikte maatregel(en).

De beleidskaders bieden de ruimte om de diverse, uiteenlopende en soms tegenstrijdige belangen op een goede manier af te wegen en tot een verantwoorde keuze te komen.

De onderliggende visie met betrekking tot zand- en half verharde wegen voorziet in het:

- behoud van deze wegen vanwege natuur, cultuurhistorische-, recreatieve- en landschappelijke waarden;
- het bereikbaar zijn van bedrijven, woningen, percelen en recreatieve bestemmingen op een zodanige manier dat het karakter van deze wegen behouden blijft.
- toepassen van maatregelen als het niet mogelijk is om met het huidige gebruik of in de huidige vorm het karakter van de weg te behouden. Denk aan maatregelen als het (gedeeltelijk) afsluiten, een knip aanbrengen, éénrichtingsverkeer instellen of het verharderen van het wegdek. Steeds is het doel om karakter, vorm en gebruik van de weg op elkaar af te stemmen en bedrijven, woningen, percelen en recreatieve bestemmingen goed bereikbaar te houden.

Om te zorgen dat bedrijven, woningen, percelen en recreatieve bestemmingen bereikbaar zijn, worden zand- en half verharde wegen regelmatig onderhouden. De mate van onderhoud is afhankelijk van gebruik en slijtage van de weg. Het gebruik is weer afhankelijk van de functies langs zo'n weg. Hoe meer verkeer de functie aantrekt, hoe meer de weg gebruikt wordt en hoe meer onderhoud vereist is.

Door ontwikkelingen en nieuwe functies in het buitengebied, neemt het gemotoriseerd verkeer op de onverharde en half verharde wegen de laatste jaren toe. Dit intensievere gebruik stelt hogere eisen aan het onderhoud en de afwikkeling van klachten. Door structureel, geregeld onderhoud uit te voeren en ook klachten op een gestructureerde, eenduidige wijze af te handelen, neemt de kwaliteit van de wegen toe en het aantal klachten af. Daarom gaan we over tot een andere werkwijze waarbij die structurele continuïteit in onderhoud en klachtenafhandeling geborgd is.

Conclusie en advies

Tot nu toe worden de klachten individueel behandeld maar de gemeente heeft behoefte aan een eenduidige oplossing waarin bereikbaarheid voorop staat. Daarom is er een afwegingsmatrix opgemaakt om eenduidig de klachten te behandelen. Daarnaast is ook noodzakelijk invulling te geven aan het structureel onderhoud.

Structurele afhandeling klachten

Maak gebruik van de afwegingsmatrix om eenduidig klachten af te handelen. Hierbij is het uitgangspunt dat zandwegen niet verhard worden. De afwegingsmatrix geeft een maatregelenpakket met alternatieve maatregelen voor verharden, om de klachten op te lossen.

Structureel onderhoud

Om de zand- en half verharde wegen te beheren is aanvullend budget benodigd voor het dagelijks en regulier onderhoud. Om hier op een doelmatige wijze invulling aan te geven stellen wij voor te kiezen voor scenario 2 - Structureel onderhoud, waarmee het onderhoud geïntensiveerd wordt. Daarnaast wordt structureel geschouwd waardoor schades eerder inzichtelijk zijn en dus ook eerder hersteld. Hierdoor worden klachten verminderd.

Onderdeel	Onverharde wegen [€ per jaar]
Scenario 1	€25.000,- / €35.000,- (beschikbaar in huidig budget)
Scenario 2	€100.000,- (€ 70.000,- extra benodigd budget)
Scenario 3	€140.000,- (€ 110.000,- extra benodigd budget)

Met dit beleidsplan wordt voor een deel invulling gegeven aan de moties 'Prioritering maatregelen Mobiliteitsvisie' van 13 juli 2023 en de motie 'Versnelling uitvoeringsprogramma' van 14 juli 2022 waarin onder andere gevraagd wordt de verkeersveiligheid te verbeteren.

1 Inleiding

De gemeente Vught heeft circa 51 km zand- en half verharde wegen in beheer, waarvan het grootste deel in het buitengebied ligt.

Een deel van deze wegen is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en heeft voornamelijk een recreatieve functie voor wandelaars, fietsers en ruiters. In de laatste decennia is het aantal zandwegen binnen onze gemeente afgenomen. Er is sprake van een (sluimerend) voortgaande druk op het onttrekken van karakteristieke zandwegen, terwijl vanuit maatschappelijk-recreatief opzicht de behoefte aan zandwegen toeneemt.

Zand- en half verharde wegen worden op verschillende manieren gebruikt, er zijn wegen waar vrijwel geen gemotoriseerd verkeer rijdt en er zijn wegen die relatief hoge verkeersintensiteiten (> 50 mvt/etmaal) kennen en waarvan zelfs doorgaand verkeer gebruik maakt. Landbouwverkeer gebruikt zand- en half verharde wegen als verbindingroute tussen boerderijen, akkers en weilanden. Daarnaast dragen deze wegen bij aan de recreatieve beleving van het buitengebied. Vooral 's zomers zorgt het recreatieve verkeer voor extra verkeersdrukke.

1.1 Aanleiding

De gemeente Vught heeft momenteel geen beleid op de zand- en half verharde wegen. De laatste jaren neemt het gemotoriseerde verkeer op deze wegen toe door functieveranderingen in het buitengebied en door verkeer dat via navigatiesystemen over deze wegen wordt geleid. Dit heeft meer klachten van aanwonenden en gebruikers tot gevolg. Tot nu toe worden de klachten individueel behandeld maar de gemeente heeft behoefte aan een éénduidig kader. Hierdoor wordt het mogelijk om consequent een afweging te kunnen maken bij het treffen van maatregelen rond het gebruik en beheer van deze wegen. Naast dat er behoefte is aan een éénduidig kader voor het behandelen van de klachten, is het nog belangrijker om de klachten te voorkomen. Op dit moment is de kwaliteit niet bekend omdat er op basis van klachten onderhoud wordt uitgevoerd. We willen naar een situatie waarin we jaarlijks structureel onderhoud gaan plegen.

1.2 Probleemstelling van zand- en half verharde wegen

Het probleem van deze wegen kan als volgt omschreven worden:

- Het gemotoriseerde verkeer op deze wegen neemt toe door een toename van bebouwing. De toename van bebouwing leidt tot een verandering van het type verkeer (o.a. zwaardere en grotere voertuigen). Deze intensivering heeft als gevolg extra slijtage aan deze wegen, met tot gevolg een stijging van het aantal klachten.
 - [De klachten](#) hebben voornamelijk betrekking op het onderhoud en de slechte bereikbaarheid van woningen, bedrijven of percelen, maar ook stofoverlast, modder, kuilen en de toename van doorgaand verkeer dat in functioneel opzicht oneigenlijk gebruikt maakt van deze wegen van een lagere orde met als doel, oponthoud, van welke aard dan ook, op de functionele

route te ontgaan. In de volksmond vaak aangeduid met sluijverkeer.

- De wijze van ontsluiting wordt onvoldoende meegenomen in de afwegingen bij wijzigingen van het bestemmingsplan, functieveranderingen en vergunning aanvragen.
- Klimaatverandering zorgt voor extremere pieken in natte en droge perioden. Bij regenachtig weer veroorzaakt hard rijden diepe sporen en kuilen in de weg. Bij aanhoudende droogte hebben bewoners last van stofwolken en bij harde wind waait er veel zand van de weg, waardoor er regelmatig nieuw materiaal aangebracht moet worden.
- Er is sprake van een toenemend aantal verzoeken om verkeersmaatregelen, waaronder snelheid remmende maatregelen en afsluitingen.
- Maatregelen worden op dit moment individueel behandeld. Er is behoefte aan een integraal beleid en een eenduidig afwegingskader ten aanzien van deze wegen.
- Keuzes die gemaakt worden voor het behoud van het landelijk karakter van deze wegen kunnen tegenstrijdig zijn met het verbeteren van de integrale routestructuur en de functieverandering. Recreatie wordt vanuit de gemeente gestimuleerd waardoor er meer nieuwe, op toerisme gerichte, ondernemingen komen (zoals B&B 's, campings, vakantieparken, landwinkels, e.d.). Dit trekt meer verkeer aan.
- Toenemend gebruik van de zand- en half verharde wegen vraagt om een hogere onderhoudsfrequentie om de wegen veilig en begaanbaar te houden. Met als gevolg een toename van onderhoudskosten.

