

Voortgangsrapport Beleidsplan Wegen

December 2010



Inhoud:

1. Inleiding	2
2. Uitgevoerde werkzaamheden in 2007 t/m 2010	3
3. Uitvoeren van (globale) kwaliteitsinspecties	4
4. Onderhoudskosten voor de jaren 2011-2015	7
5. Voorlopige onderhoudsplanning 2011	9
6. Conclusies	10
7. Bijlagen	11

1. Inleiding

Enerzijds vanwege de op ons af komende bezuinigingen en anderzijds vanwege de begin 2011 te voeren ‘kerntakendiscussie’ zijn in 2010 extra kwaliteitsinspecties uitgevoerd en voortvloeiend daaruit dit (tussentijds) voortgangsrapport opgesteld. Een eerstkomende Beleidsplan Wegen is in principe gepland voor het tweede kwartaal van 2012.

De beleidstaak ‘Onderhoud openbare ruimte’ van de gemeente Oisterwijk omvat meerdere onderdelen, waaronder de taak ‘Wegen’. De meest omvangrijke taak daarbij is uiteraard het beheer en onderhoud van wegverhardingen. De overige (maar niet minder belangrijke) taken zijn het beheer en onderhoud van berm, terreinen, wegmarkeringen, zand- en puinwegen, bruggen en duikers, wegmeubilair, verkeersborden, rustbanken, straatnaamborden, verkeersregelinstallaties en openbare verlichting. Verder vormt ook de straatreiniging en sneeuw- en gladheidbestrijding een belangrijk onderdeel van de beleidstaak.

In het coalitieakkoord 2010-2014 is met betrekking tot het beheer en onderhoud aan wegen onder hoofdstuk 5.3 opgenomen dat *“Goed onderhoud van de openbare ruimte draagt eraan bij dat iedereen zich prettig en veilig voelt in zijn eigen leefomgeving. Steeds meer is zichtbaar dat op het onderhoud van groen, wegen, paden en pleinen is ingeleverd. Het resultaat is een uitstraling die niet past bij een Parel in het Groen. Verbetering van het onderhoud van de openbare ruimte is speerpunt van deze coalitie. Die verbetering realiseren wij op basis van beeldbestekken op wijkniveau, die in samenspraak met de bewoners tot stand komen. Dit moet leiden tot een betere uitstraling van het groen en het wegwerken van achterstalling onderhoud van pleinen, wegen en fiets- en wandelpaden.”*

Hoewel er op meerdere onderdelen nog veel ontwikkeling is of nog ontwikkeld dient te worden, ligt in dit voortgangsrapport de nadruk sterk op het beheer en onderhoud van wegverhardingen. In dit rapport is aangegeven wat de huidige stand van zaken is met betrekking tot het beheer van en (kwaliteits)onderhoud en klein onderhoud aan wegverhardingen.

In de maanden september en oktober 2010 zijn in de gehele gemeente globale visuele kwaliteitsinspecties uitgevoerd. De daaruit voortvloeiende inspectieresultaten en de daaruit voortkomende berekeningen zijn opgenomen in dit voortgangsrapport. Deze berekeningen geven een inzicht in de huidige kwaliteit van de verhardingen, de daaruit voortvloeiende onderhoudsmaatregelen en benodigde financiële middelen voor de komende jaren.

2. Uitgevoerde werkzaamheden 2007 t/m 2010

Kwaliteitsonderhoud

Kwaliteitsonderhoud is het periodiek uitvoeren van ‘groot onderhoud’ aan wegverhardingen. Bij asfaltconstructies gaat het daarbij om het aanbrengen of vervangen van asfaltverlagingen (eens in de 15 tot 25 jaar) of het aanbrengen van oppervlaktebehandelingen, ook wel slijtlagen genoemd, (eens in de 6 tot 8 jaar).

Klein onderhoud

Klein onderhoud is het (al dan niet tijdelijk) repareren van asfaltconstructies en elementenverhardingen. Bij asfaltconstructies gaat het daarbij meestal om het plaatselijk repareren van plaatselijk stuk gegaan asfalt en het dichtmaken van scheuren.

Bij elementenverhardingen gaat het om gewoonlijk om het oplossen van boomwortelgroei en herstellen van plaatselijke oneffenheden.

Al jaren wordt de post ‘klein onderhoud’ overschreden. Met ingang van 2008 is de post ‘kwaliteitsonderhoud’ structureel met € 50.000,00 afgeraamd en tegelijk de post ‘klein onderhoud’ met € 40.000,00 bijgeraamd. Ondanks die verschuiving vindt er op de post ‘klein onderhoud’ nog steeds zeer ruime overschrijdingen plaats. Omdat deze zoveel mogelijk gecompenseerd moeten worden is het logisch gevolg hiervan dat nog minder beschikbaar is voor het uitvoeren van kwaliteitsonderhoud. Deze verschuiving van kwaliteitsonderhoud naar klein onderhoud wordt steeds sterker, hetgeen uiteindelijk leidt of zal leiden tot in elk geval hogere onderhoudskosten maar zelfs ook tot kapitaalsvernietiging. Met ingang van 2011 wordt het budget voor kwaliteitsonderhoud structureel met € 30.000,00 afgeraamd.

