

Beheer en onderhoud wegen

Beheerplan 2023-2027



Datum : september 2022
Status : definitief
Versie : 7.5



Inhoud

1	Inleiding, waarom dit beheerplan?	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel	4
1.3	Scope	4
2	Wat zijn de kaders en ontwikkelingen?	5
2.1	Wettelijke kaders en richtlijnen	5
2.2	Huidig beleid	6
2.3	Visies en ontwikkelingen	7
2.4	Impact op het wegbeheer	8
3	Wat beheren we?	9
3.1	Opbouw wegenareaal	9
3.1.1	Indeling per verhardingstype	9
3.1.2	Indeling per verhardingsfunctie	10
3.1.3	Indeling per wegtype	10
3.1.4	Indeling op leeftijd	11
4	Wat hebben we bereikt?	12
4.1	Huidige stand van zaken versus beleidsambities	12
4.2	Verklaring afwijking beleidsambitie	13
5	Wat willen we bereiken?	15
5.1	Beleidsambitie 1: Bereiken van een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis	15
5.2	Beleidsambitie 2: Wegwerken onderhoudsachterstand	16
6	Hoe pakken we dit aan?	18
6.1	Binnen de bebouwde kom	18
6.2	Buiten de bebouwde kom	20
6.3	Wegwerken onderhoudsachterstand	21
6.4	Onderhoud onverharde wegen en paden	21
6.5	Onderhoud wegmarkeringen	22
6.6	Onderhoud bermen	22
6.7	Ecologisch (berm)beheer en faunavoorzieningen	22
6.8	Monitoren kwaliteitsontwikkeling	22
7	Wat gaat dat kosten?	24
7.1	Uitgangspunten berekende bedragen voor onderhoud en investeringen	24
7.2	Regulier (kleinschalig) onderhoud	24
7.3	Groot onderhoud	25
7.4	Vervanging van wegen en andere investeringen	25

7.4.1	Investerings in de periode 2023-2027	25
7.4.2	Doorkijk investeringen in periode 2028-2037	26
7.4.3	Differentiatie in afschrijvingstermijnen	26
7.5	Kosten kleinschalige aanpassingen aan de weginrichting	27
7.6	Kosten structurele oplossing boomwortelproblematiek	27
7.7	Organisatorische en personele consequenties	27
7.8	Risicoparaagraaf	28
8	Welke aandachtspunten zijn er?	30
8.1	Afweging via Meerjaren Investeringsplan (MIP)	30
8.2	Meerjaren Investeringsplan integreren in Groeiplan	30
8.3	Creëren integraal overzicht en werkwijze	30
8.4	Communicatie en participatie	30
8.5	Groegemeente Barneveld	31
8.6	Beheerparaagraaf meenemen in ontwikkelingen	31
8.7	Duurzaamheid, circulariteit en innovaties	31
8.8	Veiligheidsschouw herijken	31
8.9	Ontwikkelen beleid onverharde wegen	31
8.10	Ontwikkelen beleid (ecologisch) bermbeheer	31
8.11	Herwaarderen wegen	32
	Woordenlijst	33
	Verklaring maatregeltypen	33

Bijlage 1: Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026

Bijlage 2: Rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen 2020-2021

1 Inleiding, waarom dit beheerplan?

Een veilig wegennet is belangrijk voor de bereikbaarheid van gemeente Barneveld, haar dorpen en het buitengebied. Bewoners, agrarische en andere bedrijven, bezoekers en recreanten hebben belang bij een goed functionerend en veilig wegennet. Het op orde brengen en houden van de gemeentelijke wegen, fietspaden, voetpaden en andere verhardingen draagt bij aan een goed maatschappelijk en economisch klimaat en stimuleert de groei en verdere ontwikkeling van de gemeente. Om dit te bewerkstelligen is in 2016 de beleidsvisie wegen opgesteld, de uitwerking van het beleid wordt vastgelegd in het beheerplan wegen.

Vanuit de Wegenwet heeft de gemeente de zorgplicht voor haar wegen en andere verhardingen zoals fiets- en voetpaden. Dit betekent dat de gemeente als wegbeheerder te allen tijde verantwoordelijk is voor de kwaliteit (de onderhoudstoestand) van de verhardingen die het in beheer heeft. Het gebruik van de wegen moet veilig kunnen plaatsvinden en schades/ongevallen door gebreken aan de weg moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Om het beheer en onderhoud van het gemeentelijk areaal op doelmatige en efficiënte wijze uit te voeren is dit beheerplan wegen opgesteld.

In dit beheerplan is ervan uitgegaan dat een deel van het onderhoud en vervangen van wegen gecombineerd wordt met andere opgaven en werkzaamheden in de openbare ruimte. In het Meerjaren Investeringsplan (MIP) zijn deze opgaven en werkzaamheden vertaald naar de hiervoor benodigde investeringen in de aankomende jaren. Ook de benodigde investeringskredieten voor de wegen zijn hierin meegenomen. De (financiële) opgaven vanuit het MIP worden meegewogen in de Programmabegroting 2023.

1.1 Aanleiding

De belangrijkste aanleiding voor dit beheerplan is de Rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen 2020-2021 die november 2021 is vastgesteld door het college. Uit de rapportage blijkt dat de kwaliteit van de wegen niet voldoet aan het afgesproken kwaliteitsniveau Basis en dat de kwaliteit de afgelopen jaren is afgenomen.

De basis voor dit beheerplan is de Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026 die in 2016 door de raad is vastgesteld. De in deze beleidsvisie vastgestelde ambities zijn:

1. Het op een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis brengen en houden van de gemeentelijke wegen en andere verhardingen.
2. Het inlopen van de onderhoudsachterstand.

Deze beleidsvisie is het uitgangspunt voor het beheer en onderhoud van de wegen in de gemeente. Een aantal ontwikkelingen en veranderingen geven aanleiding om deze beleidsvisie verder te onderbouwen en te herijken in dit beheerplan wegen 2023 – 2027:

- Teruglopende kwaliteit wegen wat blijkt uit de weginspectie 2021.
- Onderhoud in relatie tot alle andere opgaven binnen de openbare ruimte (integrale aanpak).
- Het ontbreken van vervangingsbudget in relatie tot de hoge leeftijd van een aanzienlijk deel van de wegen (vervangingsopgave).
- Veranderingen Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) en financiële regelgeving.

Dit beheerplan bouwt door op de ingeslagen koers vanuit de Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026. Het beheerplan zorgt voor een actueel beeld en dient als onderbouwing van de werkwijze voor de periode 2023 – 2027.

1.2 Doel

Doel van dit beheerplan is het geven van inzicht in wat er nodig is om de afgesproken beleidsambitie te realiseren. De vastgestelde beleidsambitie is tweeledig, namelijk: Het efficiënt en effectief inzetten van de beschikbare middelen om:

1. de verhardingen op een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis te brengen en te houden;
2. het wegwerken van de onderhoudsachterstand van het gemeentelijke wegenareaal.

Dit beheerplan beschrijft de aanpak en strategie om deze beleidsambities van de gemeente Barneveld tot uitvoering te brengen.

1.3 Scope

Dit beheerplan wegen heeft de volgende scope:

Instandhouding en vervanging van alle:

- verhardingen in beheer van de gemeente, inclusief verhardingen op speelplaatsen, begraafplaatsen, sportterreinen, etc.;
- half- en onverharde wegen en paden;
- wegbermen en bermverhardingen;
- markeringen op verharding.

Buiten de scope van dit beheerplan vallen:

- verhardingen in beheer bij derden (bv. Rijkswaterstaat, provincie of particulieren);
- overige wegmeubilair (bebording, paaltjes, verkeerszuilen, etc.);
- civieltechnische kunstwerken (bruggen, duikers, etc.);
- verzorgend onderhoud van de verhardingen (bijv. straatvegen en onkruidbestrijding);
- het aanpassen van de weginrichting (bijv. in kader van verkeersveiligheid of klimaat);
- het maaien van de begroeide (groene) berm.

2 Wat zijn de kaders en ontwikkelingen?

Wegbeheer is gebonden aan een aantal (landelijke) regels en wetgeving. Deze kaders worden hier kort beschreven. Daarnaast heeft de gemeente Barneveld een aantal beleidskaders vastgesteld die van invloed zijn op/of raken aan het wegbeheer. Deze worden kort toegelicht.

2.1 Wettelijke kaders en richtlijnen

Wegenwet

Vanuit de Wegenwet is de zorgplicht voor de wegen neergelegd bij de wegbeheerder (in dit geval de gemeente Barneveld). De wegbeheerder is verplicht invulling te geven aan deze zorgplicht. De wegen moeten voldoende van kwaliteit zijn om de noodzakelijke functie te kunnen vervullen. Als voldoende kan worden aangetoond dat de wegbeheerder niet voldoet aan de zorgplicht kan hij aansprakelijk worden gesteld voor eventuele gevolgschade.

Middels dit beheerplan wegen geeft de gemeente een opzet voor de invulling van de zorgplicht. Voor verdere invulling is een consistente uitvoering van groot belang. In verschillende CROW publicaties is aangegeven hoe de wegbeheerder goede invulling kan geven aan zijn zorgplicht. Verschillende landelijke normen en regels zijn hierin vastgelegd. Deze normen worden in het wegenbeheerpakket geborgd en gebruikt als uitgangspunt voor het wegbeheer in Barneveld.

Gemeentewet

De Gemeentewet geeft een verplichting voor verkeers- en sociale veiligheid. Deze wet geldt breder dan alleen voor wegen. De gehele openbare ruimte draagt bij aan een sociaal en verkeersveilig klimaat. Wegen is slechts een gedeelte hiervan. Om invulling te geven aan de eisen vanuit deze wet is afstemming met andere (beheer)plannen van belang.

Provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft een controlerende en toetsende rol. De provincie spreekt zich niet uit over het te hanteren kwaliteitsniveau. De gemeente mag dit zelf bepalen. Wel is de provincie van mening dat wegen structureel moeten worden onderhouden om kapitaalsvernietiging te voorkomen. Ook moet achterstallig onderhoud worden vermeden. De verplichte paragraaf kapitaalgoederen in de begroting geeft hierin inzicht. De provincie toets dit op basis van het Besluit Begroting en Verantwoording 2017.

Besluit Begroting en Verantwoording en Nota Materiele Vaste activa

De afgelopen jaren is de regelgeving omtrent financiering van wegbeheer aangepast. Het Besluit Begroting en Verantwoording (2017) en de Nota Materiele Vaste activa (2020) vraagt een heldere scheiding tussen de verschillende onderhoudstypen en de beschikbare financieringsvorm hierin. Om hieraan te voldoen is een aantal aanpassingen in de financiële structuur noodzakelijk. Vervangingen van wegen worden gezien als investeringen met een maatschappelijk nut. Deze dienen conform de huidige regelgeving te worden gekapitaliseerd. Hetzelfde geldt voor nieuwe aanleg van bijvoorbeeld bermbeton, maar ook voor onderhoudsmaatregelen die de levensduur van een weg verlengen (zogenaamd Levensduurverlengend Onderhoud oftewel LVO).

In 2017 is het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) geactualiseerd. Deze wijziging is van invloed op wegenbeheer en vervanging. De BBV schrijft nu voor dat:

1. *Investerings met een maatschappelijk nut dienen, evenals investeringen met een economisch nut, te worden geactiveerd en over de verwachte levensduur te worden afgeschreven.* Dit geldt ook voor vervanging van wegen.
2. *Groot onderhoud kan op 2 manieren worden verwerkt:*
 - a) *kosten in jaar van uitvoering ten laste van de exploitatie (jaarlijks ramen in de begroting);*
 - b) *kosten in jaar van uitvoering ten laste van de onderhoudsvoorziening.* Hierbij is ter onderbouwing een actueel beheerplan (maximaal 5 jaar oud) verplicht met daarbij de verplichting het beheerplan tussentijds bij te stellen indien het niet meer aansluit bij de actuele situatie van het onderhoud en de financiën.

In dit beheerplan is hieraan verdere invulling gegeven, zodat de financiering van het beheer en onderhoud wegen op de juiste wijze geborgd is.

