

Beheerplan wegen 2018 - 2021 gemeente Neder-Betuwe

De raad van de gemeente Neder-Betuwe;
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, gelet op het bepaalde in de Wegenwet;
BESLUIT

1. het wegenbeheerplan 2018-2021 vast te stellen; in te stemmen met onderhoudsniveau 'basis';
2. in te stemmen om in de kadernota 2018-2021 het aanvullende budget voor het geadviseerde onderhoudsniveau wegen scenario 2 'centrum Hoog overige Basis' op te nemen;
3. in te stemmen om in de kadernota 2018-2021
4. een budget voor het aanbrengen van bermverhardingen en toekomstige investeringen voor vervanging van wegen (kapitaallasten) op te nemen;
5. bijgevoegde begrotingswijziging vast te stellen.

1 Inleiding: Waarom dit Beheerplan wegen?

Dagelijks maken vele mensen gebruik van de wegen binnen de gemeente Neder-Betuwe. Vanuit de Wegenwet heeft de gemeente een zorgplicht voor de verhardingen. Dit betekent dat de gemeente als wegbeheerder te allen tijden verantwoordelijk is voor de kwaliteit (de onderhoudstoestand) van de verhardingen die het in beheer heeft. Er moet veilig gebruik kunnen worden gemaakt van de aanwezige verhardingen. Schades en ongevallen door gebreken aan de weg moeten zoveel mogelijk worden voorkomen.

Dit Beheerplan wegen 2018 – 2021 is opgesteld om inzicht te geven in wegbeheer binnen de gemeente Neder-Betuwe, nu en in de toekomst.



Blauwe diamant, beheren volgens Antea Group

Dit Beheerplan wegen geeft invulling aan verschillende onderdelen van het beheerproces. Het beheerproces is weergegeven in de 'Blauwe Diamant'. In dit Beheerplan wegen wordt eerst ingegaan op het onderdeel review/terugblik. De terugblik geeft inzicht in de werkwijze en resultaten in de afgelopen beheerperiode. Vervolgens wordt ingegaan op de (wettelijke) kaders. Er worden verschillende opties geschetst en de ambitie wordt bepaald. De uitwerking van dit plan wordt vervolgens gebruikt voor het daadwerkelijk uitvoeren van de maatregelen buiten.

In dit beheerplan wordt veelvuldig gebruikgemaakt van kwaliteitsniveaus. Binnen Nederland worden verschillende benamingen gebruikt, een overzicht /vergelijking is opgenomen in bijlage A. In deze rapportage wordt gebruikgemaakt van kwaliteitsbenamingen: (Zeer) Hoog, Basis, (Zeer) Laag.

1.1 Leeswijzer

Deze rapportage beantwoordt per hoofdstuk een centrale vraag. Achtereenvolgens leest u:

Nr.	Centrale vraag	Inhoud
2	Wat beheren we?	Geeft inzicht in de omvang en belangrijke kenmerken van het wegenareaal.

3	Wat hebben we afgesproken en bereikt?	De huidige kwaliteit en het kwaliteitsverloop van de wegen o.b.v. de wegin-spectie.
4	Wat zijn de kaders?	Wegbeheer wordt uitgevoerd binnen een aantal wettelijke kaders, ook wordt inzicht gegeven in de aanpalende beleidskaders.
5	Welke keuzes hebben we?	Met meerdere scenario's wordt inzicht gegeven in de keuzes en de (financiële) consequenties hiervan.
6	Hoe pakken we dit aan?	Op welke wijze gaan we de komende jaren invulling geven aan wegbeheer? En hoe gaan we dat financieren?
7	Conclusies en aanbevelingen Bijlagen	Alle conclusies en aanbevelingen op een rij. Verdiepende documenten en achtergronden.

2 Wat beheren we?

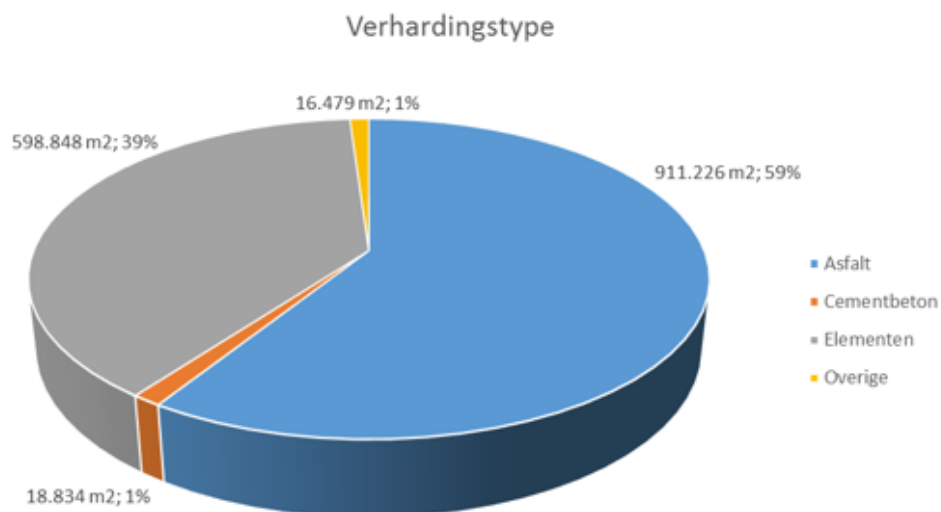
In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in het beheerareaal wegen van de gemeente Neder-Betuwe. Wat beheren? Daarna wordt inzicht gegeven in belangrijke kenmerken van het areaal en wordt het areaal vergeleken met andere gemeentes.

2.1 Omvang en opbouw wegenareaal Neder-Betuwe

In totaal beheert de gemeente Neder-Betuwe circa 1,54 miljoen vierkante meter verhardingen (conform gemeentelijk beheersysteem, peildatum januari 2017).

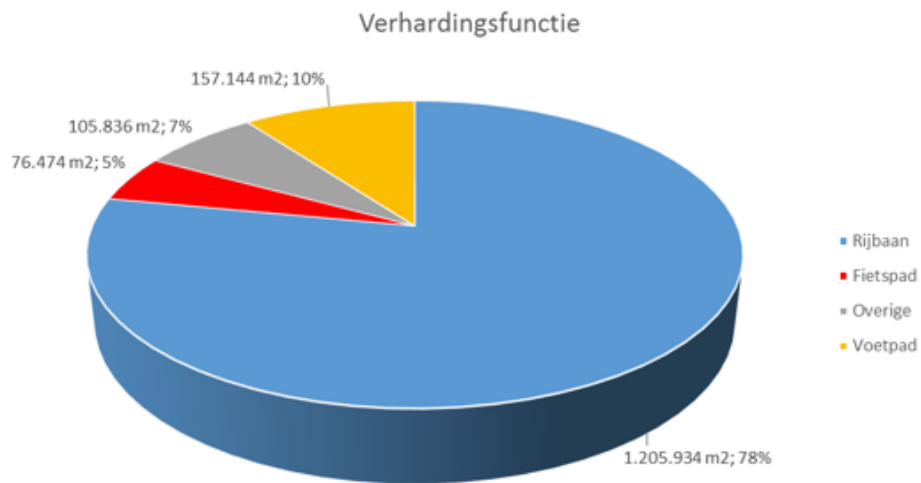
Verhardingstype

Onderstaande grafiek geeft inzicht in de verschillende verhardingstypes.