1.3 Doelstelling

Het vaststellen van beleid over zand- en half verharde wegen voor de gemeente Vught. Rekening houdend met de verschillende belangen van gebruikers, aanwonenden en met de ruimtelijke plannen die hierop van toepassing zijn. Het beleid is gericht om de verschillende functies van deze wegen te beschrijven en aan die functies oplossingsrichtingen te koppelen ten aanzien van het gebruik en beheer. Voor een eenduidige afweging wordt een afwegingskader gebruikt.

1.4 Uitgangspunten

Voor het opstellen van het beleid met betrekking tot zand- en half verharde wegen wordt rekening gehouden met de volgende punten:

- Het beleid houdt rekening met bestemmingen binnen bestaande ruimtelijke plannen.
- Het beleid houdt rekening met verschillende [belangen](#) en wordt breed gedragen.
- Het beleid geeft inzicht in de functies van zand- en half verharde wegen.
- Het beleid brengt eisen ten aanzien van gebruik en beheer van deze wegen in kaart. Het betreft alle openbare zand- en half verharde wegen die in beheer zijn bij de gemeente Vught, conform de wegenlegger (onderdeel van de wegenwet).
- Het plan houdt rekening met het bestaande beleid van andere disciplines zoals bijvoorbeeld:
 - Cultuurtechniek
 - Verkeer

- Cultuurhistorie en erfgoed
- Milieu
- Recreatie en toerisme
- Natuur en landschap

1.5 Visie

Rekening houdend met verschillende plannen en belangen is de visie van de gemeente Vught op de zand- en half verharde wegen als volgt:

a. Behoud van alle zandwegen vanwege natuur-, cultuurhistorische- en landschappelijke waarden.

b. Bedrijven, woningen, percelen en recreatieve bestemmingen moeten bereikbaar zijn, maar op een zodanige manier dat het karakter van deze wegen behouden blijft. De bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de natuur, cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Het gemotoriseerd verkeer is wel aanwezig, maar heeft een ondergeschikte rol ten opzichte van de natuur, cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

Om te zorgen dat (agrarisch georiënteerde) bedrijven, percelen, woningen en recreatieve bestemmingen bereikbaar blijven, dienen de zand- en half verharde wegen regelmatig onderhouden te worden. De mate van onderhoud is afhankelijk van de functies die zich langs deze wegen bevinden.

c. Als het niet mogelijk is om met het huidige gebruik of de huidige vorm het karakter van de zand- of half verharde weg te behouden, dan past de gemeente maatregelen toe. Bijvoorbeeld het (gedeeltelijk) afsluiten van een weg, zodat de functie, vorm en het gebruik van de weg op elkaar afgestemd worden en bedrijven, woningen, percelen en recreatieve bestemmingen bereikbaar zijn. Om de intensiteit van het gebruik door gemotoriseerd verkeer objectief te kunnen beoordelen worden metingen uitgevoerd. Bij intensiteiten van 50 of meer motorvoertuigen per etmaal worden verkeerskundige ingrepen overwogen.

Hoofdstuk 5 van deze nota beschrijft een stappenplan om tot de meest geschikte maatregel te komen. Waarbij eerst die maatregelen (bijvoorbeeld fysieke knip in de weg) in aanmerking komen. Behoud van deze wegen wordt nagestreefd en pas als dit niet mogelijk blijkt te zijn, zijn maatregelen zoals het verharderen van deze wegen een overweging.

d. De gemeente verkoopt in principe geen gemeentelijke gronden, waar zand- of half verharde wegen op gesitueerd zijn. Op deze wijze wordt het openbare karakter behouden.

1.6 Leeswijzer

Het beleidsplan geeft twee richtingen bij het nemen van beslissingen met betrekking tot het beheer en onderhoud:

1. Structureel onderhoud;
2. Eenduidige klachtenafhandeling.

Voor beide richtingen zijn de kaders en randvoorwaarden ([hoofdstuk 2](#)), de belangen ([hoofdstuk 3](#)) en het beleid en beheer ([hoofdstuk 4](#)) van toepassing. Het structureel onderhoud wordt in [hoofdstuk 5](#) behandeld. Hierin worden de huidige situatie omtrent het onderhoud, de gewenste situatie en de financiële gevolgen van drie verschillende scenario's toegelicht.

In [hoofdstuk 6](#) wordt ingegaan op de structurele afhandeling van de klachten. Hiervoor zijn afwegingsmatrixen ([bijlage 1](#)) opgesteld aan de hand van de opgestelde kaders. Deze kaders (de data) worden in de eerste paragrafen behandeld. Vervolgens wordt het maatregelenpakket toegelicht.

2 Kaders en randvoorwaarden

In artikel 16 van de wegenwet staat dat *“De gemeente heeft te zorgen, dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen, welke door het Rijk of een provincie worden onderhouden, van die bedoeld in artikel 17 en van die, waarop door een ander tol wordt geheven, verkeren in goeden staat.”* Om aan de zorgplicht te voldoen hanteert de gemeente voor zand- en half verharde wegen een bepaald onderhoudsregime. Dit regime is afhankelijk van de functie van een weg en de weeromstandigheden. Het kan voorkomen dat door natuurgeweld de schade op een zand- of half verharde weg zo groot is dat deze niet direct hersteld kan worden. In die gevallen voorziet de gemeente in tijdelijke voorzieningen (bijvoorbeeld het plaatsen van waarschuwborden). Echter neemt dit niet weg dat de weggebruiker ook geacht wordt zich aan te passen aan de omstandigheden van de weg. Zo beschrijft jurisprudentie dat het rijden op een onverharde weg extra oplettendheid van de weggebruiker vraagt. De weggebruiker moet niet alleen acht slaan op aanwijzingen, zoals een verkeersbord, maar ook op omgevingsfactoren.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op alle kaders en randvoorwaarden voor het beheer en onderhoud, die de gemeente gebruikt om aan deze wet te voldoen.

2.1 Nationaal beleid

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) beschrijft het Rijk drie doelen voor de periode tot 2040:

- Verbetering concurrentiekracht
- Verbetering bereikbaarheid
- Verbetering leefomgeving, milieu en water

De verbetering van de concurrentiekracht (internationale bereikbaarheid) en de bereikbaarheid hebben geen directe relatie met het landelijk beleid. Bij de verbetering van de leefomgeving, milieu en water wordt aandacht besteed aan het waarborgen van cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten. Landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten geven identiteit aan een gebied. Het Rijk heeft in het verleden een selectie gemaakt van twintig ‘Nationale Landschappen’. Deze landschappen weerspiegelen gezamenlijk de diversiteit van de Nederlandse Cultuurgeschiedenis. Het Groene Woud is één van deze twintig gebieden. De gemeente Vught ligt op de rand van dit aangemerkte

'Nationale Landschap'. Daarnaast ligt er binnen de gemeentegrens nog deels het nationaalpark Loonse en Drunese Duinen.

Daarnaast wordt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte ook invulling gegeven aan welke gebieden en netwerken voor Nederland van grote ecologische betekenis zijn. Denk hierbij aan bijvoorbeeld Natura 2000-gebieden. In de op te stellen beleidsuitgangspunten en beheermaatregelen moet rekening worden gehouden met de ligging van de wegen in deze gebieden.

Wetten:

- Burgerlijk Wetboek (algemene zorgplicht);
- Wegenwet (onderhoud);
- Wegenverkeerswet (verkeersregels);
- Wet milieubeheer.

