

Onderwerp: **Voorstel Beheerplan wegen 2023-2027**

---

## **Samenvatting raadsvoorstel**

Het kwaliteitsniveau van de gemeentelijke wegen is lager dan het in het beleid vastgestelde kwaliteitsniveau Basis. Het Beheerplan wegen 2023-2027 omvat de strategie en financiële kaders die nodig zijn om de beleidsdoelstellingen te behalen.

---

Aan de raad,

### **Gevraagde beslissing:**

1. In te stemmen met het Beheerplan wegen 2023-2027.
2. De structurele dotatie in de voorziening groot onderhoud vanaf 2025 tot en met 2030 jaarlijks stapsgewijs te verhogen met € 175.000.
3. De investeringen in wegen mee te nemen in de integrale afweging van het Meerjaren InvesteringsPlan (MIP) bij de Programmabegroting 2023.
4. Jaarlijks de benodigde bedragen voor onderhoud en investeringen te actualiseren op basis van de toenemende areaalomvang van de gemeentelijke wegen (en andere verhardingen).
5. De afschrijvingstermijnen voor vervanging en nieuwe aanleg van wegen (en andere verhardingen) te verlengen van 20 naar 40 jaar. Een afschrijvingstermijn voor levensduurverlengd onderhoud te hanteren van 20 jaar. Dit vooruitlopend op het actualiseren van de Financiële verordening.
6. Een krediet van € 1.998.000 beschikbaar te stellen voor investeringen vanuit het Uitvoeringsplan wegen 2022. De hieraan gekoppelde kapitaallast van € 92.000 vanaf 2023 te verwerken in de begroting en dit mee te nemen in de integrale afweging van het Meerjaren InvesteringsPlan (MIP) bij de Programmabegroting 2023.

## **1. Inleiding**

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 de verkeersveiligheid, een goed maatschappelijk en economisch klimaat en stimuleert de groei en verdere ontwikkeling van de gemeente.

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 dit te bewerkstelligen is in 2016 het behalen van een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis als beleidsdoelstelling vastgesteld. Het Beheerplan wegen 2023-2027 geeft hieraan een vervolg.

Aan de raad wordt, bij de begrotingsbehandeling 2023, voorgesteld om in het Meerjaren InvesteringsPlan (MIP) hiervoor jaarlijks minimaal € 5,1 miljoen beschikbaar te stellen over een periode van 6 jaar. Een voorstel voor concrete inzet hiervan volgt op 8 februari 2023 op basis van een integrale afweging binnen het MIP.

### **Aanleiding: niet behalen beleidsambities**

Een belangrijke extra aanleiding voor het opstellen van het Beheerplan wegen 2023-2026 is de Rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen 2020-2021 (26-10-2021 vastgesteld door het college van B&W). 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 rapportage is als bijlage toegevoegd.

De Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026 geldt als basis voor het beheerplan. Net als de rapportage is de beleidsvisie als bijlage toegevoegd. 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 wegwerken van de onderhoudsachterstand.

Het beheerplan wegen heeft tot doel deze beleidsambities te verwezenlijken. Daarnaast is in het beheerplan het beleid op een aantal onderdelen geactualiseerd. Actualisatie is onder andere nodig door veranderde regelgeving in Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Daarnaast is het nodig om in te spelen op andere opgaven in de openbare ruimte zoals de energietransitie en klimaatadaptatie. Ook de grote vervangingsopgave (door grote hoeveelheid verouderd areaal) en het opstellen van een Meerjarig Investeringsplan (MIP) maken dat een actualisatie nodig is.

In onderstaande tabel een weergave van de huidige kwaliteit van de gemeentelijke verhardingen (wegen, fiets- en voetpaden) en de geldende richtlijnen en ambities van de gemeente Barneveld.

| Kwaliteitsniveau | Ze <sup>er</sup> hoog (A+)                     | Hoog (A) | Basis (B) | Laag (C)                                  | Ze <sup>er</sup> laag (D)<br>= 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% |                                                        |

*Ad.1. Het op een gemiddeld kwaliteitsniveau brengen en houden van de gemeentelijke verhardingen*

De ambitie van de gemeente Barneveld is het bereiken van een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis. De landelijke richtlijn hiervoor is dat minimaal 90% van de verhardingen een kwaliteitsniveau Basis of hoger moet hebben. Met een score van 79% voor de asfaltverhardingen en 83% voor de elementenverhardingen (zoals tegels en straatstenen) wordt niet voldaan aan het ambitieniveau.

