



gemeente
Barneveld

Zaaknr.

Collegevoorstel

Onderwerp:

Voorstel betreffende Beheer en onderhoud wegen; Rapportage kwaliteitsontwikkeling 2018

Gevraagde beslissing:

Ctrl-klik hier voor een toelichting voor het invullen van het voorstel

1. De 'Rapportage kwaliteitsontwikkeling 2018' vast te stellen.
2. De rapportage ter informatie te verstrekken aan de gemeenteraad (rubriek B).

Raad

- ☒ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:
- ☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Datum: 20 december 2019 Steller: G.B. de Jong

Afd: Team Bedrijfsbureau

Aantal bijlagen 1

Afd.hoofd: Portefeuillehouder

Openbaarheid

Besluit (voorblad) openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispunt :
Groentje openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispunt :
Bijlagen openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, vermelden op bijlage

	Akkoord	Bespreken	Aantekeningen
Secretaris			
Burgemeester			
Wethouder A. de Kruijf			
Wethouder P.J.T. van Daalen			
Wethouder A.H. van de Burgwal			
Wethouder D. J. Dorrestijn-Taal			

Beslissing burgemeester en wethouders :

Nummer op besluitenlijst:

1. Inleiding

In mei 2016 is de beleidsvisie 'Beheer en onderhoud wegen 2017-2026' door de raad vastgesteld. Daarbij is een gemiddeld kwaliteitsniveau 'Basis' voor alle verhardingen vastgesteld. Aanleiding voor de beleidsvisie was de toenemende onderhoudsachterstand en het geconstateerde tekort aan onderhoudsbudget. Om de kwaliteitsontwikkeling te monitoren vindt jaarlijks een wegininspectie plaats volgens de landelijke gehanteerde richtlijn. Daarbij wordt, op alle gemeentelijk verhardingen, de kwaliteit gemeten. Zo wordt het effect van het uitgevoerde onderhoud meetbaar. Inmiddels heeft de vierde meting plaatsgevonden.

Het resultaat van de laatste kwaliteitsmeting wijkt af van de prognose van vorig jaar. De prognose was het doorzetten van de lichte kwaliteitsstijging. Het kwaliteitsniveau is echter gelijk gebleven. Dit komt doordat de kwaliteit van de elementenverhardingen is gedaald. Belangrijk is dat de kwaliteitsstijging zich wel doorzet op de asfaltverhardingen. Dit is belangrijk, omdat asfalt onderhevig is aan veroudering door gebruik en weersinvloeden. Wanneer het onderhoud op asfaltverhardingen niet tijdig plaatsvindt ontstaat kapitaalvernietiging. Dit houdt in dat de kosten onnodig hoger worden, omdat zwaardere onderhoudsmaatregelen nodig zijn. De prognose is dat deze stijging zich ook het aankomende jaar doorzet.

De belangrijkste reden voor de kwaliteitsdaling van de elementenverhardingen is het beperkt uitvoeren van onderhoud in de woongebieden. Het onderhoud dat hier momenteel plaatsvindt is beperkt en vooral gericht op de veiligheid voor de gebruikers. Dit is een bewuste keuze vanwege de verwachte toekomstige integrale aanpak. De integrale aanpak is grotendeels afhankelijk van de ontwikkelingen omtrent de klimaatadaptatie en energietransitie. Wanneer hierover meer duidelijkheid is, wordt het onderhoud gecombineerd met de hieruit voortvloeiende maatregelen uitgevoerd. Gelijktijdig wordt gekeken naar de verkeerskundige weginrichting, het groenbeheer, de riolering en andere zaken die spelen in de openbare ruimte.

Het uitstellen van onderhoud aan elementenverhardingen leidt niet tot (onnodig) zwaardere onderhoudsmaatregelen en – kosten zoals bij asfaltverhardingen het geval is. De kwaliteitsdaling is daarom niet direct zorgwekkend. De resultaten geven wel een aanleiding om verdere analyse en onderzoek toe doen.

Onderzocht dient te worden of een verdere stijging in de lijn der verwachtingen ligt of dat het tegenovergestelde te verwachten is. De afgelopen jaren is vier keer een bedrag van € 1,5 miljoen aanvullend budget beschikbaar gesteld voor het inlopen van de onderhoudsachterstand. In 2020 is deze aanvullende impuls nog eenmalig begroot. Daarna dient het structureel begrote onderhoudsbudget voldoende te zijn voor het op niveau houden van het verhardingsareaal. Of dit realistisch is, is op dit moment niet te zeggen. Wel is het zo dat het huidige kwaliteitsniveau (nog) niet voldoet aan het vastgestelde ambitieniveau. De kans is reëel dat in 2020 het kwaliteitsniveau tegen de ondergrens ligt van het ambitieniveau en dat er een zeer beperkte buffer is om de versnelde kwaliteitsdaling door bijvoorbeeld een 'slechte' winter op te vangen.

De aankomende periode wordt gebruik voor verdere analyse en onderzoek om helder te krijgen of en, zo ja, welke aanvullende maatregelen nodig zijn. Deze kunnen betrokken worden in de beleidsafwegingen in de kadernota 2021.

2. Beoogd effect

a) Meetbaar effect

De gemeente Barneveld heeft de ambitie om het gemiddelde kwaliteitsniveau op 'Basis' te brengen en te houden. Gecombineerd daarmee wordt ingezet op het inlopen van de onderhoudsachterstand.

Kwaliteitsniveau 'Basis' heeft als rapportcijferrange 5,5 – 7,4. De gemeten resultaten zijn als volgt:

- De gemiddelde kwaliteit van het totale verhardingsareaal is gelijk gebleven. Met een 5,3 blijft het ambitieniveau binnen handbereik.
- De gemiddelde kwaliteit van de elementenverhardingen is van een 6,5 gedaald naar een 6,0. De kwaliteit voldoet aan het ambitieniveau. De belangrijkste reden voor de kwaliteitsdaling is het beperkt uitvoeren van onderhoud in de woongebieden. Dit is echter een bewuste keuze vanwege de verwachte toekomstige integrale aanpak bij de energietransitie en klimaatadaptatie. Het onderhoud dat hier plaatsvindt is beperkt en vooral gericht op de veiligheid voor de gebruikers.
- De gemiddelde kwaliteit van de asfaltverhardingen stijgt van een 4,6 naar een 4,9. Daarmee ligt het kwaliteitsniveau nog ruim onder het ambitieniveau. Het asfaltonderhoud blijft een belangrijk aandachtspunt.
- De kwaliteitsstijging op de asfaltverhardingen geeft aan dat de onderhoudsachterstand op de asfaltverhardingen nog steeds wordt ingelopen. Het op peil brengen en houden van de asfaltverhardingen heeft een hogere prioriteit dan het onderhoud op de elementenverhardingen. Kwaliteitsdaling en het te laat uitvoeren van onderhoud op asfaltverhardingen leidt tot onnodig

hogere kosten vanwege kapitaalvernietiging. Bij elementenverhardingen is hiervan geen sprake. Wel is het belangrijk om ervoor te zorgen dat de gemiddelde kwaliteit op de elementenverhardingen niet verder daalt en binnen het ambitieniveau 'Basis' blijft.

b) Maatschappelijk effect

Een veilig en functioneel wegennet is belangrijk voor de bereikbaarheid van de gemeente Barneveld, haar dorpen en het buitengebied. Inwoners, agrariërs, bedrijven, bezoekers en recreanten hebben belang bij een goed functionerend wegennet. Het op orde brengen en houden van het gemeentelijke verhardingsareaal draagt bij aan een goed maatschappelijk en economisch klimaat en stimuleert de groei en verdere ontwikkeling van de gemeente.

3. Argumenten

1.1. Veilig gebruik en voorkomen van aansprakelijkheid bij schade en letsel

Het is de zorgplicht van de gemeente om haar wegen op een verantwoorde wijze te beheren en te onderhouden. Het waarborgen van de veiligheid van de weggebruiker is belangrijk. Wanneer schade of letsel ontstaat, door nalatigheid in het uitvoeren van haar beheertaak, is de gemeente hiervoor aansprakelijk.

1.2. Inlopen van de onderhoudsachterstand

Er is sprake nog steeds van een onderhoudsachterstand op het gemeentelijke verhardingsareaal. Investeren in het onderhoud is nodig om dit in te lopen en oplopende financiële tekorten te voorkomen.