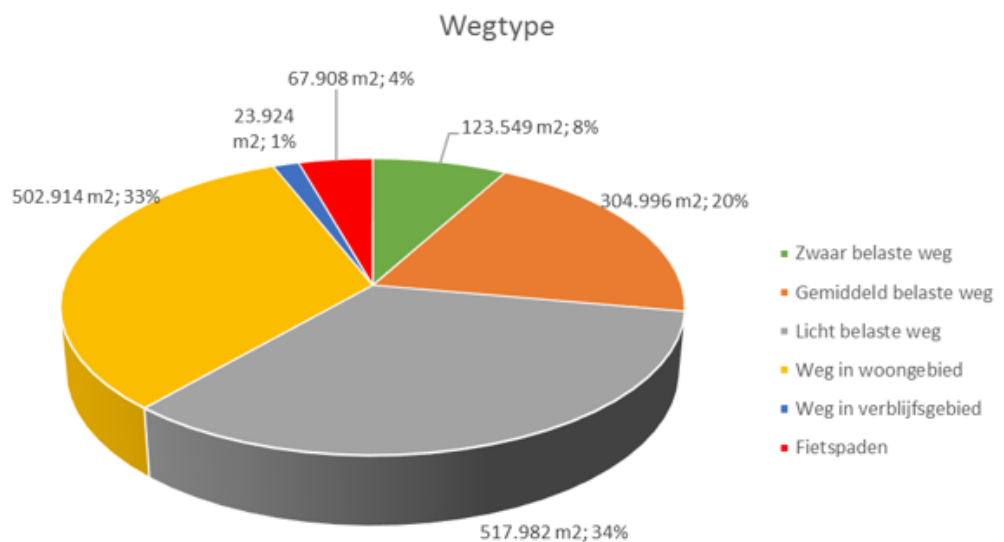
Verhardingsfunctie

Het wegenareaal wordt gebruikt voor verschillende functies. Onderstaande grafiek geeft inzicht in de oppervlaktes per functie. De functie 'overige' bestaat voornamelijk uit parkeerstroken, parkeerterreinen en inritten.



Wegtype

Landelijk worden wegen gecategoriseerd naar wegtypes. De wegtypes geven inzicht in de ligging en het gebruik van de weg. Onderstaand figuur geeft inzicht in het oppervlakte per wegtype.



Structuurelement

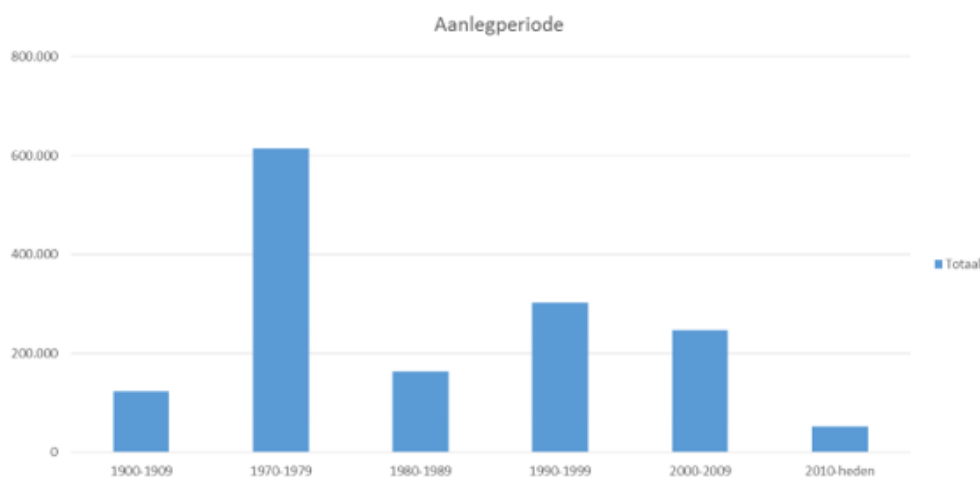
Het wegenareaal is ingedeeld naar structuurelementen. De structuurelementen zijn wegen met vergelijkbare functie en karakter. Structuurelementen worden vaak gebruikt om differentiatie aan te brengen in de kwaliteitsambitie. In bijlage B is een overzichtskaart opgenomen van het wegenareaal uitgesplitst naar structuurelement. Onderstaande tabel vormt de basis voor de scenarioberekening (hoofdstuk 5).

Totale beheer areaal Gemeente Neder-Betuwe

Verhardingstype	Gebruikfunctie	Structuurelement					Totaal
		Bedrijventerrein	Buitengebied	Centra	Hoofdwegen	Woongebied	
Asfalt	Rijbaan	62.573	402.124	12.143	269.226	104.712	850.778
	Rietpaden	120	4.787	321	45.715	3.763	54.706
	Voetpaden				469	1.186	1.655
	Overige	362	742	397	6.328	4.842	12.671
Cementbeton	Alle				18.390	444	18.834
Elementen	Rijbaan	15.274	9.542	23.304	5.115	289.801	343.035
	Rietpaden	283	447		1.482	977	3.190
	Voetpaden	2.169	167	18.676	5.011	131.368	157.391
	Overige	8.174	1.061	14.774	8.692	53.946	86.648
Totaal		88.955	418.870	69.615	360.428	591.039	1.528.908

Aanlegperiode

Onderstaand figuur geeft inzicht in de leeftijdsopbouw van het huidige areaal op basis van de beheersoftware. Voor een gedeelte van het areaal zijn de gegevens niet meer te achterhalen.



Opvallend is de enorme aanlegpiek in 1970, dit lijkt niet realistisch. Waarschijnlijk is dit aanlegjaar gebruikt om onbekende aanlegjaren daaraan te koppelen. Het jaar van aanleg is belangrijk voor het beheerproces, advies is daarom de jaren aanleg de komende periode nog eens goed tegen het licht te houden, hiermee kan de betrouwbaarheid worden verhoogd.

Areaalontwikkeling

Ten opzichte van het vorige Wegenbeheerplan 2014 - 2017 is het areaal nauwelijks gegroeid. Dit is te verklaren, een aantal recent uitgevoerde plannen zijn nog niet in beheer overgenomen. Er zijn een aantal projecten, zoals de rondweg Dodewaard en plan Casterhoven in Kesteren die op korte termijn worden overgedragen.

De afgelopen jaren is gewerkt aan de opbouw van de BGT (Basiskaart Grootchalige Topografie). De BGT is een digitale basiskaart, opgebouwd uit objecten als wegen, water, groen en spoor die in veel werkprocessen van de overheid nodig zijn. De beheergegevens van de wegen dienen nog gekoppeld te worden aan de BGT. De verwachting is dat dit het komende jaar gaat gebeuren. Na koppeling is de verwachting dat het areaal toeneemt met de nog ontbrekende delen.

Voor dit plan wordt gerekend met het huidig aanwezige areaal in het beheersysteem, zoals ook hierboven gepresenteerd. Geadviseerd wordt het wegbeheerbudget jaarlijks te indexeren op basis van de daadwerkelijke areaaluitbreiding.

2.2 Kenmerken wegenareaal Neder-Betuwe

Het areaal van de gemeente Neder Betuwe kent een aantal kenmerken die van invloed zijn op het beheer:

- ligging in een agrarisch actief gebied;
- toename zwaar verkeer door agrarische ontwikkelingen;
- relatief smalle wegen en smalle bermen;
- hoge grondwaterstanden en last van kwelwater, zorgt voor verminderde draagkracht;
- sloten liggen dicht langs de weg;
- relatief kleine kernen en veel buitengebied;
- veel bomen staan dicht langs de weg;
- veel wegen zijn aangelegd vanuit de ruilverkaveling, functie afgelopen jaren veranderd.

