Afdeling: Beheer Openbare Ruimte
Behandelaar: Jong, Bas de
Telefoonnummer: 06-20037688

Voorstelnr. 1710
Barneveld, 21 oktober 2021
Portefeuillehouder: A.H. van de Burgwal

☑ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct: 327

☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Onderwerp: **Rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen 2020-2021**

Gevraagde beslissing:
1. De Rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen 2020-2021 vast te stellen.
2. De rapportage ter informatie te verstrekken aan de gemeenteraad (rubriek B).

1. Inleiding

In mei 2016 is de beleidsvisie Beheer en onderhoud wegen 2017-2026 vastgesteld door de raad. Daarbij is een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis voor alle wegen vastgesteld. Door het uitvoeren van weginspecties wordt de kwaliteit gemeten en de kwaliteitsontwikkeling gemonitord. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de kwaliteit voor asfaltverhardingen en voor elementverhardingen (klinkers, tegels). Bij vaststelling van de beleidsvisie is afgesproken dat resultaten van ieder weginspectie worden vastgesteld door het college en ter kennisname aangeboden aan de raad.

In bijgevoegde rapportage de resultaten van de in 2021 uitgevoerde weginspectie. De resultaten laten zien dat het kwaliteitsniveau is gedaald. In de rapportage zijn ook de oorzaken van de kwaliteitsdaling benoemd. Is aangeven welke stappen inmiddels zijn ondernomen en waar we naartoe werken. De sleutel is een integrale samenwerking tussen met name de afdeling Beheer Openbare Ruimte en Vastgoed & Infrastructuur. In dit collegevoorstel de samenvatting hiervan.

Door ongeschikte weersomstandigheden heeft de weginspectie meer tijd in beslag genomen dan gepland. Vervolgens heeft een uitgebreid analyse en evaluatie van de inspectieresultaten plaatsgevonden. Hierdoor is de besluitvorming vertraagd.

Het kwaliteitsniveau is gedaald
Uit de resultaten van de weginspectie blijkt dat de gemiddelde kwaliteit van zowel het asfalt- als de elementverhardingen is gedaald. De kwaliteit van het asfalt is van een 4,9 gedaald naar een 4,3. En van de elementen van een 6,0 naar een 5,0. De huidige kwaliteitscijfers liggen beneden het vastgestelde kwaliteitsniveau Basis. Dit kwaliteitsniveau heeft een cijfer dat ligt tussen de 5,5 en 7,4.

Hoe kan het dat de kwaliteit is gedaald?
Er zijn drie redenen die ervoor zorgen dat het kwaliteitsniveau van de wegen is gedaald. Deze redenen zijn:

1. Minder onderhoud uitgevoerd dan gepland
In 2019 en 2020 is er minder onderhoud uitgevoerd dan gepland. Dit heeft de volgende redenen:
- Het contract voor het asfaltonderhoud is in 2019 vroegtijdig beëindigd. De aannemer hield zich niet aan de contractafspraken. Het opstellen van een nieuw onderhoudscontract en het Europese bestedingstraject heeft bijna een jaar gekost. In 2020 is een beperkt aantal locaties alsnog uitgevoerd door een andere aannemer. Begin 2021 is het nieuwe onderhoudscontract ingegaan en is gestart met een inhaalslag. Het merendeel van het onderhoud is in 2021 uitgevoerd. Voor een aantal locaties is dit niet mogelijk. Deze volgen in 2022.
- Een deel van het onderhoud is gekoppeld aan projecten. Een gedegen integrale voorbereiding met bijbehorend communicatietraject kost tijd. Het onderhoud is uitgesteld om een gecombineerde uitvoering mogelijk te maken. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Apeldoornsestraat (binnen de bebouwde kom), Churchillstraat en Rooseveltstraat. Voor ander projecten bleek in de begroting 2021 geen financiële ruimte te zijn, waardoor de combinatie verviel. Voor deze locaties wordt nu gekeken of een andere aanpak mogelijk is. Voorbeelden hiervan zijn de Vliegersvelderslaan, Lunterseweg en Apeldoornsestraat (buiten de bebouwde kom).

In verhouding tot het totale wegenareaal is de omvang van het niet uitgevoerde onderhoud beperkt en heeft daardoor een beperkte invloed op de kwaliteitsdaling.

2. Uitstel grootschalig onderhoud en vervanging i.v.m. verwachte integrale aanpak
Waar het kan willen we kansen benutten en werk met werk maken. Dit zorgt voor efficiëntie, eenmalige hinder en is kostenbesparend. Daarnaast biedt het kansen om de openbare ruimte in één keer toekomstbestendig in te richten en de gewenste verbeteringen door te voeren. Voor een aanzienlijke aantal verouderde wegen, woonwijken en bedrijventerreinen is dit de aankomende jaren nodig.
Door het toenemend aantal opgaven binnen het fysieke domein (o.a. klimaatadaptatie, energietransitie wegen, omgevingsvisie) wordt integrale planvorming steeds ingewikkelder. Voorbereidingstrajecten hebben daardoor een lange doorlooptijd.
Voor de locaties waar dit speelt geldt over het algemeen dat de kwaliteit van de verhardingen laag is. Om desinvesteringen te voorkomen wordt grootschalig onderhoud en vervanging uitgesteld. Met kleinschalige ingrepen zorgen we ervoor dat veilig gebruik mogelijk blijft. Het kwaliteitsniveau blijft daardoor beneden peil.

3. Geen budget voor vervangen verouderde verhardingen
Een behoorlijke hoeveelheid verhardingen is aan vervanging toe vanwege de hoge leeftijd. Voor deze verhardingen geldt dat vervanging nodig is om de kwaliteitstoestand te verbeteren. Dit geldt met name voor de verhardingen die aangelegd zijn in de jaren ’50-’70 met een aanlegpiek in de jaren ’70.
De afgelopen jaren heeft het vervangen van verouderde verhardingen nauwelijks plaatsgevonden. In de gevallen dat dit wel gedaan is, is op projectbasis vervangingsbudget aangevraagd.
In de beleidsvisie Beheer en onderhoud wegen 2017-2026 is geen vervangingsbudget begroot. In de beleidsvisie is wel aangeven dat een groot deel van de asfalt- en elementenverhardingen verouderd is. Bij het opstellen van de beleidsvisie was het uitgangspunt dat vervanging en de financiering meegenomen zou worden binnen integrale projecten.

Hoe gaan we om met de kwaliteitsdaling en welke stappen ondernemen we?
De stappen die we ondernemen zijn het opstellen van een nieuw beheerplan. Vervolgens het heroverwegen en actualiseren van het beleid. Gelijktijdig is gestart met het integraal in beeld brengen van de diverse opgaven binnen het fysieke domein.