Op onderstaande bijlage is een onderverdeling aangegeven van de uitgevoerde werkzaamheden in het kader van ‘kwaliteitsonderhoud’ en ‘klein onderhoud’ over de jaren 2007 t/m 2010.

	Begroting	Uitgegeven	Meer / minder
Kwaliteitsonderhoud			
2007	€ 557.500,00	€ 520.153,40	- € 37.346,60
2008	€ 507.500,00	€ 475.888,95	- € 31.611,05
2009	€ 524.958,00	€ 386.277,38	- € 138.680,62
2010	€ 524.958,00	€ 499.781,24	- € 25.176,76
Klein onderhoud			
2007	€ 72.959,00	€ 138.800,89	+ € 65.841,89
2008	€ 113.024,00	€ 152.354,34	+ € 39.330,34
2009	€ 116.912,42	€ 165.297,39	+ € 48.384,97
2010	€ 116.912,42	€ 317.243,91	+ € 200.331,49

3. Uitvoeren van (globale) kwaliteitsinspecties

3.1 CROW Wegbeheersystematiek

In Oisterwijk wordt vanaf 1993 gebruik gemaakt van een landelijk vastgestelde CROW- wegbeheersystematiek (Raweb). Enige jaren geleden is, eveneens landelijk, een vernieuwde beheersystematiek opgesteld (Mi2 Wegen). Sinds 2008 maakt ook onze gemeente gebruik van het vernieuwde systeem.

Eén van de onderdelen van het wegbeheersysteem is het uitvoeren van visuele wegininspecties. Het doel van visuele inspecties is het herkennen, beoordelen en eenduidig vastleggen van zichtbare schades. De weg wordt op technische gronden bekeken en de schades worden in kwalitatieve en kwantitatieve zin, dat wil zeggen naar ernst en omvang, beoordeeld. De resultaten van de objectieve beoordeling geven een beeld van de conditie van de weg.

Dit houdt in dat op een planmatige en programmatische manier groot onderhoud, ook wel kwaliteitsonderhoud genoemd, kan worden gepland en worden uitgevoerd. Concreet betekent dit, dat een wegbeheerder aan de hand van de op dat moment aanwezige kwaliteit van de verhardingen en gedragsmodellen voor de komende jaren in kan schatten welke maatregelen in welk jaar/periode en met welke kosten rekening gehouden moet worden om de wegen op een aanvaardbaar kwaliteitsniveau te houden.

3.2 Uitvoeren van visuele kwaliteitsinspecties

Tegelijkertijd met de invoering van een vernieuwde wegbeheersystematiek is ook de inspectiemethodiek vernieuwd. In het oude (Raweb-)systeem werd gewerkt met kwaliteitsniveaus, 1 (goed, de eerste jaren geen onderhoud nodig) tot 5 (zeer slecht, onderhoud had eigenlijk al uitgevoerd moeten zijn).

Tegelijk met het nieuwe inspectiesysteem is overgestapt naar een nieuwe methodiek. Men spreekt niet meer van een kwaliteitsniveau 1 t/m 5 maar van 'richtlijnen' met de onderverdeling voldoende, matig en onvoldoende. Bij 'onvoldoende' is onderhoud binnen 1 jaar noodzakelijk, bij 'matig' tussen 1 en 3 jaar en bij 'voldoende' tussen 3 en 5 jaar.

De kracht van de nieuwe inspectiemethodiek ligt met name in de vereenvoudiging die bij de globale visuele inspectie is aangebracht. De aandacht van de inspecteur wordt volledig gericht op het verwerven van informatie welke benodigd is voor het maken van onderhoudsplanningen en kwaliteitsoverzichten.

Wanneer inspecties periodiek worden herhaald, dan is het volgen van het verloop van de zichtbare conditie van het wegennet in de tijd mogelijk.

Uitgaande van landelijk vastgestelde richtlijnniveaus (zeg maar: de ondergrens van aanvaardbaar beheer) met betrekking tot die conditie, is het hiermee

mogelijk om onder andere voorspellingen te doen ten aanzien van het tijdstip van gewenst onderhoud. De visuele inspectie neemt hiermee een centrale plaats in binnen het systeem van wegbeheer.

3.3 In 2010 uitgevoerde kwaliteitsinspecties

In de maanden september en oktober 2010 zijn op alle bij de gemeente Oisterwijk in beheer en onderhoud zijnde verhardingen visuele globale kwaliteitsinspecties uitgevoerd. De onderverdeling tussen voldoende, matig en onvoldoende is op bijlage 2 aangegeven.

Op deze bijlage is te zien dat de asfaltverhardingen buiten de bebouwde kom (5% onvoldoende) en elementenverharding buiten de bebouwde kom (9% onvoldoende) goed uit de inspecties zijn gekomen.