*Ad. 2. Het wegwerken van de onderhoudsachterstand*

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.

**Waardoor zijn de beleidsambities niet behaald**

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

1. Het uitvoeren van minder onderhoud dan oorspronkelijk gepland in 2019 en 2020.
2. Het uitstellen van onderhoud vanwege het op termijn 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).

*Ad. 1. In 2019 en 2020 minder onderhoud uitgevoerd dan gepland*

In 2019 en 2020 is er minder onderhoud uitgevoerd dan gepland. Dit komt doordat het contract voor het asfaltonderhoud in 2019 vroegtijdig is beëindigd. De aannemer hield zich niet aan de contractafspraken. Het opstellen van een nieuw onderhoudscontract en het Europese bestedingstraject heeft bijna een jaar gekost. Daarnaast is een deel van het onderhoud 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, Churchillstraat en Rooseveltstraat.

*Ad 2. Uitstel grootschalig onderhoud vanwege verwachte integrale aanpak*

Voor een aanzienlijke aantal verouderde wegen, woonwijken en bedrijventerreinen is de aankomende jaren een integrale aanpak gewenst. Door het toenemend aantal opgaven binnen het fysieke domein (o.a. klimaatadaptatie, energietransitie) wordt integrale planvorming steeds ingewikkelder. Voorbereidingstrajecten hebben daardoor een lange doorlooptijd. Voor de locaties waar dit speelt geldt dat de kwaliteit van de verhardingen over het algemeen onvoldoende is. Om desinvesteringen te voorkomen wordt grootschalig onderhoud en vervanging uitgesteld. Zolang het kan wordt er met onderhoudsmaatregelen voor gezorgd dat veilig gebruik mogelijk blijft.

*Ad 3. Geen budget voor vervangen verouderde verhardingen*

Een aanzienlijke hoeveelheid verhardingen is aan vervanging toe vanwege de hoge leeftijd. 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. Inmiddels ligt er een forse vervangingsopgave. In de beleidsvisie is de hoge leeftijd van een groot deel van de verhardingen benoemd. Vervangingsbudget is toen niet begroot vanwege het uitgangspunt dat vervanging gefinancierd wordt op projectniveau. In de praktijk blijkt dit onvoldoende het geval.

**Doelstelling Beheerplan wegen 2023-2027: Waarmaken beleidsambities**

De doelstelling van de gemeente Barneveld is het zo snel mogelijk en uiterlijk binnen 4 jaar behalen van de twee vastgestelde beleidsambities.

*Beleidsambitie 1: Bereiken van een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis*

De strategie in het beheerplan is erop gericht, zo snel mogelijk en uiterlijk binnen de aankomende 4 jaar, minimaal 90% van zowel de asfalt- als elementenverhardingen op minimaal kwaliteitsniveau Basis te brengen en vervolgens te houden. In het beheerplan is de strategie hiervoor uitgewerkt en zijn de daarvoor benodigde financiële middelen opgenomen. Het resterende areaal met een lage kwaliteit (tot maximaal 10%) wordt gezien als de 'werkvoorraad'. Door het natuurlijke verouderingsproces en het verkeersgebruik wordt dit aandeel telkens aangevuld. Daarbij dienen kapitaalvernietiging en onaanvaardbare veiligheidsrisico's te worden voorkomen.