4. Kanttekeningen

Anticiperen op stagnatie in kwaliteitsontwikkeling

Hoewel het gelijk blijven van het gemiddeld kwaliteitsniveau niet direct zorgwekkend is, vindt de gemeente het belangrijk om verder te onderzoeken wat de mogelijke gevolgen zijn voor de (nabije) toekomst. Onderzocht dient te worden of een verdere stijging in de lijn der verwachtingen ligt of dat het tegenovergestelde te verwachten is. De afgelopen jaren is vier maal een bedrag van € 1,5 miljoen aanvullend budget beschikbaar gesteld voor het inlopen van de onderhoudsachterstand. In 2020 is deze aanvullende impuls nog eenmalig begroot. Daarna dient het structureel begrote onderhoudsbudget voldoende te zijn voor het op niveau houden van het verhardingsareaal. Het huidige kwaliteitsniveau voldoet (nog) niet aan het vastgestelde ambitieniveau. In 2020 wordt het ambitieniveau mogelijk wel bereikt, maar de kans is reëel dat dit tegen de ondergrens ligt. Bij een onverwacht snellere kwaliteitsdaling, als gevolg van bijvoorbeeld een 'slechte' winter, is er geen buffer om dit op te vangen.

De aankomende periode wordt gebruikt om voor verdere analyse en onderzoek. De bedoeling is om bij de kadernota van 2021 aan te geven of en welke aanvullende maatregelen er nodig zijn.

Uitvoering aantal onderhoudslocaties in 2019 niet haalbaar

Jaarlijks wordt een planning gemaakt met daarin de onderhoudslocaties. Het college heeft de onderhoudsplanning voor 2019 eerder dit jaar vastgesteld in het Uitvoeringsplan 2019. Inmiddels is bekend dat, om diverse redenen, de uitvoering van een deel van het geplande onderhoud niet haalbaar is. Een overzicht van zowel de uitgestelde als aanvullende locaties is aan de rapportage toegevoegd. Daarbij is per locatie de reden van uitstel, genoemd. Het uitstellen van het onderhoud op betreffende locaties leidt niet tot aanvullende of zwaardere onderhoudsmaatregelen en heeft geen negatief effect op het behalen van de beleidsdoelstellingen.

5. Financiën

Doordat een aantal onderhoudslocaties niet is uitgevoerd, is niet het volledig beschikbaar budget besteed. Het resterende budget wordt in 2020 aanvullend ingezet om de betreffende onderhoudslocaties alsnog uit te voeren. De financiering van het onderhoud is geregeld via een voorziening. Hierdoor is het niet nodig het budget ieder jaar volledig te besteden. De voorziening is juist bedoeld om een eventuele buffer te creëren om efficiënter en meer integraal te kunnen werken. Door integraal en meerdere jaren vooruit te plannen ontstaan kansen om werk met werk te maken. Onder anderen door het combineren van onderhoud met werkzaamheden vanuit andere (beheer)disciplines, verkeerskundige aanpassingen, ontwikkelingsprojecten, enzovoorts.

6. Uitvoering

Planning:

De kwaliteitsmeting is eerder dit jaar al uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn in bijgevoegde rapportage opgenomen. In 2020 vindt een nieuwe meting plaats.

Communicatie:

Jaarlijks door het ter kennisname aanbieden van de, door het college vastgestelde, rapportage aan de raad. In afstemming met team Communicatie wordt bepaald hoe de informatie naar inwoners plaatsvindt.

Evaluatie/controle:

Monitoring door de jaarlijkse rapportage van de kwaliteitsontwikkeling. Het jaarlijkse monitoren van de kwaliteitsontwikkeling maakt het mogelijk om tijdig bij te sturen, omdat eventuele afwijkende resultaten snel in beeld komen.

Het resultaat van de laatste kwaliteitsmeting wijkt af van de prognose van vorig jaar. De prognose was het doorzetten van de lichte kwaliteitsstijging. Het kwaliteitsniveau is echter gelijk gebleven. Oorzaak is de kwaliteitsdaling van de elementenverhardingen. Omdat dit niet leidt tot (onnodig) zwaardere onderhoudsmaatregelen en – kosten zoals bij asfaltverhardingen het geval is, is deze daling niet direct zorgwekkend. De resultaten geven wel een aanleiding om verdere analyse en onderzoek toe doen, zodat bij de kadernota van 2021 duidelijk is of en welke aanvullende maatregelen er nodig zijn.

7. Bijlagen

- Beheer en onderhoud wegen; rapportage kwaliteitsontwikkeling 2018.

Beheer en onderhoud wegen

Rapportage kwaliteitsontwikkeling 2018 en voortgangsrapportage 2019



Afdeling Beheer Openbare Ruimte

Datum : december 2019
Status : definitief
Versie : 2019-06



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Kwaliteitsontwikkeling	4
2.1	Aanleiding	4
2.2	Welk kwaliteitsniveau hanteren we?	4
2.2.1	<i>Toelichting kwaliteitsniveau 'Basis'</i>	4
2.3	Resultaten kwaliteitsontwikkeling	6
2.3.1	<i>Hoe verhouden de resultaten zich t.o.v. onze ambitie?</i>	7
2.4	Kwaliteitsontwikkeling per structuurelement	7
2.5	Kwaliteitsontwikkeling per wegtype	9
2.5.1	<i>Wat is de reden van het niet doorzetten van de stijgende lijn?</i>	10
2.5.2	<i>Fietspaden hebben extra prioriteit</i>	11
2.5.3	<i>Kwaliteitsdaling woonwijken, trottoirs en verwachte integrale aanpak</i>	11
2.6	Conclusies, prognose en vervolg	12
3	Voortgangsrapportage	14
3.1	Uitgevoerd onderhoud	14
3.2	Uitgesteld onderhoud	15
3.3	Uitvoeringsplan 2020	17

1 Inleiding

De gemeente Barneveld heeft de wettelijke plicht om haar wegen op een verantwoorde wijze te beheren en te onderhouden. Afdeling Beheer Openbare Ruimte (BOR) is hiervoor verantwoordelijk. Het belangrijkste streven in het gemeentelijk wegbeheer van de gemeentelijke wegen is de zorg voor een veilig en functioneel gebruik van de wegen. Duurzaam onderhouden is een belangrijk uitgangspunt. Dit betekent in de keuze van onze onderhoudsmaatregelen de afschrijving op de investering zo laag mogelijk te houden.

Op 25 mei 2016 stelde de gemeenteraad de beleidsvisie 'Beheer en onderhoud wegen 2017-2026' vast. De beleidsvisie bevat een prestatie gestuurde onderhoudsstrategie, waarmee de verhandingen op een acceptabel niveau (kwaliteitsniveau Basis) gebracht en vervolgens gehouden worden.

Leeswijzer Rapportage Kwaliteitsontwikkeling 2018

Voor u ligt de 'Rapportage kwaliteitsontwikkeling 2018'. In het 'Uitvoeringsplan 2019', eerder dit jaar vastgesteld door het college, is de kwaliteitsrapportage al aangekondigd.

In deze rapportage vindt u in Hoofdstuk 2 het verloop van de kwaliteitsontwikkeling van het gemeentelijke verhardingsareaal. Voor het bepalen van de kwaliteit van de wegen laten we jaarlijks een weginspectie uitvoeren. Dit gebeurt met een visuele weginspectie volgens de landelijke richtlijn van het CROW⁽¹⁾. Zo ontstaat een kwaliteitsgrafiek die gebruikt wordt om het verloop te monitoren en zo nodig bij te sturen.

Hoofdstuk 3 is de voortgangsrapportage van het voor dit jaar geplande onderhoud. Deze voortgangsrapportage is, naast het voorloop van de voorbereiding en uitvoering in 2019, vooral bedoeld om de lezer te informeren over het geplande onderhoud dat vertraging heeft opgelopen en niet in 2019 plaatsvindt. Per onderhoudslocatie is de reden hiervoor benoemd.

⁽¹⁾ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

2 Kwaliteitsontwikkeling

2.1 Aanleiding

In 2015 lieten de inspectieresultaten een zorgwekkende kwaliteitsdaling van de gemeentelijke verhardingen zien. Uit nader onderzoek bleek dat het vastgestelde ambitieniveau en de daarvoor beschikbare financiën niet juist op elkaar waren afgestemd.

Op 25 mei 2016 werd hiervoor nieuw beleid, vastgesteld. Dit huidige beleid is ontwikkeld om de samenhang tussen ambitie en middelen te verbeteren. Een jaarlijkse meting en rapportage van de kwaliteitsontwikkeling maakt dit meetbaar. Met de gemeenteraad is bij de vaststelling van het beleid afgesproken dat de kwaliteitsontwikkeling jaarlijks, ter informatie, beschikbaar wordt gesteld.

In deze kwaliteitsrapportage vindt u het resultaat van de vierde kwaliteitsmeting. Basis hiervoor vormt de dit jaar uitgevoerde weginspectie. Door dit kwaliteitsniveau te vergelijken met de meting uit 2015, 2016 en 2017 is het kwaliteitsverloop in beeld gebracht.

2.2 Welk kwaliteitsniveau hanteren we?

Het huidige beleid gaat uit van het onderhouden van alle wegen op een gemiddeld kwaliteitsniveau 'Basis'.