1. Opstellen beheerplan wegen en in beeld brengen vervangingsopgave
Inmiddels is gestart met het opstellen van een nieuw beheerplan wegen. De opzet van het nieuwe beheerplan zorgt voor een beter inzicht op tactisch niveau. Hierdoor zijn de strategische keuzes vanuit het beleid beter (operationeel) te vertalen naar de uitvoering. In het beheerplan wordt onder andere de vervangingsopgave inzichtelijk gemaakt, zodat duidelijk is welke wegen in de aankomende jaren vervangen moeten worden. Wat hiervan de financiële consequenties zijn en welke regels hiervoor gelden volgens het BBV[1]. Het BBV geeft namelijk aan dat het niet is toegestaan onderhoudsgelden in te zetten als vervangingsinvestering. In het eerste kwartaal van 2022 wordt het beheerplan ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de raad.

2. Heroverwegen beleid en ambitie en opstellen afwegingskader
Binnen het fysieke domein spelen een groot aantal andere opgaven. Deze opgaven gelden met name voor de dorpskernen. Om het vastgestelde kwaliteitsniveau Basis te bereiken is het nodig grootschalig aan de slag te gaan. Aan de andere kant willen we desinvesteringen voorkomen. Daarvan is sprake als blijkt dat aanpassingen of werkzaamheden vanuit de andere opgaven nodig zijn die het eerder uitgevoerde onderhoud teniet doen. Een heroverweging van het huidige beleid en de destijds gemaakt strategische keuzes is daarom noodzakelijk.

De vraag is of we kosten wat het kost het huidige ambitieniveau willen behalen zoals gesteld in de huidige beleidsvisie. Een andere keuze kan het accepteren van een lager gemiddeld kwaliteitsniveau zijn. Waarbij we ervoor zorgen dat de wegen veilig begaanbaar blijven en bepalen hoe we dit meten en monitoren. Op die manier nemen we de tijd die nodig is om de andere opgaven in beeld te brengen. Nadat de opgaven in beeld zijn, maken we een integraal plan. Met dit plan wordt duidelijk of het combineren van het onderhoud met andere werkzaamheden aan de orde is. Op die manier benutten we kansen, maken we werk met werk en gaan we efficiënt om met tijd en middelen. Daarbij vinden we het vooral belangrijk dat de bewoners, als gebruikers van de wegen, betrokken worden. Het voldoen aan een bepaalde richtlijn zegt niet dat bewoners blij zijn met de gemaakte keuzes. We onderhouden onze wegen niet voor onszelf, maar doen dat juist voor hen. Daarom vragen wij de inwoners om input.

Beleidsvoorstel 2022
Het is nodig om keuzes te maken: blijven we grootschalige onderhoud en vervanging uitstellen en accepteren we daarmee en lager kwaliteitsniveau? Of investeren we vooruitlopend op de integrale aanpak in grootschalig onderhoud en het vervangen van asfalt- en elementenverhardingen? Welk afwegingskader

[1] BBV is het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten.

hanteren we om dit te bepalen? In het beleidsvoorstel wordt hiervoor een afwegingskader opgenomen. Daarom volgt eind 2022 een beleidsvoorstel dat ter besluitvorming wordt voorgelegd aan het college en de raad.
De rapportage Kwaliteitsontwikkeling wegen (operationele resultaten), het nieuwe beheerplan (tactische uitwerking) en een evaluatie van het huidige beleid (en de daarin gemaakt strategische keuzes) vormen de basis voor dit beleidsvoorstel.

3. In beeld brengen van de diverse opgaven
Om het onderhoud en de vervanging van wegen goed te kunnen plannen is een totaalbeeld nodig van alle opgaven binnen het fysieke domein. Voor beheer betekent dit dat per beheerdiscipline, gebiedsgericht in kaart wordt gebracht wat de (groot)onderhoudsopgave voor de komende jaren wordt. Vervolgens wordt dit integraal afgestemd en zoveel mogelijk gecombineerd met andere opgaven. In de nieuw op te stellen Omgevingsvisie wordt dit allemaal in kaart gebracht. Op die manier is het mogelijk om het overzicht te behouden en de juiste keuzes te maken. Tot die tijd maken we per situatie een inschatting van de (verkeers)veiligheid en de noodzaak tot tussentijds onderhoud.

De opgaven waar we mee onder anderen te maken hebben zijn:
- Warmtevisie en energietransitie
- Duurzaamheid en circulariteit
- Klimaatadaptatie, verbeteren waterhuishouding en riolering
- Verkeerskundige opgaven
- Stedenbouwkundige en andere ontwikkelingen,
- Landschapsinrichting, bomen- en groenstructuur.
- Onderhoudsopgaven andere beheerdisciplines: groen/bomen, riolering, verlichting, spelen
- Opgaven vanuit andere spelers: woningstichting en nutspartijen
- Participatie, het betrekken van bewoners, winkeliers en bedrijfseigenaren

Hoe brengen we de opgaven gezamenlijk in beeld?
De eerste stap is het in beeld en bij elkaar brengen (integraal maken) van de verschillende beheeropgaven. Dat wordt vervolgens ingebracht in de nieuwe Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie worden alle beleidsopgaven in kaart gebracht. Hierdoor worden ook eventuele knelpunten gesignaleerd die om strategische keuzes vragen. Vervolgens gaan we prioriteren, plannen en de benodigde capaciteit en middelen bepalen. De laatste stap is besluitvorming hierover en opname in de programmabegroting.

Op welke termijn zijn de opgaven in beeld?
Voor de hoofdwegenstructuur binnen kern Voorthuizen is opname in de programmabegroting 2023 gepland. Het streven is om een integraal plan voor de hoofdwegenstructuur binnen kern Barneveld in 2024 in de programmabegroting op te nemen. Voor de andere (kleinere) kernen is de planning nog niet bepaald. Wel is voor Zwartebroek een integraal project in voorbereiding waarbij de belangrijkste wegen, inclusief het onderhoud, vanaf 2022 integraal worden aangepakt.

Het plannen van de daadwerkelijke uitvoering wordt in de verdere planvorming meegenomen. Vanwege de grote omvang van de totaal opgave is het op dit moment niet mogelijk daarover uitspraken te doen.