Algemene richtlijnen:

- Bouwstoffenbesluit;
- Wet basisregistratie grootschalige topografie;
- CROW-richtlijnen.

Relatie met beleidsplan zand- en half verharde wegen

Het beleidsplan sluit aan bij de volgende doelen op rijksniveau:

- Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

2.2 Provinciaal beleid

Eén van de vier hoofdpogaven in de Omgevingsvisie van de provincie Noord-Brabant is het werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit. De provincie wil een goede omgevingskwaliteit. Deze basisopgave is veelomvattend: onder andere een schone bodem, landschappelijke en cultuurhistorische aantrekkelijkheid, stilte en een natuurlijke omgeving, waarin biodiversiteit en recreatie hand in hand gaan.

De Brabantse Hoeders hebben een handreiking ontwikkeld voor het behoud en de bescherming van de zandwegen. Deze handreiking is aangeboden aan het Brabants Landschap en ligt in lijn met het provinciale beleid. De zandwegen hebben een belangrijke ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Wanneer een zandweg weg is, is deze ook echt weg en komt die niet snel terug.

Relatie met beleidsplan zand- en half verharde wegen

Zandwegen in het buitengebied dragen bij aan de landschappelijk en cultuurhistorische kwaliteit van het buitengebied. Hierin wordt aangesloten bij het provinciale beleid werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit.

2.3 Gemeentelijk beleid

Coalitieakkoord

In het uitvoeringsprogramma (de uitwerking van het coalitieakkoord) staan twee punten die invloed hebben op het beleid en beheer van de zand- en half verharde wegen. Het eerste punt is een gezond en leefbaar buitengebied. Het tweede punt is het versterken van natuur en landschap en het stimuleren van biodiversiteit. Beide punten hebben een relatie met de zand- en half verharde wegen, voornamelijk omdat deze wegen in het buitengebied liggen en maken onderdeel uit van het landschap en zorgen voor ecologische verbindingen tussen natuurgebieden.

Gezond en leefbaar buitengebied

De zand- en half verharde wegen inclusief de berm zijn van invloed op het versterken van het landschap. Het is dus van belang dat het beleid en beheer op deze wegen afgestemd is met de ecologische waarden. Zo wordt er gezamenlijk gezorgd voor een gezond en leefbaar buitengebied.

Versterken van natuur en landschap

Zand- en half verharde wegen zijn beeldbepalend, cultuurhistorisch en toeristisch waardevol. Deze wegen worden daarom voorlopig niet verhard. Op plaatsen waar de functie en het gebruik niet meer met elkaar in overeenstemming zijn, zijn maatregelen nodig en kan beargumenteerd worden afgeweken. Dit beleidsplan geeft handvatten om hiervoor maatregelen te bepalen. Naast het uitvoeringsprogramma hebben ook de Mobiliteitsvisie en de bestemmingsplannen invloed op de zand- en half verharde wegen.

In bestemmingsplannen worden de gebruiks- en de bouw mogelijkheden vastgelegd voor een gebied. In veel van deze plannen wordt onvoldoende rekening gehouden met de infrastructuur om bij nieuwe bestemmingen te komen. Daartegenover staat dat wanneer het om nieuwbouw gaat, nieuwe bewoners zich er niet van bewust zijn dat een zand- of half verharde weg zo blijft en dat deze niet zomaar verhard kan worden.

Groenvisie

De groenvisie heeft vijf speerpunten te weten: biodiversiteit, klimaatadaptatie, gezondheid, identiteit en samenwerking. Drie van deze vijf speerpunten hebben raakvlakken met de zand- en half verharde wegen, deze worden hieronder verder toegelicht. Daarnaast is er ook een raakvlak met de groenstructuren. De huidige groenstructuren beschermen, behouden, verbinden en versterken wij. De groenstructuurkaart ligt als basis onder deze wegen, de combinatie ligt voornamelijk in de berm. Valt zo'n weg binnen een groenstructuur dan wordt er rekening gehouden met de speerpunten uit de groenvisie.

Biodiversiteit

We voorkomen verder verlies van natuurwaarden binnen en buiten de bebouwde kom en treffen maatregelen om de biodiversiteit te behouden, te versterken en te stimuleren. Op de biodiversiteitskaart van de gemeente is te zien waar verbindingen lopen, waar planten en dieren profijt van hebben en waar juist de barrières zitten. Deze verbindingen worden ook gecombineerd met het beheer en onderhoud van deze wegen.

Klimaatadaptatie

We realiseren zoveel mogelijk effectief groen om ons gebied klimaatbestendig te maken. We richten de openbare ruimte in met het oog op de toekomst. Waar mogelijk sluiten we met het beheer en onderhoud van de zand- en half verharde wegen aan bij de klimaatmaatregelen vanuit groen.

Gezondheid

Vanuit de groenvisie is ook gezondheid een speerpunt. De actie uit de groenvisie onder de kop gezondheid die aansluit bij de zand- en half verharde wegen zijn de groene wandel- en fietsroutes voor bewoners en bezoekers. Een aantal van deze routes gaan ook over deze wegen. Worden deze routes gestimuleerd vanuit groen dan is het ook van belang dat deze goed bereikbaar en berijdbaar zijn.

Mobiliteitsvisie

In 2022 heeft de gemeente Vught de mobiliteitsvisie vastgesteld. In de mobiliteitsvisie wordt op basis van de huidige en de toekomstige verkeersstromen een visie ontwikkeld. Vanuit de Mobiliteitsvisie wordt fietsen en lopen hoog geprioriteerd. Veel van de zand- en half verharde wegen zijn onderdeel van wandel- en fietsroutes. Het structureel onderhouden en goed begaanbaar houden wordt dus ook vanuit verkeersoogpunt ondersteund. Daarbij gaat de verkeersveiligheid altijd voor.

In de mobiliteitsvisie wordt niet specifiek over verhardingen gesproken maar wel over categorisering. De zand- en half verharde wegen vallen in de categorie erftoegangsweg. Erftoegangswegen ontsluiten aan de ene kant van het spectrum woningen en percelen, aan de andere kant ontsluiten zij het verkeer naar het hogere orde wegennet. Veel verkeersdeelnemers ontmoeten elkaar op erftoegangswegen. Daarom dient de snelheid hier laag te liggen en moeten verkeersgebruikers in staat zijn om op tijd te kunnen reageren. Deze punten gelden ook specifiek voor zand- en half verharde wegen.

Daarnaast wordt gesproken over de situatie in het buitengebied. De meeste van de zand- en half verharde wegen liggen in het buitengebied. Dit gebied kent een multifunctionele mix van drie functies: recreëren, agrarische sector en natuur. Daarnaast wordt in het buitengebied ook gewoond. Elke functie kent een specifieke behoefte en ook alle functies komen voor bij zand- en half verharde wegen. De bereikbaarheid van het buitengebied willen we behouden. Dat betekent ook dat de zand- en half verharde wegen goed onderhouden moeten worden.

Erfgoedvisie

Onder erfgoed verstaan we in het kader van dit project de materiële, immateriële, zichtbare en onzichtbare overblijfselen van onze maatschappelijke ontwikkeling, die wij waardevol vinden voor ons gemeenschappelijke geheugen en onze

identiteit. Relevant voor dit beleid zijn zowel het onroerende als het immateriële erfgoed, hetgeen in samenhang bekeken dient te worden:

- De historische landschapselementen;
- Het historische cultuurlandschap;
- Historische stedenbouwkunst en de bijhorende stedenbouwkundige structuur en samenhang (historische geografie).
- Het immateriële erfgoed van deze wegen, denk aan de lokale bijnamen, de volksverhalen en de traditionele pad constructie en opzet.

In de Erfgoedvisie komt naar voren dat we het erfgoed willen beschermen en versterken en tevens zichtbaar en beleefbaar maken. We willen volwassenen en kinderen bewust maken van de geschiedenis van de gemeente Vught, hun eigen leefomgeving. Hierdoor versterken we de verbinding van onze inwoners met ons erfgoed en creëren we meer draagvlak en bekendheid in de regio.