2.3 Areaal ten opzichte van andere gemeentes

Begin 2015 heeft Antea Group een vergelijking (Benchmark) Openbare Ruimte uitgevoerd. In deze vergelijking zijn de wegenarealen van circa 80 Nederlandse gemeenten vergeleken.

De gemeente Neder-Betuwe heeft per inwoner circa 66 vierkante meter verharding in beheer. Het landelijk gemiddelde is circa 64 vierkante meter. De gemeente Neder-Betuwe heeft dus een gemiddeld aantal vierkante meter verharding per inwoner.

Landelijk gemiddeld heeft een gemeente circa 54% elementverharding en 42% asfaltverharding (4% overig) in beheer. De gemeente Neder-Betuwe heeft in vergelijking hiermee gemiddeld gezien meer asfaltverharding in beheer, dit kan in de vergelijking met andere gemeenten zorgen voor iets hogere beheerkosten.

3 Wat hebben we afgesproken en bereikt?

In dit hoofdstuk kijken we terug op de afgelopen beheerperiode. Wat hebben we gedaan aan wegbeheer? Wat voor kwaliteit hebben we bereikt? Wat heeft dit gekost? En welke lessen kunnen we hieruit halen voor de komende beheerperiode?

3.1 Terugblik afgelopen beheerperiode

Begin 2014 is het Wegenbeheerplan 2014-2017 vastgesteld. Er is gekozen het wegenareaal te onderhouden op kwaliteitsniveau Basis. Basis staat voor 'heel en veilig' tegen minimale kosten (conform CROW).

In 2011 is het jaarlijks benodigd budget voor wegonderhoud op € 842.000,00 vastgesteld. Om het onderhoudsniveau Basis te kunnen handhaven is vanaf 2014 een jaarlijks budget van € 939.000,00 nodig. Voor de periode na 2017 is een globale doorkijk gemaakt, de jaarlijks benodigde onderhoudskosten komen dan gemiddeld dan op € 1,1 miljoen per jaar.

Ontwikkelingen

Om slimmer en effectiever met het wegenonderhoud om te gaan is er onderzocht of er nieuwe ontwikkelingen in onze gemeente toepasbaar zijn. Een Integraal Prestatie Contract Onderhoud Infrastructuur is opgesteld. In een dergelijk contract wordt het wegonderhoud gedurende een periode van 5 jaar uitbesteed. Of deze werkwijze daadwerkelijk efficiënter zal zijn is op dit moment nog niet bekend.

De werkwijze

Voor het wegbeheer binnen de gemeente Neder Betuwe wordt gewerkt met zogenaamde globale visuele weginspecties. De weginspectie vormt de basis voor het wegbeheer. Met behulp van de landelijk toegepaste normen en gedragsmodellen van de CROW (kenniscentrum voor verkeer vervoer en infrastructuur), wordt een wegenplanning opgesteld. In 2015 is de meest recente weginspectie uitgevoerd. Op basis van deze inspectie is een actuele planning en begroting opgesteld en zijn de groot onderhoudsmaatregelen uitgevoerd.

Uitvoering

Er is de afgelopen jaren meer energie gestoken in het onderhoud van de voetpaden en fietspaden, aangezien deze van groot belang zijn voor de gemeente. Op de licht belaste wegen in het buitengebied zijn juist minder onderhoudsmaatregelen uitgevoerd. Dit vanwege het beperkte gebruik en daardoor beperkte risico's.

Daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen gebeurt met behulp van een UAV-GC contract. Hierin is het onderhoud van asfaltwegen ondergebracht met een verlengde garantietermijn van 5 jaar. Voor het onderhoud van elementenverhardingen wordt gebruikgemaakt van een raamcontract. Hierin kan de gemeente het onderhoud naar behoefte uitvoeren.

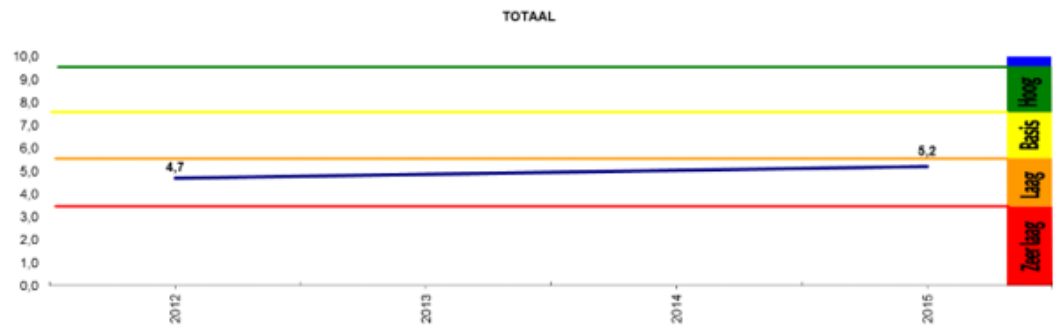
3.2 Wat is de bereikte kwaliteit?

Om inzicht te krijgen in het verloop van de kwaliteit over de afgelopen jaren is een kwaliteitsontwikkeling wegen opgesteld. In de kwaliteitsontwikkeling zijn alle weginspecties vertaald naar behaalde kwaliteitsniveaus.

In de kwaliteitsontwikkeling wordt een totaalbeeld geschetst, een beeld van de asfaltverharding, een beeld van de elementverhardingen en een beeld per wegtype. De totale kwaliteitsontwikkeling is opgenomen in bijlage C.

Totaalbeeld wegen

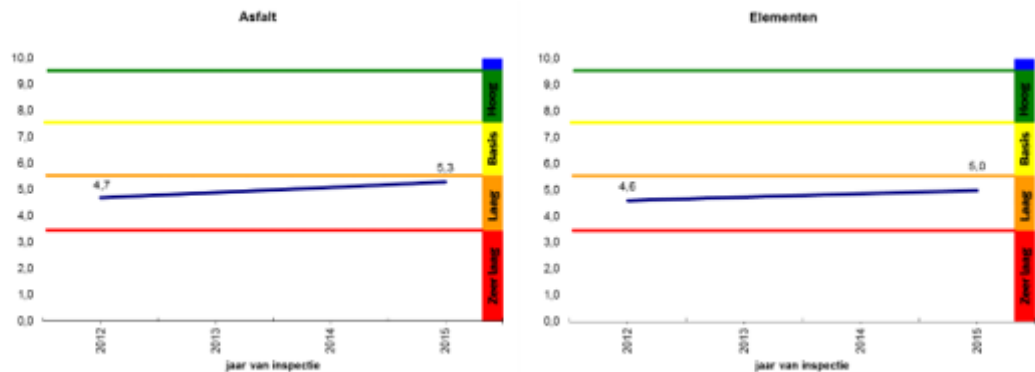
Onderstaand figuur geeft inzicht in het verloop van de totale kwaliteit over de afgelopen jaren. De laatste weginspectie is uitgevoerd in 2015.



Gemiddeld wordt een rapportcijfer 5,2 gescoord, hiermee wordt bovenin kwaliteitsniveau Laag gescoord. De afgelopen jaren is de kwaliteit licht toegenomen.

Kwaliteitsbeeld per verhardingstype

De uitsplitsing naar asfalt en elementen levert het volgende beeld op:



De asfaltverhardingen zijn gemiddeld gezien in een iets betere conditie dan de elementverhardingen, rapportcijfer 5,3 versus 5,0. Beide laten de afgelopen jaren wel een lichte stijging in kwaliteit zien.