2. Beoogd effect

a) Meetbaar effect
Het meetbare effect van het vaststellen van de rapportage Kwaliteitsontwikkeling wegen is dat voor het college en de raad inzichtelijk is hoe de kwaliteitsontwikkeling van de wegen verloopt en op welke wijze we met de kwaliteitsdaling om willen gaan.

b) Maatschappelijk effect
Een veilig wegennet is belangrijk voor de bereikbaarheid van gemeente Barneveld, haar dorpen en het buitengebied. Bewoners, agrariërs, bedrijven, bezoekers en recreanten hebben belang bij een goed functionerend en veilig wegennet. Het huidige kwaliteitsniveau ligt beneden het vastgestelde kwaliteitsniveau. Als beheerder zorgen we ervoor dat met het beschikbare onderhoudsbudget de wegen veilig begaanbaar blijven en wordt onderhoud uitgevoerd via de onderhoudscontracten. De wegen waar vervangen en/of andere opgeven spelen houden we met kleinschalige reparaties veilig.

3. Argumenten

Dit voorstel betreft enkel het vaststellen van de Rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen 2020-2021. Het opnemen van argumenten is daarom niet van toepassing.

4. Kanttekeningen

Wanneer er vanuit andere opgaven werkzaamheden verwacht worden die invloed hebben op de wegen in een gebied is het is het verstandig om de planning van wegonderhoud af te stemmen op de werkzaamheden uit de andere opgaven. Wanneer dit uitstel van onderhoud betekent dan zorgen we er voor dat we met beperkte onderhoudsmaatregelen de wegen veilig houden. Wel kan een dergelijke keuze tot gevolg hebben dat het kwaliteitsniveau tijdelijk onder niveau blijft. Voorgesteld wordt om hierover bij de actualisatie van het beleid aanvullende afspraken te maken en een duidelijk afwegingskader op te stellen, zodat weloverwogen keuzes gemaakt kunnen worden.

5. Financiën

In het huidige beleid is geen rekening gehouden met het vervangen van de verouderde verhardingen. Vervangingskrediet voor wegen (einde levensduur) moet structureel in de begroting worden opgenomen, zodat budget voor vervanging automatisch is geregeld. De financiële consequenties hiervan zullen aanzienlijk zijn en worden als beleidstoevoeging ingediend bij kadernota 2023.

6. Uitvoering

Planning:

- In 2021 is het merendeel van het niet uitgevoerde onderhoud alsnog uitgevoerd. In 2022 volgen de resterende locaties.
- Het beheerplan is in de eerste helft van 2022 gereed.
- Vervolgens wordt het beleid geactualiseerd in een nieuw beleidsplan. Het beleidsplan wordt eind 2022 voorgelegd aan het college en de raad. De financiële consequenties hiervan worden betrokken bij de programmabegroting 2023.

Communicatie:

De rapportage kwaliteitsontwikkeling wordt ter kennisname aangeboden aan de raad.

Evaluatie/controle

De weginspecties worden extern uitgevoerd door CROW-gediplomeerde inspecteurs. De eindcontrole is gedaan door een andere onafhankelijk en gespecialiseerde partij. Zowel intern, als met beide partijen heeft een evaluatie plaatsgevonden om de verklaring voor de kwaliteitsdaling te achterhalen. In 2022 volgt een evaluatie van het huidige beleid.

7. Bijlagen

- Rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen 2020-2021

Beheer en onderhoud wegen

Rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen 2020 - 2021



Afdeling Beheer Openbare Ruimte

Datum : oktober 2021
Status : definitief
Versie : 3.3

gemeente Barneveld

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

2 Het kwaliteitsniveau is gedaald 4
2.1 Welke kwaliteitsambitie hanteren we? 4
2.2 Resultaten weginspectie en kwaliteitsontwikkeling 5

3 Hoe kan het dat de kwaliteit is gedaald? 6
3.1 Er is minder onderhoud uitgevoerd dan gepland 6
3.2 Uitstel grootschalig onderhoud en vervanging door verwachte integrale aanpak....6
3.3 Geen budget voor vervangen verouderde verhardingen 6

4 Hoe gaan we om met de kwaliteitsdaling en welke stappen ondernemen we? 8
4.1 Opstellen beheerplan wegen en in beeld brengen vervangingsopgave 8
4.1.1 Ontbreken van budget voor het vervangen van verouderde verhardingen....8
4.2 Actualiseren beleid en heroverwegen beleidsambitie 8
4.2.1 Beleidsvoorstel 2022....9
4.3 In beeld brengen van de diverse opgaven binnen het fysiek domein 9
4.3.1 Met welke opgaven hebben we te maken?....9
4.3.2 Hoe brengen we de opgaven gezamenlijk in beeld? 10
4.3.3 Op welke termijn zijn de opgaven in beeld? 11

1 Inleiding

Iedere gemeente heeft de wettelijke zorgplicht haar wegen op een verantwoorde wijze te beheren en te onderhouden. Binnen de gemeente Barneveld is afdeling Beheer Openbare Ruimte (BOR) hiervoor verantwoordelijk. Het belangrijkste uitgangspunt daarbij is de veiligheid voor de gebruiker wat betreft de onderhoudstoestand.

In mei 2016 is de beleidsvisie Beheer en onderhoud wegen 2017-2026 vastgesteld door de raad. Daarbij is een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis voor alle wegen vastgesteld. Door het uitvoeren van weginspecties wordt de kwaliteit gemeten en de kwaliteitsontwikkeling gemonitord. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de kwaliteit voor asfaltverhardingen en voor elementverhardingen (klinkers, tegels).

Voor u ligt de Rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen 2020-2021. In de rapportage de resultaten de kwaliteitsmeting in mei 2021 is afgerond. Door de resultaten te vergelijken met die uit voorgaande jaren brengen we het kwaliteitsverloop in beeld. Uit de resultaten blijkt dat het kwaliteitsniveau is gedaald. In het rapport als eerste de resultaten van de kwaliteitsmeting. Vervolgens het antwoord op de vraag hoe het kan dat de kwaliteit is gedaald. Vervolgens hoe we om willen gaan met de kwaliteitsdaling en welke stappen we daarvoor ondernemen.

In de rapportage omvatten de woorden ‘wegen' en ‘verhardingen’ naast de wegen ook de fietspaden, voetpaden en parkeerterreinen die beheerd worden door de gemeente Barneveld.

2 Het kwaliteitsniveau is gedaald

Uit de resultaten van de weginspectie blijkt dat de gemiddelde kwaliteit van zowel het asfalt- als de elementverhardingen (klinkers en tegels) is gedaald. De kwaliteit van het asfalt is van een 4,9 gedaald naar een 4,3. En van de elementen van een 6,0 naar een 5,0. De huidige kwaliteitscijfers liggen beneden het vastgestelde kwaliteitsniveau Basis. Dit kwaliteitsniveau heeft een cijfer dat ligt tussen de 5,5 en 7,4.