Zandpaden zijn erfgoedwaardig om diverse redenen. Hun historische waarde ligt in het feit dat ze in bepaalde gevallen eeuwenoude (transport)routes vertegenwoordigen, waarmee ze een belangrijke rol spelen in de geschiedenis van Vught en de regio. Zandwegen zijn van oudsher de makkelijkste en kortste route door het landschap. Bovendien kunnen ze diepgeworteld zijn in de lokale cultuur, verbonden met folklore, volksverhalen en gebruiken die de identiteit van een gemeenschap weerspiegelen. Deze paden zijn vaak op een specifieke manier aangelegd, met aandacht voor aspecten zoals waterafvoer en toegankelijkheid voor voertuigen, wat hun unieke opzet benadrukt. Daarnaast zorgen ze voor een zachte overgang tot waardevolle landschappen. In een tijd waarin zandpaden steeds vaker verdwijnen, is het van extra belang dat ze behouden blijven, omdat ze niet alleen de lokale, maar ook de Brabantse identiteit vertegenwoordigen. Ze vormen een integraal onderdeel van de dorps- en Brabantse cultuur en dragen bij aan de charme en historische waarde van de regio. Het behoud ervan is cruciaal om de culturele en historische identiteit van deze regio te bewaren voor toekomstige generaties.

Relatie met beleidsplan zand- en half verharde wegen

De ambities ten aanzien van het coalitieakkoord sluiten aan bij de doelstellingen van dit beleidsplan om enerzijds de huidige ruimtelijke kwaliteit van deze wegen in het buitengebied te borgen en anderzijds om daar waar nodig maatregelen te nemen om de bereikbaarheid van het buitengebied voor bewoners, ondernemers, recreanten en perceeleigenaren te garanderen.

Uit de bovenstaand beschreven beleidsdisciplines is gebleken dat deze wegen als onderdeel van het agrarisch gebied met landschapswaarden goed beschermd worden. De bedoeling is om deze planologische bescherming ook mee te nemen in het nieuwe bestemmingsplan buitengebied voor de gehele gemeente Vught.

3 Belangen

In dit hoofdstuk wordt achtergrondinformatie gegeven over verschillende onderwerpen die aansluiten bij de zand- en half verharde wegen. Het gaat dan niet alleen om beleidsuitgangspunten zoals in hoofdstuk 2 zijn benoemd, maar om onderwerpen die vanuit de informatieavonden zijn aangedragen. Hieronder wordt per onderwerp een toelichting gegeven.

3.1 Natuur en landschap

Cultuurhistorie en erfgoed

Zandwegen worden al eeuwenlang als verbindingroute gebruikt. Sommige van deze verbindingswegen zijn nog steeds terug te zien in de gemeente Vught. Zandwegen zijn van cultuurhistorische waarde omdat zij de historische verbinding vormen tussen de dorpen en het landschap. Het gegeven dat verschillende van deze wegen nog uit zand bestaan is van groot belang voor de beleving van het landschap en van de geschiedenis. Hiervan zijn onder andere de Antwerpse Baan in Helvoirt en de Groenewouddreef in Vught een voorbeeld. Deze twee wegen zijn onderdeel van de middeleeuwse handelsroute tussen 's-Hertogenbosch en Antwerpen, ook wel Viabundus genoemd. Om vast te kunnen stellen of er op andere plekken sprake is van cultuurhistorische waarde, is aanvullend onderzoek nodig.

Bij wijzigingen en uitvoering van onderhoud wordt gekeken naar de erfgoedwaarde van de weg, indien deze voor 1950 is aangelegd. Dat betekent dat onderzocht moet worden wat de erfgoedwaarde is, zodat er in de werkzaamheden en bij wijzigingen met respect mee omgegaan kan worden.

Ecologie

Binnen de gemeente Vught wordt gewerkt aan het stimuleren van de biodiversiteit. Dit is natuurlijk goed voor de natuur, maar dit kan ook nadelig zijn voor de afwatering van de weg. Wanneer de weg geschaafd wordt en lager komt te liggen, beperken de hogere bermen de afwatering waardoor er meer schade ontstaat. Een afweging tussen ecologie, biodiversiteit en het beheren van de bermen is dus van cruciaal belang. Hiervoor wordt per locatie bekeken wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot het onderhoud aan de bermen als bevordering voor de wegconstructie. De natuurwaardenkaart zoals deze is opgesteld in de groenvisie vormt hiervoor de basis. Daarnaast kan het nodig zijn dat per locatie specifiek onderzoek wordt gedaan, naar de ter plaatste aanwezige biodiversiteit.

3.2 Bereikbaarheid en begaanbaarheid

Inwoners hebben een ander belang bij de bereikbaarheid dan bedrijven/organisatoren van evenementen of perceeigenaren. Inwoners willen thuis kunnen komen, terwijl voor bedrijven geldt dat het voornamelijk economisch belangrijk is dat het bedrijf bereikbaar is. Voor hulpverleners is een goede bereikbaarheid van elke bestemming essentieel.

De begaanbaarheid van deze wegen is deels afhankelijk van de weersomstandigheden. Om de invloed van de weersomstandigheden tot een minimum te beperken is een goede afwatering van de weg benodigd. Het

onderhoud aan bermen en sloten is dan ook van essentieel belang voor het beperken van schades op de weg.

Het gebruik van deze wegen vraagt om een aangepaste rijstijl en snelheid. Niet alleen om stofoverlast te beperken maar ook vanwege kuilen en gaten in de weg.

3.3 Recreatie en toerisme

De gemeente Vught is een aantrekkelijk gebied voor recreanten en activiteiten zoals buitensport, maar ook bijvoorbeeld evenementen. Vele mensen genieten van de omgeving, te voet, met de fiets of met de auto om vervolgens te gaan wandelen of fietsen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het bestaande netwerk van wegen. Een groot deel van dit netwerk gaat niet alleen over verharde wegen maar ook over de zand- en half verharde wegen. Daarom is vooral het beperken van kuilen en gaten op fietspaden van belang om de veiligheid te kunnen blijven garanderen.

3.4 Leefbaarheid

De leefbaarheid in de gebieden die gelegen zijn aan een zand- of half verharde weg worden vooral in negatieve zin beïnvloed door:

- De weersomstandigheden: bij droog weer stof en bij nat weer veel modder en kuilen.
- De verkeersomstandigheden zoals doorgaand verkeer, snelheid en zwaar verkeer.

Vooraf de gebruikers en bewoners van deze wegen hebben een belang bij het tegengaan van deze effecten. De meeste klachten die binnenkomen gaan over de begaanbaarheid van de weg en de stofoverlast.

Stofoverlast is voor een deel inherent aan het wonen aan een dergelijke weg. Dit stof kan overlast veroorzaken, omdat het zand het erf / de tuin van bewoners opwaait of zelfs het huis binnenwaait. Wel kan het zo zijn dat door een toename van het verkeer de overlast toeneemt.