2.2 Huidig beleid

Beleidsvisie Beheer en Onderhoud wegen 2017-2026

In de Beleidsvisie wordt de stap gemaakt naar een prestatiegestuurde onderhoudsstrategie. De gemeente Barneveld streeft ernaar om de wegen te onderhouden op kwaliteitsniveau Basis. Het benodigde onderhoudsbudget voor 2017 – 2021 is destijds berekend en de verwachte uitgaven zijn hiermee in evenwicht gebracht. In dit beheerplan zijn de benodigde budgetten opnieuw berekend. In de beleidsvisie is de keuze gemaakt voor prestatiegestuurd wegbeheer. Dit is een logische keuze die aansluit bij de wijze van wegbeheer in Barneveld. Het resultaat van het prestatiegestuurd wegbeheer is dat er toekomstgericht onderhoud uitgevoerd wordt.

Gemeentelijk rioleringsplan (GRP) 2021-2026

De gemeente Barneveld zet zich in om het rioolstelsel verder te verduurzamen. Het doel is schoon hemelwater zoveel mogelijk te scheiden van vuilwater, door het hemelwater af te koppelen. Verder is het doel om de druppel vast te houden waar deze valt. Het water moet gestuurd worden zodat wateroverlast en -schade worden voorkomen of verminderd. Dit vraagt om een andere inrichting van de openbare ruimte en wegen. Voorbeelden hiervan zijn:

- beperken van nieuwe verharding;
- afkoppelen van afvoer van regenwater van bestaande verharding, zodat het niet zorgt voor extra belasting van het rioleringsstelsel;
- kolkloze straten en wijken met enkel bovengrondse waterafvoer;
- aanleggen van waterdoorlatende en waterpasserende verharding;
- verlagen van opsluitbanden naast openbaar groen.

In het GRP is een aanvullende stijging van 2,5% van de rioolheffing opgenomen om klimaatadaptatie binnen en buiten water- en rioolprojecten mogelijk te maken. Met beheer wordt actief afstemming gezocht om aan de doelstellingen uit het GRP gezamenlijk een invulling te geven.

Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP)

Bij het opstellen en uitvoeren van het mobiliteitsbeleid wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen op het gebied van de vervoerswijze die voor Barneveld van belang zijn, namelijk auto, fiets en openbaar vervoer. Het gaat hier om veranderingen in het gebruik van deze mobiliteiten, maar ook om veranderingen in het verplaatsingsgedrag. Fietsgebruik wordt

gestimuleerd als een volwaardig alternatief voor de auto. Er wordt ingezet op nieuwe of betere fietsverbindingen. Bermen van erftoegangswegen in het buitengebied worden voorzien van bermbeton. Bij het vaststellen van het GVVP zijn minimale middelen opgenomen om dergelijke verkeerskundige aanpassingen uit te voeren. Om uitvoering mogelijk te maken wordt dit daarom zoveel mogelijk gecombineerd met onderhoud. Alsnog zorgt dit regelmatig voor een tekort aan financiën om de realisatie van de gewenste aanpassing mogelijk te maken. Hiervoor is een andere oplossing gewenst. Jaarlijks wordt een GVVP-maatregelenpakket opgesteld. Daarin is opgenomen welke concrete maatregelen onderzocht of uitgewerkt gaan worden. Dit beheerplan wegen biedt kansen om in het GVVP-maatregelenpakket tijd, capaciteit en budget te reserveren om verkeersmaatregelen te bepalen samen met andere stakeholders. Op die manier is gecombineerde planvorming met beheer wegen mogelijk. Aandachtspunt daarbij is de financiering. Volgens het BBV is het namelijk niet toegestaan om onderhoudsgeld in te zetten als projectkrediet. Verderop in dit beheerplan wordt hierop verder ingegaan evenals het financieren van kleinschalige (verkeerskundige) aanpassing gecombineerd met onderhoud.

2.3 Visies en ontwikkelingen

Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert snel en merkbaar. De leefomgeving moet daarop worden aangepast, oftewel klimaatadaptatie. In de gemeente Barneveld is klimaatadaptatie onderdeel van de Strategische Visie Barneveld 2030 en valt onder het gemeentelijke Programma Duurzaamheid. De gemeente Barneveld is vanuit riolering, water en groen al aan het werk met waterberging, bovengrondse afvoer en afkoppelen van regenwater. Er is aandacht voor klimaatadaptatie breder over de werkvelden. Ook de wegenstructuur is nauw verbonden met water en wateroverlast. Wegen kunnen dienen als waterbuffer of faciliteren in infiltratie door middel van waterdoorlatende of waterpasserende verharding. Er is behoefte aan een klimaatbestendige weginrichting. Hier wordt aandacht aan gegeven in het structuurplan groen-blauw-grijs, waarin principes worden opgenomen voor onder andere het profiel groen-straat-woning.

Circulariteit en duurzaamheid

In beheer en onderhoud van wegen liggen veel kansen voor CO2 reductie door wijze van onderhoud, werkwijze van aanleg en materiaalverbruik. Samen met andere gemeentes in de regio FoodValley heeft de gemeente Barneveld de ambitie uitgesproken om een wezenlijke bijdrage te leveren aan de verduurzaming van beton. Dit is vastgelegd in het convenant duurzaam beton. In dit convenant is de doelstelling om actief in te zetten voor de toepassing van duurzaam beton vervaardigd uit secundaire grondstoffen en CO2-arme bindmiddelen. Naast de verduurzaming van beton zijn er in de wegenbouw talloze innovaties en duurzame oplossingen ontwikkeld en in ontwikkeling. Vanuit beheer is het lastig om hierin te investeren, omdat hiervoor geen middelen beschikbaar zijn. Het is nodig om hier gemeentebreed beleid voor te ontwikkelen inclusief de daarvoor benodigde financiën. Momenteel werkt de gemeente een visie en actie agenda rondom circulariteit.

Energietransitie

Ook in de gemeente Barneveld is de energietransitie een belangrijk thema. In de warmtevisie en laadvisie geeft de gemeente Barneveld hier invulling aan. In de warmtevisie worden drie hoofdoplossingen voor de transitie genoemd. De warmtepomp, het warmtenet en duurzaam gas. Met name het warmtenet heeft impact op de openbare ruimte, hier moet namelijk een nieuw systeem voor worden aangelegd. De aanleg van een warmtenet in wijken kan koppelkansen bieden om werkzaamheden te combineren met elkaar. In de laadvisie wordt invulling gegeven aan de transitie naar elektrisch rijden en het opladen van de elektrische voertuigen in de

openbare ruimte. Naast dat de laadpalen ruimte in beslag nemen, moeten deze ook aangesloten worden op het netstroom. Ook hier kunnen koppelkansen ontstaan. Hetzelfde geldt voor de toename van het aantal transformatorhuisjes met een factor van twee tot drie. Daarnaast heeft de gemeente beleid vastgesteld om restgronden (wegbermen en parkeerplaatsen) te gaan gebruiken voor zonne-energie.

2.4 Impact op het wegbeheer

Bovenstaande visies en thematieken laten zien dat er veel uitdagingen afkomen op het beheer van de openbare ruimte. Van het enkel technisch beheren van verhardingen naar bijdragen aan integrale doelstellingen. De energietransitie en klimaatadaptatie vraagstukken brengen koppelkansen met zich mee. Door projecten integraal op te pakken is het mogelijk om de kosten van vervangingen of groot onderhoud te delen met andere disciplines en de overlast voor de bewoners te verkleinen. Dit kan betekenen dat onderhoud aan een weg eerder of later in de tijd wordt opgepakt dan volgens de wegbeheermethodiek nodig is. Hierdoor kunnen de kosten hoger zijn ten opzichte van standaard technisch beheer, omdat bijvoorbeeld tussentijdse onderhoudsmaatregelen nodig zijn. Ook het afstemmingsproces om te komen tot uitvoering vraagt meer tijd.

Klimaatadaptatie kan tevens teweegbrengen dat wegen anders ingericht moeten worden, of met andere materialen aangelegd worden. Hierdoor kan het onderhoud dat een weg nodig heeft in de toekomst veranderen. Een weg met asfaltverharding onderhoud je op een andere manier dan een weg met waterpasserende stenen. De beheerbudgetten zijn niet altijd toereikend voor deze nieuwe onderhoudsmethodieken. De komende jaren wordt de daadwerkelijke impact zichtbaar en wordt indien nodig de beheerstrategie hierop aangepast.

3 Wat beheren we?

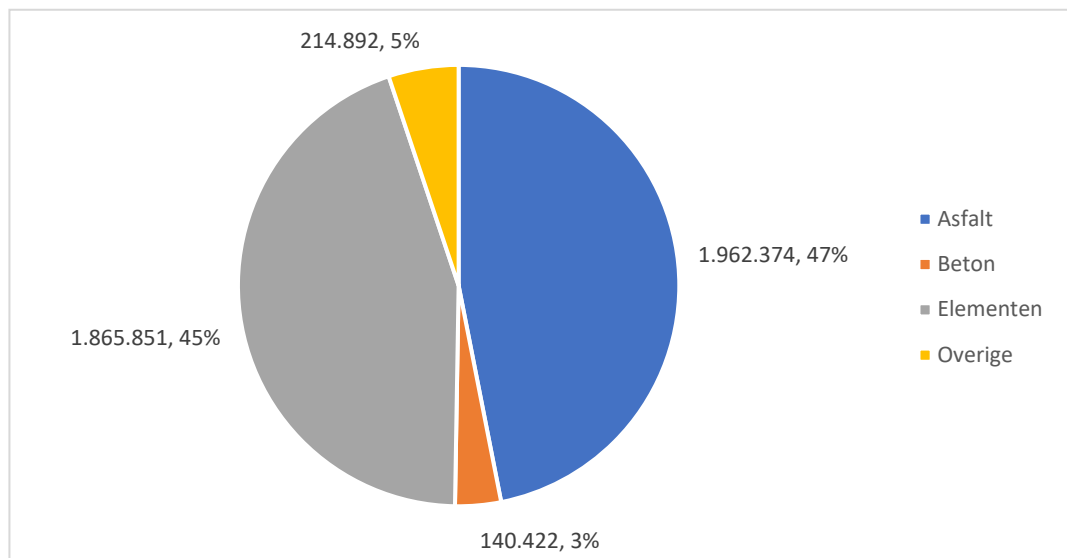
In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de opbouw van het wegenareaal van de gemeente Barneveld. Hierbij is gekeken naar de verhardingstypen, -functies, wegtypen en leeftijd. Deze gegevens vormen de basis voor de berekeningen die zijn uitgevoerd.

3.1 Opbouw wegenareaal

De gemeente Barneveld beheert circa 4,1 miljoen m² aan verharding. Voor het vastleggen van de benodigde gegevens gebruikt de gemeente een beheersysteem. Hierin worden ook de inspecties verwerkt en plannings gerealiseerd. De gegevens in dit hoofdstuk komen uit het beheersysteem en geven een beeld van hoe het areaal is opgebouwd. Deze gegevens hebben allen een rol in het maken van plannings, het bepalen van de onderhoudsbehoefte, de onderhouds- en investeringsmaatregelen en de daarvoor benodigde financiën.