Minder goed is het gesteld met de asfaltverhardingen binnen de bebouwde kom (12% onvoldoende), elementenverhardingen binnen de bebouwde kom (10% onvoldoende), voetpaden binnen de bebouwde kom (19% onvoldoende) en fietspaden (7% onvoldoende).

Een vergelijking tussen de uitgevoerde inspecties van 2009 en 2010:

	2009 in %	2010 in %
Asfalt binnen bebouwde kom		
Voldoende	83	81
Net voldoende		4
Matig	5	3
Onvoldoende	12	12
Asfalt buiten bebouwde kom		
Voldoende	97	76
Net voldoende		3
Matig	1	16
Onvoldoende	2	5
Elementen binnen bebouwde kom		
Voldoende	85	89
Net voldoende		
Matig	1	1
Onvoldoende	14	10
Elementenverharding buiten de bebouwde kom		
Voldoende	86	85
Net voldoende		
Matig	0	6
Onvoldoende	14	9
Voetpaden binnen de bebouwde kom		
Voldoende	81	80
Net voldoende		
Matig	1	1

Onvoldoende	18	19
Fietspaden		
Voldoende	92	86
Net voldoende		2
Matig	4	5
Onvoldoende	4	7

Bovenstaande vergelijking tussen de jaren 2009 en 2010 geeft aan dat:

- De asfaltverhardingen binnen de bebouwde kom op hetzelfde niveau zijn gebleven, terwijl de asfaltverhardingen buiten de bebouwde kom zijn verslechterd.
- De elementenverhardingen binnen de bebouwde kom zijn verbeterd en buiten de bebouwde kom hetzelfde is gebleven.
- De voetpaden iets zijn verslechterd.
- De fietspaden aanzienlijk zijn verslechterd.

3.4 Opmerkingen bij de nieuwe inspectiemethodiek

Inmiddels is gebleken dat ten aanzien van deze nieuwe methodiek, met enkele zaken rekening moet worden gehouden en wel:

- Het vernieuwde systeem laat bij vertaling van de kwaliteitsinspecties naar onderhoudsmaatregelen ten opzichte van de oude systematiek aanzienlijk méér schade toe. Dit betekent dat er door het systeem minder toekomstig onderhoud wordt gepland. Daarentegen dient het door het systeem wél geplande onderhoud allemaal op relatief korte termijn uitgevoerd te worden.
- Bepaalde inspectieonderdelen zoals de voegwijdte bij elementenverhardingen worden bij het nieuwe systeem, althans bij uitgevoerde ‘globale inspecties’, niet meer meegenomen. Voegwijdte is echter bij elementenverhardingen en dan vooral bij fietspaden één van de belangrijkste schadegevallen welke kan leiden tot valpartijen en daaruit voortvloeiende claims. Daarnaast leidt grote voegwijdte tot meer onkruidgroei op verhardingen hetgeen uiteraard zeer ongewenst is. Wil men deze schades, die vaak bepalend zijn voor een goede meerjarenraming toch zichtbaar maken, dan dienen er zogenoemde ‘gedetailleerde inspecties’ worden uitgevoerd. Deze inspecties zijn echter zeer tijdrovend, kostbaar en worden om die redenen door onze gemeente vooralsnog niet uitgevoerd. Voorlopig wordt dit onderdeel apart waargenomen en in de onderhoudsplanning verwerkt.
- De inspectiemethodiek is méér gericht op plaatselijk herstel. In de praktijk betekent dit dat bijvoorbeeld niet een woonstraat in zijn geheel wordt opgeknapt, maar slechts een gedeelte daarvan.

Bovengenoemde ‘minpunten’ van het vernieuwde systeem hebben momenteel de volle aandacht van de ontwikkelaars van de thans bestaande methodiek. Totdat een en ander is aangepast, dient bij het opstellen van onderhoudsplanningen wél met bovenstaande rekening gehouden te worden.

4. Onderhoudskosten voor de jaren 2011-2015

4.1 Basisplanning en begroting

De basisplanning is de planning welke door het systeem wordt gegenereerd op grond van de CROW-richtlijnen. De basisplanning is dus gebaseerd op zuiver rationele gronden. De kosten zijn berekend op het zogenoemde 'richtlijnniveau', zeg maar de ondergrens van aanvaardbaar beheer. Dit houdt in dat aangegeven wordt op welk moment het onderhoud zou moeten worden uitgevoerd opdat geen kapitaalsvernietiging optreedt. De kans op schadeclaims en/of aansprakelijkheid zal dan niet of nauwelijks aanwezig zijn.

Deze basisplanning als gevolg van de recentelijk uitgevoerde kwaliteitsinspecties ziet er als volgt uit:

2011	€ 1.928.505,00
2012	€ 969.408,00
2013	€ 243.561,00
2014	€ 447.829,00
2015	€ 281.194,00

Gemiddeld is dus per jaar een bedrag nodig van ongeveer € 774.100,00.