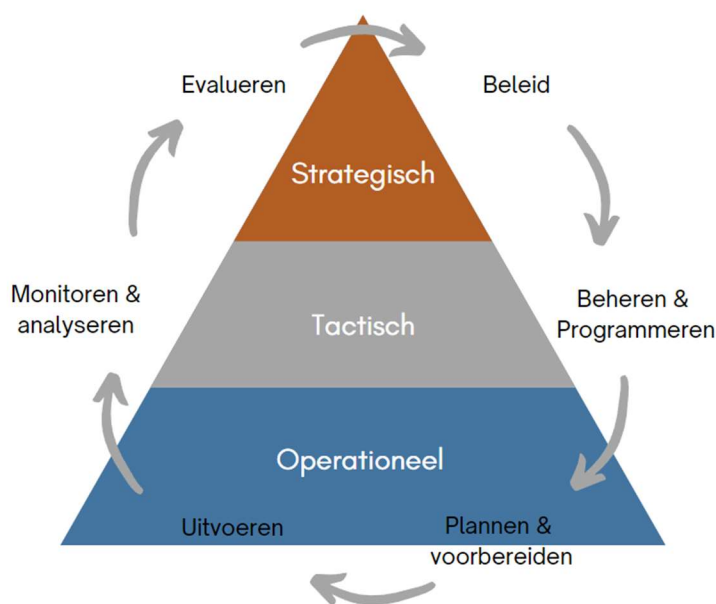
3.5 Verkeersveiligheid

Het belang van de verkeersveiligheid wordt uitgedragen op zowel nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Om onveilige situaties goed aan te kunnen pakken is een registratie van verkeersintensiteiten en verkeersongelukken van groot belang. Binnen de gemeente Vught wordt een verkeersongevallen registratie gevoerd zodat waar nodig een betrouwbare ongevalanalyse uitgevoerd kan worden.

4 Van beleid naar beheer

4.1 Beleid en beheer cyclus

Het proces van beheer en onderhoud start met het opstellen van beleid. De hierin geformuleerde beleidskaders worden vertaald naar het beheer en van daaruit naar de uitvoering van het onderhoud. Na de uitvoering wordt het areaal gemonitord om vervolgens weer getoetst te worden aan het opgestelde beleid. Dit alles is weergegeven in onderstaande beheercirkel, gebaseerd op de [Roos van lamPro](#).



In de procesbeschrijving op de volgende pagina zijn de verschillende onderdelen weergegeven die leiden tot een beleidsplan. Op basis van vigerende wet- en regelgeving, gemeentelijke kaders en landelijke ontwikkelingen worden beleidskaders vastgesteld en vastgelegd.

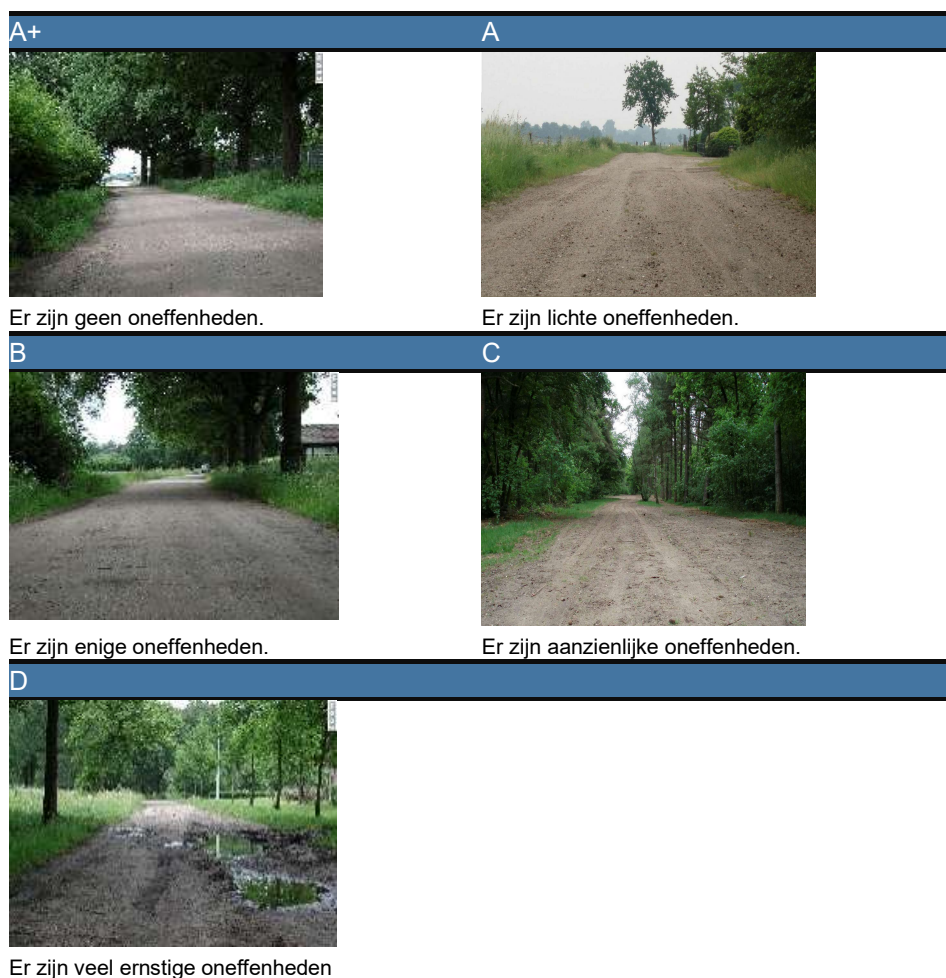
Het beheerproces omvat de volgende hoofdtaken:

- Verzamelen en actueel houden van gegevens van de wegen;
- Vaststellen van budgetten en prioriteiten door de raad (beleidsplan);
- De kwaliteit bepalen aan de hand van een schouw;
- Opstellen en uitvoeren van het vastgestelde beheerplan met gestelde randvoorwaarden.

Sinds 2007 wordt de kwaliteit van de openbare ruimte gedefinieerd door deze te beschrijven met behulp van kwaliteitsbeelden. Daarbij worden 5 kwaliteitsniveaus gedefinieerd. In de ‘Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018’ (CROW-publicatie 380) zijn deze niveaus beschreven voor alle objecten in de openbare ruimte. Voor de schouw wordt gebruik gemaakt van de meest recente versie van de Kwaliteitscatalogus openbare ruimte.

Kwaliteitsniveau		Omschrijving
Zeer slecht	D	Kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functieverlies, juridische aansprakelijkstelling of sociale onveiligheid
Slecht	C	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder
Matig	B	Functioneel
Goed	A	Mooi en comfortabel
Zeer goed	A+	Nagenoeg ongeschonden

Hieronder staat een voorbeeld van een beeldmeetlat uit CROW-publicatie 380 voor het schadebeeld “oneffenheden” in een open ongebonden verharding (half verharding). Naast oneffenheden wordt ook gekeken naar het schadebeeld “dwarsonvlakheid” (spoorvorming).



Op basis van de beeldmeetlatten wordt een gewenst niveau aangegeven, waarbij kwaliteitsniveau D geen ambitieniveau kan zijn.

5 Structureel onderhoud

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het structurele onderhoud. Hierin wordt het areaal weergegeven en de gewenste situatie beschreven. Daarnaast worden drie verschillende onderhoudsscenario's doorgerekend.

5.1 Huidige manier van onderhoud

De gemeente Vught onderhoudt de zandwegen nu ad hoc op basis van klachten. Deze klachten worden verzameld en de betreffende wegen worden geschouwd. Hierbij wordt er verder gekeken dan alleen naar de klacht. De gehele weg wordt bekeken en er wordt een onderhoudsmaatregel bepaald. Wanneer het weer het toe laat, wordt deze maatregel uitgevoerd. Door de weersomstandigheden kan het uitvoeren van de maatregel enige tijd op zich laten wachten, waardoor de klachten langer dan gewenst blijven bestaan.

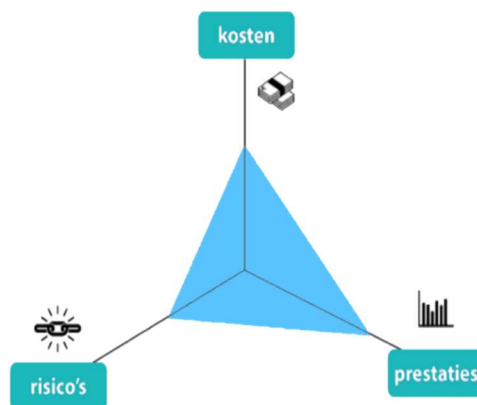
Het huidige areaal bestaat uit zand- en half verharde wegen die in eigendom en beheer zijn van de gemeente. Daarnaast is er ook een deel van het areaal niet in eigendom van de gemeente, maar waar de gemeente wel verantwoordelijk is voor het beheer. In Tabel 5-1 is de omvang van het areaal opgenomen.