Kwaliteitsniveau	Beeldkwaliteit (IBOR)	Kwaliteitscijfer
Basis	B	5,5 – 7,4

Figuur 2.1: Vastgesteld gemiddeld kwaliteitsniveau

2.2.1 Toelichting kwaliteitsniveau 'Basis'

Wat mag de weggebruiker en inwoner verwachten van wegen en verhardingen die op kwaliteitsniveau 'Basis' onderhouden worden? Het is belangrijk dat het verwachtingspatroon de werkelijkheid zo goed mogelijk benadert. Daarom is dit nader toegelicht en visueel gemaakt.

Beeldkwaliteit versus technische kwaliteit

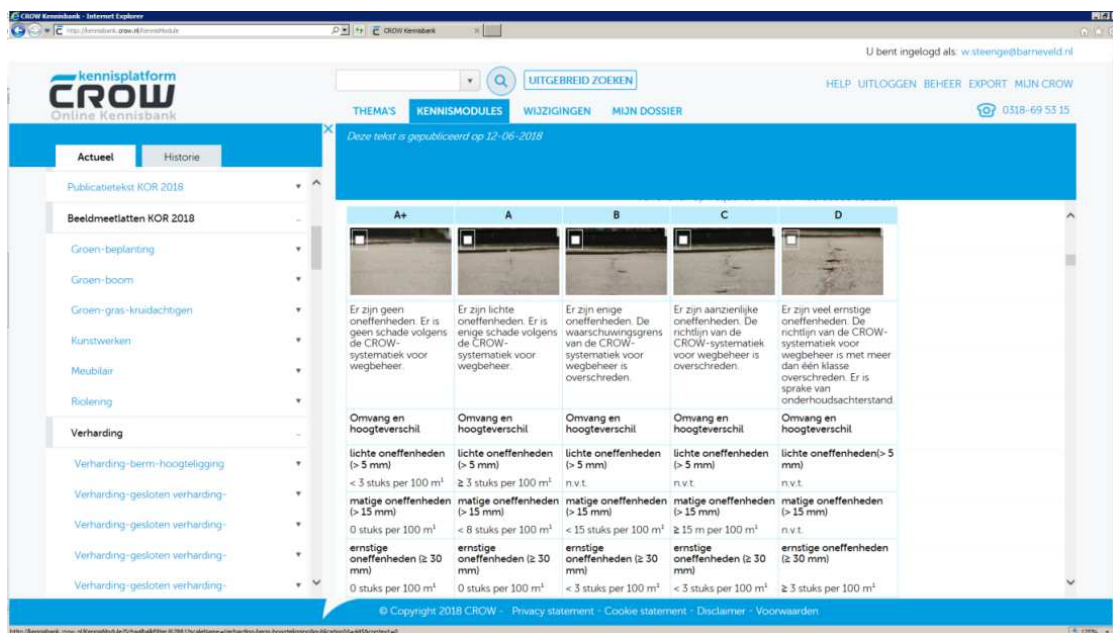
Het is goed om te weten dat er onderscheid is tussen beeldkwaliteit en technische kwaliteit. Voor de gebruiker is vooral de beeldkwaliteit van belang. Voor de beheerder is juist de technische kwaliteit belangrijk.

Beeldkwaliteit gaat vooral over wat waarneembaar is voor de gebruiker: 'Kan ik mij veilig en comfortabel verplaatsing van A naar B?' en 'Hoe vind ik dat de weg er uit ziet: ? verzorgd, goed onderhouden of juist ondermaats en slecht onderhouden?'

De gemeten technische kwaliteit is een instrument om de beheerder te helpen bij het bepalen van het op het juiste moment uitvoeren van onderhoud, het type onderhoud en de daaraan gerelateerde kosten. Deze rapportage is gebaseerd op beeldkwaliteit, omdat het beeld bepalend is voor de weggebruiker

Hoe wordt beeldkwaliteit gemeten?

Voor het meten van het beeldkwaliteitsniveau maken we gebruik van beeldmeetlaten. Deze beeldmeetlaten worden landelijk gebruikt en zijn vastgelegd in de 'Kwaliteitscatalogus openbare ruimte'. Elke beeldmeetlat bevat vijf foto's met op elke foto één van de vijf kwaliteitsniveaus. Onder de foto's zijn de normen omschreven die het kwaliteitsniveau bepalen. In figuur 2.2 een voorbeeld van een kwaliteitsmeetlaat op de website van de CROW.



Figuur 2.2: Voorbeeld kwaliteitsmeetlat CROW

Ook voor de asfalt- en elementenverhardingen zijn, per schadetype, beeldmeetlatten opgesteld. De ernst en omvang van de aanwezige (zichtbare) schade bepalen het kwaliteitsniveau. De foto's en omschrijving in figuur 2.3 geven een indruk (samengevat beeld) van 'kwaliteitsniveau Basis' ten opzichte van de andere kwaliteitsniveaus.

A+ / A (Zeer Hoog – Hoog)	B (Basis)	C / D (Laag – Zeer Laag)
Er is geen (A+) / enige (A) schade volgens de CROW-systematiek voor wegbeheer.	Er zijn matige schades. De waarschuwingsgrens van de CROW-systematiek voor wegbeheer is overschreden.	Er zijn aanzienlijke (C) / veel (D) schades. De richtlijn van de CROW-systematiek voor wegbeheer is overschreden.
		
		

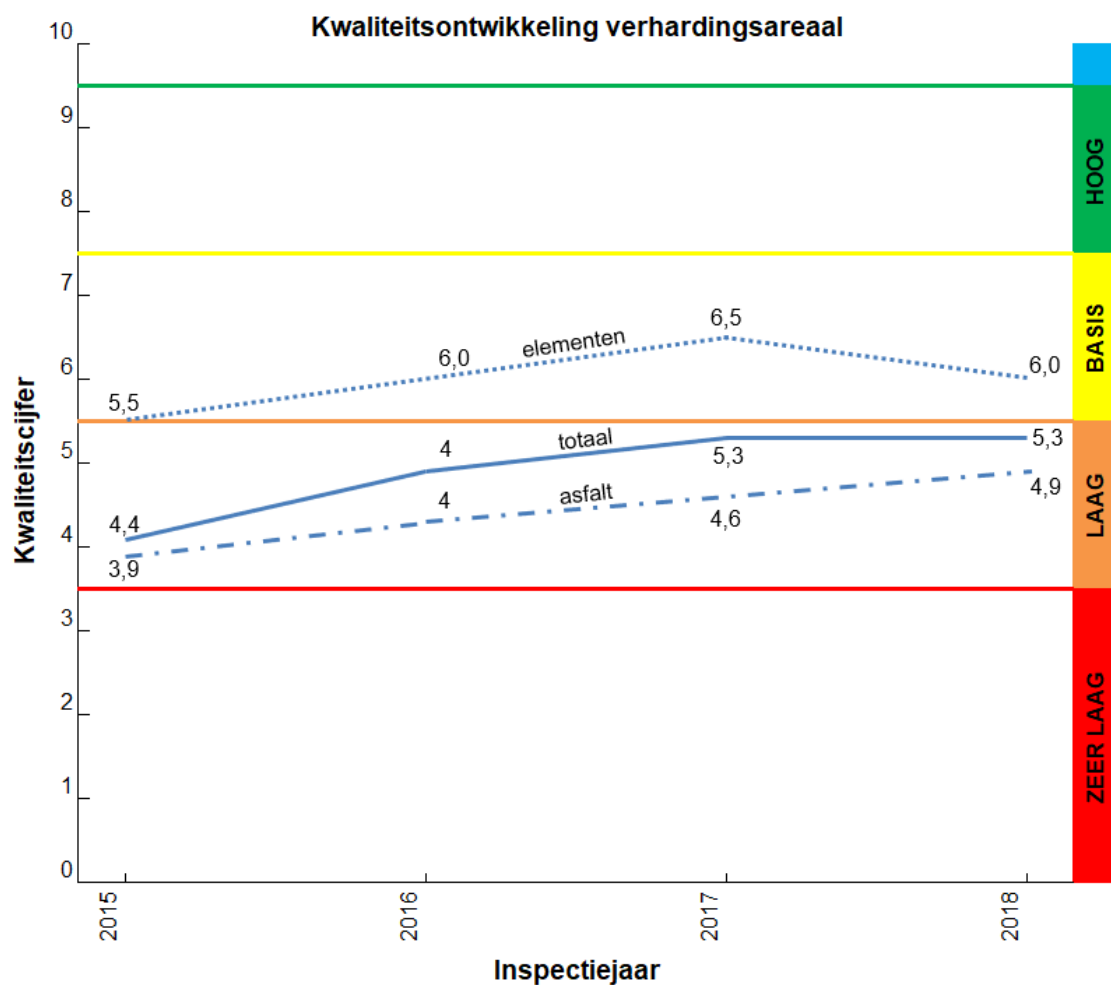
Figuur 2.3: Fotosamenvatting kwaliteitsmeetlatten asfalt- en elementen



Figuur 2.3 (vervolg): Fotosamenvatting kwaliteitsmeetlatten asfalt- en elementen

2.3 Resultaten kwaliteitsontwikkeling

De resultaten van de weginspectie zijn vertaald naar beeldkwaliteitsniveau. In de grafiek (figuur 2.4) is het kwaliteitsverloop gevisualiseerd door de kwaliteitscijfers per jaar weer te geven.