3.1.1 Indeling per verhardingstype

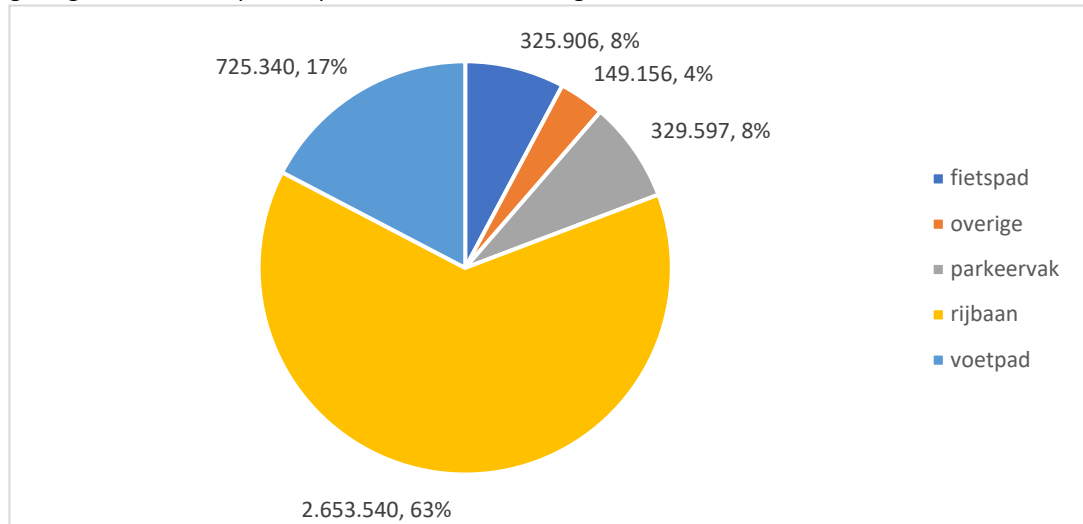
In Figuur 3-1 staat het areaal van de gemeente Barneveld opgedeeld naar voorkomend verhardingstype. Voor het merendeel zijn dit asfalt- en elementenverhardingen (klinkers, tegels, enz.). Daarna volgen de overige verhardingen. Dit zijn de zandwegen en halfverhardingen (zoals schelpenpaden en verhardingen met losse steenslag). Betonverhardingen komen het minste voor. Dit zijn bijvoorbeeld de fietspaden van beton en bermbeton.



Figuur 3-1: Areaal opgedeeld naar verhardingstype

3.1.2 Indeling per verhardingsfunctie

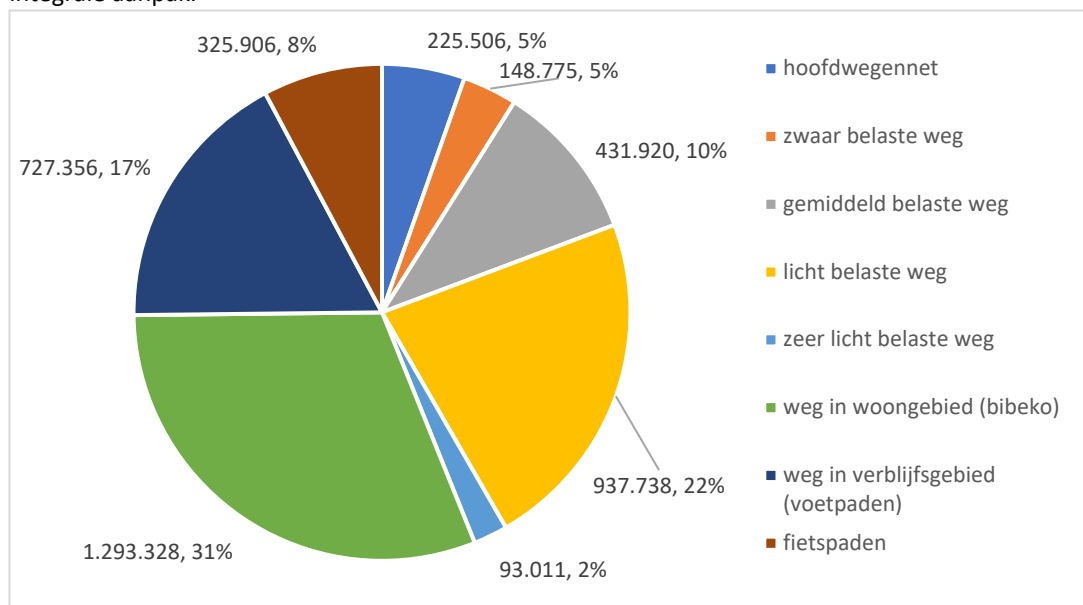
Figuur 3-2 laat het areaal zien opgedeeld naar verhardingsfunctie. Het grootste gedeelte van het areaal bestaat uit rijbanen. Daarna volgen de voetpaden (vrijliggende voetpaden en trottoirs) gevolgd door de fietspaden, parkeervakken en overige functies.



Figuur 3-2: Areaal opgedeeld naar verhardingsfunctie

3.1.3 Indeling per wegtype

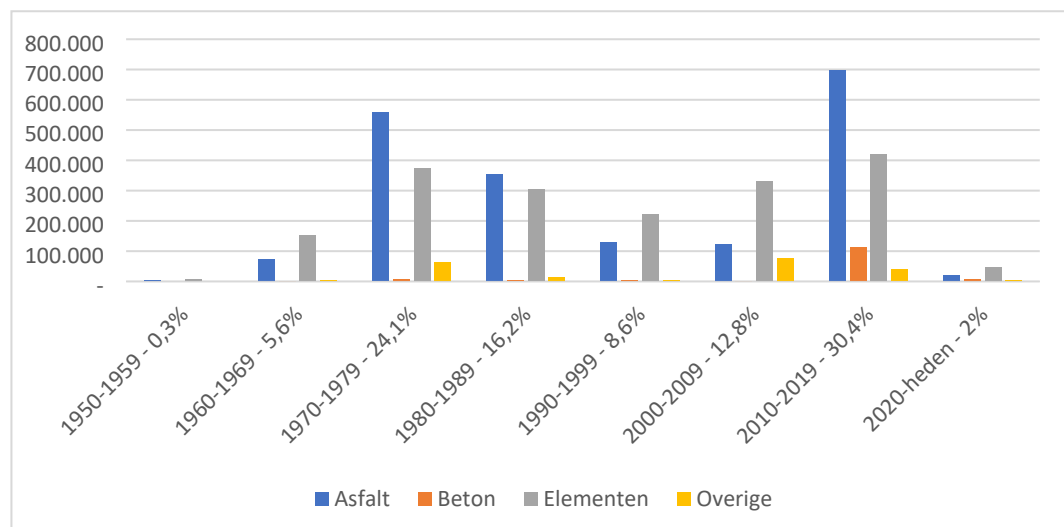
De gemeente Barneveld gebruikt acht in plaats van de gebruikelijke zes wegtypes. Toegevoegd zijn de hoofdwegen en zeer licht belaste wegen. Dit is een bewuste keuze, om een specifiek inzicht te krijgen in gebruiksfunctie per wegtype op basis van met name gebruiksfunctie. Figuur 3-3 laat het areaal opgedeeld naar wegtype zien. Het grootste gedeelte ligt binnen de woonwijken, terwijl juist daar gewacht wordt met grootschalig onderhoud in afwachting van een integrale aanpak.



Figuur 3-3: Areaal opgedeeld naar wegtype

3.1.4 Indeling op leeftijd

Figuur 3-4 geeft het areaal weer, opgedeeld naar periode van aanleg en het verhardingstype. Het grootste gedeelte van het areaal heeft een aanlegjaar tussen 2010 en 2019, namelijk 30,4%. Niet alles hiervan is nieuwe aanleg. Een aanzienlijk deel betreft bestaande wegen die in deze jaren zijn vervangen of waaraan Levensduurverlengend Onderhoud is uitgevoerd waardoor betreffende wegen een nieuwe levenscyclus hebben gekregen. Verder komt een groot deel van het areaal uit de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw. De verhardingen die in deze periode zijn aangelegd hebben grotendeels het einde van hun theoretische levenscyclus bereikt.



Figuur 3-4: Areaal opgedeeld naar aanlegperiode en verhardingstype

4 Wat hebben we bereikt?

In dit hoofdstuk wordt kort teruggeblikt op de afgelopen periode. Wat is er gedaan, wat is daarmee bereikt en hoe verhoudt zich tot de beleidsvisie vastgestelde ambities. Daarna wordt de huidige kwaliteit van de wegen in Barneveld gepresenteerd en vervolgens een verklaring voor het niet verwezenlijken van beleidsambities.

4.1 Huidige stand van zaken versus beleidsambities

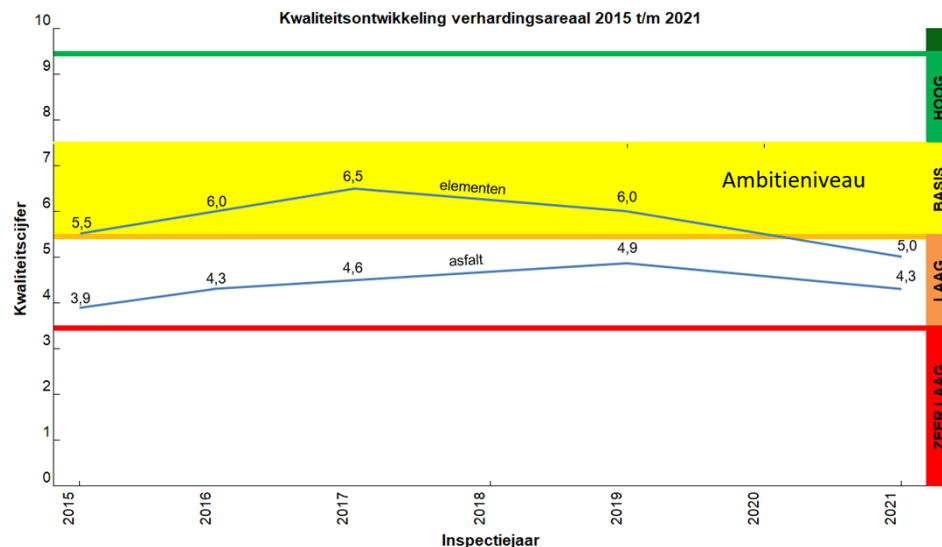
Om een goed inzicht te krijgen in de huidige stand van zaken is een vergelijking met de beleidsambities uit de Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026 gemaakt, namelijk:

1. Het op een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis brengen en houden van de gemeentelijke wegen en andere verhardingen.
2. Het wegwerken van de onderhoudsachterstand.

De Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026 is opgenomen in bijlage 1.

Beleidsambitie 1: Behalen van een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis

In Figuur 4-1 is de kwaliteitsontwikkeling van de asfalt- en elementenverharding te zien. Vanwege de beperkte omvang en de jonge leeftijd is de kwaliteit van de betonverhardingen in dit beheerplan buiten beschouwing gelaten.



Figuur 4-1: Kwaliteitsontwikkeling uitgesplitst naar verhardingssoort.

Met een 4,3 en een 5,0 scoren zowel de asfalt- als elementenverhardingen kwaliteitsniveau Laag. Daarmee is de beleidsambitie om een gemiddelde kwaliteitsniveau Basis te brengen niet bereikt. Wat opvalt is de toenemende kwaliteit in de eerste jaren en de relatief grote daling die in de laatste jaren heeft plaatsgevonden. De gemeente is voornemens de landelijke richtlijn van het CROW te gebruiken bij het monitoren van de kwaliteitsontwikkeling. Deze werkt met percentages in plaats van cijfers. In paragraaf 5.1 is dit toegelicht.

Beleidsambitie 2: Wegwerken onderhoudsachterstand

Ten tijde van het opstellen van het beleidsplan (inspectiegegevens 2015) voldeed 28% van de verhardingen niet aan kwaliteitsniveau Basis. Uit de inspectie van 2021 blijkt dat dit aandeel 34%* te zijn. Het aandeel verhardingen met een Laag of Zeer Laag kwaliteitsniveau is met 6% toegenomen.

De landelijk geldende richtlijn van het CROW schrijft voor dat minimaal 90% van de verhardingen kwaliteitsniveau Basis of hoger moet hebben. Dat betekent dat het aandeel met een Laag en Zeer Laag kwaliteitsniveau minder dan 10% moet zijn. In paragraaf 5.2 het vervolg.

* De 34% is de optelling van de 21% en 17% aan asfalt- en elementverhardingen met een Laag en Zeer Laag kwaliteitsniveau in paragraaf 5.2. Dit lijkt geen kloppende (optel)som. Dit komt doordat de omvang (oppervlakte) van de elementenverhardingen groter is dan die van de asfaltverhardingen.