*Beleidsambitie 2: Wegwerken onderhoudsachterstand*

Zoals gezegd dient minimaal 90% van de verhardingen te voldoen aan kwaliteitsniveau Basis. Dit betekent dat het aandeel met een lager kwaliteitsniveau 10% of lager moet zijn. Daarbij is rekening gehouden met de mogelijkheid om adequaat te kunnen handelen bij acute knelpunten. Andersom is een beperkt aandeel achterstallig onderhoud aanvaardbaar. Hiermee creëren we enige ruimte en flexibiliteit om werk met werk te kunnen maken wanneer dit binnen afzienbare tijd is voorzien.

**Strategie binnen de kernen**

Om de beleidsambities te behalen is het nodig om binnen de kernen grootschalig aan de slag te gaan. Dit doen we zoveel mogelijk integraal. Waar dit te lang op zich laat wachten wordt vooruitlopend gestart met onderhoud en/of vervanging waardoor wegen veilig begaanbaar blijven en voldoen aan het kwaliteitsniveau Basis.

*Vervanging en onderhoud binnen projecten*

Waar mogelijk wordt het groot onderhoud aan en vervangingen van verhardingen gecombineerd binnen projecten. Het totaal aan investeringsopgaven in de gemeente Barneveld is in beeld gebracht in een Meerjaren InvesteringsPlan (MIP). Een deel van de vervangingen wordt gedaan binnen (potentiële) integrale projecten. Integrale aanpak is, naast beschikbaarheid van investeringskrediet voor wegen, afhankelijk van beschikbare kredieten voor de andere opgaven binnen de potentiële projecten.

### *Grootschalig onderhoud en vervanging vooruitlopend op een integrale aanpak*

Voor een aantal wegen binnen bepaalde woonwijken wordt niet langer gewacht op een integrale aanpak. Het onderhoudsniveau binnen de kernen is namelijk te laag en daarom is een inhaalslag nodig. Daarnaast wachten bewoners in bepaalde wijken en wegen al jaren op een beloofde kwaliteitsverbetering. Deze aanpak geldt voor de verouderde wijken en straten waar op korte termijn geen integrale aanpak wordt verwacht.

### **Strategie buitengebied**

De gemeente Barneveld heeft, in verhouding tot veel andere gemeenten, een relatief groot buitengebied. 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 schade aan de wegen en de naastliggende bermen.

### *Aanleg bermbeton*

Bij te smalle wegen wordt uitgeweken in de bermen. Hierdoor ontstaan diepe kuilen en onacceptabele hoogteverschillen met het asfalt. Dit leidt tot onveilige situaties. Bovendien bezwijken de randen van het asfalt wanneer de bermen te laag liggen. Een structurele oplossing is het verharderen van de bermen. De gemeente Barneveld gebruikt hiervoor over het algemeen zogenaamd bermbeton. Dit is een betonrand die direct naast het asfalt wordt aangebracht. 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 of het verbreden van de rijbaan met asfalt. Het verbreden van de rijbaan met asfalt is veel kostbaarder. Bovendien is er een verhoogde kans op toename van de rijsnelheid en het alsnog ontstaan van schade aan de asfaltranden. Het verharderen van bermen met bermbeton is ook als beleidsuitgangspunt opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP).

### *Wegen op niveau brengen en houden*

Inmiddels is een aanzienlijk aantal wegen voorzien van een asfaltconstructie die bestand is tegen de huidige verkeersbelasting. Daarbij zijn de bermen langs te smalle wegen verhard met bermbeton. In de aankomende jaren wordt deze aanpak voortgezet. Daarmee wordt gezorgd voor een toekomstbestendig wegennet in het buitengebied. Voor de wegen die op niveau zijn gebracht is het op niveau houden belangrijk.

## **2. Door de raad gestelde kaders**

### **Kaders wegenonderhoud**

Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026: de ambitie is een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis voor alle gemeentelijke wegen, fiets- en voetpaden.

### **Verkeerkundige kaders**

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan: onder andere het verharderen van bermen langs wegen in het buitengebied met bermbeton.

## **3. Effect/Meetbare doelstellingen**

### **a) Meetbaar effect:**

De landelijke richtlijn voor een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis is dat minimaal 90% hieraan moet voldoen. Op dit moment geldt dit voor 79% van de asfalt- en 83% van de elementenverhardingen.

