

Raadsvoorstel

Datum vergadering	: 30 juni 2020
Registratienummer	: zaak 62638, documentnummer 67308
Portefeuillehouder	: Wethouder Hartman
Bijlage(n)	: Bijlage 1: Beheerplan Wegen 2021-2025 Bijlage 2: Notitie Budgetgestuurde onderhoudsvarianten Bijlage 3: Notitie Vragen wegbeheer buitengebied
Onderwerp	: Vaststellen Beheerplan Wegen 2021-2025

Onderwerp

Vaststellen van het beheerplan Wegen 2021-2025.

Beslispunten

Uw raad wordt voorgesteld om:

1. Het beheerplan Wegen 2021-2025 vast te stellen;
2. De wegen in West Betuwe te onderhouden op kwaliteitsniveau Basis voor asfaltverhardingen en niveau Laag voor elementenverhardingen. Dit overeenkomstig scenario 2 uit het beheerplan Wegen;
3. Over te gaan tot het wegwerken van het achterstallige onderhoud aan de wegen;
4. De wegen te rehabiliteren die - binnen de beheerplanperiode 2021-2025 - het einde van de levensduur hebben bereikt;
5. Over te gaan tot het veilig, degelijk en duurzaam inrichten van de wegbermen;
6. Onder voorbehoud van de integrale afweging bij de perspectiefnota en de begroting een stelpost van €50.000 per jaar beschikbaar te stellen voor het realiseren van kleinschalige wensen en kansen (inclusieve) leefomgeving;
7. Onder voorbehoud van de integrale afweging bij de perspectiefnota en de begroting een stelpost van €100.000 per jaar beschikbaar te stellen voor het realiseren van kansen tot klimaatbestendig inrichten van wegen;
8. Onder voorbehoud van de integrale afweging bij de perspectiefnota en de begroting de kosten te dekken uit het huidige budget voor wegbeheer (€3.453.768) en de optelsom van de incidentele kosten en het structurele tekort (totaal €14.700.560) over de beheerplanperiode 2021-2025 te dekken uit de algemene reserve. Het gaat om dekking van de volgende kostenposten:
 - Groot onderhoud voor wat betreft het verschil tussen het huidige en benodigde onderhoudsbudget: €8.040.560 voor 5 jaar;
 - Wegwerken achterstallig onderhoud: €3.800.000 eenmalig;
 - Rehabiliteren van wegen: €1.400.000 kapitaallast t/m 2025;
 - Veilig en duurzaam inrichten van wegbermen: €710.000 kapitaallast t/m 2025;
 - Stelpost kleinschalige wensen en kansen leefomgeving: €250.000 voor 5 jaar;
 - Stelpost kansen klimaatbestendig inrichten van wegen: €500.000 voor 5 jaar.

Inleiding

Wegbeheer is een belangrijk onderdeel van het beheer van de openbare ruimte in de gemeente West Betuwe. Vanuit de Wegenwet heeft de gemeente de zorgplicht voor de wegen. Dit betekent dat de gemeente als wegbeheerder verantwoordelijk is voor de kwaliteit (de onderhoudstoestand) van de wegen die het in beheer heeft. Het gebruik van de wegen moet veilig kunnen plaatsvinden. Het ontstaan van schade of oplopen van letsel door gebreken aan de weg is onwenselijk.

Om het beheer en onderhoud van het gemeentelijk areaal op doelmatige en efficiënte wijze uit te voeren werken we aan de hand van beheerplannen. Vanwege de samenvoeging van de voormalige gemeenten Lingewaal, Neerijnen en Geldermalsen is een geharmoniseerd beheerplan Wegen nodig. Het vertrekpunt bij het opstellen van het nieuwe beheerplan is het coalitieakkoord 2019-2022, met als het centrale thema 'Samen Bouwen'. Voor wegbeheer is de ambitie om *'het wegenonderhoud te verduurzamen met veiligheid als uitgangspunt'*. Daarnaast is de in 2019 vastgestelde 'Koepelnota Beheer Openbare Ruimte 2019-2023' als onderlegger gebruikt. In deze Koepelnota zijn uitgangspunten en ambities opgenomen voor het op orde houden van de openbare ruimte (o.a. een basisniveau). Verder is het beheerplan gebaseerd op de landelijk toegepaste wegbeheersystematiek van het CROW, het kennisplatform voor infrastructuur verkeer vervoer en openbare ruimte.