4.2 Verklaring afwijking beleidsambitie

De beleidsambities zijn niet gehaald. In de Rapportage kwaliteitsontwikkeling 2020-2021 is uiteengezet waardoor dit komt. De drie belangrijkste redenen die hieruit naar voren komen zijn:

1. Het in 2019 en 2020 uitvoeren van minder onderhoud dan oorspronkelijk gepland. Dit doordat het asfaltonderhoudscontract in 2019 vroegtijdig is beëindigd en vanwege onderhoud gekoppeld aan projecten waarvan de uitvoering om diverse redenen nog niet heeft plaatsgevonden.
2. Het uitstellen van onderhoud vanwege het mogelijk combineren met andere werkzaamheden in en opgaven binnen de openbare ruimte (integrale aanpak).
3. Het ontbreken van vervangingsbudget in relatie tot de hoge leeftijd van een aanzienlijk deel van de wegen (vervangingsopgave).

Deze redenen zijn verder toegelicht in de Rapportage kwaliteitsontwikkeling 2020-2021. Deze rapportage is opgenomen in bijlage 2.

Aanvullend zijn er nog een aantal redenen te noemen voor het achterblijven van de kwaliteit op de ambitie. Deze redenen zijn hieronder toegelicht.

Onvoldoende onderscheid tussen groot onderhoud en vervanging

De afgelopen jaren was het onderscheid tussen groot onderhoud en vervanging van wegen onvoldoende scherp in beeld. Hierdoor zijn diverse werkzaamheden die op basis van het BBV als een investering aangemerkt kunnen worden niet altijd als zodanig verwerkt, maar ten laste van de voorziening groot onderhoud gebracht.

In dit beheerplan zijn de benodigde vervangingsinvesteringen in de periode 2023-2027 inzichtelijk gemaakt. Tevens is aangegeven wat de te verwachten vervangingsopgave is voor de opvolgende 10 jaar (2028-2037).

Zwaardere onderhoudsmaatregelen en aanleg bermbeton

De gemeente Barneveld heeft in de afgelopen jaren over het algemeen zwaardere onderhoudsmaatregelen toegepast dan destijds begroot in het beleidsplan. In de praktijk bleek dit nodig te zijn voor met name de wegen in het buitengebied. Wegen waren te licht geconstrueerd en te smal voor de huidige verkeersbelasting. Daarbij is in meer gevallen dan begroot gekozen voor het verharderen van naastliggende bermen met een betonstrook. Daarmee

hebben de wegen die zijn onderhouden een aanzienlijke langere levensduur gekregen en zijn nuttige investeringen gedaan voor de lange termijn. Gevolg hiervan is wel dat de omvang van het totaal uitgevoerde onderhoud kleiner is.

In dit beheerplan sluiten de berekende budgetten beter aan op de daadwerkelijk uit te voeren onderhoudsmaatregelen. De kosten voor de aanleg van bermbeton zijn afgestemd op de wegen waar dit in de periode 2023-2027 is gepland.

Onderhoudskosten door boomwortelschade

Boomwortels zorgen binnen de gemeente Barneveld op talloze locaties voor schade aan verhardingen. Dit komt hoofdzakelijk doordat groeiplaatsen van bomen onvoldoende voedingsstoffen bevatten. Zolang er geen structurele oplossing volgt (bijvoorbeeld groeiplaatsverbetering) blijven schades opnieuw ontstaan. Dit betreft een forse kostenpost waarmee in de huidige budgetten geen rekening is gehouden.

In dit beheerplan is een aanzet gegeven om te komen tot een structurele oplossing hiervoor.

Hogere onderzoeks- en advieskosten

In het beleidsplan heeft de gemeente Barneveld een jaarlijks bedrag begroot voor onderzoeks- en advieskosten. Dit budget is veel te laag in verhouding tot het wegenareaal dat de gemeente Barneveld beheert. In de afgelopen jaren is dit budget aangevuld met budget dat bedoeld is voor onderhoud.

In dit beheerplan zijn de benodigde kosten voor advies en onderzoek meegenomen in de berekening van de benodigde budgetten.

5 Wat willen we bereiken?

De doelstelling van de gemeente Barneveld is het zo snel mogelijk behalen van de beleidsambities. In het voorgaande hoofdstuk is uitgelegd waarom dit nog niet is gelukt. In dit hoofdstuk zijn beide beleidsambities geconcretiseerd.

5.1 Beleidsambitie 1: Bereiken van een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis

Een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis houdt, volgens de CROW-richtlijn voor beeldkwaliteit, in dat minimaal 90% van de verhardingen kwaliteitsniveau Basis of hoger moet hebben. Het gaat hier om een richtlijn en geen (wettelijke) eis. De gemeente Barneveld volgt deze richtlijn. Kwaliteitsniveau Basis wordt gezien als de ondergrens voor verantwoord wegbeheer.

Bij het vaststellen van het beleid heeft de raad gekozen voor een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis voor alle verhardingen. Niveau Basis is de middelste van de vijf kwaliteitsniveaus die landelijk worden gebruikt en zijn bepaald door het CROW. Tabel 5-1 geeft de huidige stand van zaken van het kwaliteitsniveau weer in vergelijking tot de richtlijn van het CROW. De gegevens zijn gebaseerd op de inspectie van 2021.

Kwaliteitsniveau	Zeer hoog (A+)	Hoog (A)	Basis (B)	Laag (C)	Zeer laag (D) = achterstallig onderhoud
Asfalt	41%	17%	21%	6%	15%
	79%			21%	
Elementen	38%	31%	14%	1%	16%
	83%			17%	
	Ambitie Barneveld en richtlijn CROW $\geq$ 90%			Ambitie Barneveld en richtlijn CROW $<$ 10%	

Tabel 5-1 Verdeling kwaliteitsniveau asfalt- en elementenverhardingen

De strategie in dit beheerplan is erop gericht zo snel mogelijk en uiterlijk binnen de aankomende 5 jaar 90% van zowel de asfalt- als elementenverhardingen op minimaal kwaliteitsniveau Basis te brengen.

Kwaliteitsniveau weergeven in percentages

Na vaststellen van de beleidsvisie is overgestapt op een afwijkende methodiek die werkt met kwaliteitscijfer. Deze methodiek is de afgelopen jaren gebruikt in de rapportages over de kwaliteitsontwikkeling. Deze keuze is gemaakt met het idee dat deze beter aansluit bij de beleving van niet technici. Om meer grip te krijgen op de kwaliteitsontwikkeling is de CROW-methodiek beter bruikbaar. De onderbouwing ervan is voor iedere gebruiker beschikbaar. Hierdoor is de gemeentelijke areaalbeheerder wegen in staat zelf doorrekeningen te maken. Bijvoorbeeld wat de invloed van het geplande onderhoud is op de kwaliteitsontwikkeling. Daarnaast wil de gemeente, zoals aangeven, de landelijk geldende richtlijn van het CROW volgen.

5.2 Beleidsambitie 2: Wegwerken onderhoudsachterstand

In de beleidsvisie wordt de 'onderhoudsachterstand' gezien als zijnde het aandeel verhardingen met kwaliteitsniveau Laag en Zeer Laag. Volgens het CROW betreft de onderhoudsachterstand alleen de verhardingen met kwaliteitsniveau Laag. De verhardingen met kwaliteitsniveau Zeer Laag vallen onder de noemer 'achterstallig onderhoud'.

Het aandeel verhardingen met een Laag en Zeer Laag kwaliteitsniveau moet kleiner zijn dan 10%. Dat zegt de richtlijn van het CROW. Het gaat hier om een richtlijn en geen (wettelijke) eis. De gemeente Barneveld volgt deze richtlijn.

In tabel 5-2 is te zien dat het van de asfaltverhardingen 21% en voor de elementenverhardingen 17% een

kwaliteitsniveau lager dan Basis heeft.

Wat opvalt is het forse aandeel met een Zeer Laag kwaliteitsniveau.

Kwaliteitsniveau	Laag (C) = onderhouds-achterstand	Zeer laag (D) = achterstallig onderhoud
Asfalt	6%	15%
	21%	
Elementen	1%	16%
	17%	
	Ambitie Barneveld en richtlijn CROW < 10%	

Tabel 5-2: Richtlijn en percentage Laag en Zeer Laag

Hoe om te gaan met achterstallig onderhoud

Er is nog steeds sprake van een onderhoudsachterstand. De richtlijn zegt immers dat 90% van de verhardingen minimaal kwaliteitsniveau Basis moet hebben. In de tabel is te zien dat 21% van de asfaltverhardingen en 17% van de elementenverhardingen een kwaliteitsniveau lager dan Basis heeft. Zoals in de tabel te zien, is het aandeel achterstallig onderhoud (kwaliteitsniveau Zeer Laag) 15% voor de asfalt- en 16% voor de elementenverhardingen. Indien er bij achterstallig onderhoud tevens sprake is van gevaarlijke situaties en/of kapitaalvernietiging dient dit zo spoedig mogelijk hersteld te worden. Vanuit het BBV wordt dit herstel van achterstallig onderhoud aangemerkt als een (financiële) verplichting waarvoor conform artikel 44 lid 1a een voorziening wordt gevormd naast de reguliere voorziening groot onderhoud. De gemeente Barneveld beschikt over voldoende financiële middelen om kapitaalvernietiging en onveilige situaties te voorkomen.

Kapitaalvernietiging en achterstallig onderhoud asfaltverhardingen

Kapitaalvernietiging komt alleen voor bij asfaltverhardingen. Dit komt doordat asfalt gevoelig is voor weersinvloeden. Van kapitaalvernietiging is sprake wanneer uitstel van onderhoud leidt tot onnodig duurdere onderhoudsmaatregelen. In de gemeente Barneveld is een aanzienlijk deel van de asfaltverhardingen met achterstallig onderhoud aan vervanging toe. Hierdoor is er van kapitaalvernietiging geen sprake. De zwaarste maatregel, namelijk vervanging, is immers al noodzakelijk. Zolang geen vervanging plaatsvindt worden onaanvaardbare veiligheidsrisico voorkomen door het (plaatselijk) herstellen van de schades.

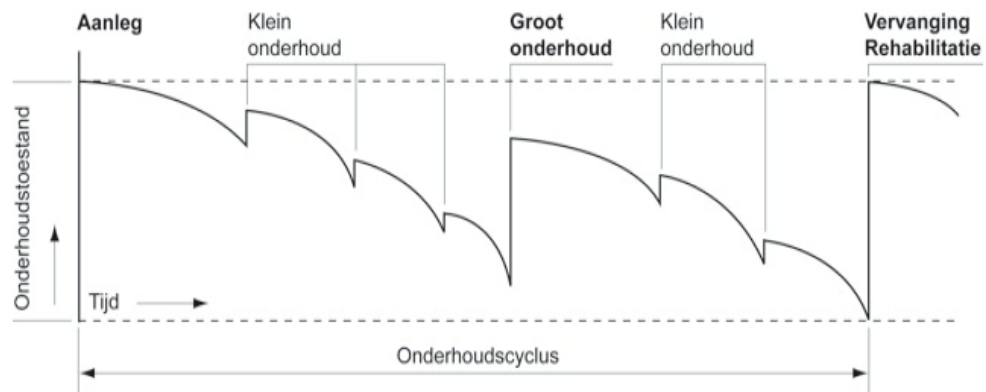
Achterstallig onderhoud elementenverhardingen

Voor de elementenverhardingen is kapitaalvernietiging niet aan de orde, omdat het uitstellen van onderhoud niet kan leiden tot onnodig duurdere maatregelen. Waar sprake is van onaanvaardbare veiligheidsrisico's is het nodig in te grijpen. Het achterstallig onderhoud bevindt zich hoofdzakelijk binnen de woonwijken. Net als voor het asfalt, geldt dat in de oudere woonwijken de elementenverhardingen deels aan vervanging toe zijn. Zolang geen vervanging

plaatsvindt worden onaanvaardbare veiligheidsrisico voorkomen door het (plaatselijk) herstellen van de schades.

Aandeel tot 10% met kwaliteitsniveau lager dan Basis toegestaan

Een aandeel tot 10% ziet het CROW is een behapbare 'werkvoorraad'. Deze werkvoorraad wordt ieder jaar aangevuld. Dit komt doordat de kwaliteit daalt door het standaard gebruik en het natuurlijk verouderingsproces. Extreme weersomstandigheden of extreem toenemende verkeersbelasting versnellen het verouderingsproces. Door het verouderingsproces is tussen het moment van aanleg en moment van vervanging een aantal malen onderhoud nodig. In figuur 6-1 is dit weergegeven.