Figuur 2.4: Kwaliteitsontwikkeling over de jaren 2015 t/m 2018

De kwaliteitscijfers in de grafiek geven het gemiddeld gemeten kwaliteitsniveau weer over het gemetenareaal aan wegen, fietspaden, voetpaden en andere verhardingen. De ontwikkeling van de kwaliteit in 2018 ten opzichte van 2017 is als volgt samen te vatten;

- Het totale verhardingsareaal blijft een 5,3⁽²⁾.
- De asfaltverhardingen stijgen met 0,3 punt van een 4,6 naar een 4,9.
- De elementenverhardingen dalen met 0,5 punt van een 6,5 naar een 6,0.

2.3.1 Hoe verhouden de resultaten zich t.o.v. onze ambitie?

De gemeente Barneveld heeft de ambitie om het gemiddelde kwaliteitsniveau op 'Basis' te brengen en te houden. Dit niveau heeft als rapportcijfer 5,5 – 7,4. De huidige kwaliteit verhoudt zich ten opzichte van de geambieerde kwaliteit als volgt:

- Met een 5,3 voor het totale verhardingsareaal ligt het ambitieniveau nog steeds binnen handbereik.
- De kwaliteit van de elementenverhardingen voldoet aan het geambieerde niveau, ondanks de daling van een 6,5, naar een 6,0.
- De kwaliteit van de asfaltverhardingen stijgt van een 4,6 naar een 4,9. Daarmee ligt het kwaliteitsniveau nog steeds onder het ambitieniveau.

2.4 Kwaliteitsontwikkeling per structuurelement

Het gemeentelijk verhardingsareaal is onderverdeeld in zes structuurelementen. Voor elk element geldt het ambitieniveau 'Basis'.

Asfaltverhardingen								
Structuurelement	Omvang areaal 2018	Ambitieniveau	Huidig niveau	Verloop				Resultaat
				2015	2016	2017	2018	
Bedrijventerrein	6,6 %	Basis	Basis	4,6	5,0	6,5	5,6	-0,9
Buitengebied	37,8 %	Basis	Laag	3,2	3,8	3,9	4,3	+0,4
Centrumgebied	1,2 %	Basis	Laag	7,2	5,0	5,0	5,9	+0,9
Groengebied (parken)	0,8 %	Basis	Laag	4,1	4,5	3,6	4,2	+0,6
Hoofdwegen	34,3 %	Basis	Laag	4,5	5,3	5,4	5,6	+0,2
Woongebied	19,3 %	Basis	Laag	4,0	4,6	4,8	5,0	+0,2
Totaal areaal asfalt	100 %	Basis	Laag	3,9	4,3	4,6	4,9	+0,3

Elementenverhardingen								
Structuurelement	Omvang areaal 2018	Ambitieniveau	Huidig niveau	Verloop				Resultaat
				2015	2016	2017	2018	
Bedrijventerrein	5,9 %	Basis	Basis	5,5	6,0	6,3	5,4	-0,9
Buitengebied	2,6 %	Basis	Basis	5,2	6,2	6,4	7,2	+0,8
Centrumgebied	8,1 %	Basis	Basis	6,8	6,9	7,1	6,5	-0,6
Groengebied (parken)	0,2 %	Basis	Hoog	9,9	8,7	8,8	8,9	+0,1
Hoofdwegen	6,3 %	Basis	Basis	5,3	6,4	6,3	6,4	+0,1
Woongebied	76,9 %	Basis	Basis	5,4	5,9	6,4	5,9	-0,5
Totaal areaal elementen	100 %	Basis		5,5	6,0	6,5	6,0	-0,5

Figuur 2.5: Kwaliteitsontwikkeling per structuurelement.

Figuur 2.5 toont de kwaliteitsontwikkeling per structuurelement voor de asfalt- en elementenverhardingen. De kolom 'Omvang areaal' toont procentueel de grootte per structuurelement.

De bevindingen zijn globaal als volgt:

- De kwaliteit van de asfaltverhardingen is, met uitzondering van de 'Bedrijventerreinen', voor alle structuurelementen toegenomen. Naast de 'Bedrijventerreinen' voldoen inmiddels ook de asfaltverhardingen in de 'Centrumgebieden' en 'Hoofdwegen' aan het ambitieniveau.
- De kwaliteit van elementenverhardingen voldeed voor alle structuurelementen aan het ambitieniveau. Inmiddels is de kwaliteit van de 'Bedrijventerreinen' gedaald tot net onder het ambitieniveau. Daarnaast daalt ook de kwaliteit van de 'Centrum-' en 'Woongebieden', maar voldoet de kwaliteit aan het ambitieniveau.

Enkele opvallende resultaten zijn in het vervolg van deze paragraaf toegelicht.

⁽²⁾ Het areaal aan asfaltverhardingen is groter dan het areaal aan elementenverhardingen. Hierdoor ligt het gemiddelde kwaliteitscijfer over het totale verhardingsareaal lager dan het gemiddelde van de som van het areaal aan asfalt- en elementenverhardingen.

Afname kwaliteit asfalt- en elementenverhardingen 'Bedrijventerrein'

Terwijl in 2017 juist een toename van de kwaliteit is gemeten, is de kwaliteit van de asfaltverhardingen op 'Bedrijventerreinen' nu is met 0,9 punt gedaald. Voor de kwaliteit van de elementenverhardingen geldt even grote daling. De in 2017 gemeten stijging kwam doordat een aantal wegen op industrieterrein Harselaar voorzien waren van nieuw asfalt. Dit is eind 2016 gedaan om de bereikbaarheid van het gebied tijdens de realisatie van de spoortunnel te garanderen. De verklaring voor de daling is dat de verhardingen op bedrijventerreinen Harselaar-Oost en De Valk toe zijn aan onderhoud. In afwachting van revitalisering wordt dit op Harselaar-Oost zoveel mogelijk uitgesteld. Het noodzakelijk onderhoud vanwege de veiligheid wordt wel uitgevoerd. Voor de verhardingen op bedrijventerrein De Valk zijn is het voornemen om in de aankomende jaren grootschalig onderhoud uit te voeren. Momenteel wordt in kaart gebracht welke wensen er vanuit andere vakdisciplines zijn, zodat deze mogelijk met het onderhoud gecombineerd kunnen worden.

Afname kwaliteitcijfer elementenverhardingen 'Centrumgebied'

De kwaliteit van de elementenverhardingen binnen de 'Centrumgebieden' is gedaald met 0,6 punt. Dit is opvallend. Op dit moment is hiervoor geen verklaring. Mogelijk volgt deze na verdere analyse van de resultaten. De kwaliteit voldoet nog ruim aan het ambitieniveau. Maar vanwege het intensieve gebruik van de verhardingen in de centrumgebieden is een verdere daling niet wenselijk. Daarnaast zijn ze ook het visitekaartje van gemeente Barneveld.

Kwaliteit verhardingen 'Groengebied'

De hoge kwaliteit van de elementenverhardingen binnen de 'Groengebieden' blijft vrijwel gelijk. De kwaliteit van de asfaltverhardingen is weer gestegen, maar ligt nog steeds ver onder het ambitieniveau. De verklaring hiervoor is dat het grootste areaal van de 'Groengebieden' op de begraafplaatsen ligt. Voor de begraafplaatsen loopt een separaat plan om de onderhoudsachterstand op de asfaltverhardingen in te lopen.

Afname kwaliteitcijfer elementen- en lage kwaliteit asfaltverhardingen 'Woongebied'

De kwaliteit van de elementenverhardingen binnen de 'Woongebieden' is gedaald met 0,5 punt. De verklaring voor de daling is in sub-paragraaf 2.5.3 uitgewerkt.

2.5 Kwaliteitsontwikkeling per wegtype

In figuur 2.6 staat de landelijke gehanteerde CROW-indeling beschreven en de daarvan afwijkende indeling per wegtype van de gemeente Barneveld. Bij het bepalen van de indeling heeft de gemeente gebruik gemaakt van verkeersstellingen. De verkeersintensiteit bepaalt de belangrijkheid van een weg en heeft ook invloed op het beheer. Hoe intensiever het gebruikt, hoe eerder onderhoud nodig is. Bovendien gebruikt de gemeente alle wegtypen, terwijl landelijk wegtype 1 en 2 niet gebruikt worden voor gemeentelijke wegen. Daarnaast heeft de gemeente nog een extra wegtype (wegtype 8) toegevoegd.