2.1 Welke kwaliteitsambitie hanteren we?

Bij het vaststellen van het beleid is door 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[1]. In onderstaande tabel de vijf kwaliteitsniveaus en de vertaling hiervan naar een rapportcijferrange.

Kwaliteitsniveau	Omschrijving kwaliteit	Kwaliteitscijfer
A+	Zeer hoog	9,5 – 10
A	Hoog	7,5 – 9,4
B	Basis	5,5 – 7,4
C	Laag	5,4 – 3,5
D	Zeer laag	< 3,5

De mate van schade bepaalt het kwaliteitsniveau. Onderstaand een aantal foto's van verhardingen met bijbehorend kwaliteitsniveau. Voor kwaliteitsniveau Basis geldt dat er matige schades aanwezig zijn.

A+ / A (Zeer Hoog – Hoog)	B (Basis)	C / D (Laag – Zeer Laag)
Er is geen (A+) / enige (A) schade.	Er zijn matige schades.	Er zijn aanzienlijke (C) / veel (D) schades.
		
		

[1] CROW is het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

2.2 Resultaten weginspectie en kwaliteitsontwikkeling

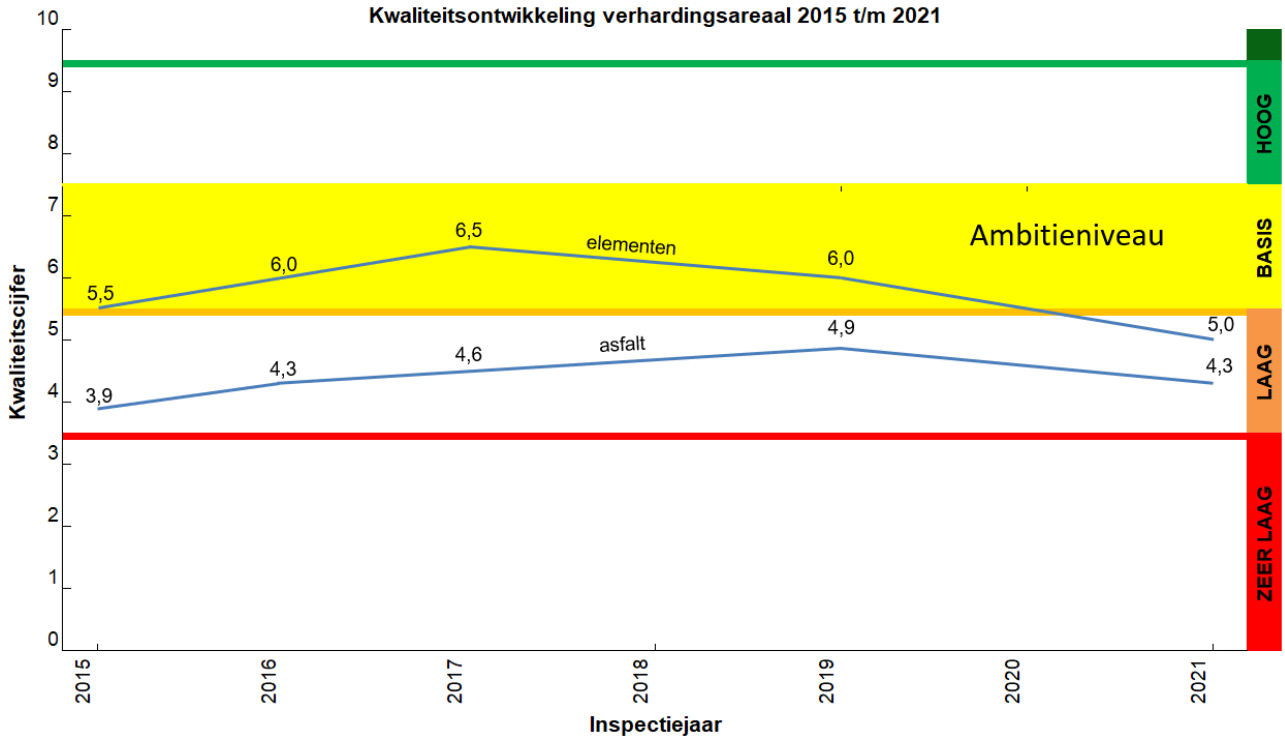
Zoals gezegd is in mei 2021 het kwaliteitsniveau van de gemeentelijke verhardingen opnieuw vastgesteld. De basis hiervoor is de weginspectie die door gediplomeerde inspecteurs van een externe partij is uitgevoerd. De inspecteurs werken (evenals de voorgaande jaren) volgens de daarvoor landelijk geldende richtlijn van het CROW. In onderstaande tabel de resultaten van de weginspectie.

Omschrijving	Kwaliteitsniveau	Kwaliteitscijfer	Verhardingen met niveau Basis of hoger
Asfalt	Laag	4,3	79%
Elementen[2]	Laag	5,0	83%

Vastgesteld ambitieniveau	**Basis**	minimaal 5,5	minimaal 90%

Aan de tabel is een kolom toegevoegd met daarin de percentages aan verhardingen die voldoen aan kwaliteitsniveau Basis of hoger. De richtlijn van CROW is dat voor een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis minimaal 90% moet voldoen aan dit kwaliteitsniveau. Met een kwaliteitscijfer van respectievelijk 4,3 en 5,0 voor de asfalt- en de elementenverhardingen ligt de kwaliteit ruim onder het gewenste kwaliteitsniveau Basis.

In de grafiek het kwaliteitsverloop vanaf 2015 tot en met 2021. Zowel de gemiddelde kwaliteit van de asfalt- als elementenverhardingen scoren een kwaliteitsniveau Laag.



De kwaliteit van het asfalt is van een 4,9 gedaald naar een 4,3. En van de elementen van een 6,0 naar een 5,0. In het volgende hoofdstuk een verklaring voor de kwaliteitsdaling.

Opmerking:
Het was oorspronkelijk de bedoeling om jaarlijks een weginspectie uit te voeren. In de praktijk blijkt deze frequentie vanwege de aanzienlijke kosten en lange doorlooptijd per inspectieronde niet realistisch. Bovendien is het eens in de twee jaar doen van een inspectie conform de CROW richtlijn. Zodoende is in 2018 en 2020 geen inspectie uitgevoerd.

[2] Elementen zijn de verhardingen die bestaan uit losse elementen, zoals klinkers en tegels.

3 Hoe kan het dat de kwaliteit is gedaald?

De kwaliteitsdaling werd niet in deze mate verwacht. Wel is er een drietal redenen die een lagere kwaliteit ten gevolg hebben. De drie redenen zijn:

1. Er is in 2019 en 2020 minder onderhoud uitgevoerd dan gepland.
2. Het grootschalig onderhoud en het vervangen van verhardingen wordt uitgesteld i.v.m. verwachte integrale aanpak.
3. Er is geen budget beschikbaar voor het vervangen van verouderde verhardingen, terwijl er sprake is van een vervangingspiek.