Figuur 6-1: Voorbeeld van een levenscyclus van een weg met de diverse onderhoudsmomenten

Een aanzienlijk deel van de verhardingen is op het punt van rehabilitatie oftewel vervanging aangekomen. Voor de andere verhardingen is het belangrijk om op het juiste moment de juiste onderhoudsmaatregel uit te voeren. De resultaten van de wegininspectie zijn hierbij een hulpmiddel. Het daadwerkelijke moment van uitvoering en maatregeltypes worden bepaald door de wegbeheerder. Daarbij zijn aanvullende factoren van belang zoals gebiedskennis, aanvullende onderzoeken en interne als externe afstemming van belang.

Maatregelbepaling en financiering

Voor alle verhardingen met een Laag en Zeer Laag kwaliteitsniveau is bepaald welke type maatregel nodig is. Op basis hiervan is berekend welke bedragen hiervoor nodig zijn. Een deel van het achterstallig onderhoud betreft verhardingen die aan vervanging toe zijn of waar investeringen nodig zijn anders dan onderhoud. Het is niet toegestaan om investeringen te bekostigen met onderhoudsbudget. Bovendien is in de beschikbare onderhoudsbudgetten hiermee geen rekening gehouden. Het is daarom noodzakelijk te zorgen voor de benodigde investeringskredieten. In hoofdstuk 7 is uitgelegd welke dit zijn en welke bedragen hiermee zijn gemoed.

6 Hoe pakken we dit aan?

In het voorgaande hoofdstuk is omschreven wat de gemeente Barneveld wil bereiken in de periode 2023-2027. In dit hoofdstuk de strategie die de gemeente daarvoor hanteert.

6.1 Binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom is de onderhouds- en vervangingsbehoefte aanzienlijk. Een groot deel van de verhardingen is verouderd. Dit komt door het uitstellen van benodigd grootschalig onderhoud en vervangingen. Hoofdredeën hiervoor zijn:

- De wens om dit te combineren met een integrale, projectmatige aanpak, waarin de opgaven vanuit disciplines worden meegenomen.
- Het ontbreken van vervangingsbudget.

Om de verhardingen binnen de komgrenzen op niveau te brengen is een inhaalslag nodig, waarvoor andere afwegingskeuzes gemaakt moeten worden. Welke dit zijn wordt in deze paragraaf omschreven.

Vervanging en onderhoud binnen projecten en Meerjarig Investeringsprogramma

Waar mogelijk wordt het onderhouden en het vervangen van verhardingen met andere opgaven binnen projecten uitgevoerd. Actuele voorbeelden zijn de Apeldoornsestraat in Voorthuizen, de Eendrachtstraat en Platanenstraat in Zwartebroek en de Churchillstraat in Barneveld. De totale opgave aan vervangingen en projecten binnen de gemeente wordt in een Meerjarig Investeringsprogramma in beeld gebracht. De benodigde vervangingskredieten voor wegen binnen projecten worden daarin per project gespecificeerd. Naast vervangingskrediet is een aanvullende projectkrediet nodig om een integrale projectmatige aanpak mogelijk te maken. Wanneer hiervoor geen ruimte gevonden wordt, betekent dit dat andere opgaven blijven liggen en combi-kansen niet worden benut.

Grootschalig onderhoud en vervanging vooruitlopend op een integrale aanpak

Voor een aantal woonwijken wordt niet langer gewacht op een integrale aanpak. Dit omdat het onderhoudsniveau in deze wijken te laag scoort en een inhaalslag nodig is. Daarnaast wachten bewoners in bepaalde wijken en straten al jaren op een beloofde kwaliteitsverbetering. Zolang er voor betreffende wijken en straten (nog) geen aanleiding is om een integrale aanpak op korte termijn te verwachten, wordt het onderhoud vooruitlopend opgepakt. Hierbij is het uitgangspunt:

- Groot onderhoud of Levensduurverlengend Onderhoud (LVO) uitvoeren aan de asfaltrijbanen.
- Groot onderhoud of vervangen van naastliggende trottoirs.

Voorbeelden van de wijken, die in de aankomende jaren voor deze aanpak in aanmerking komen, zijn Oldenbarneveld (oostelijk deel), Vogelwijk, Rootselaar-West (Ontdekkers- en Kastelenbuurt), Haarkamp, De Steenkamp. Hetzelfde geldt voor bedrijventerrein De Valk.

Nadat het beheerplan is vastgesteld wordt bepaald in welke wijken deze aanpak daadwerkelijk gaat plaatsvinden inclusief prioritering en planning. Voor een aantal van genoemde wijken wordt namelijk nog onderzocht of een integrale aanpak op een acceptabele termijn mogelijk is.

Met deze aanpak krijgen de asfaltverhardingen, die het einde van hun levensduur hebben bereikt, een onderhoudsmaatregel die de levensduur met minimaal 10 jaar verlengt. Die tijd kan gebruikt worden voor verdere integrale planvorming, het concretiseren van de diverse opgaven en het vinden van financiering daarvoor. Een voorbeeld hiervan is de beleidsdoelstelling om de asfaltwegen binnen woonwijken met een maximum rijsnelheid van 30 km/uur om te vormen naar klinkerverhardingen. Dit is goed te combineren met een vernieuwde (klimaatadaptieve) inrichting. Hiervoor is op dit moment de planvorming niet ver genoeg en ontbreekt het aan middelen, maar is de kwaliteit dusdanig dat onderhoud noodzakelijk is.

Kansen voor andere disciplines

De genoemde aanpak biedt kansen voor de andere disciplines. Met onder anderen de verkeerskundigen en groenbeheerders vindt afstemming plaats over mogelijk te combineren werkzaamheden. Daarnaast vindt afstemming plaats met de diverse externe stakeholders (zoals nutspartijen, Woningstichting Barneveld).

Communicatie en participatie

Belangrijk aandachtspunt is de communicatie en het betrekken van bewoners. Dit is onder meer belangrijk voor het verkrijgen van draagvlak voor mogelijke aanpassingen aan de inrichting en begrip voor het uitvoeren van wegwerkzaamheden en de daarbij behorende overlast. Met de bewoners en ondernemers, die tijdens het uitvoeren van onderhoud beperkt bereikbaar zijn, vindt voorafgaand aan de werkzaamheden afstemming plaats. Hetzelfde geldt voor de hulpdiensten, vervoersmaatschappijen, wegbeheerders (omliggende gemeenten, provincie Gelderland, Rijkswaterstaat) en andere stakeholders. Ruim voorafgaand aan de daadwerkelijke werkzaamheden wordt bepaald hoe de informatieverstrekking plaatsvindt. Wanneer er gecombineerd met het onderhoud aanpassing aan de inrichting plaatsvinden, wordt een andere participatietrede gehanteerd. Dit is afhankelijk van de aard en omvang van de aanpassingen. Randon werkzaamheden vindt maatwerk communicatie plaats. De gebiedsregisseurs en communicatieadviseurs adviseren hierin.

Wijkgericht onderhoud

Daarnaast blijft de gemeente wijkgericht onderhoud uitvoeren. Dit onderhoud is er in eerste instantie op gericht om het kwaliteitsniveau op Basis te brengen en vervolgens te houden op de lange termijn. Dit betreft het plaatselijk herstel van schades en onveilige situaties, waarbij elke 5-10 jaar iedere woonwijk wordt ingepland. Ook bij het wijkgericht onderhoud worden de in- en externe stakeholders en de bewoners betrokken, zodat nuttige input vanuit hen meegenomen kan worden tijdens de uitvoering van het onderhoud.

Klein onderhoud

Het oplossen van plaatselijke schades is een essentieel onderdeel van het beheer en zorgt ervoor dat de wegen, fiets en voetpaden veilig begaanbaar blijven en voorkomt onnodige toename van de omvang en ernst van schades. Dit gebeurt zoveel mogelijk planmatig op basis van de klein onderhoudspunten die zijn geconstateerd tijdens de weginspectie. Daarnaast worden tussentijds schades gemeld door medewerkers en bewoners.

Nadat de inhaalslag is afgerond blijft de gemeente het benodigde onderhoud uitvoeren om het wegenareaal binnen de kernen op niveau te houden.

6.2 Buiten de bebouwde kom

De gemeente Barneveld heeft, in verhouding tot veel andere gemeente, een relatief groot buitengebied. Het merendeel hiervan is agrarisch. Het andere deel (tussen Voorthuizen, Garderen en Kootwijk) is vooral bosgebied. Met name de wegen binnen het agrarisch gebied zijn niet geconstrueerd en ingericht op het huidige gebruik. In de afgelopen decennia is de verkeersintensiteit, de grote en het gewicht van het vracht- en landbouwverkeer flink toegenomen. Dit leidt tot schades aan de wegen en de naastliggende bermen.

Op niveau brengen wegenareaal buiten de kom

Inmiddels is een aanzienlijk aantal wegen voorzien van een asfaltconstructie die bestand is tegen de huidige verkeersbelasting. De bermen langs te smalle wegen zijn, zoveel mogelijk gecombineerd met het asfaltonderhoud, verhard met een betonstrook (bermbeton). In de aankomende jaren wordt deze aanpak voortgezet. Daarmee wordt gezorgd voor een toekomstbestendig wegennet in het buitengebied. In de meeste gevallen worden groot, eeuwigdurend- of levensduurverlengde onderhoud (LVO) toegepast. Bij LVO worden de nieuwe lagen asfalt op het bestaande asfalt aangebracht. Hierdoor krijgt de wegconstructie een vernieuwde levensduur zonder dat vervanging nodig is. Bij eeuwigdurend onderhoud gebeurt dit ook, maar is het uitgangspunt dat betreffende weg eeuwig in stand wordt gehouden. Eeuwigdurend onderhoud wordt daardoor niet gezien als investering. LVO wel. In de gevallen dat groot, eeuwigdurend onderhoud, of LVO niet mogelijk is, vindt vervanging plaats. Voor de wegen die op niveau zijn gebracht, is het op niveau houden belangrijk. Tijdig onderhoud voorkomt een nieuwe onderhoudsachterstand en onnodig dure maatregelen.

Aanleg bermbeton

Bij onvoldoende rijbaanbreedte wordt uitweken in de bermen. Hierdoor ontstaan diepe kuilen en onacceptabele hoogteverschillen met het asfalt. Dit leidt tot onveilige situaties en aansprakelijkheidsstellingen wanneer hierdoor letsel- en/of materiele schade ontstaat. Bovendien bezwijken de randen van het asfalt wanneer de bermen te laag liggen. Een structurele oplossing is het verharden van de bermen. Dit maakt veilig uitwijken mogelijk en zorgt voor een goede opsluiting van het asfalt.

De gemeente Barneveld gebruikt hiervoor over het algemeen bermbeton. Dit is een betonrand die direct naast het asfalt wordt aangebracht. In de eerste jaren zijn ribbels in het beton aangebracht. Dit ter attentie voor de weggebruiker en het voorkomen van uitwijken in de berm achter het bermbeton. Hiermee is gestopt, omdat dit leidt tot geluidsoverlast voor de aanwonenden. De ribbels zijn bovendien hinderlijk voor fietsers en wandelaar. Goede alternatieven voor bermbeton zijn er niet. Bermbeton is sterk, kan zonder fundering worden aangebracht en heeft een lange levensduur. Dit geldt niet voor de meeste alternatieven. Het verbreden van de rijbaan met asfalt is veel kostbaarder en brengt het risico met zich mee dat opnieuw schade ontstaat aan de randen van het asfalt. Ook kan het verbreden van het asfalt leiden tot hogere snelheden van het verkeer. Aandachtspunt vanuit verkeerveiligheid is de breedte van de bermbeton. Voorkomen moet worden dat door een te brede strook bermbeton een vreemd wegbeeld ontstaat en de bermbeton de uitstraling van een fietsstrook krijgt. Om ervoor te zorgen dat toekomstig onderhoud mogelijk blijft, wordt voorafgaand onderzocht of de aanwezige asfaltconstructie sterk en dik genoeg is. Wanneer dit niet het geval is worden eerst extra lagen asfalt (eeuwigdurend onderhoud of LVO) aangebracht. Nadat de bermbeton is aangebracht is dit niet langer mogelijk. In de gevallen dat het verharden van een berm niet langer

uitgesteld kan worden, maar het asfalt nog (lang) niet aan onderhoud toe is, wordt gekozen voor alternatieve (meer tijdelijke) verhardingsvormen.