### **b) Maatschappelijk effect:**

Een veilig wegennet is belangrijk voor de gemeente Barneveld. Het op orde brengen en houden van de gemeentelijke wegen, fietspaden, voetpaden en andere verhardingen draagt daaraan bij.

## **4a. Argumenten**

### **1.1. Voldoen aan wettelijke en andere verplichtingen**

De strategie in het Beheerplan wegen 2023-2027 zorgt ervoor dat de gemeente voldoet aan de wettelijke en andere verplichtingen. De belangrijkste daarvan is de Wegenwet die eist dat iedere gemeente dient te

zorgen voor een onderhoudsniveau dat ervoor zorgt dat de wegen veilig begaanbaar zijn. De gemeente is aansprakelijk wanneer dit niet het geval is en hierdoor schade of letsel ontstaat.

## **1.2. Voldoen aan beleidsambities en landelijke richtlijnen**

De strategie in het vast te stellen beheerplan zorgt ervoor de vastgestelde beleidsambities worden behaald. Deze ambities komen overeen met de landelijk geldende richtlijnen van het CROW. De CROW is het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

### **4.1. Jaarlijkse budgetbijstelling vanwege toenemende omvang wegenareaal**

Voorgesteld wordt om de beschikbare financiële middelen jaarlijks te actualiseren op basis van de areaaluitbreiding mede in relatie met de groei van de gemeente Barneveld. Door direct na aanleg rekening te houden met de areaaltoename blijft het onderhoudsbudget op peil. Bovendien wordt er in de begroting ruimte gereserveerd (gespaard) voor de toekomstige vervanging.

### **5.1. Wijzigen economische 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.

## **4b. Tegenargumenten/kanttekeningen**

Op basis van het beheerplan wegen zijn de benodigde investeringen in wegen de komende jaren geraamd op gemiddeld € 7,9 miljoen per jaar. Een dergelijk bedrag legt onder de huidige financiële omstandigheden een enorm en onevenredig beslag op de beschikbare middelen. Er moeten dus keuzes worden gemaakt. Daar komt bij dat volledige inzet van een degelijk bedrag ook stuit op gebrek aan capaciteit, zowel van onze interne ambtelijke organisatie als van externe partijen. Daarnaast is een goede planning en afstemming van werkzaamheden van belang om een goede bereikbaarheid binnen de gemeente te kunnen borgen en overlast tot een minimum te beperken. Binnen deze randvoorwaarden wordt het een uitdaging om op een goede manier uitvoering te geven aan het wegenbeheerplan en zodoende invulling te geven aan de beleidsambitie. Bovendien zijn ook vanuit andere gemeentelijke opgaven en ambities de investeringsopgaven in beeld gebracht in het Meerjaren InvesteringsPlan (MIP). Op basis van het MIP wordt een integrale afweging gemaakt welke investeringsprojecten de komende jaren worden uitgevoerd binnen de beschikbare investeringsruimte.

*De bereikbaarheid mag niet in het geding komen*

Het totaal aan gevraagde investeringen is ook omwille van de bereikbaarheid niet uitvoerbaar. Dit geldt met name voor de bereikbaarheid van de kernen Barneveld en Voorthuizen. Door teveel wegafsluitingen en omleidingen tegelijkertijd ontstaat er onacceptabele overlast en hinder voor de inwoners en andere weggebruikers.

## **5. Alternatieve scenario's**

De strategie in beheerplan is gebaseerd op het geldende beleid en de daarin vastgestelde beleidsdoelstellingen. Het is noodzakelijk om in 2023 te bepalen op welke wijze de gevraagde investeringen worden ingevuld. Dit gebeurt middels een integraal afwegingkader op basis van het MIP. Gezien de omvang van het totaal aan benodigde investeringen, de daarvoor benodigde capaciteit en gevolgen voor de bereikbaarheid, wordt het een uitdaging om de noodzakelijke investeringen in wegen uit te kunnen voeren om het gewenste kwaliteitsniveau te handhaven. Door goed te plannen en te prioriteren en indien nodig en mogelijk te kiezen voor extra onderhoudsmaatregelen (in plaats van vervanging) geven we uitvoering aan het beheerplan wegen. Door extra onderhoudsmaatregelen kan vervanging in bepaalde gevallen langer worden uitgesteld. Dit betekent wel dat nogmaals onderhoudsbudget ingezet wordt op wegen waarvoor vervanging binnen afzienbare tijd nodig blijft.