Ter vergelijking: In het Voortgangsrapport Beleidsplan Wegen van augustus 2009 was naar aanleiding van de op dat moment uitgevoerde inspecties berekend dat er voor de jaren 2009 t/m 2013 gemiddeld € 664.000,00 per jaar nodig was. In algemene zin is het onderhoudsniveau ten opzichte van 2009 dus verslechterd. Dat is logisch, want in 2009 is minder kwaliteitsonderhoud uitgevoerd dan volgens de wegbeheersystematiek eigenlijk uitgevoerd had moeten worden. Daarnaast heeft de strenge winter 2009/2010 een grote invloed gehad op de inspectieresultaten.

In het eerste jaar (2011) is maar liefst € 1.928.505 aan kwaliteitsonderhoud nodig, en gemiddeld over de eerstkomende 5 onderhoudsjaren € 774.100,00 per jaar. Er is aan budget echter slechts € 494.958,00 per jaar beschikbaar. Er is dus structureel een jaarlijks tekort van € 279.142,00.

Noodgedwongen zal dus kwaliteitsonderhoud doorgeschoven moeten worden naar een later onderhoudsjaar. Gevallen waarbij de algemene verkeersveiligheid in het gedrang kan komen worden uiteraard het eerste aangepakt. Daarnaast dient in het oog te worden gehouden dat onderhoud aan asfaltverhardingen niet altijd enige jaren uitgesteld kan worden. Immers, bijvoorbeeld scheurvorming in het asfalt kan middels een relatief simpele en goedkope manier worden aangepakt, terwijl als dit achterwege gelaten wordt later (na strenge vorstperioden) kan leiden tot aanzienlijke schadebeelden waarbij het zelfs niet ondenkbaar is dat de verharding vanuit de fundering geheel opnieuw moet worden aangebracht. Dit dient dus per geval zeer goed worden gevolgd.

4.2 Gewijzigde basisplanning en begroting

De gewijzigde planning is de planning welke gemuteerd is op basis van gemeentelijk beleid en uitvoeringsvoorwaarden, andere plannen als rioolvervangingen, aanleg waterinfiltratievoorzieningen, reconstructies etc. De gemuteerde basisplanning is dus afgestemd op de situatie binnen de gemeente maar is nog steeds zoveel mogelijk gebaseerd op de CROW-uitgangspunten.

4.3 Budgetplanning en begroting

De budgetplanning is de planning welke door het systeem gegenereerd wordt op basis van de gemuteerde basisplanning met als uitgangspunten het beschikbare budget. De budgetplanning is immers afgestemd op de gemeentelijke begroting, waarbij overigens geen rekening is gehouden met areaaluitbreiding.

Binnen de begroting 2011 e.v. is voor kwaliteitsonderhoud jaarlijks een bedrag van € 494.958,00 beschikbaar. Dit bedrag is inclusief de bezuinigingsmaatregel van structureel € 30.000,00 per 2011 en exclusief de begrotingsindexering.

5. Voorlopige onderhoudsplanning 2011

Op basis van de in de eerste maanden van dit jaar uitgevoerde globale kwaliteitsinspecties is in bijlage 3 de voorlopige onderhoudsplanning voor het jaar 2011 opgesteld. Hierbij heeft afstemming plaatsgevonden met andere onderhoudswerkzaamheden op het gebied van riolering, water, groen, verkeer en werkzaamheden van nutsbedrijven en kabelexploitanten.

Indien zich onverwachte situaties voordoen kan uiteraard afgeweken worden van deze planning.

Daarnaast zullen, zoals voorgaande jaren, onontkoombare overschrijdingen op het gebied van 'klein onderhoud' al dan niet gedeeltelijk ten laste worden gebracht van kwaliteitsonderhoud. Hierdoor zullen mogelijk kwaliteitsprojecten doorgeschoven moeten worden naar een later uitvoeringsjaar.