Bijzondere aandacht voor de wegbermen

De eerste strook van de berm naast de weg maakt onderdeel uit van de weg zelf. Ook voor deze wegbermen geldt de zorgplicht van de gemeente en worden hieraan inrichtingseisen gesteld. Op dit moment zijn deze wegbermen het grootste punt van zorg als het gaat om de veiligheid voor onze weggebruikers. Veel bermen zijn diep uitgereden, waardoor ze erg gevaarlijk zijn voor automobilisten, motorrijders en fietsers die van de weg raken of via de berm inhalen. In het beheerplan is daarom specifiek uitwerking gegeven aan deze problematiek en vragen wij u nadrukkelijke aandacht.

Wegbeheerscenario's en budgetgestuurde varianten

Het gezamenlijk met Antea Group opgestelde beheerplan Wegen geeft inzicht in de areaalomsang, huidige problematiek, kwaliteit, kaders/richtlijnen, onderhoud- en vervangingsscenario's, financieringsvorm en werkproces voor het wegbeheer in West Betuwe.

In het kader van de informatienota 'Harmonisatiestrategie 2020' is ook uitwerking gegeven aan het uitwerken van de zogenoemde budgetgestuurde min- en nulvariant. U treft een uitwerking in de bijgevoegde notitie. De conclusie is dat het met de huidige budgetten niet mogelijk is om de wegen, wegbermen, fiets- en voetpaden heel en veilig te maken en te houden. Geen van de min- en nulvarianten leidt tot verantwoord, duurzaam en veilig wegbeheer. De problematiek neemt toe en een oplossing van een nog groter probleem wordt opgeschoven naar een volgende beheerplan- en bestuurlijke zittingsperiode.

Er zijn aanvullende financiële middelen nodig om de wegen en wegbermen heel en veilig te maken en te onderhouden. Om deze reden is het voor noodzakelijk gehouden om ook enkele plusvarianten uit te werken. Samen met Antea Group is uiteindelijk geconcludeerd dat de scenario's zoals opgenomen in het beheerplan Wegen, vanuit zowel veiligheids- als financieel oogpunt de meest geschikte en verantwoorde scenario's zijn die we kunnen adviseren.

U treft de uitwerking en de toelichting op de budgetvarianten in de bijlage. Voor de plusvarianten verwijzen we u ook naar het beheerplan zelf.

Veel gestelde vragen over het beheer van wegen in het buitengebied

In de afgelopen periode zijn vragen gesteld over beheer- en onderhoudsmogelijkheden van de wegen in het buitengebied van de gemeente. Vragen als: Kunnen we wegen afsluiten? Kunnen we de wegen met wat lapwerk in stand houden? Kunnen we niet borden bijplaatsen 'gevaarlijke weg'?

Is vervanging niet zonde van het geld? In de bijgevoegde notitie geven wij antwoord op deze vragen om uw raad ook op dit vlak goed te informeren.

Samenvatting

Aan uw raad leggen wij het beheerplan Wegen ter vaststelling voor waarin de opgave voor het wegbeheer is uitgewerkt. In het beheerplan en een notitie over budgetgestuurde varianten zijn allerlei scenario's en varianten uitgewerkt en doorgerekend. Gezien de grote dilemma's en opgave voor de wegen en wegbermen in West Betuwe adviseren wij uw raad aan de hand van de wegbeheersystematiek en scenario's zoals uitgewerkt in het beheerplan.

Besluitgeschiedenis

- 26 maart 2019, besluit Gemeenteraad "Een eventueel besluit omtrent het beschikbaar stellen van krediet, te nemen op het moment dat de meerjarenbegroting Wegen van de gemeente West Betuwe wordt vastgesteld, waarbij de Voorstraat in Asperen met prioriteit opgenomen zal worden."
- 25 juni 2019: Gemeenteraad West Betuwe stelt 'Koepelnota Beheer Openbare Ruimte 2019-2023' vast. Met daarin de ambities en uitgangspunten voor het op orde houden van de openbare ruimte.

Beoogd effect

Het wegbeheer op een duurzame en (financieel) verantwoorde wijze realiseren, met voor onze inwoners en andere weggebruikers veilige en goed begaanbare wegen, fiets- en voetpaden.