Beleid toepassen bermbeton

Overigens is het goed om te vermelden dat het toepassen van bermbeton een uitgangspunt is van het in 2017 door de raad vastgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan. Hierin staat aangegeven dat het bermonderhoud van wegen in het buitengebied steeds belangrijker wordt. En dat bermen van erftoegangswegen worden voorzien van bermbeton.

Combinatie met andere werkzaamheden en betrekken bewoners

Buiten de bebouwde kom is een integrale aanpak met andere disciplines in mindere mate van toepassing. Het onderhoud aan wegen wordt daarom veelal zelfstandig uitgevoerd. Wanneer er geen wijzigingen aan de inrichting plaatsvinden is het tijdig en juist informeren over het algemeen voldoende. Daarbij wordt de bewoners gevraagd eventuele wensen kenbaar te maken. Waar nodig worden de onderhoudswerkzaamheden gecombineerd met beperkte (met name verkeerskundige) aanpassingen. Wanneer dit aan de orde is geldt een andere vorm van communicatie. In die gevallen wordt bepaald welke participatietrede het beste past. De gebiedsregisseurs en communicatieadviseurs adviseren hierin.

6.3 Wegwerken onderhoudsachterstand

In paragraaf 5.2 is aangegeven hoe de gemeente omgaat met het wegwerken van de onderhoudsachterstand. Deze aanpak is geïntegreerd in de strategie die geldt voor de kernen en het buitengebied.

6.4 Onderhoud onverharde wegen en paden

Van het totale areaal aan wegen, fiets- en voetpaden is circa 214.000 m² onverhard of halfverhard. Onverhard zijn de zandwegen. Onder halfverhard worden verhardingen verstaan die bestaan uit losse materialen, zoals schelpen, steenachtige materialen en gebroken puin. Jaarlijks worden deze wegen waar nodig aangevuld en uitgevlakt. Daarnaast is het nodig om eens in de zoveel tijd een nieuwe laag verhardingsmateriaal aan te brengen. Waar mogelijk wordt ingezet op duurzame oplossingen, waarmee de onderhoudskosten kunnen worden verlaagd.

De onverharde en halfverharde wegen brengen hun eigen problematiek met zich mee. In droge perioden zorgt de losse verharding voor stofoverlast. In natte perioden ontstaan snel schades als gaten in dit type verhardingen. Het aantal meldingen over de slechte staat en stofoverlast neemt toe. In het huidige beleidsplan is hiervoor geen beleid opgenomen. Dit is wel wenselijk omdat ook hier de gebruiksintensiteit toeneemt. Om het stuiven tegen te gaan worden een aantal wegen met regelmaat behandeld met een middel dat het stuiven tijdelijk vermindert. Het intensiveren van het onderhoud, toepassen van andere oplossingen en beperken van stofoverlast leidt tot hogere onderhoudskosten.

6.5 Onderhoud wegmarkeringen

Wegmarkering zorgen voor geleiding van het verkeer en werken attentie verhogend. De wegmarkeringen bestaan uit lengtemarkeringen en figuraties. Lengtemarkering zijn de strepen in het midden en aan de zijkanen van de weg. Voorbeelden van figuraties zijn haaiantanden en zebrapaden. De wegmarkeringen zijn onderhevig aan slijtage, waardoor de zichtbaarheid

afneemt. Jaarlijks vindt een onderhoudsronde plaats waarbij de onvoldoende zichtbare wegmarkeringen worden vernieuwd. Op de locaties waar onderhoud is gepland wordt het aanbrengen van de wegmarkeringen daarmee gecombineerd.

6.6 Onderhoud bermen

Naast de aanleg van bermbeton wordt er regulier bermonderhoud uitgevoerd. De focus ligt hierbij op het veilig houden van de bermen. Daarbij worden diep uitgereden bermen aangevuld. Dit is in de natte jaargetijden (herfst en winter) lastig, omdat juist dan versneld schade ontstaat en een berm voldoende droog moet zijn om onderhoud uit te voeren. Naast het aanvullen van de bermen direct naast de weg, worden te hoog liggende bermen verlaagd. Dit is nodig om te zorgen voor een goede waterafvoer. Water op en naast de weg zorgt voor het versneld ontstaan van schades aan het asfalt en de bermen. Door het achterblijvende maaisel na het maaien komt een berm ieder jaar gemiddeld één centimeter hoger te liggen. Het bermonderhoud wordt periodiek uitgevoerd.

6.7 Ecologisch (berm)beheer en faunavoorzieningen

De gemeente Barneveld ontwikkeld een plan voor ecologisch maaibeheer. Dit is vastgesteld in het biodiversiteitsplan. De bermen maken onderdeel uit van dit plan. Goed ecologisch beheer van bermen draagt bij aan het floreren van flora en fauna (biodiversiteit). De gemeente vindt dit belangrijk. Het technische en ecologische beheer moeten op elkaar worden afgestemd. Vanuit verkeersveiligheid is voldoende zicht bij zijwegen, bochten en uitwegen een aandachtspunt om hierin mee te nemen. Een keuze vanuit ecologisch beheer kan zijn dat het maaisel wordt afgevoerd. Hierdoor verschrallen de bermen en krijgen andere (zeldzamere) plantsoorten en insecten de kans zich te vestigen. Bijkomend voordeel is dat de bermen minder snel te hoog liggen.

In en langs de gemeentelijke wegen bevinden zich een aantal faunavoorzieningen. Het gaat hier onder meer om faunapassages zoals amfibieëntunnels. Hiervoor heeft de gemeente een apart beheerplan.

6.8 Monitoren kwaliteitsontwikkeling

De gemeente Barneveld wil meer grip op de kwaliteitsontwikkeling. Hiervoor is meer inzicht nodig op het effect van uitgevoerd en toekomstig onderhoud. Een belangrijke stap hierin is het meten van de kwaliteitsontwikkeling volgens de CROW-richtlijn. Hiermee wordt in het vervolg de kwaliteit gemeten in percentages in plaats van cijfers. Hierdoor is het mogelijk het effect van uitgevoerd en toekomstige onderhoud op de kwaliteitsontwikkeling te berekenen. In paragraaf 5.1. is dit uitgelegd.

Het monitoren van de kwaliteitsontwikkeling en het behalen van de beleidsdoelstellingen wordt gedaan door:

1. Iedere twee jaar een volledige wegininspectie uit te voeren waarvan de resultaten gerapporteerd worden in de gebruikelijke rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen.
2. Een tussentijdse rapportage in de tussenliggende jaren.

Rapportage kwaliteitsontwikkeling op basis van weginspectie

Eens in de twee jaar wordt een weginspectie uitgevoerd door daarvoor opgeleide en gediplomeerde inspecteurs van een externe (specialistische) partij. De gemeente sluit hiermee aan op de systematiek voor wegbeheer van het CROW. Deze gaat uit van en adviseert het eens in de twee jaar uitvoeren van een weginspectie. De input daaruit wordt binnen de systematiek gebruikt om het benodigde onderhoud en de exacte kwaliteit te bepalen. Via de rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen wordt de raad hierover geïnformeerd.

Tussentijdse rapportage prognose kwaliteitsontwikkeling

Jaarlijks wordt het effect van het uitgevoerde onderhoud op de kwaliteitsontwikkeling gerapporteerd en geëvalueerd. Gelijktijdig wordt berekend wat het effect is van het toekomstige onderhoud. Daarbij de kanttekening dat het lastig is om te voorspellen wat de kwaliteitsdaling is van het verhardingsareaal waarop geen onderhoud plaatsvindt. Dit is, met name voor de asfaltverhardingen, sterk afhankelijk van externe en wisselende factoren (weersinvloeden e.d.). De tussentijdse rapportage wordt zoveel mogelijk gecombineerd met het jaarlijkse uitvoeringsplan wegen.

7 Wat gaat dat kosten?

In voorgaand hoofdstuk is aangegeven hoe de gemeente Barneveld het beheer van haar wegen in de aankomende jaren aanpakt. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de kosten van deze aanpak in de periode 2023-2027. Voor de investeringen is een doorkijk gemaakt tot en met 2037.

7.1 Uitgangspunten berekende bedragen voor onderhoud en investeringen

Bij het berekenen de in dit hoofdstuk genoemde bedragen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De benodigde budgetten zijn berekend op basis van de omvang van het wegenareaal zoals in hoofdstuk 3 van dit beheerplan genoemd. De omvang neemt jaarlijks toe.
- De prijzen voor producten zijn de afgelopen periode fors gestegen. Het CBS stelt na ieder kwartaal de indexcijfers vast. In dit beheerplan is gerekend met een prijsstijging van 15% ten opzichte van het prijspeil van eind 2021.
- De bedragen zijn exclusief VAT-kosten. Dit zijn de kosten die nodig zijn voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht. Het is nodig rekening te houden met 15-20% aan VAT-kosten. Deze kosten zijn deels gedekt binnen de huidige formatie. Alleen voor de vervangingsinvesteringen is dit niet het geval.
- De benodigde bedragen voor groot onderhoud en investeringen zijn gemiddelden per jaar. De daadwerkelijk benodigde bedragen fluctueren jaarlijks. Om deze fluctuatie op te vangen wordt voor groot onderhoud veelal gebruik gemaakt van een voorziening.

7.2 Regulier (kleinschalig) onderhoud

De 'vaste' jaarlijkse kosten voor het regulier (kleinschalig) onderhoud dienen ten rekening van de exploitatie te worden gebracht. Dit betreft het klein onderhoud, het onderhoud aan onverharde wegen, bermen en markeringen. Hiervoor is jaarlijks een bedrag van € 653.500 in de begroting opgenomen. Dit bedrag is gebaseerd op de omvang van het wegenareaal en het prijspeil in 2016. Zowel het prijspeil als de omvang van het wegenareaal is fors toegenomen. Via de reguliere planning & control cyclus wordt dit gemonitord en indien nodig wordt hierop actie ondernomen. In onderstaande tabel de bedragen berekend op basis van de in paragraaf 7.1 genoemde uitgangspunten.

Regulier onderhoud (in €)	
- Klein onderhoud asfalt-, elementen- en betonverhardingen	633.000
- Onderhoud onverharde en halfverharde wegen, fiets- en voetpaden	81.000
- Onderhoud bermen	23.000
- Onderhoud wegmarkeringen	+ 58.000
Totaal budget	795.000

7.3 Groot onderhoud

De gemeente Barneveld maakt voor het groot onderhoud van wegen gebruik van een Voorziening groot onderhoud wegen (conform BBV artikel 44 lid 1c). De voorziening wordt gevuld door een jaarlijkse storting (dotatie) vanuit de exploitatie. De voorziening is bedoeld om de fluctuerende uitgaven op te vangen. Het ene jaar is meer onderhoud nodig dan het andere. Belangrijke eis is dat de voorziening is onderbouwd met een actueel beheerplan. Een andere belangrijke eis is dat het saldo in de voorziening niet negatief mag zijn.

In onderstaande tabel het, in de periode 2023-2027 voor groot onderhoud, beschikbare budget versus het benodigde budget. Het beschikbare budget is gebaseerd op het prijspeil 2016 van en de omvang van het wegenreaal in 2017. Zowel het prijspeil en de omvang van het aantal wegen is inmiddels fors toegenomen.

