Terugkoppeling n.a.v. behandeling Beheerplan wegen 2023-2027 in commissie Samenleving
d.d. 19-10-2022

CDA mevrouw Van der Meer
Verzoek: Kaart met realtime informatie met geplande werkzaamheden aan wegen zichtbaar voor bewoners.
Toezegging wethouder: Toezegging te onderzoeken of dit mogelijk is.

In 2022 aan het Uitvoeringsplan onderhoud wegen 2022 een digitale kaart (pdf-bestand) toegevoegd als bijlage. Het is de bedoeling om voor de wegen waar in 2023 onderhoud en/of investeringen zijn gepland een vergelijkbare kaart te maken. Wanneer hierover besluitvorming heeft plaatsgevonden is het de bedoeling om deze kaart zichtbaar te maken voor de bewoners.

De wens vanuit de gemeente is, net als die van u, om een digitale kaart op de website van de gemeente Barneveld te plaatsen waarin de geplande en actuele (in uitvoering zijnde) grootschalige werkzaamheden (integrale projecten, grootschalige investeringen en onderhoudswerkzaamheden) zichtbaar zijn voor inwoners. Er wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn deze kaart te ontsluiten via internet. Hierover vindt afstemming plaats met team Automatisering en het Webteam.

Realtime: Een kaart die volledig realtime is, is ons inziens niet mogelijk. Het overbrengen van de informatie, vanuit de omgeving (GIS-programma) waar dit wordt verwerkt, naar de kaart op de website vergt enige tijd. Hoeveel tijd is afhankelijk van de ontsluitingsmogelijkheden.

Pro'98 mevrouw De Man
Verzoek om inzicht in het tot stand komen van genoemde bedragen in de tabel op pagina 7 van het raadsvoorstel (gelijk aan de tabel op pagina 26 in het beheerplan).

In onderstaande tekst is toelicht op welke gegevens de, in het beheerplan opgenomen, bedragen gebaseerd zijn.

Regulier (kleinschalig) onderhoud (paragraaf 7.2 van het beheerplan)
De bedragen voor regulier onderhoud zijn gebaseerd op ken- en ervaringsgetallen per onderdeel (asfalt en elementen, onverhard/zandwegen, wegmarkering enz.)

Groot onderhoud (paragraaf 7.3 van het beheerplan)
De inspectieresultaten vormen de basis voor de bedragen voor groot onderhoud. Tijdens de inspectie wordt voor iedere weg (fietspad, voetpad, parkeergelegenheid, enz.) bepaald of en in welke mate er sprake is van schade aan de verharding. Dit wordt per schadetype vastgelegd.

Bedragen tot 5 jaar vooruit
De inspectieresultaten met daarin de, tijdens de weginspectie vastgelegde, schades worden geïmplementeerd in het beheersysteem. Op basis van het type, de mate en omvang van vastgelegde schades wordt door het beheersysteem bepaald en berekend:

1. Of en welke onderhoudsmaatregel nodig is.
2. Hoeveel geld dit kost.
3. In welk jaar de maatregel uitgevoerd moet worden. Hierin geeft het systeem 3 opties:
    a. In jaar 1 na de inspectie
    b. In jaar 2
    c. In jaar 3 t/m 5 (hoe verder in de tijd hoe globaler het advies).

Het gaat hier om een THEORETISCHE planning o.b.v. een theoretisch model. Een vertaling naar/toets hiervan is noodzakelijk om te komen tot een praktisch uitvoerbare planning met bijbehorende financiële middelen. Deze vertaling wordt gedaan door de wegbeheerder. De wegbeheerder heeft de aanvullende kennis die nodig is om de inspectiegegevens te kunnen toetsen en waar nodig te verrijken en bij te stellen. Denk hierbij aan o.a.:

- Ontwikkelingen die spelen
  Voorbeeld: De rijbaan en de fietspaden Nijkerkerweg zijn toe aan onderhoud. Dit is uitgesteld i.v.m. toekomstige aanpassingen aan de weginrichting en fietspad vanwege de ontwikkeling van Bloemendal. Voor het eerste deel vanaf de Thorbeckelaan is dit inmiddels gerealiseerd en is de onderhoudsachterstand gecombineerd daarmee verholpen.
- Andere opgaven
  Voorbeeld: Projecten Apeldoornsestraat (momenteel in uitvoering) en Churchillstraat (realisatie gepland in 2023). Voor beide projecten geldt dat het onderhoud en/of de vervangingsopgaven vanuit wegen gecombineerd worden met andere opgaven (zoals verkeerskundige herinrichting, aanpassingen t.b.v. klimaat, vervangen bomen, vervanging openbare verlichting.)
- Kennis van de opbouw van de wegconstructie
  Toelichting: Een weginspecteur is extern en niet lokaal bekend. De beoordeling vindt plaats volgens het inspectieprotocol van het CROW. Hierbij wordt het weg-/ verhardingsoppervlak visueel beoordeeld. Er wordt daarbij bijvoorbeeld geen rekening gehouden met een fundering onder de weg die niet voldoet. Hiermee houdt de wegbeheerder wel rekening.
- Verwachte toenemende verkeersintensiteit
  Toelichting: De gemeente Barneveld is een groeigemeente. De verkeersbelasting/-intensiteit neemt hierdoor meer toe dan bij de gemiddelde andere gemeenten in Nederland. Voor het bepalen van de benodigde onderhoudsmaatregelen is het nodig hiermee rekening te houden. Tijdens de weginspectie wordt hiermee geen rekening gehouden.
- Belang van de weg
  Toelichting: De weginspectiemethodiek houdt geen rekening met het algemeen belang van een weg. Een doodlopende weg die enkele woningen ontsluit draagt weinig bij aan het algemeen belang. Wanneer op een dergelijke weg geen sprake van een onveilige situatie of kapitaalvernietiging kan de wegbeheerder ervoor kiezen het onderhoud of de vervanging door te schuiven naar een later jaar in de planning.

<u>*Bedragen lange termijn (na 5 jaar)*</u>
Deze bedragen volgen uit de berekening op basis van leeftijd (jaar van aanleg van een weg) en theoretische onderhoudscyclus van een weg (zie figuur 6-1 op pagina 17 van het beheerplan).
De onderhoudscyclus is per type weg anders (de verschillende wegtypen zijn weergegeven in sub paragraaf 3.1.3 van het beheerplan). De cyclische doorrekening maakt het mogelijk om te bepalen welke kosten (en dus welke dotatie in de voorziening) nodig is om het groot onderhoud meerjarig te bekostigen. Na ieder weginspectie (eens in de 2 jaar) vindt een actualisatie plaats.

Vervanging van wegen en andere investeringen (paragraaf 7.4 van het beheerplan)
De investeringen zijn verdeeld over:

1. Vervanging van (verouderde) wegen, fiets- en voetpaden.
2. Levensduurverlengend onderhoud (LVO).
3. Nieuwe aanleg. In het beheerplan betreft dit alleen de aanleg van bermbeton.

Ad. 1. Vervanging

Het moment van vervanging is direct bij aanleg van een nieuwe weg bekend. Dit op basis van de levenscyclus van een weg. Dit bepaalt het moment dat er een krediet nodig is om betreffende weg te vervanging. Aan de hand van de resultaten van de weginspectie verrijkt met de kennis van de wegbeheerder wordt voor de eerste 5 jaar bepaald of vervanging ook daadwerkelijk nodig is. Voor de lange termijn (na 5 jaar en verder) is de vervangingsplanning theoretisch. Op het moment dat het moment van theoretische vervanging nadert wordt (o.b.v. de daadwerkelijke kwaliteit) bepaald of vervanging daadwerkelijk nodig is. Dit gebeurt als dezelfde wijze als omschreven bij het bepalen van het benodigde groot onderhoud (resultaten weginspectie verrijkt met input wegbeheerder). De voor vervanging benodigde bedragen in het beheerplan zijn hierop gebaseerd.

Ad. 2. Levensduurverlengend onderhoud (LVO)

LVO kan gezien worden als alternatief voor vervanging. Dit is echter lang niet in alle gevallen mogelijk. Bij LVO wordt over de weg (meestal 1 of 2 nieuwe) extra lagen asfalt aangebracht.
LVO wordt met name op wegen in het buitengebied toegepast. Binnen de kernen is LVO meestal niet mogelijk, omdat naast de weg meestal aangrenzende verhardingen aanwezig zijn (zoals trottoirs). Hierdoor kan het asfalt niet omhoog ('de lucht in'). De wegbeheerder bepaalt op welke locaties LVO al dan niet mogelijk is. De voor LVO benodigde bedragen in het beheerplan zijn hierop gebaseerd.

Ad. 3. Nieuwe aanleg bermbeton

Inmiddels is een aanzienlijk aantal wegen in het buitengebied voorzien van bermbeton. Voor een aantal wegen is, waar dit wel is gewenst, is dit nog niet het geval. Betreffende wegen zijn geïnventariseerd. De voor de aanleg van bermbeton benodigde bedragen in het beheerplan zijn op deze inventarisatie gebaseerd.