Beeld uitgesplitst naar wegtype

In de totale kwaliteitsontwikkeling (bijlage C) is een uitsplitsing gemaakt naar wegtype. De Zwaar en Gemiddeld belaste wegen van asfalt vallen positief op. Deze scores allebei in kwaliteitsniveau Basis. Ook de asfaltwegen in de woongebieden zijn de afgelopen jaren in kwaliteit toegenomen tot net in kwaliteitsniveau Basis (rapportcijfer 5,7). De voetpaden zijn stabiel in kwaliteit, met een rapportcijfer 5,5 op de rand van kwaliteitsniveaus Basis en Laag. De fietspaden van asfalt vallen juist op door de dalende kwaliteit.

3.3 Analyse terugblik

De afgelopen jaren is gewerkt met een kwaliteitsambitie Basis. Vanuit de weginspectie december 2015 komt naar voren dat dit gemiddeld gezien niet overal bereikt is. Wel is de afgelopen jaren een kwaliteitsstijging te zien. Na de weginspectie in 2015 zijn echter nog maatregelen ingepland om wegen aan te pakken. Door de langere doorlooptijd van het aanbesteden via een UAV-GC contract heeft de gunning pas in oktober plaatsgevonden. Waardoor de werkzaamheden vanwege de weersomstandigheden zijn doorgeschoven. Het effect hiervan is nog niet terug te zien. Geadviseerd wordt na uitvoering van de maatregelen een nieuwe weginspectie uit te voeren en de kwaliteit opnieuw te peilen.

Aan de ontwikkeling van een Integraal Prestatie Contract Onderhoud Infrastructuur is de afgelopen jaren actief invulling gegeven. De asfaltmaatregelen zijn middels een nieuw Uav-GC contract op de markt

gezet. De komende periode moet blijken of dit de gewenste effecten oplevert. Advies is dit jaarlijks goed te monitoren en het beheerproces verder aan te passen aan het werken met dit type contract.

4 Wat zijn de kaders?

De wegbeheerder is gebonden aan een aantal landelijke kaders/regels, deze worden hier kort beschreven. Daarnaast heeft de gemeente Neder-Betuwe reeds een aantal beheer- en beleidsstukken vastgesteld. Stukken die relatie hebben met of op wegbeheer worden hier besproken.

4.1 Wettelijk kader

Wegenwet

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

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

Gemeentewet

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

Rol Provincie

De provincie heeft een controlerende rol. Ze toetsen of het onderhoudsbudget wegen aansluit bij het vastgestelde kwaliteitsniveau. De provincie spreekt zich niet uit over het te hanteren kwaliteitsniveau. De gemeente mag dit zelf bepalen. Wel is de provincie van mening dat wegen structureel moeten worden onderhouden om kapitaalsvernietiging te voorkomen. Ook moet achterstallig onderhoud worden vermeden. De provincie toetst regelmatig of de gemeente aan deze eisen voldoet.

4.2 Beleidskaders wegen

Op het gebied van wegen zijn er reeds een aantal lopende afspraken/beleidskaders vastgesteld.

Gladheidsbestrijding

De zorgplicht voor wegen geldt ook in de winter als het glad kan zijn. De provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en de gemeente Neder-Betuwe hanteren al enige jaren het preventieve strooisysteem voor de hoofd- en secundaire routes. De strooiroutes en prioriteitsstelling worden jaarlijks vastgesteld door het college. Voor de uitvoering wordt samengewerkt met de Avri. De kosten van gladheidsbestrijding worden bekostigd uit een eigen budget.

Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan (NBVVP)

De gemeenteraad stelde op 15 december 2011 het Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan (NBVVP) vast. Later dit jaar wordt het plan geactualiseerd. Dit geeft de visie tot 2020 weer hoe de gemeente Neder-Betuwe nu en in de toekomst om gaat met vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer dan wel de mobiliteit.

In het Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan is als uitgangspunt opgenomen dat we 'Werk met werk maken'. Bij uitvoering wordt samenwerking met wegbeheer gezocht.

Klein onderhoud

Kleine onderhoudswerkzaamheden aan verhardingen worden uitgevoerd door de Avri. Het gaat dan bijvoorbeeld om het herstraten van losliggende tegels of het verhelpen van gevaarlijke situaties. De meldingen kunnen zowel voortkomen vanuit de burgers als vanuit de klein onderhoudsmeldingen tijdens de weginspectie. Hiervoor is jaarlijks een budget van circa € 184.000,00 beschikbaar. Om het klein onderhoud efficiënter te combineren met groot onderhoud wordt deze taak komende jaren mogelijk weer uitgevoerd door de gemeente. Hierover is overleg met de Avri.

Onkruidbestrijding, Straatvegen en Zwerfvuil

Onkruidbestrijding op verhardingen, het straatvegen en het verwijderen van zwerfvuil op verhardingen zijn taken die zijn ondergebracht bij de Avri. Het samenspel tussen onkruidbestrijding en straatvegen is cruciaal voor een optimaal resultaat. Voor (niet chemische) onkruidbestrijding is jaarlijks een budget van € 78.000,00 beschikbaar, voor straatvegen en verwijderen van zwerfvuil € 101.000,00 per jaar.

Wegmarkeringen

De aanwezige wegmarkeringen worden jaarlijks geschouwd en waar nodig opnieuw aangebracht. De werkzaamheden zijn ondergebracht bij de Avri. Hiervoor is een jaarlijks budget van circa € 35.000,00 beschikbaar.

Bermen en watergangen

Het maaien en onderhouden van bermen draagt bij aan een veilig weggebruik. Bij uitgereden bermen wordt deze plaatselijke aangevuld (eventueel met halfverharding). Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door de Avri. Het beschikbare budget is ruim € 183.000,00.

Bermonderhoud is als aandachtspunt benoemd voor de toekomst, zie hoofdstuk 6 hoe hier invulling aan wordt gegeven.

4.3 Aanpalend beleid

Naast bovenstaande beleidskaders die directe invloed hebben op wegbeheer, zijn ook de beleidskaders van de overige objecten binnen de openbare ruimte interessant. Er wordt gekeken naar integrale mogelijkheden zijn of juist risico's voor het wegbeheer(budget).

Rioolbeheer

Het Gemeentelijk Rioleringsplan 2014 – 2018 (GRP) gaat in op de plannen voor de riolering in de gemeente. In het GRP zijn afspraken gemaakt over het beleid en de financiële kaders. De gemeente Neder Betuwe wil een goed functionerend (afval)watersysteem.

De riolering is binnen de bebouwde kom vaak aanwezig onder de weg. Bij rioolvervanging is samenwerking en afstemming met wegbeheer van groot belang. Er worden voor de komende jaren geen (grootschalige) vervangingen gepland. Wel worden er renovaties (kousen) en afkoppelprojecten uitgevoerd. Hierbij is de samenwerking echter beperkt.

Openbare verlichting

Aan het Beheerplan openbare verlichting is een innovatief plan gevoegd. Hierdoor wordt de openbare verlichting binnen twee jaar versneld verduurzaamd en zal de gemeente voldoen aan de doelstellingen in het Energieakkoord.

Infrastructurele kunstwerken

In het beheerplan is het beheer en onderhoud van bruggen en viaducten beschreven. Duikers, duikerbruggen, steigers en beschoeiingen zijn opgenomen in het GRP. De gemeente onderhoudt de infrastructuur kunstwerken op kwaliteitsniveau Basis. Dit betekent 'functioneel' onderhoud tegen zo laag mogelijke kosten en een zo lang mogelijke levensduur. Bij uitvoering van onderhoud wordt indien mogelijk afstemming gezocht met aanwezige wegen.