Groot onderhoud wegen (in €)	2023	2024	2025	2026	2027
Saldo voorziening 01-01	2.533.000*	2.665.000	2.797.000	1.924.000	1.226.000
Structurele dotatie (storting)	2.356.000	2.356.000	2.356.000	2.356.000	2.356.000
Incidentele beleidstoevoeging 2021 (inhaalslag wegen)	+ 1.180.000	+ 1.180.000			
Voorstel verhogen dotatie (aanvullend budget)			+ 175.000	+ 350.000	+ 525.000
Totaal beschikbaar in voorziening	6.069.000	6.201.000	5.153.000	4.280.000	3.582.000
Kosten onderhoud ten laste van voorziening	- 3.404.000	- 3.404.000	- 3.404.000	- 3.404.000	- 3.404.000
Saldo voorziening 31-12	2.665.399	2.797.399	1.924.399	1.226.399	703.399

*op basis van begrootte lasten in 2022

In 2023 en 2024 is er een incidenteel aanvullend budget beschikbaar van € 1.180.000. Vanaf 2025 vervalt deze extra storting en zijn de jaarlijkse geplande uitgaven hoger dan het beschikbare budget. In de tabel is te zien dat de dotatie (storting) in de voorziening vanaf 2025 € 1,05 mln. lager is dan de geraamde onderhoudslasten. Dit leidt vanaf 2027 tot een negatief saldo van de voorziening. Op basis van het BBV is dit niet toegestaan. Om dit te voorkomen is het nodig de structurele dotatie in de voorziening vanaf 2025 tot en met 2030 jaarlijks stapsgewijs te verhogen met 175.000. Op deze wijze blijft het saldo van de voorziening positief.

7.4 Vervanging van wegen en andere investeringen

Vanaf 2017 is het conform de BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) verplicht investeringen met een maatschappelijk nut in de openbare ruimte te activeren op de begroting. Dit betekent dat alle nieuwe aanleg, vervangingen en LVO moet worden gekapitaliseerd. Dit resulteert in kapitaallasten op de begroting. De gemeente heeft voor haar wegen geen investeringskrediet in de begroting opgenomen. Het reserveren van structurele ruimte in de meerjarenbegroting is nodig om de benodigde investeringen te financieren. LVO kan in bepaalde gevallen gezien worden als eeuwigdurend onderhoud. In die gevallen is er geen sprake van een investering.

7.4.1 Investeringsbedragen in de periode 2023-2027

In onderstaande tabel de investeringsbedragen die in de periode 2023 t/m 2027 nodig zijn om geplande investeringen te bekostigen.

Te financiering investeringen 2023-2027 (in €)				
	Vervangingen	LVO	Aanleg bermbeton	Totaal per jaar
2023	6.210.000	1.392.000	294.000	7.896.000
2024	6.210.000	1.392.000	294.000	7.896.000
2025	6.210.000	1.392.000	294.000	7.896.000
2026	6.210.000	1.392.000	294.000	7.896.000
2027	6.210.000	1.392.000	294.000	7.896.000
Totaal 2023-2027	31.050.000	6.960.000	1.470.000	39.480.000

7.4.2 Doorkijk investeringen in periode 2028-2037

Om een globaal inzicht te verschaffen in de te verwachten investeringskosten op de langere termijn zijn voor de periode 2028-2037 de verwachte investeringen in beeld gebracht. Deze zijn opgenomen in onderstaand tabel. De vervangingen zijn doorgerekend op basis van jaar van aanleg en de verwachte levenscyclus per weg. Voor de aanleg van bermbeton is dit niet mogelijk en is een vast bedrag aangehouden. Voor LVO is dit ook gedaan. Het is nodig de bedragen bij te stellen op basis van de werkelijke kwaliteitsontwikkeling. Dit gebeurt 2 jaarlijks aan de hand van inspectieresultaten. Daarmee wordt maximaal 5 jaar vooruit een nauwkeuriger inzicht verkregen.

Te financiering investeringen 2028-2037 (in €)				
	Vervangingen	LVO	Aanleg bermbeton	Totaal
2028	5.877.613	575.000	115.000	6.567.613
2029	5.877.613	575.000	115.000	6.567.613
2030	5.877.613	575.000	115.000	6.567.613
2031	5.877.613	575.000	115.000	6.567.613
2032	5.877.613	575.000	115.000	6.567.613
2033	6.759.255	575.000	115.000	7.449.255
2034	6.759.255	575.000	115.000	7.449.255
2035	6.759.255	575.000	115.000	7.449.255
2036	6.759.255	575.000	115.000	7.449.255
2037	6.759.255	575.000	115.000	7.449.255

De bedragen in de tabel zijn het gemiddelden over de perioden 2028-2032 en 2033-2037. In de jaren 2033-2037 bereiken meer verhardingen het einde van hun verwachte levensduur. Hierdoor is het jaarlijks benodigde vervangingsbudget hoger dan de periode daarvoor.

7.4.3 Differentiatie in afschrijvingstermijnen

De afschrijvingstermijn voor wegen in de huidige financiële verordening sluit onvoldoende aan bij de technische levensduur van wegen. In combinatie met de aanzienlijke vervangingsopgave van wegen in de komende jaren leidt dit tot een forse druk op de gemeentelijke begroting door een toename van kapitaallasten. Het verlengen van de afschrijvingstermijn van wegen in lijn met de technische levensduur leidt tot structureel lagere kapitaallasten en een betere spreiding van deze

lasten over de jaren. Daarnaast wordt in onze huidige financiële verordening geen onderscheid gemaakt tussen aanleg/vervanging van wegen en LVO. Voorgesteld wordt om, vooruitlopend op de actualisatie van de financiële verordening, voor de vervanging van wegen en nieuwe aanleg (o.a. van bermbeton) de economische afschrijvingstermijn te verlengen van 20 naar 40 jaar. Deze termijn sluit beter aan bij de verwachte technische levensduur van een weg. Voor LVO is een afschrijvingstermijn van 20 jaar realistisch..

7.5 Kosten kleinschalige aanpassingen aan de weginrichting

De gemeente Barneveld betreft haar bewoners en ondernemers voorafgaand aan de uitvoering van het onderhoud. Dit levert regelmatig input op die leidt tot (beperkte) aanpassingen aan de inrichting. Bijvoorbeeld de aanleg van een mindervalidenoprit, een drempel of het oplossen van wateroverlast. Ook tijdens de uitvoering komen wensen aan de orde waarvan het nuttig is om deze gecombineerd mee te nemen. Daarnaast komen vanuit de andere vakdisciplines regelmatig wensen naar voren waarvoor bij betreffende vakdiscipline geen financiële ruimte is. Om adequaat te kunnen handelen is voor dit soort aanpassing beperkte financiële ruimte nodig. Om die reden worden kleine aanpassingen vanuit het onderhoudsbudget gefinancierd. Dit wanneer er geen andere financieringsmogelijkheid is en tot een maximum van 5% van de uitvoeringskosten per onderhoudslocatie. Hetzelfde uitgangspunt wordt gehanteerd bij toekomstige vervangingen.

7.6 Kosten structurele oplossing boomwortelproblematiek

De gemeente Barneveld staat voor haar bomen en wil een groene leefbare woonomgeving voor haar inwoners. Daarnaast vindt de gemeente het onderhoudsniveau van haar verhardingen belangrijk. Bomen in verhardingen hebben vaak onvoldoende groeiruimte. Dit komt zowel de kwaliteit van deze bomen als de kwaliteit van de omliggende verhardingen niet ten goede. De boomwortels zoeken dicht onder het verhardingsoppervlak naar voeding en vocht. Gevolg is het ontstaan van schade aan de verhardingen (omhoogstekende tegels en klinkers en opdrukken in het asfalt). Enkele voorbeelden zijn het Pastor Gowthorpeplein, de fietspaden langs de Thorbeckelaan en Churchillstraat. Ook binnen een tal van zowel oudere als nieuwere woonwijken (bijvoorbeeld De Burgt) speelt deze problematiek.

Met name in de trottoirs zorgt zogenaamde boomwortelschade voor onveilige situaties. Met regelmaat ontvangt de gemeente hierover meldingen en aansprakelijkheidsstelling vanwege struikelpartijen met letsel. Door alleen de verhardingen te herstellen blijven de schades en onveilige situaties terugkomen. Een structurele oplossing hiervoor is het verbeteren van de groeiplaatsen. Hiervoor is onvoldoende budget beschikbaar. In het Meerjarige Investeringsprogramma is hiervoor een jaarlijks budget van € 100.000 opgenomen, zodat (zoveel mogelijk gecombineerd met andere opgaven/werkzaamheden) groeiplaatsen structureel kunnen worden verbeterd. Een andere oplossing is het zorgen voor meer ruimte voor de bomen door bijvoorbeeld het opheffen van verhardingen. Daarnaast is het belangrijk om bij nieuwe aanleg te zorgen voor deugdelijke groeiplaatsen en de keuze voor geschikte boomsoorten. Hiervoor is inmiddels voldoende aandacht.

7.7 Organisatorische en personele consequenties

Om de opgaven vanuit beheer wegen mogelijk te maken is de inzet van aanvullende capaciteit onontkoombaar. Het beschikbaar stellen van investeringskrediet zonder het beschikbaar stellen van aanvullend personele capaciteit en andere voorbereidende en uitvoerende activiteiten heeft geen zin. In het beheerplan wegen 2023-2027 is in beeld gebracht wat de inzet van de extra

middelen (benodigde investeringskredieten) betekent voor de gemeentelijke organisatie en welk bedrag nodig is om voldoende capaciteit in te kunnen schakelen

Personele capaciteit en VAT

De voorbereiding en uitvoering van de onderhoud en de investeringen vraagt om aanvullende (personele) capaciteit. De zogenaamde VAT-kosten (Voorbereiding, Administratie, Toezicht) voor civieltechnische werken bedragen 15-20% over de totale kosten. Deze kosten zijn deels gedekt binnen de huidige formatie en reeds beschikbare budgetten. Voor de vervanging van wegen is dit niet het geval. Onder de VAT valt onder anderen ook het inschakelen van externe expertise en het doen van (verhardings)onderzoeken. Vanwege de op dit moment al beperkte capaciteit is het nodig om te rekenen met 20% aan VAT-kosten. In de periode 2023-2027 zijn de jaarlijks om te zetten vervangingsinvesteringen gemiddeld € 6.210.000. Dit betekent een jaarlijks bedrag aan VAT-kosten van € 1.242.000.

7.8 Risicoparagraaf

In deze paragraaf een aantal risico's die van invloed kunnen zijn op de uiteindelijke daadwerkelijke kosten van de in dit beheerplan opgenomen bedragen voor onderhoud en investeringen.

Kostprijsverhoging ten opzichte van huidig prijspeil

De prijzen voor producten zijn de afgelopen periode fors gestegen. Het CBS stelt na ieder kwartaal de indexcijfers vast. In dit beheerplan is gerekend met een prijsstijging van 15% ten opzichte van het prijspeil van eind 2021. Wanneer het prijspeil nog verder toeneemt betekent dit een verhoging van de kostprijs van het onderhoud en de investeringen.

Onvoorziene kosten vanuit aanvullend onderzoek

Om de exact benodigde maatregelen en kosten te bepalen van het groot onderhoud en de investeringen is het nodig aanvullend onderzoek uit te voeren. Met dit onderzoek wordt bepaald hoe een wegconstructie is opgebouwd. Dit gebeurt tijdens de voorbereidingsperiode. De resultaten van deze onderzoeken kunnen van invloed zijn op de benodigde budgetten. Hogere kosten ontstaan bijvoorbeeld wanneer blijkt dat: Het te verwijderen asfalt teerhoudend is. De asfaltconstructie onvoldoende sterk/te dun is. De fundering onvoldoende sterk/te dun is. Er vervuiling in de fundering aanwezig is (o.a. hoogovenslakken).

Op voorhand is hiervoor een bedrag van 10% meegenomen in de berekende bedragen. Wanneer de kosten hoger zijn, is het nodig om aanvullend budget aan te vragen of op een andere wijze tot een oplossing te komen. Dit is situatieafhankelijk.

Onvoorziene kosten teerhoudend asfalt

In het verleden is teer als toevoegingsmiddel gebruikt in asfalt. Het storten van vrijkomend teerhoudend asfalt brengen hoge kosten met zich mee.