6. Conclusies

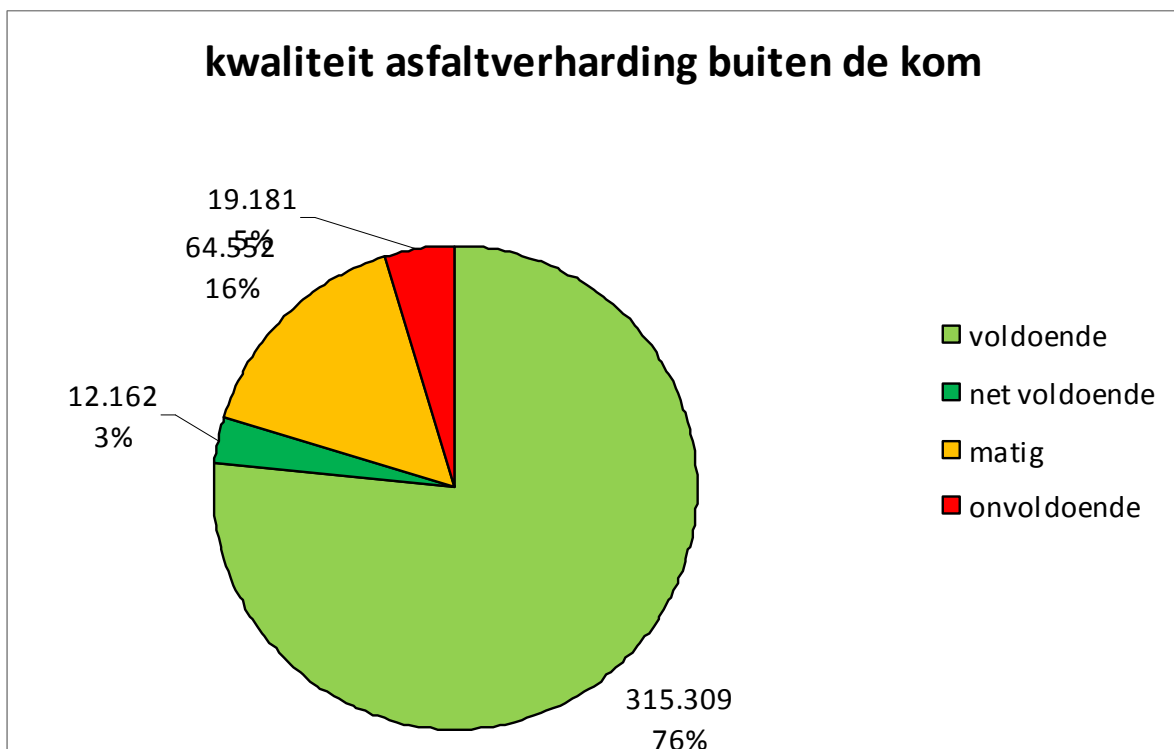
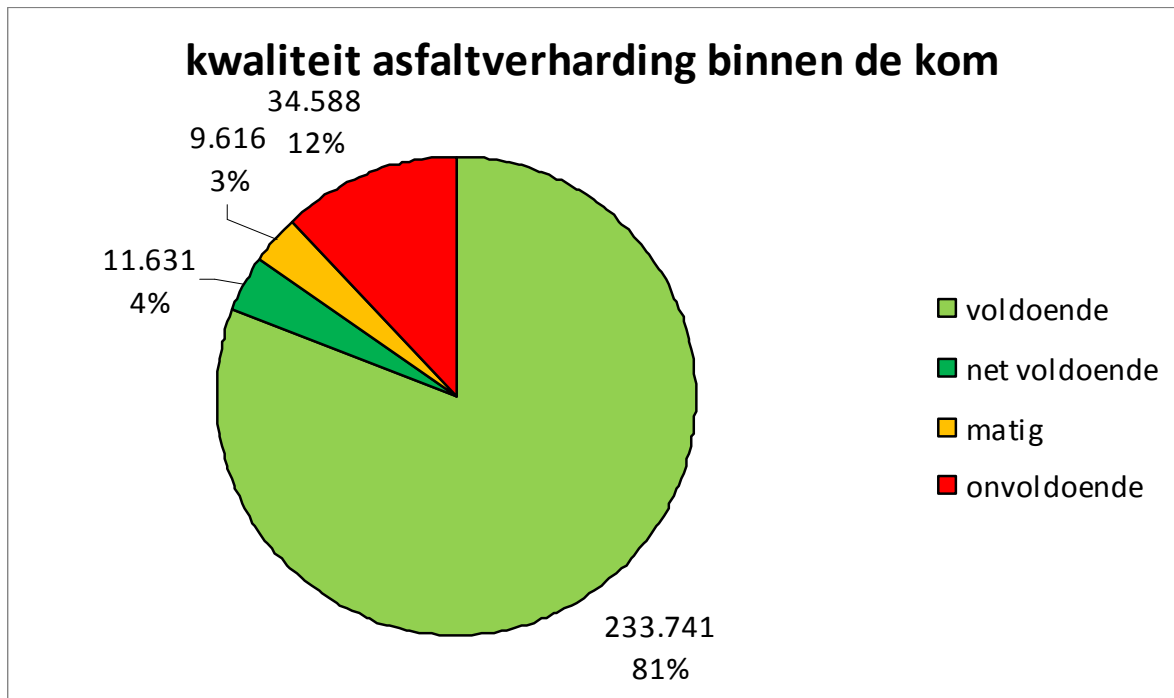
- a. De in de maanden september en oktober van dit jaar gehouden kwaliteitsinspecties geven aan dat het onderhoudsniveau ten opzichte van vorig jaar is verslechterd. Voor een gedeelte is dat een gevolg van de strenge winter 2009/2010.
- b. Volgens deze inspecties zou in het jaar 2011 voor €1.928.505,00 aan kwaliteitsonderhoud uitgevoerd moeten worden. Over de periode 2011-2015 is jaarlijks gemiddeld een bedrag van € 774.100,00 nodig. Het beschikbare budget per jaar is echter slechts € 494.958,00.
Vanwege dat beperkte budget zal een grote hoeveelheid noodzakelijk kwaliteitsonderhoud doorgeschoven moeten worden naar een later onderhoudsjaar. Gevallen waarbij de algemene verkeersveiligheid in het gedrang kan komen, worden uiteraard met voorrang aangepakt. Ook dient de kwetsbaarheid van asfaltverhardingen in relatie met vorstperioden goed in de gaten gehouden te worden. Uitstel leidt hierbij snel tot veel hogere onderhoudskosten.
- c. De laatste jaren, met als uitschieter het jaar 2010, wordt aan 'klein onderhoud' veel meer uitgegeven dan jaarlijks wordt begroot. Dit heeft enerzijds te maken met veel meldingen middels de 'meldlijn buurtbeheer' waardoor direct wordt ingespeeld op kleinere oneffenheden in de bestratingen, maar hetgeen relatief een dure manier van werken is. Anderzijds heeft de strenge winter 2009/2010 geleid tot veel extra schade. Het op enig moment uitgevoerd 'klein onderhoud' heeft wel een gunstige invloed op de uitkomsten van globale visuele kwaliteitsinspecties, maar geeft slechts een geringe bijdrage met betrekking tot verbetering van de totale wegconstructie.
- d. Het extra uitgevoerd 'klein onderhoud' wordt voor een gedeelte gecompenseerd door een gedeelte van het geplande kwaliteitsonderhoud uit te stellen. Het lijkt er op dat de verschuiving van kwaliteitsonderhoud naar klein onderhoud steeds sterker wordt, hetgeen uiteindelijk leidt of zal leiden tot in elk geval hogere onderhoudskosten maar zelfs ook tot kapitaalsvernietiging.
- e. Het is wenselijk dat een inventarisatie plaatsvindt met betrekking tot de steeds groter wordende overlast van boomwortels. De laatste jaren wordt aan herstel van schades ten gevolge van boomwortels een bedrag uitgegeven dat ligt tussen de € 75.000,00 en € 125.000,00 per jaar.
- f. Onze gemeente heeft een aantal straten die gebreken vertonen waar niet op wordt geïnspecteerd. Het gaat dan vooral om bomen die indertijd in voetpaden zijn geplant en inmiddels zo groot zijn geworden dat die voetpaden niet meer of minder goed te gebruiken zijn. Voorbeelden hiervan zijn Beukendreef, Gasthuisstraat en Watermolensteeg.