Groenbeheer

In het Groenbeheerplan wordt de huidige groenstructuur toegelicht. Deze groenstructuur is het vertrekpunt voor de gewenste structuur. In het groenbeheerplan wordt uitgegaan van het onderhoudsniveau A. Om tot een beheervriendelijke en toekomstbestendige groenstructuur te komen is gekozen voor scenario 3 Versterken.

Scenario 3 Versterken: uitgevallen beplanting wordt zowel ingeboet als vervangen waardoor de beplanting op het vastgestelde kwaliteitsniveau komt. Door te vervangen kan de nieuwe situatie beter worden afgestemd op de omgeving (inrichting afstemmen op gebruik, beheervriendelijke inrichting, verdichting bodem opheffen). In dit scenario vindt meer vervanging plaats, waardoor onder andere beter rekening gehouden kan worden met inbreng van burgers. Dit resulteert in een beplanting die beter functioneert en beter te beheren is. Bomen die uitvallen worden vervangen. Daarnaast kunnen op kleine schaal de versleten structuren worden vervangen en de diversiteit van het bomenbestand worden vergroot. De voorgestelde verbetervoorstellen worden stap voor stap gerealiseerd.

Het Groenbeheerplan benoemt verschillende aandachtspunten om de gewenste ambitie te bereiken en te behouden.

5 Welke keuzes hebben we?

In voorgaande hoofdstukken hebben we teruggekeken naar de afgelopen periode. In dit hoofdstuk gaan we in op de ambitie. Met behulp van een scenarioberekening geven we inzicht in de keuzes, de plussen en minnen en de onderhoudskosten. Deze worden per scenario weergegeven. Tenslotte wordt ingegaan op de omgang met vervangingen/rehabilitaties.

5.1 Uitgangspunten scenarioberekening

Voor de scenarioberekening zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Areaal conform beheersysteem Groenestein (peildatum januari 2017).
- Er wordt alleen budget berekend voor 'Groot onderhoud'. Klein onderhoud, calamiteitenonderhoud, bermonderhoud en verzorgend onderhoud (bijv. Straatvegen of onkruidbestrijding) worden niet meegenomen in deze scenarioberekening.
- De verhardingsfunctie 'Overige' zijn alle parkeervakken, inritten, molgoten, etc.
- Volledige vervanging/reconstructie/rehabilitatie worden niet meegenomen in de scenarioberekening.
- Eenheidsprijzen op prijspeil 2017 conform prijzen Neder-Betuwe.
- Er is rekening gehouden met de volgende startkostenpercentages:
 - Algemene kosten (AK) 5%, zijn de kosten binnen een onderneming die niet direct of indirect (via een tarief) aan de bouwprojecten kunnen worden toegerekend.
 - Uitvoeringskosten 2%, zijn de kosten van materieel en-of arbeid die nodig zijn voor de uitvoering van een bouwwerk.
 - Winst en risico 2%, winst en risico voor de uitvoerende partij.
 - Voorbereiding, administratie en toezicht (VAT) 5%. Dit zijn kosten die nodig zijn om de werken voor te bereiden (bijv. opstellen bestek), de projectadministratie uit te voeren en toezicht te houden. Binnen de gemeente Neder-Betuwe worden deze kosten deels uitgevoerd door eigen personeel (betaald uit algemene personeelskosten).
- De benodigde budgetten geven inzicht in de gemiddelde onderhoudskosten voor de (middel)lange termijn, er worden geen kosten of voordeel berekend voor het op niveau brengen van het huidige areaal.

5.2 Scenario 1: Binnen de kom Hoog, overig Basis

Het eerste scenario geeft inzicht in een scenario waarbij alle wegen binnen de kom worden onderhouden op kwaliteitsniveau Hoog, de rest op Basis.

Gewenste kwaliteit		Bedrijventerreinen	Butengebied	Centra	Hoofdwegen	Woongebied	KOSTEN
A s f a l t	Rijbanen	B	B	H	H	H	€ 724.000
	Rietspaden	B	B	H	H	H	€ 60.000
	Voetspaden				H	H	€ 1.000
	Overige	B	B	H	H	H	€ 12.000
B e t o n	Alle				H	H	€ 8.000
	Rijbanen	B	B	H	H	H	€ 371.000
	Rietspaden	B	B		H	H	€ 4.000
	Voetspaden	B	B	H	H	H	€ 192.000
Overige	B	B	H	H	H	€ 101.000	
KOSTEN		€ 75.000	€ 306.000	€ 139.000	€ 335.000	€ 618.000	€ 1.473.000

Benodigd budget	€	1.473.000	per jaar
	€	0,96	per vierkante meter

+	Zeer hoog
=	Hoog
-	Basis
-	Laag
-	Zeer laag

Pluspunten

Hoge kwaliteit binnen de kom
Minder kans op risicoansprakelijkheid
Overige delen voldoen aan de landelijke standaard
Beeld burger over de openbare ruimte positief

Minpunten

Relatief hoge onderhoudskosten
 Veel maatregelen en ingrijpmomenten nodig voor behoud kwaliteitsniveau Hoog

5.3 Scenario 2: Centra Hoog, overig Basis

Scenario 2 geeft inzicht in de kosten/plussen en minnen bij Centra op Hoog, de rest op Basis.

Gewenste kwaliteit		Bedrijventerreinen	Bu tengebied	Centra	Hoofdwegen	Woongebied	KOSTEN
A s f a l t	Rijbanen	B	B	H	B	B	€ 663.000
	Fietspaden	B	B	H	B	B	€ 49.000
	Voetpaden				B	B	€ 1.000
	Overige	B	B	H	B	B	€ 10.000
Beton	Alle				B	B	€ 6.000
E l e m e n t e n	Rijbanen	B	B	H	B	B	€ 277.000
	Fietspaden	B	B		B	B	€ 3.000
	Voetpaden	B	B	H	B	B	€ 139.000
	Overige	B	B	H	B	B	€ 81.000
KOSTEN		€ 75.000	€ 306.000	€ 139.000	€ 271.000	€ 437.000	€ 1.229.000

Benodigd budget	€	1.229.000	per jaar
	€	0,80	per vierkante meter

H	Zeer hoog
»	Hoog
»	Basis
»	Laag
L	Zeer laag

Pluspunten

Hogere kwaliteit in de Centra, daar is minder kans op risicoaansprakelijkheid
 Sluit aan bij gekozen scenario 3 Versterken uit groenbeheer, zorgt voor eenduidig beeld
 Overige delen voldoen aan de landelijke standaard
 Beperkt risico op risicoaansprakelijkheid en kapitaalvernietiging
 Beperkte meerkosten ten opzichte van alles Basis

Minpunten

Alleen Centra heeft een plus

5.4 Scenario 3: Centra, Voetpaden, Fietspaden Hoog, overig Basis

Gewenste kwaliteit		Bedrijventerreinen	Buitengebied	Contra	Hoofdwegen	Woongebied	KOSTEN
A s f a l t	Rijbanen	B	B	H	B	B	€ 663.000
	Fietspaden	H	H	H	H	H	€ 61.000
	Voetpaden				H	H	€ 1.000
	Overige	B	B	H	B	B	€ 10.000
Beton	Alle				B	B	€ 6.000
	Rijbanen	B	B	H	B	B	€ 277.000
E l e m e n t e n	Fietspaden	H	H		H	H	€ 4.000
	Voetpaden	H	H	H	H	H	€ 193.000
	Overige	B	B	H	B	B	€ 81.000
	KOSTEN	€ 76.000	€ 308.000	€ 139.000	€ 284.000	€ 490.000	€ 1.296.000

Benodigd budget	€	1.296.000	per jaar
	€	0,85	per vierkante meter

H	Zeer hoog
H	Hoog
B	Basis
L	Laag
L	Zeer laag

Pluspunten

Hogere kwaliteit voor langzaam verkeer, minder kans op risicoaansprakelijkheid
Overige delen voldoen aan de landelijke standaard
Beperkt risico op risicoaansprakelijkheid en kapitaalvernietiging
Gericht op toerisme en vergrijzing

Minpunten

Relatief hoge onderhoudskosten
Gedifferentieerd beleid, lastiger in uitvoering

5.5 Scenario 4: Alles Basis

Het laatste scenario geeft inzicht in het voortzetten van het huidige beleid, alles kwaliteitsniveau Basis.