Door alle beschikbare wegtypen te gebruiken is de indeling van de wegen, en daarmee ook de het beheerregime, per wegtype specifiek. Dit zorgt ervoor dat het theoretisch model (in het wegbeheersysteem) een realistischere benadering is van de werkelijkheid. Inmiddels is de CROW ook bezig met het uitbreiden van het aantal wegcategorieën.

Wegtype	Benaming	CROW-indeling obv gebruiksfunctie	Barneveld-indeling obv gebruiksintensiteit (aantal voertuigen per etmaal)
1	Hoofdwegennet	Rijksweg	> 7.500
2	Zwaar belaste weg	Provinciale weg	4.000 - 7.500
3	Gemiddeld belaste weg	Industrieweg Stadsontsluitingsweg	2.000 - 4.000
4	Licht belaste weg	Landbouwweg Buurtontsluitingsweg Parallelweg	500 - 2.000
5	Weg in woongebied	Woonstraat Woonerf Parkeerterrein	Woonstraat Woonerf Parkeerterrein
6	Weg in verblijfsgebied	Voetpad	Voetpad
7	Fietspaden	Fietspad	Fietspad
Toegevoegd:			
8	Zeer licht belaste weg	n.v.t.	< 500

Figuur 2.6: Indeling wegtypen CROW versus indeling gemeente Barneveld

Naast de kwaliteit per verhardingstype en structuurelement is ook de kwaliteit per wegtype bepaald. In figuur 2.7 is de beeldkwaliteit per wegtype weergegeven.

Wegtype	Benaming	Omvang areaal 2018	Ambitieniveau	Huidig niveau	2017	2018	Resultaat
1	Hoofdwegennet	0,1 %	Basis	Basis	6,0	6,7	+0,7
2	Zwaar belaste weg	7,3 %	Basis	Basis	6,0	6,2	+0,2
3	Gemiddeld belaste weg	11,3 %	Basis	Basis	5,9	5,4	-0,5
4	Licht belaste weg	19,6 %	Basis	Laag	4,3	4,8	+0,5
5	Weg in woongebied	32,6 %	Basis	Basis	6,1	5,7	-0,4
6	Weg in verblijfsgebied	17,3 %	Basis	Basis	6,8	5,7	-1,1
7	Fietspaden	6,7 %	Basis	Laag	5,1	5,6	+0,5
8	Zeer licht belaste weg	5,1 %	Basis	Laag	3,8	3,8	0,0
Totaal areaal		100 %	Basis	Laag	5,3	5,3	0,0

Figuur 2.7: Kwaliteitsniveau per wegtype

De belangrijkste bevindingen zijn als volgt:

- De kwaliteit van 5 van de 8 wegtypen voldoet aan het ambitieniveau 'Basis'.
- De wegtypen Gemiddeld, Licht en Zeer licht belast voldoen met een Laag kwaliteitsniveau, niet aan het ambitieniveau.
- De wegtypen 'Gemiddeld belast', Weg in Woongebied' en 'Weg in verblijfsgebied' (dit zijn de voetpaden/trottoirs) laten aanzienlijke kwaliteitsdaling zien.

Enkele opvallende resultaten lichten we toe:

Kwaliteitsdaling gemiddeld belaste wegen (wegtype 3)

De daling van de kwaliteit op de gemiddeld belaste wegen is opvallend. Hiervoor is niet direct een aanwijsbare reden. In de aankomende periode wordt geanalyseerd over waar deze daling vandaan komt en welke maatregelen er nodig zijn om het niveau op peil te brengen.

Kwaliteitsstijging licht belaste wegen (wegtype 4)

De kwaliteit van de licht belaste wegen is toegenomen, maar nog onvoldoende om te voldoen aan het ambitieniveau 'Basis'. In de aankomende jaren blijft het nodig om onderhoudsmaatregelen te treffen op wegen binnen deze categorie.

Daling kwaliteit wegen in verblijfsgebied, oftewel voetpaden/trottoirs (wegtype 6)

De wegen in verblijfsgebied betreffen alle voetgangersgebieden, voetpaden en trottoirs. De kwaliteit daarvan is aanzienlijk gedaald. Van een ruime voldoende (6,8) naar een cijfer (5,7) dat de ondergrens van het ambitieniveau 'Basis' nadert. In sub-paragraaf 2.5.3 wordt verder ingegaan op;

- de oorzaken van de kwaliteitsdaling;
- het voorkomen van een verdere daling;
- de extra aandacht die door de raad (commissie) is gevraagd voor het onderhoud aan de belangrijke looproutes.

Kwaliteit fietspaden voldoet aan ambitieniveau (wegtype 7)

De kwaliteit van de fietspaden is gestegen waardoor het ambitieniveau is bereikt. Vanwege de extra prioriteit voor de fietspaden in sub-paragraaf 2.5.2 een uitgebreidere toelichting.

Kwaliteit zeer licht belaste wegen blijft gelijk (wegtype 8)

De zeer licht belaste wegen blijven op hetzelfde kwaliteitsniveau. Dit niveau ligt ver beneden het ambitieniveau 'Basis'. Reden hiervoor is dat de wegen met een intensiever gebruik over het algemeen voorrang krijgen in de onderhoudsplanning, omdat de risico's op de intensief belaste wegen groter zijn. Dit neemt niet weg dat de zeer licht belaste wegen geen onderhoud nodig hebben. Veiligheid staat bij ons voorop. Wanneer het onderhoud op betreffende wegen wordt uitgesteld is de mate van veiligheid voor de gebruiker de belangrijkste criteria.

2.5.1 Wat is de reden van het niet doorzetten van de stijgende lijn?

De verwachting was, op basis van de rapportage van 2017, dat de stijgende lijn in de kwaliteitsontwikkeling zou voortzetten. Dit blijkt niet het geval te zijn. Dit wordt veroorzaakt door de kwaliteitsdaling van de elementenverhardingen.

Positief nieuws is dat de stijgende lijn zich wel voortzet voor de asfaltverhardingen. Gebruik door verkeer en weersinvloeden hebben bij asfaltverhardingen aanzienlijk meer invloed op slijtage en veroudering dan bij elementenverhardingen. Een kwaliteitsdaling op asfaltverhardingen is daardoor minder eenvoudig op te vangen, waardoor er kapitaalvernietiging ontstaat. Dit houdt in dat, bij het niet tijdig uitvoeren van onderhoud, de ernst en omvang van schades toeneemt. Hierdoor zijn onnodig duurdere onderhoudsmaatregelen nodig. Bij elementenverhardingen neemt de omvang van schades minder snel toe en leidt een toenemende ernstklasse niet tot duurdere onderhoudsmaatregelen.

Verklaring van stagnatie in kwaliteitsontwikkeling van elementenverhardingen

Een aanzienlijk hoeveelheid areaal (13%) aan elementenverhardingen dat in 2017 nog als 'Zeer goed' (kwaliteitsniveau A+) werd beoordeeld is naar 'Matig' (kwaliteitsniveau B) is gedaald. Dit areaal heeft een oppervlak van ruim 200.000 m². In de CROW-inspectiemethodiek worden lichte schades in elementenverhardingen niet vastgelegd. Hierdoor zorgt een zeer geringe toename van de schades (van Licht naar Matig) direct voor een aanzienlijke daling van A+ naar B kwaliteit. Het is niet nodig om deze schades direct aan te pakken, maar wel een signaal om rekening mee te houden voor het uit te voeren onderhoud in de komende (3 tot 5) jaren.

2.5.2 *Fietspaden hebben extra prioriteit*

Bij de vaststelling van het beleidsplan 'Beheer en onderhoud wegen 2017-2026' heeft de raad gevraagd om aanvullende aandacht voor het onderhoud aan fietspaden. Dit heeft geleid tot het volgende besluiten:

- De hinderlijke overgangen in fietspaden krijgen aandacht.
- Het wegwerken onderhoudsachterstand op de fietspaden krijgt extra prioriteit.

Aanpak hinderlijke overgangen

De gemeente Barneveld heeft in 2017 haar inwoners gevraagd om hinderlijke overgangen in fietspaden te melden. Deze actie heeft ruim 200 reacties opgeleverd en ervoor gezorgd dat circa 50 overgangen zijn aangepakt.

Voor een structurele aanpak van de hinderlijke overgangen zijn deze tijdens de jaarlijkse weginsectie aanvullend geïnventariseerd. De overgangen in fietspaden vormen namelijk geen standaard onderdeel van de landelijke inspectierichtlijn.