Uitgevoerde werkzaamheden:

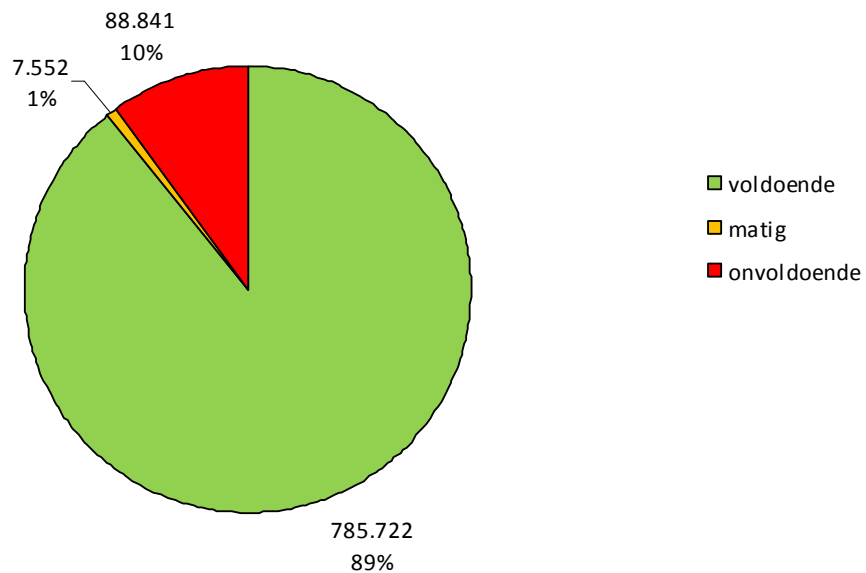
2009 Onderverdeling		
Asfaltverhardingen:		
Brugdek Moergestelseweg	6210254	€ 3.492,54
Rijbaan Spoordijk	6210272	€ 20.683,18
Gedeelte rijbaan Gemullehoekenweg	6210273	€ 38.000,00
Gedeelte rijbaan Hoevenseweg	6210274	€ 30.000,00
Gedeelte rijbaan Baerdijk	6210275	€ 35.000,00
Gedeelte rijbaan Tilburgseweg (M.)	6210276	€ 123.478,30
Elementenverhardingen:		
Fietspad Tilburgseweg (M.)	6210244	€ 72.979,50
Gedeelte voetpaden Jeroen Boschstraat	6210245	€ 18.685,46
Gedeelte rijbaan Tilburgseweg (O.)	6210247	€ 14.720,00
Gedeelte rijbaan Rijpperdapad	6210248	€ 3.245,63
Gedeelte voetpad Burg. Verwielstraat	6210265	€ 8.000,00
Diversen:		
Besteksvoorbereiding Herstratingsbestek 2008	6210241	€ 535,77
Uitvoeren kwaliteitsinspecties 2008/2009	6210251	€ 11.355,00
Besteksvoorbereiding Asfaltbestek 2009	6210255	€ 12.218,00
Besteksvoorbereiding Herstratingsbestek 2009	6210256	€ 8.604,00
Totaal:		€ 386.277,38