Gewenste kwaliteit		Bedrijventerreinen	Buitengebied	Contra	Hoofdwegen	Woongebied	KOSTEN
A s f a l t	Rijbanen	B	B	B	B	B	€ 661.000
	Rietpaden	B	B	B	B	B	€ 49.000
	Voetpaden				B	B	€ 1.000
	Overige	B	B	B	B	B	€ 10.000
Beton	Afk				B	B	€ 6.000
E l e m e n t e n	Rijbanen	B	B	B	B	B	€ 265.000
	Rietpaden	B	B		B	B	€ 3.000
	Voetpaden	B	B	B	B	B	€ 129.000
	Overige	B	B	B	B	B	€ 74.000
KOSTEN		€ 75.000	€ 306.000	€ 107.000	€ 271.000	€ 437.000	€ 1.198.000

Benodigd budget	€	1.198.000	per jaar
	€	0,78	per vierkante meter

++	Zeer hoog
+	Hoog
=	Basis
-	Laag
--	Zeer laag

Pluspunten

- Voldoet aan landelijke standaard (CROW, heel en veilig)
- Beperkte kans op kapitaalvernietiging
- Risico op aansprakelijkheid is beperkt
- Eenvoudig en effectief in beheer
- Prijstechnisch meest gunstig

Minpunten

- Geen extra's (bijvoorbeeld in Centra)

5.6 Vervanging/Rehabilitatie

In bovenstaande scenarioberekening is inzicht gegeven in het benodigde budget voor 'Groot onderhoud wegen'. In deze berekeningen wordt geen rekening gehouden met Vervanging/rehabilitatie van de totale weg aan het einde van de levensduur.

Onderstaande tabel geeft inzicht in de vervangingswaarde van het huidige areaal.

Waarde		Bedrijventerreinen	Buitengebied	Contra	Hoofdwegen	Woongebied	KOSTEN
A s f a l t	Rijbanen	€ 4.043.000	€ 21.947.000	€ 784.000	€ 17.394.000	€ 6.765.000	€ 50.933.000
	Fietspaden	€ 6.000	€ 255.000	€ 21.000	€ 2.431.000	€ 200.000	€ 2.913.000
	Voetpaden	€ -	€ -	€ -	€ 22.000	€ 55.000	€ 77.000
	Overige	€ 23.000	€ 40.000	€ 26.000	€ 409.000	€ 313.000	€ 811.000
Beton	Alle	€ -	€ -	€ -	€ 1.462.000	€ 35.000	€ 1.497.000
E l e m e n t e n	Rijbanen	€ 669.000	€ 509.000	€ 1.537.000	€ 224.000	€ 12.686.000	€ 15.625.000
	Fietspaden	€ 14.000	€ 22.000	€ -	€ 72.000	€ 47.000	€ 155.000
	Voetpaden	€ 78.000	€ 6.000	€ 1.385.000	€ 181.000	€ 4.743.000	€ 6.393.000
	Overige	€ 358.000	€ 57.000	€ 975.000	€ 381.000	€ 2.361.000	€ 4.132.000
KOSTEN		€ 5.191.000	€ 22.836.000	€ 4.728.000	€ 22.576.000	€ 27.205.000	€ 82.536.000
Totale waarde		€ 82.536.000	€ 54 per vierkante meter				

De gemiddelde levensduur van de weg is afhankelijk van meerdere factoren, maar ligt tussen de 40 en 60 jaar. Theoretisch zou jaarlijks tussen de € 1,375 en € 2,0 miljoen per jaar moeten worden geïnvesteerd aan vervangingen. Deze kosten worden niet gedekt vanuit het onderhoudsbudget wegen maar gekapitaliseerd over de periode dat ze van nut zijn. Verwachte jaarlijks kapitaallast is circa € 50.000 tot € 70.000 (oplopend).

In de praktijk is dit anders en niet realistisch. Binnen het wegenareaal van Neder-Betuwe zijn wegen die eeuwigdurend in stand kunnen worden gehouden of een veel langere levensduur hebben. Bij wegen binnen de kom wordt vervanging soms meegenomen in integrale projecten, waardoor integraal voordeel wordt bereikt.

Toch zullen de komende jaren een aantal wegen in aanmerking komen voor vervanging/rehabilitatie. Het uitvoeren van onderhoud is dan niet meer mogelijk/niet meer effectief.

Onderstaande tabel geeft een eerste inzicht in straten/wijken die de komende jaren in aanmerking komen voor vervanging.

Wijk Ochten tussen Hoeflaan en Burg. Houtkoperweg

Verhardingssoort	Oppervlakte (m ²)	Vervangingskosten
betonstraatstenen	14.250	€ 748.556
tegels	5.375	€ 232.868
Totaal		€ 981.424

Wijk Dodewaard tussen Dalwagen en Beatrixstraat

Verhardingssoort	Oppervlakte (m ²)	Vervangingskosten
betonstraatstenen	21.337	€ 1.120.838
tegels	12.850	€ 675.014
Totaal		€ 1.795.851

Wijk Opheusden regio Hamsestraat

Verhardingssoort	Oppervlakte (m ²)	Vervangingskosten
betonstraatstenen	19.700	€ 1.034.846
tegels	11.170	€ 586.763
Totaal		€ 1.621.609

Wijk Kesteren tussen de Nedereindsestraat en Fruitstraat

Verhardingssoort	Oppervlakte (m ²)	Vervangingskosten
betonstraatstenen	17.730	€ 931.361
tegels	9.235	€ 485.117
Totaal		€ 1.416.478

Wijk Kesteren tussen de Schenkhofstraat en Spoorstraat

Verhardingssoort	Oppervlakte (m ²)	Vervangingskosten
betonstraatstenen	6.345	€ 333.304
tegels	3.550	€ 186.482
Totaal		€ 519.787
Eindtotaal		€ 6.335.149

6 Hoe pakken we dit aan?

Na de keuze voor een scenario kan uitvoering worden gegeven aan de kwaliteitsambitie. In dit hoofdstuk wordt kort beschreven hoe dit wordt aangepakt. Oftewel: hoe wordt het beleid vertaald naar een werkproces? Daarna wordt ingegaan op de financieringsvorm.

6.1 Werkproces/beheercyclus wegbeheer



Het figuur geeft inzicht in de verschillende stappen binnen het wegbeheer werkproces. Op basis van deze cyclus wordt invulling gegeven aan de ambitie en worden de budgetten daadwerkelijk ingevuld. Een korte toelichting per werkstap voor Neder-Betuwe.

Inspecteren

Het proces begint met de wegininspectie. Geadviseerd wordt alle wegen binnen het beheerareaal 1 keer per 2 jaar globaal visueel te inspecteren conform de CROW. De wegininspectie wordt ingelezen in het beheersysteem.