Tijdens de inspectie van 2018 zijn circa 40 locaties geconstateerd. Tijdens de afgelopen inspectieronde zijn de hinderlijke overgangen opnieuw in beeld gebracht. De weginsecteurs hebben circa 50 locaties aangemerkt als zijnde hinderlijk voor fietsverkeer. Deze locaties worden technisch beoordeeld om de benodigde onderhoudsmaatregel uit te kunnen voeren.

Afwijkend op de landelijke inspectienorm, blijft de gemeente Barneveld het vastleggen van de hinderlijke overgangen als standaard onderdeel meenemen tijdens volgende inspecties.

Extra prioriteit onderhoudsachterstand fietspaden

In het uitvoeringsplan voor 2019 zijn fietspaden met een onderhoudsachterstand opgenomen. Dit zijn de fietspaden langs de Nijkerkerweg, de Apeldoornsestraat, de Churchillstraat (incl. een aansluitend stukje fietspad langs de Plantagelaan), het fietspad Slotstraat tussen Valkhof en De Burgt en het recreatieve fietspad langs de Lage Boeschoterweg en Hoge Boeschoterweg. In de voortgangsrapportage gepland onderhoud 2019 (hoofdstuk 3) is per fietspad de stand van zaken benoemd.

2.5.3 *Kwaliteitsdaling woonwijken, trottoirs en verwachte integrale aanpak*

Het structurelement 'Woongebied' bestaat vooral uit woonwijken. Het omvat ruim driekwart van het totale areaal aan elementenverhardingen. De kwaliteit van elementenverhardingen binnen de woongebieden is gedaald van een 6,4 naar een 5,9.

Een groot deel hiervan valt ook onder de noemer 'wegtype 6: weg in Verblijfsgebied'. Dit zijn namelijk alle voetpaden en trottoirs. Hiervoor geldt eveneens een kwaliteitsdaling. Waar deze in 2017 nog een 6,8 scoorden, is het huidige kwaliteitscijfer fors gedaald naar een 5,7.

Vier oorzaken van de kwaliteitsdaling

Er zijn vier oorzaken te benoemen voor de kwaliteitsdaling, namelijk:

- Binnen de woonwijken vindt momenteel slechts beperkt onderhoud plaats dat met name gericht is op de veiligheid. Het grootschalige onderhoud wordt grotendeels uitgesteld. Aangezien een groot deel van de trottoirs binnen de woonwijken ligt, vindt hier hetzelfde onderhoudstype plaats.
- Vrijwel dagelijks vinden er kabels- en leidingwerkzaamheden plaats binnen de gemeente Barneveld. Binnen de woongebieden liggen de kabels en leidingen bijna altijd in de trottoirs. De werkzaamheden hebben een negatieve invloed op het kwaliteitsniveau.
- De toenemende parkeerdruk in woonwijken leidt vaker tot het half op de rijbaan en half op het trottoir parkeren. De verhardingen in de trottoirs zijn hier niet op berekend en verzakken daardoor.
- De toenemende belasting door alle ontwikkelingen en bouwwerkzaamheden (door particulieren als ontwikkelaars) leidt tot versnelde daling van de kwaliteit. Bouwverkeer, het plaatsen van containers, enzovoorts is over het algemeen niet bevorderlijk voor de kwaliteit van trottoirs.

Energietransitie en klimaatadaptatie in de openbare ruimte.

De belangrijkste redenen voor het uitstellen van grootschalig onderhoud in woonwijken is de opgave van de energietransitie en klimaatadaptatie, en de daaruit voortvloeiende maatregelen.

Deze hebben een behoorlijke impact op de openbare ruimte. Het is daarom wenselijk de integrale planvorming hierover eerst af te ronden voordat realisatie plaatsvindt. Zo kan kapitaalvernietiging voorkomen worden. De aankomende jaren wordt meer duidelijk over de aanpak in woonwijken. Gelijktijdig wordt gekeken naar de verkeerskundige weginrichting, het groenbeheer, de riolering en andere zaken die spelen in de openbare ruimte.

De kwaliteit van de asfaltverhardingen binnen de 'Woongebieden' is wel iets gestegen, maar ligt onder het ambitieniveau. Voor de asfaltverhardingen geldt hetzelfde als voor de elementenverhardingen binnen de woonwijken, namelijk nu veilig houden met beperkt onderhoud en de ontwikkelingen rond de energietransitie en klimaatadaptatie afwachten.

Basis Rioleringsplannen

In de klimaatadaptatie spelen ook de Basis Rioleringsplannen (BRP's) een belangrijke rol. Het BRP voor de kern Voorthuizen wordt momenteel opgesteld. Daarna volgt het BRP voor kern Barneveld. De uitkomsten van de BRP's bepalen de aanpassingen aan rioleringen en klimaatadaptatieve inrichting van de openbare ruimte binnen de kernen. Aangezien de openbare ruimte binnen de kernen grotendeels uit woongebied bestaat, is het nodig dat de maatregelen vanuit de BRP's bekend zijn voordat onderhoud uitgevoerd wordt.

Wanneer er voldoende duidelijkheid is vanuit deze facetten (energietransitie, klimaatadaptatie, BRP's), kunnen de andere vakdisciplines daarbij aanhaken. Zoals de verkeerskundigen en groenbeheerders. Daarnaast zijn ook de planningen en wensen van externe stakeholders, zoals de Woningstichting en nutspartijen van belang. De meeste van deze in- en externe partijen zijn inmiddels betrokken bij de planvorming.

Aandacht voor de belangrijke looproutes

Bij de behandeling van het uitvoeringsplan van 2018 is door de commissie gevraagd om, naast de fietspaden ook, aandacht te geven aan de belangrijke looproutes. Hieraan is nog niet direct een gevolg gegeven.

In het bepalen van de onderhoudslocaties geeft de gemeente een hogere prioriteit aan onderhoud van de intensief gebruikte looproutes. Ook de voetpaden en trottoirs rondom verzorgingstehuizen krijgen onze aandacht. De trottoirs rondom verzorgingstehuis Nebo zijn het afgelopen jaar onderhouden, zodat deze veilig bruikbaar zijn voor de bewoners.

2.6 Conclusies, prognose en vervolg

De gemeente Barneveld heeft de ambitie om het gemiddelde kwaliteitsniveau op 'Basis' te brengen en te houden. Dit niveau heeft als rapportcijfer 5,5 – 7,4. Op basis van de uitgevoerde kwaliteitsmeting zijn de belangrijkste conclusies als volgt:

- De gemiddelde kwaliteit van het totale verhardingsareaal is gelijk gebleven. Met een 5,3 voor blijft het ambitieniveau binnen handbereik.
- De gemiddelde kwaliteit van de elementenverhardingen is van een 6,5 gedaald naar een 6,0. De kwaliteit voldoet aan het ambitieniveau. De belangrijkste reden voor de kwaliteitsdaling is het beperkt uitvoeren van onderhoud in de woongebieden. Dit is echter een bewuste keuze vanwege de verwachte toekomstige integrale aanpak. Het onderhoud dat hier plaatsvindt is beperkt en vooral gericht op de veiligheid voor de gebruikers.
- De gemiddelde kwaliteit van de asfaltverhardingen stijgt van een 4,6 naar een 4,9. Daarmee ligt het kwaliteitsniveau nog ruim onder het ambitieniveau. Het asfaltonderhoud blijft een belangrijk aandachtspunt.
- De kwaliteitsstijging op de asfaltverhardingen geeft aan dat de onderhoudsachterstand op de asfaltverhardingen nog steeds wordt ingelopen. Het op peil brengen en houden van de asfaltverhardingen heeft een hogere prioriteit dan het onderhoud op de elementenverhardingen. Kwaliteitsdaling en het te laat uitvoeren van onderhoud op asfaltverhardingen leidt tot onnodig hogere kosten vanwege kapitaalvernietiging. Bij elementenverhardingen is hiervan geen sprake. Wel is het belangrijk om ervoor te zorgen dat de gemiddelde kwaliteit op de elementenverhardingen niet verder daalt en binnen het ambitieniveau 'Basis' blijft.

Prognose verloop kwaliteitsontwikkeling

Het jaarlijkse monitoren van de kwaliteitsontwikkeling maakt het mogelijk om tijdig bij te sturen, omdat eventuele afwijkende resultaten snel in beeld komen.

Het resultaat van de laatste kwaliteitsmeting wijkt af van de prognose van vorig jaar. De prognose was het doorzetten van de lichte kwaliteitsstijging. Het kwaliteitsniveau is echter gelijk gebleven. Oorzaak is de kwaliteitsdaling van de elementenverhardingen. Omdat dit niet leidt tot (onnodig) zwaardere onderhoudsmaatregelen en – kosten zoals bij asfaltverhardingen het geval is, is deze daling niet direct zorgwekkend.