## 6. Proces

### Vervolg/besluitvormingsproces (inclusief participatie):

De financiële dekking van de in het beheerplan voorgestelde strategie wordt integraal meegewogen bij het tot stand komen van de Programmabegroting 2023. Besluitvorming hierover vindt plaats bij het vaststellen van de Programmabegroting 2023.

### Vervolgstappen/planning/uitvoering:

De uitvoering van het Beheerplan wegen vindt plaats in de periode 2023-2027. Jaarlijks wordt in het, door het college vast te stellen, Uitvoeringsplan wegen aangegeven op welke locaties onderhouds- of investeringsmaatregelen plaatsvindt en de daarna gekoppelde financiën. Met betrekking tot de investeringen wordt er, zoals gezegd, in 2023 een afwegingskader opgesteld.

### Communicatie

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 van de weg 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. Rondom werkzaamheden vindt maatwerk communicatie plaats. De gebiedsregisseurs en communicatieadviseurs adviseren hierin.

### Evaluatie/controle:

Een interne evaluatie vindt jaarlijks plaats. Eens in de twee jaar wordt de kwaliteit (staat van onderhoud) van alle gemeentelijke wegen gemeten. Dit wordt gedaan door hiervoor gediplomeerde weginspecteurs van een onafhankelijke externe partij. De inspectie wordt gedaan volgens de landelijk geldende normering. De resultaten van de inspectie en het kwaliteitsverloop ten opzichte van voorgaande inspecties worden gerapporteerd aan het college en de raad. In tussenliggende jaren volgt een tussenrapportage waarin is aangegeven welke invloed het uitgevoerde onderhoud heeft op de kwaliteitsontwikkeling.

## 7. Financiële gevolgen

Voor de periode 2023-2027 is op basis van de huidige kwaliteitstoestand berekend welke budgetten nodig zijn om het kwaliteitsniveau Basis te behalen en de onderhoudsachterstand weg te werken.

Samengevat zijn de financiële consequenties als volgt:

- Vanaf 2023 is jaarlijks een aanvullend bedrag van € 141.500 voor regulier onderhoud nodig
- Vanaf 2025 tot en met 2030 jaarlijks stapsgewijs een verhoging van de structurele dotatie in de voorziening met € 175.000 voor groot onderhoud.
- Vanaf 2024 per jaar een toenemende kapitaallast van € 302.000 gerelateerd aan de investeringen in wegen.

In het vervolg van deze paragraaf worden deze financiële consequenties toegelicht. Aanvullend zijn voor de periode 2028-2037 de benodigde investeringen berekend op basis van de theoretisch te verwachten levensduur.

### Regulier onderhoud

Voor regulier (kleinschalig) onderhoud is jaarlijks een bedrag van € 653.500 in de begroting opgenomen. Dit bedrag is gebaseerd op het prijspeil van en de omvang van het wegenreaal in 2016. Zowel het prijspeil als de omvang van het wegenareaal is fors toegenomen. Hoewel het de afgelopen jaren lukt om voldoende uitvoering te geven aan het kleinschalig onderhoud binnen de budgettaire kaders, zijn de stijgende prijzen hierin een risico. Via de reguliere planning & control cyclus wordt dit gemonitord en indien nodig wordt hierop actie ondernomen.