Tabel 5-1 – huidig areaal

Areaal	Omvang in m
In eigendom en beheer	43.364
Niet in eigendom, alleen beheer	7.761
<i>Totaal</i>	<i>51.125</i>

5.2 Gewenste manier van onderhoud

De gemeente Vught wil naar een situatie toe waarbij gewenste prestaties, acceptabele risico's en de benodigde kosten in goede balans zijn. Om dit te bereiken is het vaststellen van heldere kaders van belang. Kaders op het gebied van prestatie, kosten en risico's worden met drie scenario in kaart gebracht.



In de ideale situatie wil de gemeente Vught naar structureel onderhoud. Daarbij wordt er meer geschouwd (tweemaal per jaar) en worden er structureler maatregelen uitgevoerd. Door structureler om te gaan met het beheer worden

klachten beperkt. In plaats van alleen te reageren op klachten wordt er vaker naar de kwaliteit van de wegen gekeken en wordt het onderhoud daarop afgestemd. Dit betekent niet dat elke weg hetzelfde onderhoud krijgt. Het onderhoud en de onderhoudsbehoefte worden per weg bepaald. Concreet wordt het beleid dan:

- Tweemaal per jaar schouwen (voorjaar, najaar)
- Maatregelbepaling, waarbij er keuze is uit de volgende maatregelen:
- Geen maatregel;
- Schaven en profileren (tonrond leggen) van de weg;
- Aanpassing weg en berm ten behoeve van de afwatering;
- Combinatie van bovenstaande maatregelen.

5.3 Financiële gevolgen

Om structureel onderhoud uit te kunnen voeren is er geld nodig dat er op dit moment onvoldoende is. Daarom zijn er drie scenario's uitgewerkt waarin op verschillende manieren onderhoud wordt uitgevoerd. Naast een omschrijving en de kosten van deze scenario's, worden ook de gevolgen en risico's hiervan aangegeven. Het betreft de volgende drie scenario's:

- Huidige strategie handhaven;
- Jaarlijks structureel onderhoud;
- Verbeteren afwatering van de weg inclusief structureel onderhoud.

Scenario 1 – Huidige strategie handhaven

Beschrijving:	Het huidige onderhoud gebeurt op basis van klachten. Er is geen structureel onderhoud. Het kwaliteitsniveau kent een grote variatie.
Uitgangspunten	Oneffenheden van meer dan 3 cm en meer dan 3 stuks per 100 meter worden toegelaten. Dwarsonvlakheid van meer dan 5 cm en meer dan 5 meter per 100 meter wordt toegelaten.
Gevolgen:	Geen onderhoud op basis van kwaliteit maar op basis van technische noodzaak en veiligheid. Dit leidt tot hogere kosten voor klein onderhoud omdat klachten niet voorkomen worden.
Risico:	Grotere kans op aansprakelijkheid bij ongevallen door slechte staat van de weg. Er is niet genoeg geld voor zand- en half verharde wegen omdat vooraf niet bekend is hoeveel klachten er komen.
Totale kosten:	€ 25.000,- tot €35.000,- excl. Btw

Scenario 2 – Jaarlijks structureel onderhoud

Beschrijving:	Er wordt 2 maal per jaar een schouw (voorjaar, najaar) uitgevoerd op de intensiefst gebruikte wegen. Vervolgens wordt op basis van deze schouw en van veiligheidsafwegingen de maatregelen bepaald. Op deze manier wordt een minimaal onderhoudsniveau gerealiseerd van kwaliteitsniveau C.
Uitgangspunten	Oneffenheden van meer dan 3 cm worden toegelaten, echter niet meer dan 3 stuks per 100 meter. Dwarsonvlakheid van meer dan 5 cm wordt toegelaten, echter mag dit niet meer dan 5 meter per 100 meter zijn.

Gevolgen:	De kans op incidenteel onderhoud wordt verkleind. De kwaliteit wordt verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.
Risico:	Door weersomstandigheden kan het nog steeds voorkomen dat er incidenteel onderhoud nodig is. Dit kan leiden tot extra kosten door schade aan de wegen als gevolg van het weer.
Kosten:	Zandwegen: €0,65/m ² /jaar Half verharde wegen: €0,75/ m ² /jaar (met gebruik van menggranulaat)
Totale kosten:	€100.000,- excl. Btw

Scenario 3 – Verbeteren afwatering van de weg incl. structureel onderhoud

Beschrijving:	Het derde scenario is hetzelfde als scenario 2, echter worden hier structureel extra maatregelen ten behoeve van de afwatering van de weg uitgevoerd.
Uitgangspunten	Oneffenheden van meer dan 3 cm worden toegelaten, echter niet meer dan 3 stuks per 100 meter. Dwarsonvlakheid van meer dan 5 cm wordt toegelaten, echter mag dit niet meer dan 5 meter per 100 meter zijn. Het hoogteverschil tussen de berm en de weg mag niet meer zijn dan 7 cm.
Gevolgen:	Een betere afwatering van de weg leidt tot een vermindering van het aantal klachten. De afwatering van de weg kan aangepakt worden op verschillende manieren die zeker gevolgen hebben voor het bermbeheer. Dit moet dus afgestemd worden op het beleid met betrekking tot het ecologisch bermbeheer.
Risico:	Meer onderhoud aan bermen is van invloed op het ecologisch bermbeheer. Een goede afstemming vermindert het risico.
Kosten:	Zandwegen: €0,91/m ² /jaar Half verharde wegen: €0,1,14/ m ² /jaar (met gebruik van menggranulaat)
Totale kosten:	€140.000,- excl. Btw

In onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de drie scenario's.

Scenario	Toelichting	Onverharde wegen [€ per jaar]	
Scenario 1	Huidige strategie handhaven	Uitvoering maatregelen op basis van klachten en meldingen.	€25.000 - €35.000,-
Scenario 2	Structureel onderhoud	Gemiddeld minimaal kwaliteitsniveau C. Om dit te bereiken wordt tweemaal per jaar een schouw uitgevoerd en maatregelen bepaald.	€100.000,-
Scenario 3	Structureel onderhoud en verbeteren afwatering	Scenario 2, maar inclusief structureel extra maatregelen ten behoeve van de afwatering.	€140.000,-

6 Eenduidige afhandeling klachten

Om eenduidig om te kunnen gaan met de klachten wordt in dit hoofdstuk de afwegingsmatrix toegelicht. Het bijgevoegde [afwegingskader\(bijlage 1\)](#) is kader stellend, hier kan beargumenteerd van afgeweken worden. Dit afwegingskader bestaat uit twee delen, een algemeen deel die voor alle klachten geldt en vervolgens een afweging voor een specifieke klacht.

6.1 Soorten klachten

Tijdens de participatiebijeenkomsten met stakeholders, bewoners en belanghebbenden zijn een hoop klachten opgenoemd. Voorbeelden hiervan zijn stofoverlast, het crossen met motoren en quads, de begaanbaarheid door bijvoorbeeld kuilen en modder, gevaarlijke situaties, oneigenlijk gebruik, te hoge snelheid en vertraagde hulpverlening. Deze klachten zijn gebundeld in vier categorieën: doorgaand verkeer (sluipverkeer), leefbaarheid, begaanbaarheid en overige klachten. De eerste drie categorieën worden hieronder toegelicht.

Sluipverkeer

Onder sluipverkeer wordt doorgaand verkeer ontstaan dat in functioneel opzicht oneigenlijk gebruik maakt van wegen van lagere orde met als doel, oponthoud, van welke aard dan ook op de functionele route te ontgaan. We zien dat het steeds drukker wordt op deze wegen, en door het vele standaard gebruik van navigatie wordt bij opstoppingen steeds vaker een alternatieve route aangeboden. Deze alternatieve routes gaan niet alleen over verharde wegen maar ook over de zand- en half verharde wegen. Hierdoor komt er meer verkeer op wegen die daar niet voor zijn uitgerust wat leidt tot gevaarlijke situaties en overlast.