Zoals aangeven, is er wel een kwaliteitsstijging gemeten op de asfaltverhardingen. De prognose is dat deze stijging zich ook het aankomende jaar doorzet.

Om gaan met de stagnatie in kwaliteitsontwikkeling

Hoewel het gelijk blijven van het gemiddeld kwaliteitsniveau niet direct zorgwekkend is, geeft dit wel een aanleiding om verdere analyse en onderzoek toe doen. Dit om in beeld te brengen wat de mogelijke gevolgen zijn voor de (nabije) toekomst, zodat bij de kadernota van 2021 duidelijk is of en welke aanvullende maatregelen er nodig zijn.

Onderzocht dient te worden of een verdere stijging in de lijn der verwachtingen ligt of dat het tegenovergestelde te verwachten is. De afgelopen jaren is vier keer een bedrag van € 1,5 miljoen aanvullend budget beschikbaar gesteld voor het inlopen van de onderhoudsachterstand. In 2020 is deze aanvullende impuls nog eenmalig begroot. Daarna dient het structureel begrote onderhoudsbudget voldoende te zijn voor het op niveau houden van het verhardingsareaal. Of dit realistisch is, is op dit moment niet te zeggen. Wel is het zo dat het huidige kwaliteitsniveau (nog) niet voldoet aan het vastgestelde ambitieniveau. De kans is reëel dat in 2020 het kwaliteitsniveau tegen de ondergrens ligt van het ambitieniveau en dat er een zeer beperkte buffer is om de versnelde kwaliteitsdaling door bijvoorbeeld een 'slechte' winter op te vangen.

De aankomende periode wordt gebruikt voor verdere analyse en onderzoek om helder te krijgen of en, zo ja, welke aanvullende maatregelen nodig zijn. Deze kunnen betrokken worden in de beleidsafwegingen in de kadernota 2021.

3 Voortgangsrapportage

In het Uitvoeringsplan 2019 staat de onderhoudsplanung voor het onderhoud aan. Inmiddels zijn enkele onderhoudslocaties uitgevoerd of in uitvoering. Het onderhoud aan een aantal andere locaties, wat gepland stond voor 2019, is in voorbereiding. Daarnaast is voor een aantal locaties uitvoering in 2019 niet haalbaar gebleken.

Deze voortgangsrapportage is, naast het voorloop van de voorbereiding en uitvoering in 2019, vooral bedoeld om de lezer te informeren over het geplande onderhoud dat niet in 2019 plaatsvindt. Daarbij zijn ook de redenen van uitstel benoemd. Het benodigde budget voor het onderhoud dat niet in 2019 plaatsvindt, wordt in 2020 aanvullend ingezet voor het uitvoeren van wegenonderhoud.

3.1 Uitgevoerd onderhoud

In het overzicht de locaties waar het onderhoud inmiddels (geheel of grotendeels) is uitgevoerd.

Barneveld	gedeelte	Uitgevoerd onderhoud
Barnseweg	Drostendijk - Gersteland	Fietspad: afronding plaatselijk onderhoud. Gestart in 2018.
	Van Zuijlen van Nieveltlaan - Drostendijk	Fiets-/voetpad: onderhoud in combi met verkeerskundige aanpassingen.
De Lors (woonwijk)	Diverse locaties	Wijkgericht: plaatselijk onderhoud aan elementenverhardingen.
Nijkerkerweg	Tunnel A1 – Rijksweg	Rijbaan: asfaltonderhoud.
De Vaarst (woonwijk)	Diverse locaties	Wijkgericht: plaatselijk onderhoud aan elementenverhardingen.
De Glind	gedeelte	Uitgevoerd onderhoud
Schoonderbekerweg	Glindhorst – Modderbeek (overgang particulier eigendom)	Rijbaan: asfaltonderhoud
	Rudolphlaan – Glindhorst	Rijbaan: omvormen naar elementenverharding combi rioolverbetering De Glind
Garderen	gedeelte	Uitgevoerd onderhoud
L.E. van Hoornlaan (Arme Dennen)	Speulderbosweg – Putterweg	Rijbaan: omvormen naar elementenverharding in combi met project V&I
Hoge Boeschoterweg	Oude Nijkerkerweg – Zevenbergjesweg	Fietspad: voorzien van nieuwe verharding (gelijk aan type verharding Lage Boeschoterweg)
Koesteeg	Koningsweg – Meervelderweg	Rijbaan: asfaltonderhoud
Lage Boeschoterweg	Hooiweg – Oude Nijkerkerweg	Fietspad: nieuwe aanleg (halfverharding toepassen i.v.m. natuurwetgeving)
Solseweg	Paleisweg – Koningsweg	Rijbaan: asfaltonderhoud
Speulderbosweg	Buurtstraat – gemeentegrens Putten	Rijbaan: omvormen naar elementenverharding in combi met project V&I
Kootwijkerbroek	gedeelte	Uitgevoerd onderhoud
Esvelderweg	Wesselseweg (N800) – Puurveenseweg	Rijbaan en berm: asfaltonderhoud en aanbrengen bermverharding
Grote Hegweg	Stroeërweg – Kapweg	Rijbaan: asfaltonderhoud

Haarweg	Stroeërschoolweg – Dunenkamperweg	Rijbaan: asfaltonderhoud
Kootwijkerdijk	Garderbroekerweg – Harskamperweg	Rijbaan: asfaltonderhoud
Oude Essenerweg	Essenerweg – Harskamperweg	Rijbaan: plaatselijke reparaties en conserveren (slijtlaag)
Plaggenweg	Wencopperweg – Grote Bosweg (viaduct)	Rijbaan: asfaltonderhoud
Walhuisweg	Essenerweg – Gemeentegrens Ede	Berm: verbreden bermverharding
Wencopperweg	Partycentrum 't Hoefslag – Plaggenweg	Rijbaan en berm: asfaltonderhoud en vervangen bermverharding
Stroe	gedeelte	Uitgevoerd onderhoud
Heetkamperweg	Ter hoogte van nr. 35	Rijbaan: plaatselijk asfaltonderhoud
Ravenweg (en gedeelte Stroeërweg)	N800 – Dunenkamperweg	Berm: verbreden bermverharding
Stroeërweg	Kapweg – Grote Hegweg	Rijbaan: asfaltonderhoud
Voorthuizen	gedeelte	geplande maatregel
Apeldoornsestraat	Hunnenweg / Lange Zuiderweg – gemeentegrens Apeldoorn	Fietspaden: omvormen naar beton vanwege boomwortels
Blotekamperweg	Garderbroekerweg – Brugveenseweg	Rijbaan en berm: asfaltonderhoud en aanbrengen bermverharding
Elzenkamperweg	Zeumerseweg/Bakkersweg – Garderbroekerweg	Rijbaan: asfaltonderhoud
Hunnenweg	Zevenbergjesweg – Harderwijkerkarweg	Rijbaan: onverhard gedeelte verbeteren (voorkomen onveilig wegdek en stofoverlast)
Rijksweg	Nijkerkerweg - Zelderseweg	Rijbaan: asfaltonderhoud
Terschuur	gedeelte	geplande maatregel
Rijksweg	Zelderseweg – Hoevelakenseweg	Rijbaan: asfaltonderhoud

3.2 Uitgesteld onderhoud

Voor een aantal locaties is uitvoering in 2019 niet haalbaar. In het overzicht staan de betreffende locaties vermeld, met de reden van het uitstel. De belangrijkste oorzaken voor het uitstellen van onderhoud zijn:

1. De aannemer die het onderhoud voor de gemeente Barneveld uitvoert, is de gemaakte afspraken niet nagekomen. De aannemer heeft meerdere malen beloofd het onderhoud op de resterende locaties in te plannen. Vervolgens is, telkens op het laatste moment, aangegeven dat uitvoering van het onderhoud toch niet paste binnen de planning. Uiteindelijk blijkt dat betreffende aannemer andere projecten, buiten Barneveld, meer prioriteit heeft gegeven en is een aanzienlijk deel van de onderhoudslocaties niet uitgevoerd. De gemeente heeft contract met betreffende aannemer inmiddels (vroegtijdig) beëindigd.
2. Door een integrale aanpak, waardoor het onderhoud gecombineerd wordt met werkzaamheden en wensen vanuit andere vakdisciplines (verkeer, riolering, groenbeheer, wensen bewoners) worden kansen optimaal benut. Dit vergt echter meer voorbereidingstijd en goede afstemming (zowel intern als met de omgeving/bewoners). Hierdoor is het nodig, maar ook verstandig voldoende meer tijd vrij te maken voor een gedegen voorbereiding. Voorwaarde voor het later uitvoeren is dat de veiligheid voor de weggebruikers niet in gevaar komt.