## Groot onderhoud

Groot onderhoud betreft het onderhoud dat is voorzien om een weg in stand te houden gedurende zijn levenscyclus. Dit onderhoud is planbaar en vloeit voort uit de inspectieresultaten. Voor het groot onderhoud van wegen wordt gebruik gemaakt van een 'Voorziening groot onderhoud wegen' (conform BBV artikel 44 lid 1c). De voorziening wordt gevuld door een jaarlijkse storting vanuit de exploitatie. De voorziening is bedoeld om de jaarlijks fluctuerende uitgaven van wegbeheer op te vangen. Belangrijke eis is dat de voorziening wordt onderbouwd met een actueel beheerplan. Een andere belangrijke eis is dat het saldo in de voorziening niet negatief mag zijn. In onderstaande tabel zijn de beschikbare en benodigde budgetten voor groot onderhoud in de periode 2023-2027 opgenomen.

| Groot onderhoud wegen (in €)                          | 2023              | 2024             | 2025             | 2026             | 2027             |
|-------------------------------------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Saldo voorziening 01-01</b>                        | <b>2.533.000*</b> | <b>2.665.000</b> | <b>2.797.000</b> | <b>1.924.000</b> | <b>1.226.000</b> |
| 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      |                  |                  |                  |
| <b>Voorstel verhogen dotatie (aanvullend budget)</b>  |                   |                  | <b>+ 175.000</b> | <b>+ 350.000</b> | <b>+ 525.000</b> |
| 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      |
| <b>Saldo voorziening 31-12</b>                        | <b>2.665.399</b>  | <b>2.797.399</b> | <b>1.924.399</b> | <b>1.226.399</b> | <b>703.399</b>   |

\*op basis van begroote lasten in 2022

In het Beheerplan wegen 2023-2027 is het benodigde budget berekend op basis van het huidige prijspeil en de huidige omvang van het wegenareaal. In de tabel is te zien dat de dotatie (storting) in de voorziening vanaf 2025 € 1,05 miljoen 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. Voorgesteld wordt 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. De vanaf 2025 benodigde structurele verhoging van de dotatie in de Voorziening Groot Onderhoud Wegen is opgenomen in de Programmabegroting 2023.

## Investerings

Een aanzienlijk aantal wegen binnen de gemeente heeft het einde van zijn levensduur bereikt. Vervanging of Levensduur Verlengend Onderhoud (LVO) is hierdoor noodzakelijk. Het is (conform het BBV) verplicht investeringen met een maatschappelijk nut in de openbare ruimte te activeren op de balans. Dit betekent dat alle nieuwe aanleg (zoals bermbeton), vervangingen en LVO dienen te worden geactiveerd. Dit leidt tot structurele kapitaallasten in de begroting. In het beheerplan wegen is het gemiddeld investeringsvolume voor de komende jaren bepaald. Op basis van prioritering en planning zijn de investeringen wegen opgenomen in het Meerjaren InvesteringsPlan en worden zodoende meegenomen in de integrale afweging.

### Levensduurverlengd onderhoud (LVO)

LVO is onderhoud dat de oorspronkelijke levensduur van een weg verlengt. Bijvoorbeeld het aanbrengen van een nieuwe laag asfalt op het bestaande asfalt (versterkingslaag). Hierdoor krijgt een weg een langere levensduur zonder dat vervanging nodig is.

In de periode 2023-2027 heeft de gemeente Barneveld op basis van het beheerplan een vervangingsopgave van € 6,2 miljoen gemiddeld per jaar en € 1,4 miljoen LVO per jaar. Daarnaast wordt de komende periode jaarlijks € 295.000 geïnvesteerd in de aanleg van bermbeton. De exacte bedragen (exclusief VAT\* kosten) zijn in de tabel weergegeven.

| Investerings wegen (in €)                       | Jaarlijks bedrag | Jaarlijkse kapitaallast |
|-------------------------------------------------|------------------|-------------------------|
| Vervangingsinvesteringen                        | 6.210.000        | 210.000                 |
| Levensduur Verlengend Onderhoud                 | 1.392.000        | 82.000                  |
| Aanleg bermbeton                                | + 295.000        | + 10.000                |
| <b>Totaal jaarlijks in de periode 2023-2027</b> | <b>7.897.000</b> | <b>302.000</b>          |