3.1 Er is minder onderhoud uitgevoerd dan gepland

In 2019 en 2020 is er minder onderhoud uitgevoerd dan gepland. Dit heeft de volgende redenen:

- Het contract voor het asfaltonderhoud is in 2019 vroegtijdig beëindigd. De aannemer hield zich niet aan de contractafspraken. Het opstellen van een nieuw onderhoudscontract en het Europese bestedingstraject heeft bijna een jaar gekost. In 2020 is een beperkt aantal locaties alsnog uitgevoerd door een andere aannemer. Begin 2021 is het nieuwe onderhoudscontract ingegaan en is gestart met een inhaalslag. Het merendeel van het onderhoud is in 2021 uitgevoerd. Voor een aantal locaties is dit niet mogelijk. Deze volgen in 2022.

- Een deel van het onderhoud is gekoppeld aan projecten. Een gedegen integrale voorbereiding met bijbehorend communicatietraject kost tijd. Het onderhoud is uitgesteld om een gecombineerde uitvoering mogelijk te maken. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Apeldoornsestraat (binnen de bebouwde kom), Churchillstraat en Rooseveltstraat. Voor ander projecten bleek in de begroting 2021 geen financiële ruimte te zijn, waardoor de combinatie verviel. Voor deze locaties wordt nu gekeken of een andere aanpak mogelijk is. Voorbeelden hiervan zijn de Vliegersvelderslaan, Lunterseweg en Apeldoornsestraat (buiten de bebouwde kom).

In verhouding tot het totale wegenareaal is de omvang van het niet uitgevoerde onderhoud beperkt en heeft daardoor een beperkte invloed op de kwaliteitsdaling.

3.2 Uitstel grootschalig onderhoud en vervanging door verwachte integrale aanpak

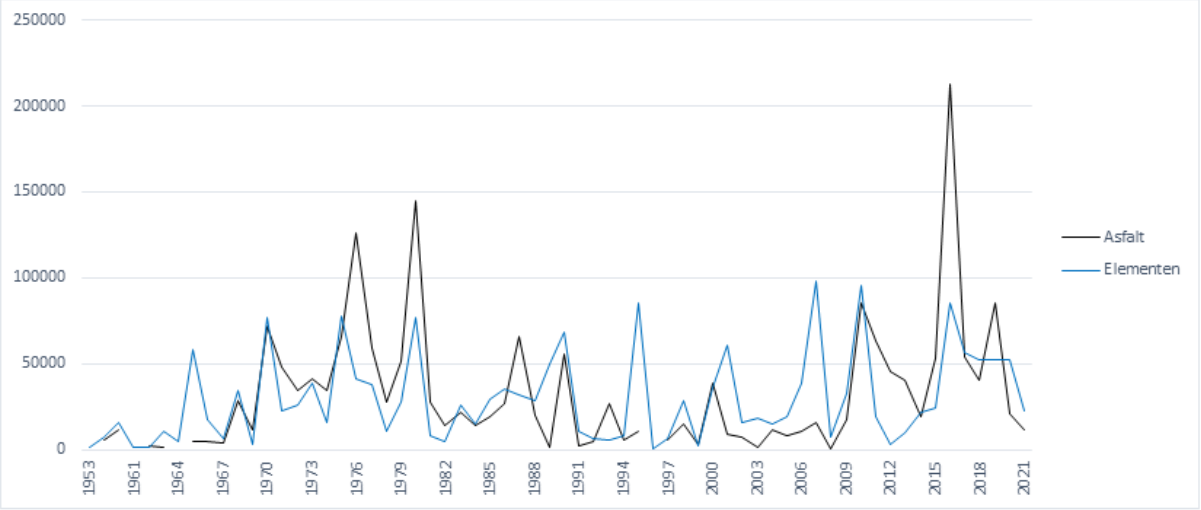
Waar het kan willen we kansen benutten en werk met werk maken. Dit zorgt voor efficiëntie, eenmalige hinder en is kostenbesparend. Daarnaast biedt het kansen om de openbare ruimte in één keer toekomstbestendig in te richten en de gewenste verbeteringen door te voeren. Voor een aanzienlijke aantal verouderdere wegen, woonwijken en bedrijventerreinen is dit de aankomende jaren nodig.
Door het toenemend aantal opgaven binnen het fysiek domein (o.a. klimaatadaptatie, energietransitie wegen, omgevingsvisie) wordt integrale planvorming steeds ingewikkelder. Voorbereidingstrajecten hebben daardoor een lange doorlooptijd.
Voor de locaties waar dit speelt geldt over het algemeen dat de kwaliteit van de verhardingen laag is. Om desinvesteringen te voorkomen wordt grootschalig onderhoud en vervanging uitgesteld. Met kleinschalige ingrepen zorgen we ervoor dat veilig gebruik mogelijk blijft. Het kwaliteitsniveau blijft daardoor beneden peil.

3.3 Geen budget voor vervangen verouderde verhardingen

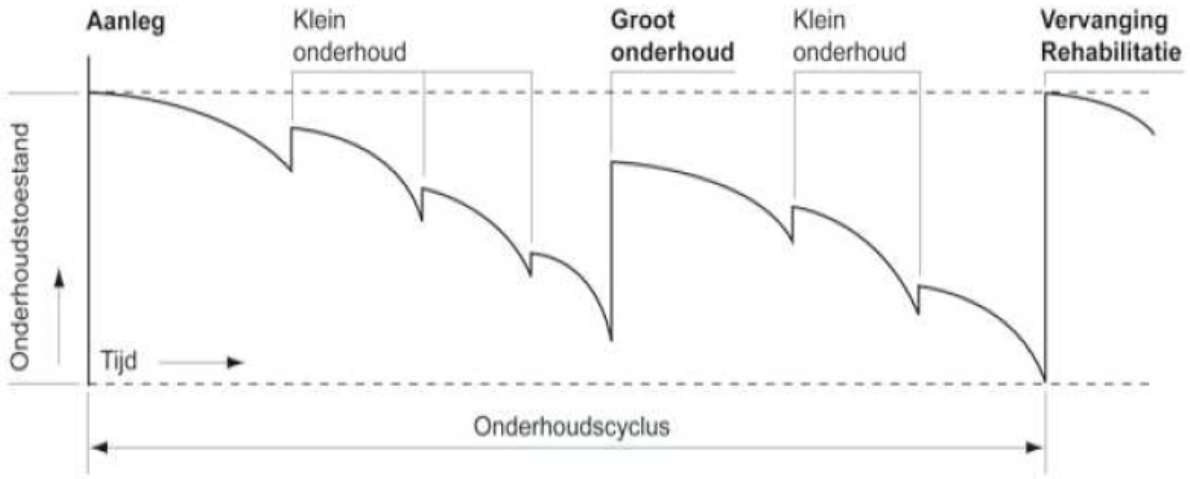
Een behoorlijke hoeveelheid verhardingen is aan vervanging toe vanwege de hoge leeftijd. Voor deze verhardingen geldt dat vervanging nodig is om de kwaliteitstoestand te verbeteren. Dit geldt met name voor de verhardingen die aangelegd zijn in de jaren ’50-’70 met een aanlegpiek in de jaren ’70.
De afgelopen jaren heeft het vervangen van verouderde verhardingen nauwelijks plaatsgevonden. In de gevallen dat dit wel gedaan is, is op projectbasis vervangingsbudget aangevraagd.
In de beleidsvisie Beheer en onderhoud wegen 2017-2026 is geen vervangingsbudget begroot. In de beleidsvisie is wel aangeven dat een groot deel van de asfalt- en elementenverhardingen verouderd