Leefbaarheid

De leefbaarheid heeft betrekking op bijvoorbeeld stofoverlast, kuilen en modder. In de herfst en de winter is het nat en zijn de zandwegen vaak modderig. In de lente en de zomer is er juist veel stofoverlast.

Begaanbaarheid

Doordat zand- en half verharde wegen steeds intensiever gebruikt worden door gemotoriseerd verkeer ontstaan er meer kuilen en oneffenheden. De slechte begaanbaarheid leidt tot problemen zoals schade aan voertuigen en gevaarlijke situaties.

6.2 Algemene data

Bij de behandeling van een klacht wordt allereerst gekeken naar de vaste gegevens die van invloed zijn op de weg waar een klacht of een vraag over is. Hiervoor worden de volgende vragen gesteld:

- Is er indicatief asbest aanwezig?
- Ligt de weg in beschermd natuurgebied?
- Heeft de weg cultuurhistorische waarde?

Indicatief asbest onderzoek

Om een beter beeld naar de samenstelling en opbouw van de half verharde wegen te verkrijgen zijn deze indicatief onderzocht. Tevens is er een indicatief onderzoek uitgevoerd op de aanwezigheid van asbest. Dit vormt de basis voor het behandelen van de eerste vraag. Indien er indicatief asbest aanwezig is dan moet er vervolgonderzoek uitgevoerd worden voordat er maatregelen kunnen worden uitgevoerd.

Beschermd natuurgebied

De volgende vraag is of de weg in een beschermd natuurgebied ligt. Als dit het geval is, is het verharderen van de weg in principe geen optie. Alleen wanneer er zwaarwegende argumenten zijn kan in het kader van de natuurbeschermingswet en/of de flora- en faunawet een ontheffing/vergunningsprocedure in gang worden gezet.

Cultuurhistorische waarde

De laatste vraag betreft de cultuurhistorie. Allereerst wordt gekeken of de weg een monumentale status bevat of in het bestemmingsplan een dubbelbestemming cultuurhistorie heeft. Vervolgens wordt gekeken naar de verharding. Half verharde wegen zijn al aangetast en hebben dus minder cultuurhistorische waarde. Ten slotte wordt er naar het aanlegjaar gekeken. Alle zandwegen die er al voor 1950 liggen, komen in aanmerking voor een cultuurhistorisch onderzoek.

6.3 Klacht-specifieke data

De weg-specifieke data bepalen per klacht welk maatregelenpakket van toepassing is. Daarbij wordt gekeken naar verschillende aspecten die met de volgende vragen worden beantwoord:

- Betreft het een fietspad of een hoofdrijbaan?
- Zijn bedrijven/woningen alleen maar bereikbaar via één route?
- Maakt het pad onderdeel uit van een fietsroute?
- Staan er woningen aan het pad?
- Staan er agrarische bedrijven aan het pad?
- Staan er campings aan het pad?
- Wat is de verkeersintensiteit op de weg?
- Welke snelheden worden er gereden?

6.4 Maatregelenpakket

De zand- en half verharde wegen worden nu op basis van klachten onderhouden. Dit onderhoud is niet toereikend. De volgende maatregelen zijn in het maatregelenpakket opgenomen:

- Het verbeteren van de structuur van de weg;
- Het geheel afsluiten van de weg of een wegvak;
- Het selectief afsluiten (bestemmingsverkeer);
- Het aanbrengen van een knip (twee doodlopende wegen);
- Eénrichtingsverkeer instellen;
- Het nemen van snelheid remmende maatregelen;
- Uitbreiding van het netwerk;

- Het aanbrengen van half verharding zoals meng-/betongranulaat, steenslag of een semi gebonden materiaal zoals Padvast;
- Het aanpassen van de afwatering.

Hieronder worden de maatregelen uit het maatregelpakket verder toegelicht.

Het verbeteren van de structuur van de zand- of half verharde weg

Door regelmatig en structureel onderhoud uit te voeren wordt de structuur van de weg verbeterd. Naast het intensiveren van onderhoud is het ook mogelijk om nieuwe producten en methodes toe te passen, zoals NODUST, dat een binding aanbrengt op de bodemstof. Deze maatregelen hebben verder geen gevolgen voor natuur, landschap en cultuurhistorie.

Het geheel afsluiten van een weg of een wegvak

Het volledig afsluiten van deze wegen voor gemotoriseerd verkeer vereist alleen een fysieke maatregel. Hiervoor is echter wel een verkeersbesluit nodig. Deze optie is echter alleen mogelijk wanneer er geen bedrijven of woningen aan de weg liggen of dat er voor de bedrijven en woningen een alternatieve route is. Het omliggende, van hoger orde zijnde, wegennet kan deze toename van verkeersintensiteit uitstekend verwerken.

Het selectief afsluiten (bestemmingsverkeer)

Het betreft hier het afsluiten van een weg die (of een weggedeelte) dat vervolgens alleen bereikbaar is voor bestemmingsverkeer. De afsluiting wordt gerealiseerd met bebording. Het selectief afsluiten is wel moeilijk te handhaven, waardoor de maatregel minder effectief is dan een gehele afsluiting. Ook voor het selectief afsluiten van een weg(gedeelte) is een verkeersbesluit nodig. Het omliggende, van hoger orde zijnde, wegennet kan deze toename van verkeersintensiteit uitstekend verwerken.

Het aanbrengen van een knip (twee doodlopende wegen)

Het aanbrengen van een knip houdt in dat er twee doodlopende wegen worden gecreëerd. Dit wordt gedaan met een fysieke afsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Fietzers, wandelaars en ruiters kunnen nog steeds gebruik maken van de doorgaande route. Dit is met name tegen doorgaand verkeer een goed alternatief. Ook voor het aanbrengen van een knip is een verkeersbesluit nodig. Het omliggende, van hoger orde zijnde, wegennet kan deze toename van verkeersintensiteit uitstekend verwerken.

Eénrichtingsverkeer instellen

Door het instellen van éénrichtingsverkeer worden de verkeersintensiteiten teruggebracht. Net als bij het selectief afsluiten is het handhaven van deze maatregel lastig. Ook voor instellen van éénrichtingsverkeer is een verkeersbesluit nodig.

Het nemen van snelheid remmende maatregelen

De uitstraling van zand- en half verharde wegen nodigt uit om langzaam op te rijden. Echter dit gebeurt lang niet altijd. Om de lage snelheid verder te stimuleren kunnen snelheid remmende maatregelen toegepast worden. Opties voor snelheid remmende maatregelen zijn: het aanbrengen van versmallingen (bijvoorbeeld door het plaatsen van plantenbakken), aanbrengen van een

verspringing, drempels of het versmallen van de gehele weg. Deze maatregelen werken alleen als er ook genoeg tegemoetkomend verkeer aanwezig is maar de verkeersintensiteit ligt vaak laag op deze wegen. Voor zand- en half verharde wegen met een te grote verkeersintensiteit is dit een goede optie.

Uitbreiding van het netwerk

De capaciteit van het wegennetwerk dient afgestemd te worden op de toenemende groei. Uitbreiding van het netwerk kan dan noodzakelijk zijn om invulling te geven aan multifunctioneel gebruik. Toeristisch aantrekkelijke bestemmingen en routes moeten goed begaanbaar zijn voor elke doelgroep. Het kan dan noodzakelijk zijn om op bepaalde weggedelen een (half-) verharding toe te passen.