Onvoorziene kosten door hoogovenslakken

In het verleden zijn hoogovenslakken toegepast als fundatiemateriaal. Regelmatig worden binnen de gemeente Barneveld hoogovenslakfundaties aangetroffen. Inmiddels blijkt dat na verlopen van jaren de hoogovenslakken zorgen voor schades aan het asfalt. Het oplossen hiervan brengen hoge kosten met zich mee. In de meeste gevallen is de enige oplossing het volledig vervangen van de fundering. Bovendien zijn de meeste hoogovenslakken vervuult wat zorgt voor hoge stortkosten.

Ontbreken aanvullende financiering bij voorgenomen integrale aanpak

De in dit beheerplan berekende bedragen zijn gebaseerd op het één op één onderhouden of vervangen van de huidige situatie. Zoals voorgesteld in paragraaf 7.4 worden geperkte aanpassingen gecombineerd met onderhoud of vervanging meegefinancierd. Ongeveer de helft het investeringskrediet voor wegen wordt ingezet binnen integrale projecten. Om vervangingen binnen projecten mogelijk te maken is aanvullende financiering noodzakelijk. In het MIP is per project het totaal benodigde bedrag aangeven en het gedeelte wat daarvan is begroot als vervangingsbudget. Wanneer binnen de meerjarenbegroting geen ruimte wordt gevonden voor de aanvullend benodigde financieren is een integrale aanpak niet mogelijk. Hierdoor blijven kansen en (al dan niet verplichte) opgaven liggen voor een toekomstbestendige inrichting van de wegen of zelfs de complete openbare ruimte. Denk hierbij aan actualisatie naar de huidige normen vanuit verkeersveiligheid en klimaatbestendigheid.

Invloed klimaatverandering

De wegen zijn onderhevig aan het klimaat. De berekende kosten gaan uit van reguliere omstandigheden. Eventuele schades door extreme omstandigheden en de daaraan gerelateerde kosten worden indien nodig apart in beeld gebracht. Daarnaast vraagt de klimaatverandering vraag om een andere, klimaatadaptieve inrichting van wegen. Na realisatie vraagt dit om een andere beheerstrategie die over het algemeen duurder is dan de huidige inrichting. In de aankomende jaren wordt inzichtelijk welke extra beheer- en onderhoudskosten dit met zich meebrengt. Ook hiervoor geldt dat wanneer dit leidt tot aanvullende kosten waarvoor geen dekking is aanvullende financiering noodzakelijk is.

Duurzaamheid en circulariteit

Duurzaamheid en circulariteit zijn actuele thema's die ook kansen bieden binnen het beheer van wegen. Over het algemeen leidt dit tot hogere kosten. Binnen de berekende bedragen in dit beheerplan is hiermee geen rekening gehouden. Om kansen te benutten is gemeentebreed beleid wenselijk met bijbehorende financiële middelen.

8 Welke aandachtspunten zijn er?

In dit hoofdstuk worden een aantal aandachtspunten genoemd. Een aantal ervan zijn nodig om de gemeente voor te bereiden op de toekomst. Middels onder anderen het Meerjarige Investeringsprogramma, het Groeiplan en het programma Duurzaamheid is de gemeente Barneveld hier al mee bezig.

8.1 Afweging via Meerjaren Investeringsplan (MIP)

De gemeente Barneveld werkt aan een Meerjaren Investeringsplan oftewel het MIP. De vervangingsinvesteringen voor wegen worden hierin geïntegreerd. Hetzelfde geldt voor alle andere vervangingsinvesteringen binnen de openbare ruimte (bomen, verlichting, enz.). Daarnaast worden investeringen vanuit bijvoorbeeld het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) opgenomen in het MIP.

Doel van het MIP is om voor een langere termijn inzichtelijk te maken welke investeringen er nodig zijn om de openbare ruimte van de gemeente Barneveld up-to-date, functioneel, leefbaar en veilig te houden. Op basis van het MIP is het mogelijk integraal af te wegen welke investering op welk moment nodig en haalbaar zijn. Het MIP wordt ter besluitvorming ingebracht in de Programmabegroting 2023.

8.2 Meerjaren Investeringsplan integreren in Groeiplan

Het is nodig om capaciteit van de gemeentelijke organisatie mee te laten groeien met de omvang aan opgaven die aanstaande zijn. Hierbij dient rekening gehouden te worden met een percentage van 15-20% van de investeringsbedragen.

8.3 Creëren integraal overzicht en werkwijze

De gemeente Barneveld heeft een groot aantal ontwikkelingen, opgaven en werkzaamheden. Het is niet eenvoudig om hierin het volledige overzicht te houden en de onderlinge verbanden inzichtelijk te krijgen. Geadviseerd wordt om naast het MIP een integraal overzicht te creëren door middel van visualisatie in een GIS-kaart. Hiermee wordt de (onderlinge) invloed van de diverse opgaven zichtbaar en de daaraan te koppelen risico's en kansen. Daarnaast wordt geadviseerd heldere procesafspraken te maken en een werkwijze te ontwikkelen en vast te stellen die integrale voorbereiding en realisatie van de opgaven mogelijk maakt.

8.4 Communicatie en participatie

De gemeente Barneveld vindt het belangrijk haar bewoners en ondernemers te betrekken in planvorming en bij de uitvoering van werkzaamheden. Hiervoor is beleid ontwikkeld. Geadviseerd wordt om specifiek voor het beheer wegen een communicatie- en participatieplan te ontwikkelen. De gebiedsregisseurs en communicatieadviseurs van de gemeente hebben hierin een belangrijke rol.

8.5 Groeigemeente Barneveld

De gemeente Barneveld is een snel groeiende gemeente die volop in ontwikkeling is en stevige ambities heeft. Jaarlijks worden nieuwe woongebieden ontwikkeld en overgenomen in beheer. Voorgesteld wordt om de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging jaarlijks te actualiseren op basis van de toename aan te beheren areaal.

8.6 Beheerparagraaf meenemen in ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkeling is het verstandig om in de initiatief- en voorbereidingsfase hiermee al rekening te houden met de beheer- en onderhouds- en de vervangingskosten. Om de totale beheer- en vervangingskosten van ontwikkelingen direct mee te kunnen begroten is het nodig een complete beheerparagraaf op te stellen. Hierin het totaal aan onderhouds- en vervangingskosten van de alle assets in de openbare ruimte (o.a. bomen/groen, riolering, verlichting) opgenomen. Deze beheerparagraaf kan ook van toepassing worden verklaard binnen overeenkomsten met externe ontwikkelaars. Bij overname in beheer door de gemeente is op die manier direct dekking voor het beheer en vervanging. Het is verstandig de beheerparagraaf vast te laten stellen door het college en de raad.

8.7 Duurzaamheid, circulariteit en innovaties

In de wegenbouw zijn talloze innovaties met circulaire en duurzame oplossingen ontwikkeld en in ontwikkeling. Deze oplossing zijn over het algemeen duurder dan traditionele methodes. Vanuit beheer is het lastig om hierin te investeren omdat hiervoor geen middelen beschikbaar zijn. Geadviseerd wordt om hiervoor gemeentebreed beleid te ontwikkelen inclusief de daarvoor benodigde financiën. Zonder financieren zijn ambities niet realiseerbaar en realistisch.

8.8 Veiligheidsschouw herijken

De gemeente Barneveld voert veiligheidsschouws uit. Een veiligheidsschouw is bedoeld om gebreken die een veiligheidsrisico met zich meebrengen tijdig te constateren en vervolgens te herstellen. Geadviseerd wordt de huidige werkwijze te herijken.

8.9 Ontwikkelen beleid onverharde wegen

De gemeente Barneveld beheert en onderhoud een (in verhouding tot de meeste andere gemeenten) een aanzienlijke hoeveelheid onverharde wegen. Voor het beheer en onderhoud van onverharde wegen gelden geen landelijke richtlijnen. Met name door toenemende verkeersintensiteit ontvangt de gemeente meldingen over de slechte staat van onderhoud en overlast door opstuivend stof. De gemeente gebruikt op diverse wegen een middel om het stuiven tegen te gaan. Dit leidt tot precedent wanneer dit niet overal gebeurt en hierover geen beleid is. Geadviseerd wordt om hiervoor gemeentelijk beleid te ontwikkelen, zodat bewoners en andere melders uitgelegd kan worden wat de gemeente doet om de onverharde wegen zo goed mogelijk in stand te houden.

8.10 Ontwikkelen beleid (ecologisch) bermbeheer

De gemeente Barneveld heeft een vastgesteld biodiversiteitsplan (november 2021). Op basis daarvan volgt een plan voor ecologisch maaibeheer. Geadviseerd wordt in het plan het technisch en ecologisch beheer van bermen op elkaar af te stemmen. Daarbij is, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, voldoende zicht bij zijwegen, bochten en uitwegen een aandachtspunt.

8.11 Herwaardenen wegen

De gemeente Barneveld heeft (vooral in het buitengebied) een aanzienlijk aantal wegen in beheer en eigendom die niet van algemeen belang zijn voor de verkeerstructuur. Bijvoorbeeld doodlopende wegen die leiden naar een enkele woning. Geadviseerd wordt om in overleg met de verkeerskundigen de wegenstructuur te beoordelen en te bepalen voor welke wegen geen algemeen belang geldt. Bij toekomstig onderhoud kan de bewoners voorgesteld worden betreffende weg in beheer en eigendom over te nemen. Ook kan overwogen worden bepaalde wegen op te heffen of af te sluiten voor doorgaand verkeer. Op dit moment is de gemeente voornemens dit te doen met een aantal wegen, maar ontbreekt hierin een duidelijke visie. Geadviseerd wordt dit vast te leggen in beleid.

Woordenlijst

achterstallig onderhoud / onderhoudsachterstand	In de beleidsvisie wordt de ‘onderhoudsachterstand’ gezien als zijnde het aandeel verhardingen met kwaliteitsniveau Laag en Zeer Laag. Volgens het CROW betreft de onderhoudsachterstand alleen de verhardingen met kwaliteitsniveau Laag. De verhardingen met kwaliteitsniveau Zeer Laag vallen onder de noemer ‘achterstallig onderhoud’.
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten.
bermbeton	Strook beton langs de rand van het asfalt.
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
elementenverharding	Verharding die bestaan uit losse elementen zoals klinkers en tegels.
GVVP	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan
GRP	Gemeentelijk Rioleringsplan
halfverharding	Verharding van los materiaal zoals grind, schelpen, steensplit.
kapitaalvernietiging	Deze term geldt alleen voor asfaltverhardingen. Van kapitaalvernietiging is sprake wanneer het te lang uitstellen van onderhoud ertoe leidt dat een duurdere onderhoudsmaatregel noodzakelijk is.
MIP	Meerjaren Investeringsplan
VAT	Kosten voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht.

Verklaring maatregeltypen

klein onderhoud	Onderhoud met een beperkte omvang buiten de standaard planningscyclus om.
groot onderhoud	Grootschalig onderhoud dat is voorzien om een weg in stand te houden gedurende zijn levenscyclus. Dit onderhoud is planbaar en wordt bepaald aan de hand van de inspectieresultaten.
eeuwigdurend onderhoud	Dit gebeurt met name op wegen in het buitengebied. Uitgangspunt daarbij is dat een weg eeuwigdurend in stand gehouden wordt oftewel er vindt nooit vervanging plaats. De maatregelen bij eeuwigdurend onderhoud zijn veelal gelijk aan LVO-maatregelen maar worden niet gezien als investering, omdat betreffende wegen geen afschrijvingstermijn hebben.
LVO	Levensduur Verlengend Onderhoud. Het verschil met groot onderhoud is dat de maatregel zorgt voor een aanzienlijke (meerdere jaren) verlenging van de te verwachten levensduur. Het verschil met eeuwigdurend onderhoud is dat er wel afschrijving plaatsvindt en er wel sprake is van een investering.
vervanging/ rehabilitatie	Het 1 op 1 vervangen van de bestaande verharding al dan niet gecombineerd met het vervangen van de fundering.
reconstructie	Het vervangen van een weg gecombineerd met een nieuwe inrichting.
herinrichting	Het onderhouden van een weg gecombineerd met een andere inrichting.