Vaststellen kengetallen, opstellen beheerstrategie en opstellen basisplanning

Met behulp van het beheersysteem kan een kwalitatieve en cyclische planning wegen worden opgesteld. Hiervoor is het noodzakelijk dat de kengetallen en beheerstrategie aansluiten bij de gemeente. Advies is deze getallen jaarlijks te herijken. De basisplanning geeft inzicht in de maatregelen die op basis van het (theoretische) gedragsmodel moeten worden uitgevoerd.

Maatregelen toetsen

De theoretisch voorgestelde maatregelen dienen (bij voorkeur buiten) te worden getoetst. Tijdens de toets wordt gecontroleerd op de maatregel (is dit de juiste), het uitvoeringjaar, de kosten en de prioriteit. Deze getoetste maatregellijst/kaart vormt de basis voor de rest van het proces.

Integraal afstemmen disciplines en opstellen integrale plankaart

De sectorale planning wegen is in concept gereed. Daarna wordt deze afgestemd met andere discipline planningen (bijvoorbeeld riolering, groen, openbare verlichting) en andere projecten (nieuwbouw, inbreiding, ruimtelijke projecten, etc.). Door deze op kaart te presenteren ontstaat een goed inzicht van alle projecten in de openbare ruimte van Neder-Betuwe. In een gezamenlijke werksessie kan gekeken worden waar integraal kan worden samengewerkt. De integrale projecten kunnen vervolgens worden gedefinieerd en vastgelegd in een integrale plankaart. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen onderhouds- en investeringsprojecten (vervangingen).

Opstellen uitvoeringsplan

De uiteindelijk buiten uit te voeren maatregelen worden opgenomen op een uitvoeringsplan (of operationeel plan). Advies is dit plan jaarlijks op te stellen/te actualiseren. Vanuit dit plan worden de werkzaamheden uitgevoerd (sectoraal of integraal).

Na het uitvoeringsplan komen de maatregelen daadwerkelijk in uitvoering. Dat betekent dat je in de 'Blauwe diamant' (zie inleiding) terecht komt in Contract (bestek voorbereiding, opstellen bestek, gunning), Uitvoering en Toezicht (controle en oplevering). Na uitvoering dienen de uitgevoerde werkzaamheden te worden verwerkt in de areaalgegevens (in het beheersysteem/BGT), daarmee is de beheercyclus rond en kan deze opnieuw worden opgestart.

6.2 Aandachtspunten beheerperiode 2017 – 2021

Bermonderhoud

Bermonderhoud is een aandachtspunt binnen de gemeente Neder-Betuwe. Door veel relatief smalle wegen, worden sommige bermmen veelvuldig gebruikt door het verkeer. Dit kan zorgen voor gevaarlijke situaties, zoals recentelijk ook is getoond in de landelijke media. Op dit moment wordt door de Avri de uitgereden bermmen aangevuld, dit is echter maar een tijdelijke oplossing.

De komende jaren wordt voorgesteld in te zetten op meer permanente oplossing. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van grasbetonstenen of bermbeton langs de wegen waar dit soort schades veelvuldig voorkomen. Voorstel is om de komende jaren jaarlijks circa 4 km bermmen te verharderen, te beginnen met bermmen met de grootste risico's. Deze kosten maken geen onderdeel uit van het huidige wegennbudget. Voorgesteld wordt hier jaarlijks € 150.000,00 voor ter beschikking te stellen, gekapitaliseerd over 30 jaar levert dit een kapitaallast op van circa € 6.500. Er zal nader onderzocht worden in hoeverre de werkzaamheden van de Avri hierdoor kunnen worden beperkt. Daarnaast moet er rekening mee worden gehouden dat ook bermverharding onderhoud vergt, hier is in het huidige plan geen rekening mee gehouden.

Kosten inhuur externe

De eigen personele uren zijn onvoldoende om alle werkzaamheden uit te kunnen voeren/voorbereiden en begeleiden. Bijvoorbeeld het houden van toezicht is een taak die wordt ingehuurd. Daarnaast zijn een aantal taken waarbij specifieke kennis noodzakelijk is (bv. mutaties beheersysteem) ook die worden ingehuurd. In bovenstaande scenarioberekening is rekening gehouden met een VAT percentage van 5% (€ 60.000,00 tot € 78.000,00 per jaar) voor bekostigen van deze inzet.

Klimaatadaptatie

Door het veranderende klimaat komen in de zomer vaker korte hevige neerslag voor en is het in de winter natter dan voorheen. Om overlast en schades in de toekomst te voorkomen moeten we de inrichting van de openbare ruimte aanpassen. Bij kansrijke initiatieven wordt rekening gehouden met bergen van regenwater op verhardingen, vertraagde afstroming, e.d.

6.3 Financiering

De kosten van wegbeheer zijn in te delen in 3 financieringsvormen, exploitatie, groot onderhoud (middels voorziening) en investeringen. Deze worden kort besproken.

Exploitatie

De jaarlijks terugkerende wegbeheerkosten worden betaald vanuit de exploitatie. Het gaat dan om de kosten voor de Avri, kosten voor de wegininspectie en een aantal reguliere jaarlijkse terugkerende kosten (bv. bijdrage beheersysteem, abonnement CROW, etc.).

Groot onderhoud middels voorziening

Het bedrag voor uitvoeren van groot onderhoud wordt gedoteerd in de voorziening wegbeheer. Jaarlijks wordt op dit moment een dotatie van circa € 895.000 gedaan. Op 31-12-2016 was de stand van de voorziening circa € 1,8 miljoen, waarvan wel reeds circa € 530.000 is gereserveerd voor uitvoering van de maatregelen op basis van het uitvoeringsplan 2016 en eerdere jaren.

Uitgaande van het voorkeursscenario 2 'Centra Hoog, overig Basis' is jaarlijks € 1.229.000 nodig voor groot onderhoud. De huidige dotatie is daarmee ruim onvoldoende en zorgt voor leegloop van de voorziening in 2021. Financieel wordt geadviseerd de voorziening minimaal positief te houden de komende 10 jaar (tot 2028). Als wordt gekozen voor het voorkeursscenario dient vanaf 2018 de dotatie in de voorziening met minimaal € 160.000 te worden verhoogd om dit te bereiken.

Onderstaande tabel geeft inzicht in verloop van de voorziening bij die keuze.

toevoeging is -/- (voordeel)												
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
toevoeging of beheerplan	€ -941.468	€ -493.898	€ -493.898	€ -493.898	€ -493.898	€ -493.898	€ -493.898	€ -493.898	€ -493.898	€ -493.898	€ -493.898	€ -493.898
aanvullende uitkering beheerplan wegen 2015-2021	€ -180.000	€ -180.000	€ -180.000	€ -180.000	€ -180.000	€ -180.000	€ -180.000	€ -180.000	€ -180.000	€ -180.000	€ -180.000	€ -180.000
toevoeging of beheerplan	€ -941.468	€ -1.113.898	€ -1.113.898	€ -1.113.898	€ -1.113.898	€ -1.113.898	€ -1.113.898	€ -1.113.898	€ -1.113.898	€ -1.113.898	€ -1.113.898	€ -1.113.898
onttrekking is + (nadeel)												
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
onttrekking of beheerplan 2015-2021 naar 2	€ 0.75.800	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000
onttrekking verharding (Lubovetplan 2011-6)	€ 3.31.543	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000
onttrekking of beheerplan	€ 1.407.343	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000	€ 1.229.000
stand voorziening 31 december	€ -1.332.158	€ -1.217.054	€ -1.101.552	€ -986.850	€ -871.748	€ -756.646	€ -641.544	€ -526.442	€ -411.340	€ -296.238	€ -181.136	€ -66.034
Kapitaalwinst oververzekering 11. v. w. w. w. w. w.	€ 8.500,00	€ 13.000,00	€ 18.500,00	€ 24.000,00	€ 29.500,00	€ 35.000,00	€ 40.500,00	€ 46.000,00	€ 51.500,00	€ 57.000,00	€ 62.500,00	€ 68.000,00

Jaarlijks wordt op basis van het uitvoeringsplan bepaald hoeveel wordt onttrokken uit de voorziening voor het uitvoeren van groot onderhoud. Dit bedrag kan fluctueren, bijvoorbeeld door veel winterschades of door pieken in te onderhouden areaal. Geadviseerd wordt deze fluctuaties op te vangen binnen de voorziening.