\*VAT: voorbereiding administratie en toezicht

De daadwerkelijke investeringen in wegen kunnen van jaar tot jaar verschillen. Dit is onder andere afhankelijk van totstandkoming van integrale projecten en beschikbare capaciteit (zowel intern als extern bij aannemers). Maar ook de beschikbare financiële ruimte in de gemeentelijke begroting speelt hierin een rol. De benodigde investeringen in wegen worden jaarlijks meegewogen in de integrale afweging waarbij ook rekening wordt gehouden met de VAT kosten (voorbereiding, administratie en toezicht). Het MIP wordt hierop jaarlijks geactualiseerd. Uitgangspunt is het kwaliteitsniveau dat in de Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026 is vastgesteld.

### **Investeringen vanuit 2022**

Ook in 2022 zijn investeringen in wegen gedaan. Oorspronkelijk waren de kosten hiervan begroot binnen de voorziening wegen. Omdat het een verplichting is investeringen te activeren in de begroting is het nodig hiervoor een investeringskrediet beschikbaar te stellen. Het LVO en de nieuwe aanleg van bermbeton in 2022 omvat een bedrag van € 1.998.000. De verdeling van de kosten is als volgt:

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| - LVO              | € 990.000   |
| - Aanleg bermbeton | € 1.008.000 |

Voorgesteld wordt hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van € 1.998.000. De structurele kapitaallasten van deze investering bedragen € 92.000 vanaf 2023. Dit is opgenomen in beslispunt 6 van het voorstel. De looptijd hiervan is 20 jaar voor het LVO en 40 jaar voor de aanleg van bermbeton.

In 2022 en de jaren daarvoor is fors geïnvesteerd in de aanleg van bermbeton. Inmiddels is een groot deel van de te smalle wegen in het buitengebied voorzien van bermbeton. Daardoor is hiervoor vanaf 2023 is hierdoor dit minder budget nodig.

## **8. Risico's**

### **Aanvullende capaciteit gekoppeld aan investeringen niet tijdig beschikbaar**

Het omzetten van de investeringen naar de daadwerkelijke fysieke uitvoering vraagt om extra capaciteit in zowel de voorbereiding als de uitvoering. Gezien de krapte op de arbeidsmarkt is het niet realistisch te verwachten dat zowel intern als extern de benodigde aanvullende capaciteit geleverd kan worden. Bovendien is het in de huidige markt onzeker of er voldoende ruimte is bij marktpartijen (aannemers) om de werkzaamheden/projecten uit te voeren.

### **Onvoldoende tijd voor een gedegen voorbereiding**

De benodigde voorbereidingstijd is een belangrijk factor. Een gedegen voorbereiding vraagt om een forse doorlooptijd. De projecten waarbinnen de investeringen plaatsvinden zijn grotendeels multidisciplinair. De diversiteit, het aantal en de omvang van opgaven dat speelt in de openbare ruimte (bijvoorbeeld klimaatadaptatie, energietransitie, variantkeuze oostelijke rondweg) de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. Dit zorgt ervoor dat het voorbereidingstraject intensiever en ingewikkelder is geworden. Ook het betrekken van de inwoners, ondernemers en andere stakeholder vraagt tijd. Afhankelijk van de omvang en het aantal opgaven binnen een project is doorlooptijd van een project minimaal een jaar.

### **Mogelijk verdere prijsstijging binnen de GWW-sector**

De prijzen voor producten zijn de afgelopen periode fors gestegen. Het CBS stelt na ieder kwartaal de indexcijfers vast. In de bedragen in het beheerplan is rekening gehouden met een prijsstijging van 15% ten opzichte van het prijspeil in 2021. Het is niet te voorspellen of de prijzen verder gaan toenemen.

Burgemeester en wethouders van Barneveld,  
de secretaris, de burgemeester,  
W. Wieringa J.J. Luteijn

Bijlagen:

- Beheerplan wegen 2023-2027 inclusief:
  - Bijlage 1 - Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026
  - Bijlage 2 - Rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen 2020-2021