is. Bij het opstellen van de beleidsvisie was het uitgangspunt dat vervanging en de financiering meegenomen zou worden binnen integrale projecten.

In de grafiek is te zien dat een groot deel van de verhardingen is aangelegd in de jaren ‘70. Deze verhardingen zijn inmiddels tussen de 40 en 50 jaar oud. De gemiddelde levensverwachting van verhardingen is 50 jaar. Door bijvoorbeeld de toegenomen verkeersbelasting, schade door boomwortels kunnen verhardingen ook eerder aan vervanging toe zijn.



De levenscyclus van een verharding start direct na aanleg en eindigt op het moment dat vervanging nodig is. In het onderstaande plaatje is de levenscyclus van verhardingen weergegeven. Het moment van vervanging (ander woord daarvoor is rehabilitatie) is bereikt op het moment dat het niet langer mogelijk is de levensduur met onderhoudsmaatregelen te verlengen.



In hoofdstuk 4 is omschreven hoe met de kwaliteitsdaling om willen gaan. Hoe we de vervangingsopgave in beeld brengen en hoe we om willen gaan met de financiële consequenties.

4 Hoe gaan we om met de kwaliteitsdaling en welke stappen ondernemen we?

In het vorige hoofdstuk zijn de redenen voor de kwaliteitsdaling genoemd en toegelicht. In dit hoofdstuk geven we aan hoe we met de kwaliteitsdaling om willen gaan en welke stappen we daarvoor ondernemen. Deze stappen zijn:

1. Opstellen van een nieuw beheerplan en in beeld brengen vervangingsopgave inclusief de financiële consequenties daarvan.
2. Actualiseren beleid en heroverwegen beleidsambitie.
3. Integraal in beeld brengen van de diverse opgaven binnen het fysiek domein.

4.1 Opstellen beheerplan wegen en in beeld brengen vervangingsopgave

Inmiddels is gestart met het opstellen van een nieuw beheerplan wegen. De opzet van het nieuwe beheerplan zorgt voor een beter inzicht op tactisch niveau. Hierdoor zijn de strategische keuzes vanuit het beleid beter (operationeel) te vertalen naar de uitvoering. In het beheerplan wordt onder andere de vervangingsopgave inzichtelijk gemaakt, zodat duidelijk is welke wegen in de aankomende jaren vervangen moeten worden. Wat hiervan de financiële consequenties zijn en welke regels hiervoor gelden volgens het BBV[3]. Het BBV geeft namelijk aan dat het niet is toegestaan onderhoudsgelden in te zetten als vervangingsinvestering. In het eerste kwartaal van 2022 wordt het beheerplan ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de raad.

4.1.1 Ontbreken van budget voor het vervangen van verouderde verhardingen

Door de hoge leeftijd van een groot deel van de verhardingen is er op dit moment sprake van een vervangingspiek. Met onderhoudsmaatregelen is het niet langer mogelijk de verhardingen op het gewenste onderhoudsniveau te brengen. Complete vervanging van de verhardingsconstructie is daardoor noodzakelijk. Bij het opstellen van de huidige beleidsvisie is geen budget voor vervanging meegenomen. In de beleidsvisie zijn de hoge leeftijd en vervangingsbehoefte wel genoemd. Destijds was het uitgangspunt dat vervanging gecombineerd met andere werkzaamheden zou plaats vinden middels separatie financiering. In de praktijk blijkt een gecombineerde aanpak vaak mogelijk, maar is hiervoor onvoldoende budget beschikbaar. Bovendien zijn er inmiddels de nodige opgaven bijgekomen (klimaatadaptatie, energietransitie) waarvan de gevolgen voor de openbare ruimte nog lang niet altijd duidelijk zijn. Integrale afstemming vraagt daardoor meer inspanning en tijd. Naast het in beeld brengen van de vervangingsopgave in het nieuwe beheerplan wordt gekeken naar het combineren van vervanging met de andere opgaven,

4.2 Actualiseren beleid en heroverwegen beleidsambitie

Binnen het fysieke domein spelen een groot aantal andere opgaven. Deze opgaven gelden met name voor de dorpskernen. Om het vastgestelde kwaliteitsniveau Basis te bereiken is het nodig grootschalig aan de slag te gaan. Aan de andere kant willen we desinvesteringen voorkomen. Daarvan is sprake als blijkt dat aanpassingen of werkzaamheden vanuit de andere opgaven nodig zijn die het eerder uitgevoerde onderhoud teniet doen. Een heroverweging van het huidige beleid en de destijds gemaakt strategische keuzes is daarom noodzakelijk.

De vraag is of we kosten wat het kost het huidige ambitieniveau willen behalen zoals gesteld in de huidige beleidsvisie. Een andere keuze kan het accepteren van een lager gemiddeld kwaliteitsniveau zijn. Waarbij we ervoor zorgen dat de wegen veilig begaanbaar blijven en bepalen hoe we dit meten en monitoren. Op die manier nemen we de tijd die nodig is om de andere opgaven in beeld te brengen. Nadat de opgaven in beeld zijn, maken we een integraal plan. Met dit plan wordt duidelijk of het combineren van het onderhoud met andere werkzaamheden aan de orde is. Op die manier benutten we kansen, maken we werk met werk en gaan we efficiënt om met tijd en middelen. Daarbij vinden we het vooral belangrijk dat de bewoners, als gebruikers van de wegen, betrokken worden. Het

[3] BBV is het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten.

voldoen aan een bepaalde richtlijn zegt niet dat bewoners blij zijn met de gemaakte keuzes. We onderhouden onze wegen niet voor onszelf, maar doen dat juist voor hen. Daarom vragen wij de inwoners om input.