Barneveld	gedeelte	Onderhoudsmaatregel
Dr. Albert Schweitzerlaan	Bloemendaallaan – Vliegersvelderslaan	Rijbaan: onderhoud na realisatie rioolaan-sluitingen voor nieuwbouw op terrein voormalige Julianaschool.
<i>Toelichting: in 2020 krijgt de route Vliegersvelderslaan – Dr. Albert Schweitzerlaan – Oostlaan een 30 km/uur inrichting. Het onderhoud wordt gelijktijdig hiermee uitgevoerd.</i>		
Churchillstraat	Plantagelaan – Van Schothorststraat	Rijbaan, fietspaden, parkeerstroken, trottoirs: onderhoud in combi met diverse verkeerskundige aanpassingen. Fietspaden omvormen naar beton vanwege boomwortels.
<i>Toelichting: voor de Churchillstraat wordt een nieuw verkeerskundig ontwerp gemaakt. Daarnaast wordt ook gekeken naar de huidige bomen. Hier is meer voorbereidingstijd nodig.</i>		
Klettersteeg	Gemeentegrens Leusden – overgang op nieuw asfalt	Rijbaan: asfaltonderhoud
<i>Toelichting: op de doorgaande route door Achterveld voert de gemeente Leusden een rioolvervanging en herinrichting uit. Hierdoor maakt veel verkeer gebruik van de Klettersteeg. De onderhoudswerkzaamheden zijn uitgesteld tot na de afronding van de werkzaamheden door de gemeente Leusden.</i>		
Nijkerkerweg	Esvelderbeek – spoorlijn	Fietspaden: omvormen naar beton vanwege boomwortels.
<i>Toelichting: de aannemer die de onderhoudswerkzaamheden voor de gemeente Barneveld uitvoert, bleek onvoldoende capaciteit vrijgemaakt te hebben. Dit is door betreffende aannemer dusdanig laat gecommuniceerd dat het niet mogelijk is de resterende werkzaamheden bij een andere partij onder te brengen. Voor de Nijkerkerweg is dit extra vervelend, omdat het onderhoud hier al langer is uitgesteld vanwege de aanleg van de Harselaartunnel. Tijdens die periode kwam er teveel omleidingsverkeer over de Nijkerkerweg. Hierdoor was het uitvoeren van grootschalig onderhoud aan de fietspaden geen optie. Getracht is om de werkzaamheden alsnog in 2019 uitgevoerd te krijgen door een andere marktpartij. Helaas bleek dit niet eerder mogelijk dan begin 2020 onder voorbehoud van de juiste weersomstandigheden.</i>		
Plantagelaan	Churchillstraat – Archimedestraat	Fietspad: omvormen naar beton vanwege boomwortels (in combi met fietspaden Churchillstraat).
<i>Toelichting: zie Churchillstraat</i>		
Slotstraat	Valkhof – Barneveldsebeek	Fiets- en voetpad: onderhoud in combi met verbreding van zowel fiets- als voetpad en realisatie speelplek.
<i>Toelichting: de voorbereiding van betreffende verbreding en herinrichting neemt meer tijd in beslag dan oorspronkelijk gepland.</i>		
Thorbeckelaan	Rotonde met Schoutenstraat – Mr. Troelstraan	Rijbaan, middeneiland en omliggende fietspaden: onderhoud in combi met verkeerskundige aanpassingen fietspaden.
<i>Toelichting: om de gewenste aanpassingen van de fietspaden rondom de rotonde mogelijk te maken zijn grondaankopen noodzakelijk en mogelijke bestemmingsplanwijzigingen. Dit leidt tot een langere doorlooptijd.</i>		
Kootwijk	gedeelte	geplande maatregel
Noorderheideweg	Hoog Buurloseweg -overgang asfalt naar beton	Fietspad: omvormen naar beton
<i>Toelichting: De ligging van het fietspad binnen beschermd Natura 2000 gebied vraagt om het doorlopen van een zorgvuldige en uitgebreide vergunningsprocedure bij de provincie Gelderland. Daarnaast bleken er moeilijk realiseerbare compenserende maatregelen nodig vanwege de afname aan habitat van diverse vogelsoorten. Daarnaast is het nodig dat Staatsbosbeheer toestemming verleend doordat het fietspad op niet op gemeentelijk grondgebied ligt.</i>		
Kootwijkerbroek	gedeelte	geplande maatregel
Donkervoorteweg	Vinkekampweg – Esvelderweg	Rijbaan en berm: asfaltonderhoud en aanbrengen bermverharding
<i>Toelichting: de aannemer die de onderhoudswerkzaamheden voor de gemeente Barneveld uitvoert, bleek onvoldoende capaciteit vrijgemaakt te hebben. Dit is door betreffende aannemer dusdanig laat gecommuniceerd dat het niet mogelijk is de resterende werkzaamheden bij een andere partij onder te brengen.</i>		

Kootwijkerbroek dorp	diverse locaties	Wijkgericht: plaatselijk onderhoud elementenverhardingen
<i>Toelichting: de aannemer die het onderhoud aan de elementenverhardingen (klinkers, tegels e.d.) uitvoert, zorgt er ook voor dat allerlei meldingen en calamiteiten worden opgelost. Deze hebben een hogere urgentie dan het uitvoeren van het wijkgericht onderhoud. Daarnaast kan het wijkgericht onderhoud volgend jaar gecombineerd worden met het project Rehobothstraat.</i>		
Rehobothstraat	Kosterijweg – Rehobothstraat nr. 35	Rijbaan en trottoir: elementenonderhoud (gedeelte tussen Paltrokstraat en nr. 35 plaatselijk)
<i>Toelichting: Het is wenselijk om, gecombineerd met het onderhoud, verkeerskundige aanpassing door te voeren. Hiervoor wordt momenteel een ontwerp voorbereid.</i>		
Voorthuizen	gedeelte	geplande maatregel
Buurtweg	Laatste deel aansluitend op Rietdekkerslaan	Rijbaan: onderhoud in combi met aanpassingen inrichting (verbreden en omvormen naar elementenverharding) i.v.m. woningbouw
<i>Toelichting: het betreffend gedeelte van de Buurtweg krijgt, vanwege de woningbouwontwikkelingen, een andere inrichting. De weg wordt verbreed en het asfalt vervangen door een klinkerverharding. Deze werkzaamheden worden in het project meegenomen. Zodoende vervalt het onderhoud.</i>		
Harremaatweg	Bosweg – Polleveenseweg	Rijbaan en berm: asfaltonderhoud en aanbrengen bermverharding in combi met verkeerskundige aanpassingen
<i>Toelichting: de aannemer die de onderhoudswerkzaamheden voor de gemeente Barneveld uitvoert, bleek onvoldoende capaciteit vrijgemaakt te hebben. Dit is door betreffende aannemer dusdanig laat gecommuniceerd dat het niet mogelijk is de resterende werkzaamheden bij een andere partij onder te brengen.</i>		
Meeuwenveenseweg	Zevenbergjesweg – Hunnenweg	Rijbaan en bermen: asfaltonderhoud en afwatering verbeteren
<i>Toelichting: de aannemer die de onderhoudswerkzaamheden voor de gemeente Barneveld uitvoert, bleek onvoldoende capaciteit vrijgemaakt te hebben. Dit is door betreffende aannemer dusdanig laat gecommuniceerd dat het niet mogelijk is de resterende werkzaamheden bij een andere partij onder te brengen.</i>		
Zevenbergjesweg	Hoge Boeschoterweg – Hunnenweg	Rijbaan en bermen: asfaltonderhoud en afwatering verbeteren
<i>Toelichting: de aannemer die de onderhoudswerkzaamheden voor de gemeente Barneveld uitvoert, bleek onvoldoende capaciteit vrijgemaakt te hebben. Dit is door betreffende aannemer dusdanig laat gecommuniceerd dat het niet mogelijk is de resterende werkzaamheden bij een andere partij onder te brengen.</i>		

3.3 Uitvoeringsplan 2020

Momenteel wordt de planning voor het onderhoud in 2020 opgesteld. De geplande onderhoudswerkzaamheden zijn inmiddels grotendeels afgestemd met de andere disciplines die in de openbare ruimte actief zijn. In het eerste kwartaal van 2020 wordt het 'Uitvoeringsplan 2020' ter goedkeuring aan het college gepresenteerd. Na besluitvorming door het college, wordt het uitvoeringsplan ter kennisname aangeboden aan de raad.

Doordat het contract met de huidige aannemer door de gemeente Barneveld is beëindigd, wordt in 2020 gestart met het contracteren van een andere aannemer die de resterende onderhoudslocaties uit 2019 uitvoert. Separaat wordt een nieuw meerjarig onderhoudscontract op de markt gebracht. Tevens wordt een meerjarige onderhoudsplanning opgesteld om een integrale afstemming en voldoende voorbereidingstijd te borgen.