2010 Onderverdeling		
Asfaltverhardingen:		
Gedeelte rijbaan Sprendlingenstraat	6210305	€ 75.241,91
Kruising Pannenschuurlaan / LVN / LVO	6210306	€ 19.359,52
Rijbaan Nassaulaan	6210307	€ 17.800,00
Rijbaan Wilhelminalaan	6210308	€ 30.100,00
Rijbaan Waldemarlaan	6210309	€ 21.700,00
Gedeelte rijbaan Moergestelsweg	6210310	€ 70.312,53
Gedeelte fietspad Stroomdalpad	6210311	€ 11.900,00
Gedeelte rijbaan Oirschotseweg	6210312	€ 60.900,00
Elementenverhardingen:		

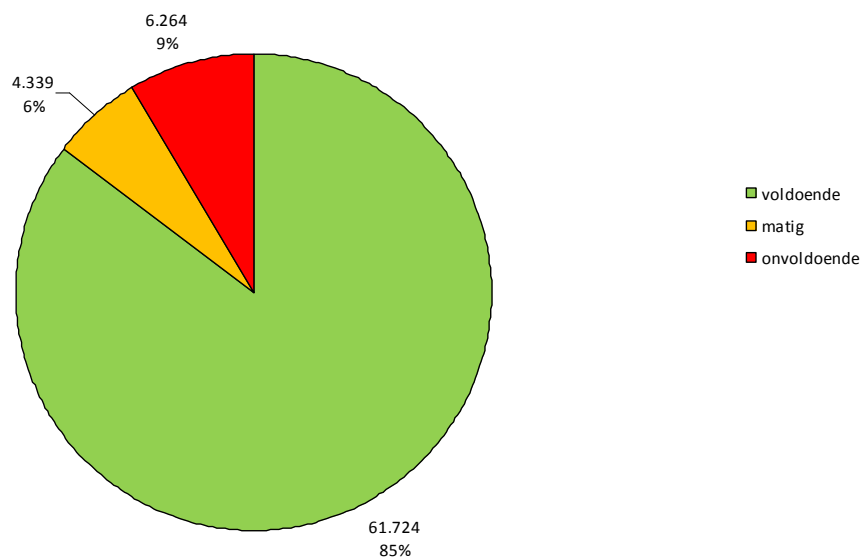
Gedeelte rijbaan Haammakerstraat	6210257	€ 27.801,54
Gedeelte rijbaan Mulderstraat	6210260	€ 8.419,00
Rijbaan Apollolaan	6210263	€ 24.708,00
Rijbaan Postelstraat	6210264	€ 9.600,00
Gedeelte voetpad Burg. Verwielstraat	6210265	€ 5.700,00
Achterpad Hoogstraat	6210266	€ 13.389,00
Gedeelte voetpad Zoom	6210271	€ 10.054,00
Gedeelte rijbaan Baerdijk	6210275	€ 1.670,54
Gedeelte voetpad Groenstraat	6210280	€ 7.095,50
Gedeelte rijbaan en voetpad De Balb. Versterlaan	6210281	€ 28.564,57
Gedeelte rijbaan Molenbaan	6210301	€ 5.800,00
Gedeelte fietspad en verkeersblokken Schoolstraat	6210302	€ 22.300,00
Grasbetonstenen Oisterwijkseweg	6210303	€ 15.114,80
Grasbetonstenen Heuvelstraat	6210304	€ 7.600,00
Totaal:		€ 495.130,91



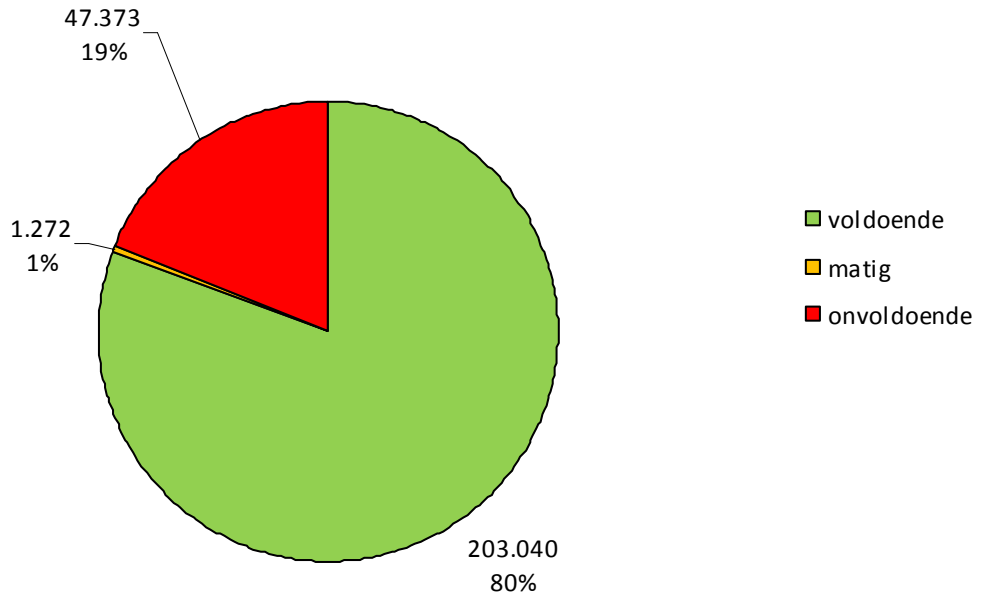
kwaliteit elementverharding binnen de kom