4.2.1 Beleidsvoorstel 2022

Het is nodig om keuzes te maken: blijven we grootschalige onderhoud en vervanging uitstellen en accepteren we daarmee en lager kwaliteitsniveau? Of investeren we vooruitlopend op de integrale aanpak in grootschalig onderhoud en het vervangen van asfalt- en elementenverhardingen? Welk afwegingskader hanteren we om dit te bepalen? In het beleidsvoorstel wordt hiervoor een afwegingskader opgenomen. Daarom volgt eind 2022 een beleidsvoorstel dat ter besluitvorming wordt voorgelegd aan het college en de raad.
De rapportage Kwaliteitsontwikkeling wegen (operationele resultaten), het nieuwe beheerplan (tactische uitwerking) en een evaluatie van het huidige beleid (en de daarin gemaakt strategische keuzes) vormen de basis voor dit beleidsvoorstel.

4.3 In beeld brengen van de diverse opgaven binnen het fysiek domein

Om het onderhoud en de vervanging van wegen goed te kunnen plannen is een totaalbeeld nodig van alle opgaven binnen het fysieke domein. Voor beheer betekent dit dat per beheerdiscipline, gebiedsgericht in kaart wordt gebracht wat de (groot)onderhoudsopgave voor de komende jaren wordt. Vervolgens wordt dit integraal afgestemd en zoveel mogelijk gecombineerd met andere opgaven. In de nieuw op te stellen Omgevingsvisie wordt dit allemaal in kaart gebracht. Op die manier is het mogelijk om het overzicht te behouden en de juiste keuzes te maken. Tot die tijd maken we per situatie een inschatting van de (verkeers)veiligheid en de noodzaak tot tussentijds onderhoud.

4.3.1 Met welke opgaven hebben we te maken?

Om de opgaven integraal in beeld te brengen is het nodig te weten welke opgaven er spelen en welke invloed deze hebben op de inrichting van de openbare ruimte. De opgaven waar we mee onder anderen te maken hebben zijn:

- Warmtevisie en energietransitie
- Duurzaamheid en circulariteit
- Klimaatadaptatie, verbeteren waterhuishouding en riolering
- Verkeerskundige opgaven
- Stedenbouwkundige en andere ontwikkelingen,
- Landschapsinrichting, bomen- en groenstructuur.
- Onderhoudsopgaven andere beheerdisciplines: groen/bomen, riolering, verlichting, spelen
- Opgaven vanuit andere spelers: woningstichting en nutspartijen
- Participatie, het betrekken van bewoners, winkeliers en bedrijfseigenaren

Opgaven vanuit de Warmtevisie en energietransitie
Belangrijke input volgt uit de Warmtevisie. De Warmtevisie is inmiddels in concept gereed. Hierin is onder anderen aangeven hoe we de energietransitie vorm willen geven. De termijn waarop we voor de diverse woonwijken en bedrijventerreinen gaan onderzoeken welke transitievorm het beste past, de haalbaarheid hiervan en de termijn waarop. De aanleg van bijvoorbeeld een warmtenet heeft ingrijpende consequenties voor de openbare ruimte. Het grootschalig uitvoeren van onderhoud binnen de woonwijken en bedrijventerreinen waar een warmtenet kansrijk is, is vooruitlopend op de onderzoeksresultaten niet verstanden.

Opgaven riolering, waterhuishouding en klimaatadaptatie (GRP[4])
In het GRP zijn de beleidsdoelstellingen voor riolering, waterhuishouding en klimaatadaptatie vastgesteld. Per kern worden deze uitgewerkt in een SSW[5]. Voor de meeste kleine kernen zijn actuele SSW's beschikbaar. Voor de kern Voorthuizen is het SSW onlangs afgerond. Het SSW Barneveld is in 2022 gereed.
In een SSW wordt het huidige rioleringsstelsel volledig in beeld gebracht, doorgerekend en de knelpunten qua capaciteit in beeld gebracht. Het rioolstelsel in Voorthuizen heeft op dit moment al onvoldoende capaciteit. Door de klimaatsveranderingen neemt de ondercapaciteit alleen maar verder toe. Daarom is het nodig te zorgen voor een groter afvoeren vermogen en meer buffer van

[4] GRP is het Gemeentelijk Rioleringsplan

[5] SSW is het Systeemoverzicht Stedelijk Water

regenwater. Momenteel wordt een maatregelplan uitgewerkt die meegenomen wordt in bij het in beeld brengen van de andere opgaven binnen Voorthuizen. In diverse doorgaande wegen en woonwijken is het nodig nieuwe riolering aan te leggen om het regenwater af te kunnen koppelen van het vuile water. De verwachting is dat het SSW Barneveld en de daaruit voortvloeiende maatregelen, net als in Voorthuizen, een forse invloed gaan hebben op de openbare ruimte. Dit betekent dat wegen opengebroken gaan worden. Dit biedt kansen tot combineren met herinrichting en onderhoud.

Verkeerskundige opgaven (GVVP[6])
Door de groei van de gemeente neemt ook het aantal verkeersbewegingen en verkeersdeelnemers toe. Dit vraagt om aanpassingen aan de wegenstructuur en de inrichting ervan. Doel is het voorkomen en oplossen van knelpunten in mobiliteit en verkeersveiligheid. In het GVVP zijn hiervoor de beleidskaders opgenomen en vastgesteld.
Naast de aanleg van nieuwe wegen is het ook nodig een aanzienlijk aantal bestaande wegen anders in te richten, zodat ze weer voldoen aan de huidige richtlijnen. Dit geldt voor de hoofdwegenstructuur, ontsluitingswegen van woonwijken als de woonstraten binnen de oudere woonwijken. In de oudere woonwijken zijn de woonstraten vaak asfaltwegen. De huidige richtlijn schrijft een klinkerverharding voor. Een klinkerweg zorgt voor een lagere rijsnelheid en draagt daardoor bij aan een veiligere inrichting van woonstraten en andere 30 km/uur wegen.