Investeringen

Vanuit de BBV (Besluit Begroting en Verantwoording Gemeenten en Provincies) 2017 wordt stellig geadviseerd (vervangings)investeringen aan wegen te kapitaliseren over de periode van dat ze meegaan. Geadviseerd wordt de vervangingskosten jaarlijks in beeld te brengen en aan te vragen voor het Meerjareninvesteringsprogramma. Alleen investeringen boven de € 25.000,00 worden op deze manier gekapitaliseerd (lineair).

Indexering

De gemeente Neder-Betuwe indexeert de jaarlijkse dotatie aan de voorziening op basis van de indexcijfers van het CBS. Hierdoor is de dotatie de afgelopen jaren teruggelopen (negatieve indexering). De prijzen op de (lokale) markt laten deze daling niet direct zien. Advies is de indexering niet meer op deze manier toe te passen, maar de indexering mee te laten lopen in het vastgesteld beheerplan. In dit plan is uitgegaan van een prijspeil 2017, in een volgend plan kan deze opnieuw worden bepaald.

Wel wordt geadviseerd een indexering toe te passen op basis van het beheerareaal. Jaarlijks groeit het te beheren areaal aan verhardingen. Advies is de dotatie jaarlijks op te hogen met de uitbreiding keer het gemiddeld benodigd budget per vierkante meter.

7 Conclusies en aanbevelingen

De conclusies en aanbevelingen op een rij.

7.1 Conclusies

Totaal circa 1,54 miljoen vierkante meter verharding in beheer

De gemeente Neder-Betuwe beheert circa 1,54 vierkante meter aan verhardingen. Circa 60% bestaat uit asfaltverhardingen, de rest bestaat uit elementen (tegels, klinkers, etc.), beton en overige verharding. Het grootste gedeelte van het areaal is in gebruik als rijbaan (circa 78%). Ten opzicht van andere gemeenten is de omvang per inwoner gemiddeld. Wel is er gemiddeld meer (dure) asfaltverharding in beheer.

Ambitie Basis (nog) niet overal bereikt

De afgelopen jaren is gewerkt met een kwaliteitsambitie Basis. De weginspectie van december 2015 laat zien dat die toen nog niet overal was bereikt. Naar aanleiding van deze inspectie zijn in 2016 maatregelen uitgezet om het kwaliteitsniveau toch te bereiken. Deze maatregelen zijn door langere aanbestedingsduur en weersafhankelijkheid de komende maanden in uitvoering. Aan de ontwikkeling om over te stappen op een nieuwe contractvorm is invulling gegeven. De resultaten zullen de komende periode worden gemonitord.

Beleidskader helder

De beleidskaders en wettelijke verplichtingen zijn helder. De integrale samenwerking met andere beleidsterreinen worden waar mogelijk ingevuld.

Scenario's geven inzicht

De scenarioberekening geeft inzicht in de keuzes die gemaakt kunnen worden. Per scenario zijn de belangrijkste plus/minpunten en benodigde onderhoudskosten weergegeven. Naast de kosten voor groot onderhoud dient de komende periode ook rekening te worden gehouden met een aantal vervangingen/rehabilitaties. Deze dienen te worden geconcretiseerd en aangevraagd voor investeringskrediet.

Voorstel Scenario 2 Centra Hoog, overig Basis

Vorgesteld wordt de komende periode invulling te geven aan de kwaliteitsambitie uit scenario 2. Hiermee kan een plus worden bereikt in de Centra, die aansluit bij de kwaliteitsambitie van groenbeheer (scenario 3 Versterken). Advies is de dotatie in voorziening te verhogen tot het berekende bedrag. Bij

acceptatie van leegloop van de voorziening kan worden volstaan met een verhoging van de jaarlijkse dotatie van € 160.000.

Beheerproces optimaliseren en inzetten op aandachtspunten

Na definitieve keuze van het kwaliteitsscenario kan het beheerproces hier verder op worden aangepast. De komende periode is daarnaast extra aandacht voor bermverharding, inhuur externe en klimaatadaptatie.

7.2 Aanbevelingen

- Blijvende aandacht voor beheerdata wegen, deze vormen de basis voor een goed en gedegen beheerproces. Komende periode extra aandacht voor jaren van aanleg en koppeling met de BGT;
- Jaarlijks het wegenbudget indexeren op basis van areaaluitbreiding;
- Na uitvoeren van de reeds ingeplande maatregelen opnieuw een weginspectie uitvoeren om de kwaliteit te monitoren en waar nodig bij te sturen;
- Monitoren van de resultaten van het nieuwe contract en het beheerproces hier verder op aanpassen;
- Integrale afstemming verder opnemen in de werkprocessen van de disciplines binnen de openbare ruimte. Waar mogelijk alle integrale kansen benutten;
- Keuze maken voor te hanteren kwaliteitsniveau (inclusief plussen, minnen en kosten);
- Beheerproces wegen nader invullen op basis van gemaakte kwaliteitskeuze;
- Extra aandacht en budget voor bermverhardingen;
- Toepassen indexering op basis van areaaluitbreiding;
- Te vervangen wegen nader specificeren en uitwerken tot een investeringsvoorstel (die wordt gekapitaliseerd over periode van nut).

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 6 juli 2017

de griffier,

E. van der Neut

de voorzitter,

A.J. Kottelenberg

Bijlage A Overzicht kwaliteitsniveaus

Binnen Nederland worden verschillende benamingen gebruikt voor kwaliteitsniveaus wegen. De benaming en terminologie verschilt, maar ze zijn goed vergelijkbaar. Onderstaande tabel geeft inzicht in de verschillende benamingen van kwaliteitsniveaus in de verschillende catalogi.

Antea Group Kwaliteitscatalogus	CROW Kwaliteitscatalogus (publicatie 288)	CROW Beheerkosten (publicatie 145)	CROW Wegbeheer (publicatie 147)	Kwaliteitsontwikkeling Rapportcijfers
<i>Antea Group standaard, integraal voor alle disciplines</i>	<i>Beeldkwaliteit, communicatie burger en politiek</i>	<i>Beheerkosten lange termijn (wordt ook A+, A, B en C)</i>	<i>Technische richtlijnen wegbeheer (obv. inspectie)</i>	<i>Combinatie technische richtlijn en ervaring</i>
Zeer Hoog	A+ (zeer goed)	R++ (uitsstekend)	Er is geen schade	≥ 9,5
Hoog	A (goed)	R+ (goed)	Er is enige schade	7,5 - 9,4
Basis	B (voldoende)	R (basis)	De waarschuwingsgrens is overschreden	5,5 - 7,4
Laag	C (matig)	R - (sober)	De richtlijn is overschreden	3,5 - 5,4
Zeer laag	D (te slecht)		Achterstallig onderhoud (richtlijn met meer dan 1 overschreden)	< 3,5

Bijlage B Structuurelementenkaart

Bijlage C Kwaliteitsontwikkeling wegen