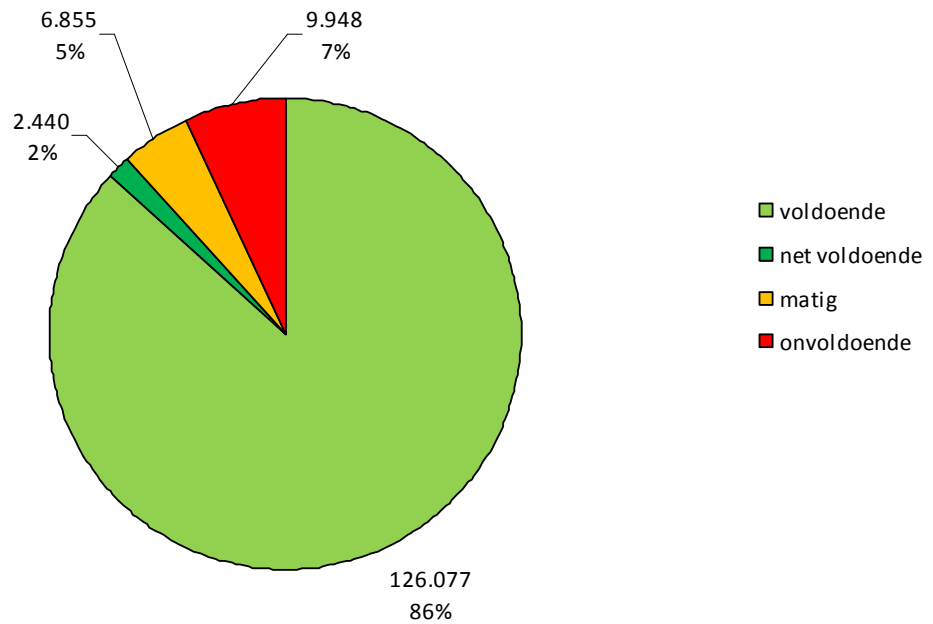
kwaliteit elementverharding buiten de kom



kwaliteit voetpaden binnen de kom



kwaliteit fietspaden



Asfaltverhardingen binnen de bebouwde kom

Onderhoudsplanning:

2011 Onderverdeling (voorlopig)		
Asfaltverhardingen:		
Gedeelte rijbaan Fransebaan	6210	€ 30.000,00
Gedeelte rijbaan Masperstraat	6210	€ 8.000,00
Gedeelte rijbaan Oirschotsebaan	6210	€ 75.000,00
Gedeelte fietspad Stroomdalpad	6210	€ 25.000,00
Elementenverhardingen:		
Gedeelte rijbaan Hildsven	6210	€ 40.000,00
Gedeelte fietspad Heusdensebaan	6210	€ 50.000,00
Gedeelte rijbaan Hild	6210	€ 50.000,00
Gedeelte rijbaan Brede Steeg	6210	€ 20.000,00
Gedeelte voetpaden Meindert Hobbemastraat	6210	€ 5.000,00
Gedeelte voetpaden Burg. Canterslaan	6210	€ 10.000,00
Gedeelte voetpaden Haareneweg	6210	€ 5.000,00
Gedeelte voetpaden Jozef Israëlstraat	6210	€ 5.000,00
Gedeelte voetpaden Gasthuisstraat	6210	€ 5.000,00
Gedeelte voetpaden Prinses Irenestraat	6210	€ 5.000,00
Gedeelte voetpaden Beukendreef	6210	€ 5.000,00
Gedeelte voetpaden De Lind	6210	€ 5.000,00
Gedeelte voetpaden Telstarlaan	6210	€ 5.000,00
Bijdrage aan andere projecten:		
Voetpaden Schoolstraat	6210	€ 7.000,00
Bijdrage verkeerssituatie BS Waterhoef	6210	€ 10.000,00
Bijdrage project 8 straten rioolvervang. 2010	6210	€ 45.000,00
Bijdrage project 10 straten rioolvervang. 2011	6210	€ 30.000,00
Aanpassingen Past. Van Beugenstraat e.o.		€ 10.000,00
Compensatie overschrijding klein onderhoud	6210	€ 30.000,00
Onvoorzien	6210	€ 15.000,00
Totaal:		€ 495.000,00