Stedenbouw, landschapsinrichting bomen- en groenstructuur en duurzaamheid
Vanuit de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling en de Omgevingsvisie zijn er de nodige wettelijke opgaven, maar ook wensen en ontwikkelingen gaande die invloed hebben op de inrichting van de openbare ruimte. Bij het in beeld brengen van de integrale opgaven is het belangrijk Ruimtelijke Ontwikkeling direct aanhaakt, zodat opgaven vanuit stedenbouw, landschapsinrichting bomen- en groenstructuur en duurzaamheid meegenomen worden. In het kader van de klimaatadaptatie is het vergroenen van de openbare ruimte een must. Hoe meer bomen en ander groen, hoe beter het leefklimaat, meer opvang van regenwater en een lagere omgevingstemperatuur bij in warme perioden.

Onderhoudsopgaven andere beheerdisciplines
Vanuit afdeling Beheer Openbare Ruimte is het veilig en functioneel in stand houden (oftewel beheren) van de huidige openbare ruimte de belangrijkste opgave. Dit geldt naast de wegen ook voor onze bomen en andere groen, riolering, openbare verlichting, speellocaties, objecten in de openbare ruimte t.b.v. afvalinzameling (bijvoorbeeld ondergrondse containers en containeropstelplaatsen), straatmeubilair, verkeersborden en verkeersregelinstallaties.

Opgaven vanuit andere spelers: woningstichting en nutspartijen
Bij de integrale benadering is het ook nodig om andere partijen te betrekken. Woningstichting Barneveld is er hier één van. Wanneer de woningstichting van plan is woningen te renoveren of te verduurzamen in een bepaalde wijk stemmen we met hen af of mogelijk en verstandig is dit te combineren is met werkzaamheden in de openbare ruimte. Hetzelfde geldt voor de verschillende nutspartijen. Wanneer kabels of leidingen vervangen moeten worden of wanneer er andere nutswerkzaamheden gepland zijn kan dit mogelijk gecombineerd worden met onze opgaven.

Participatie, het betrekken van bewoners, winkeliers en bedrijfseigenaren
Onze bewoners, winkeliers en bedrijfseigenaren vormen gezamenlijk een belangrijke speler in het geheel. Zij zijn immers de gebruikers van de openbare ruimte. Wanneer duidelijke is welke opgaven waar gaan spelen is de eerste vervolgstap het in beeld brengen van de hun wensen en input en die te integreren in de verdere planvorming. Het vormgeven van de participatie en communicatie bepalen we samen met de gebruikers.

4.3.2 Hoe brengen we de opgaven gezamenlijk in beeld?
De eerste stap is het in beeld en bij elkaar brengen (integraal maken) van de verschillende beheeropgaven. Dat wordt vervolgens ingebracht in de nieuwe Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie worden alle beleidsopgaven in kaart gebracht. Hierdoor worden ook eventuele knelpunten gesignaleerd die om strategische keuzes vragen. Vervolgens gaan we prioriteren, plannen en de benodigde capaciteit en middelen bepalen. De laatste stap is besluitvorming hierover en opname in de programmabegroting.

[6] GVVP is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

4.3.3 Op welke termijn zijn de opgaven in beeld?

Voor de hoofdwegenstructuur binnen kern Voorthuizen is opname in de programmabegroting 2023 gepland. Het streven is om een integraal plan voor de hoofdwegenstructuur binnen kern Barneveld in 2024 in de programmabegroting op te nemen. Voor de andere (kleinere) kernen is de planning nog niet bepaald. Wel is voor Zwartebroek een integraal project in voorbereiding waarbij de belangrijkste wegen, inclusief het onderhoud, vanaf 2022 integraal worden aangepakt.

Het plannen van de daadwerkelijke uitvoering wordt in de verdere planvorming meegenomen. Vanwege de grote omvang van de totaal opgave is het op dit moment niet mogelijk daarover uitspraken te doen.

Kern Voorthuizen

Voor de kern Voorthuizen is gestart met het in beeld brengen van alle opgaven en kansen. De planning is om bij de programmabegroting 2023 duidelijk is wat we de aankomende jaren gaan doen binnen Voorthuizen en welke capaciteit en middelen hiervoor nodig zijn. De focus ligt hierbij met name op de hoofdwegenstructuur. Naast alle onderhoudsopgaven wordt hierbij ook rekening gehouden met alle ontwikkeling en nieuwbouwwijken, de (verkeerskundige)inrichting (o.a. inspelend op de inmiddels gerealiseerde rondweg de centrumvisie en het doortrekken van de snelfietsroute), de klimaatadaptatie en verbeteren van het huidige rioleringsstelsel en de energietransitie. Daarbij betrekken we ook externe stakeholders zoals de woningstichting, nutspartijen en belangenorganisaties vanuit de ondernemers en bewoners.

Kern Barneveld

Hetzelfde gaan we doen voor de kern Barneveld. Net als Voorthuizen heeft dit een hoge prioriteit, omdat er een behoorlijk aantal opgaven en (nieuwbouw)ontwikkelingen spelen en gaan spelen. Gezien de tijd die nodig is voor een dergelijk traject is de programmabegroting 2024 een realistisch moment om naar toe te werken. Daarbij is ook de input vanuit het SSW nodig die in de loop 2022 wordt verwacht .Evenals in Voorthuizen focussen we ons in eerste instantie op de hoofdwegenstructuur. Vooruitlopend is het nodig om voor een aantal locaties met een hoge onderhoudsbehoefte (bijvoorbeeld de Dr. Willem Dreeslaan) eerdere planvorming gewenst. De bedoeling is om voor deze locaties op te nemen in de programmabegroting 2023.

Kleinere kernen

De andere, kleinere kernen, hebben ook de aandacht. Zo is voor Zwartebroek een integraal project in voorbereiding waarbij de belangrijkste doorgaande wegen (Platanenstraat, Eendrachtstraat, Wielweg) een nieuwe inrichting krijgen, de riolering aangepast en de onderhoudsopgaven meegenomen. De uitvoering hiervan is in 2022 en 2023 gepland. Gecombineerd speelt een mogelijke verzwaring van het elektriciteitsnetwerk (inspelend op het toenemende gebruik van elektriciteit).
In Terschuur loopt een onderzoek naar het, gecombineerd met andere opgaven, verbeteren van de 30 km/uur de inrichting van de Hoevelakenseweg kunnen. Hetzelfde geldt voor het 30 km/uur gedeelte van de Wolweg (N800) in Stroe. Voor beide trajecten is nog geen concrete planning bekend.

Harselaar Oost

Voor Harselaar Oost speelt een revitalisatie. Hiervoor loopt een voorbereidingstraject. Daarbij bundelen we alle opgaven en kansen tot een gecombineerde aanpak. Zo is en groot deel van de wegen verouderd en heeft het huidige rioolstelsel onvoldoende capaciteit. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is de revitalisatie te combineren met opgaven vanuit de Warmtevisie. Het streven is om bij dit plan mee te nemen in de programmabegroting 2023.