Het aanbrengen van half verharding

Het aanbrengen van een half verharding tast het karakter van de zandweg aan. Verharden (elementen- of gesloten verharding) ligt dus niet in lijn met bijvoorbeeld de cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Wanneer de veiligheid en bereikbaarheid niet gegarandeerd kunnen worden is ingrijpen echter noodzakelijk. Hierbij wordt gekozen voor een optie die de minste gevolgen heeft voor aantasting van het landschap. Daarbij kiezen we voor een half verharding die zo min mogelijk stuift, die zorgt voor zo min mogelijk spoorvorming en water doorlaat. Een voorbeeld hiervan is Padvast.

Het aanpassen van de afwatering

Veel van de klachten over kuilen en gaten ontstaan onder andere door een slechte afwatering. Wanneer de bermten hoger liggen dan de weg kan het water nergens heen. Dus het ophogen van de weg of het verlagen van de bermten is een maatregel om schade te voorkomen.

Verharden

Het verharden of plaatselijk verharden van zand- of half verharde wegen of wegvakken is een maatregel waardoor het karakter van de weg wordt aangetast of zelfs geheel verdwijnt. Verharden doet afbreuk aan de cultuurhistorische, recreatieve, natuurlijke en landschappelijke waarden van deze wegen. Verharding gaat ten koste van de huidige materialisering van de weg en daarmee van de afleesbaarheid van de geschiedenis van het landschap (cultuurhistorische waarde). Het heeft ook negatieve consequenties voor de landschappelijke, natuurlijke en recreatieve waarde van de weg. Kortom in principe worden de zand- en half verharde wegen niet verhard, tenzij er zwaarwegende argumenten zijn, onderbouwd met een geaccordeerd integraal opgesteld collegebesluit (met medewerking vanuit de disciplines beheer, verkeer, recreatie/toerisme, erfgoed en RO) om hier wel toe over te gaan.

In specifieke situaties kan (gedeeltelijke) verharding echter noodzakelijk zijn om de bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Uitgangspunt is dat steeds gekozen wordt voor een maatregel die effectief is, maar die de minste gevolgen heeft voor de aantasting van het landschap. Zo is het mogelijk een zandweg slechts plaatselijk of semi te verharden (bijvoorbeeld met Padvast of een andere soort half verharding).

Bij het half verharden wordt het bestaande oppervlak van de zandweg via een bepaald procedé behandeld, zodat een beter berijdbare weg ontstaat. De weg oogt enigszins als een zandweg en heeft min of meer de eigenschappen van een verharde weg. De effecten zijn afhankelijk van het gebruikte procedé. Hierbij zijn verschillende behandelingsmethoden mogelijk. Tot nu toe heeft de toepassing van verschillende materialen niet geleid tot een eenduidig bevredigend resultaat. Het plaatselijk verharden van weggedeeltes kan een alternatief zijn, wanneer er sprake is van een plaatselijk probleem, zoals regelmatige wateroverlast. Opgemerkt dient te worden dat het verharden van zand- of half verharde wegen kan leiden tot toename van aantal verkeersbewegingen en het rijden met hogere snelheden.

Voor het verharden van zand- en half verharde wegen is, als gevolg van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan, altijd een aanlegvergunning nodig.

Pilot 5-laagse slijtlaag

Op één locatie binnen de gemeente is een pilot uitgevoerd. Deze locatie ligt aan de Helvoirtseweg, hier is in 2020 op een gedeelte van de half verharde weg een 5-laagse slijtlaag aangebracht. Deze oplossing verbeterd op langere termijn de begaanbaarheid.

De ervaring tot nu toe leert dat op deze weg waar het verkeer rechtdoor rijdt deze slijtlaag zich goed houdt. Waar op deze weg wringend verkeer zit ontstaan kuilen en bezwijkt de slijtlaag. Hieruit kunnen we opmaken dat de 5-laagse slijtlaag vooral geschikt is op wegen waar geen wringend verkeer aanwezig is.

Asbest

Naast de maatregelen ten behoeve van het onderhoud zijn er mogelijk ook maatregelen benodigd ten behoeve van eventueel aangetroffen asbest. In het kader van de AMVB Asbestwegen dient het materiaal te worden gesaneerd. Saneren kan bijvoorbeeld door het materiaal af te dekken (isoleren) of af te voeren. Op korte termijn dienen maatregelen te worden genomen ter voorkoming van verspreiding van asbestdeeltjes. Dit alles is voorgeschreven in de [regeling nadere voorschriften asbestwegen milieubeheer](#).

6.5 Inventarisatie areaal

De vaste en variabele data zijn voorafgaand aan het opstellen van de matrix geïnteriseerd. Hiervoor zijn alle gegevens op kaart gezet. In [bijlage 2](#) zijn de volgende kaarten opgenomen:

- Wegen waaraan campings liggen
- Ruiterroutes
- Fietsroutes en fietswegen
- Wegen met rijksmonumenten

Deze kaarten ondersteunen de database en de [afwegingsmatrix](#) bij het nemen van de beslissing.

6.6 Afweging

In de afwegingsmatrix wordt op basis van de bestaande gegevens de maatregel bepaald. Per klacht (sluipverkeer (doorgaand verkeer), leefbaarheid, bereikbaarheid en overige klachten) wordt aangegeven wat het maatregelenpakket kan zijn zodat hieruit de beste maatregel gekozen kan worden. Dit alles wordt bepaald aan de hand van de omgeving. Niet alle maatregelen zijn overal goed toepasbaar. De afwegingsmatrix is een handreiking, waar beargumenteerd van afgeweken kan worden. Er wordt altijd gekeken naar de gehele omgeving en in sommige gevallen moet er afgeweken worden van het standaard maatregelenpakket.

7 Conclusie en advies

De gemeente Vught heeft nog geen beleidsplan zand- en half verharde wegen. De laatste jaren neemt het gemotoriseerde verkeer op sommige van deze zand- en half verharde wegen toe door onder andere functieveranderingen in het buitengebied. Dit resulteert in meer klachten van bewoners en gebruikers. Tot nu toe worden de klachten individueel behandeld maar de gemeente heeft behoefte aan een eenduidige oplossing waarin bereikbaarheid voorop staat. Daarom is er een afwegingsmatrix opgemaakt om eenduidig de klachten te behandelen. Daarnaast is er ook invulling gegeven aan het structureel onderhoud.

Structureel onderhoud

Om de zand- en half verharde wegen te beheren zijn budgetten nodig voor het dagelijks en regulier onderhoud. Hiervoor zijn drie scenario's doorgerekend:

- Scenario 1 - De huidige onderhoudsstrategie handhaven
- Scenario 2 - Structureel onderhoud
- Scenario 3 - Structureel onderhoud en verbeteren afwatering van de weg

Onderdeel	Onverharde wegen [€ per jaar]
Scenario 1	€25.000,- / €35.000,- (beschikbaar in huidig budget)
Scenario 2	€100.000,-
Scenario 3	€140.000,-

CONCLUSIE:

Om te onderhouden op onderhoudsniveau C is het nodig om het onderhoud te intensiveren (minimaal scenario 2). Door structureel te schouwen worden schades eerder inzichtelijk gemaakt en dus ook eerder hersteld. Hierdoor wordt het aantal klachten verminderd.

Structurele afhandeling klachten

Om consequent met klachten om te gaan is een afwegingsmatrix opgesteld. In de [afwegingsmatrix](#) wordt op basis van de bestaande gegevens de maatregel bepaald. Per klacht (sluipverkeer (doorgaand verkeer), leefbaarheid, bereikbaarheid en overige klachten) wordt aangegeven wat het

maatregelenpakket is waaruit de beste maatregel gekozen wordt. Hierbij is het uitgangspunt dat zandwegen niet verhard worden.

ADVIES:

Maak gebruik van de afwegingsmatrix om eenduidig klachten af te handelen. Hierbij blijft het uitgangspunt dat wegen niet verhard worden. De afwegingsmatrix geeft een maatregelenpakket met alternatieve maatregelen voor verharden om de klachten op te lossen.

Bijlage 1 - Afwegingskader

Bijlage 2 – Kaarten

Bijlage 3 – Nota van Zienswijzen