Argumenten

1.1 Het harmoniseren en vaststellen van de beleids- en beheerplannen is noodzakelijk

In het kader van de Wet Algemene Regels Herindeling (Arhi) moet de gemeente voor 1 januari 2021 beschikken over een geharmoniseerd beleids- en beheerplan Wegen. Voorts beogen we met het beheerplan ook wat de Provincie Gelderland stelt vanuit haar toezichthoudende rol op de begroting: "Vanuit het oogpunt van risicobeheersing en toetsing van de realiteit van de raming in de begroting en meerjarenraming, is het noodzakelijk te beschikken over een recent beheerplan. Het leggen van een directe verbinding tussen de beheerplannen en de concreet in de begroting en meerjarenraming opgenomen onderhoudsramingen geeft inzicht in het realiteitsgehalte van de begroting en kan de informatiewaarde van de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen in de begroting en jaarrekening verbeteren. Ook wordt de omvang van achterstallig onderhoud dan inzichtelijk."

2.1 Kwaliteitsniveau Basis voor asfaltverharding betekent duurzaam én veilig wegbeheer

Met dit kwaliteitsniveau wordt op het juiste moment, met de juiste middelen de juiste onderhoudsmaatregelen getroffen. Hierdoor treedt geen kapitaalvernietiging op en worden de

toegepaste grondstoffen goed benut. De wegen blijven hierdoor ook heel én veilig. Met nauwelijks risico op aansprakelijkheidstellingen en kapitaalsvernietiging is dit veilig én duurzaam wegbeheer.

2.2 Vanuit budgettaire oogpunt is een basisniveau voor asfalt- én elementenverharding niet mogelijk en is een lager niveau voor elementenverharding een acceptabel alternatief

Hoewel het kwaliteitsniveau Laag voor elementenverharding afbreuk doet aan de ambitie, het comfort en de uitstraling, is dit niveau voor elementenverharding wel een acceptabel niveau. In tegenstelling tot de asfaltverhardingen is er bij elementenverhardingen nauwelijks sprake van kapitaalvernietiging en ligt het risico op (omvangrijke) aansprakelijkheid ook lager. Gevaarlijke schades aan de verhardingen worden veelal gemeld en/of door eigen medewerkers waargenomen en adequaat verholpen.

2.3 Met het kiezen voor het basisniveau voor asfaltverhardingen en laag voor elementenverharding voldoen we aan de inhoudelijke toetsingscriteria van de Provincie Gelderland

De provincie toetst of het beleidskader voorziet in het voorkomen van onveilige wegen, oplopen van achterstallig onderhoud en optreden van kapitaalvernietiging. Met de keuze voor het basisniveau voor asfaltverhardingen en laag voor elementenverharding worden deze zaken voorkomen en wordt voldaan aan de toetsingscriteria van de Provincie Gelderland.

3.1 De inhaalslag van het achterstallig onderhoud is noodzakelijk voor 'heel en veilige' wegen

Tal van voetpaden, straten en wegen bevatten achterstallig onderhoud. Het gaat hier om zo'n 2170 wegvakonderdelen in circa 520 wegen en straten. De schadebeelden zijn hier zodanig dat hier al in eerder stadium onderhoud gepleegd had moeten worden. In het kader van 'heel en veilig' maken van de verhardingen is de inhaalslag een noodzakelijke activiteit.

3.2 De inhaalslag van het achterstallig onderhoud is noodzakelijk om op gewenst niveau te komen

Als de inhaalslag niet wordt gerealiseerd, dan blijven we achter de feiten aanlopen. Het onderhoudsbudget wordt ingezet voor achterstalligheid en vervolgens resteert er geen budget voor het geplande onderhoud dat volgens de kwaliteitsnormen aan de orde is. Het gewenste kwaliteitsniveau wordt op die manier niet bereikt.

4.1 Groot onderhoud is niet toereikend, rehabilitatie is noodzakelijk

Als de weg het einde van de levensduur heeft bereikt, volstaat groot onderhoud (zoals het vervangen/versterken van de deklaag en wat onderliggende reparaties) niet meer. Het rehabiliteren van de weg is de noodzakelijke oplossing. Bij sommige wegen is dan vervanging van de verharding én de fundering de benodigde maatregel. Bij andere wegen volstaat het alleen vervangen of zwaar versterken van de verharding. Dit laatste scheelt zo'n 1/3 op de rehabilitatiekosten. Met name op de wegen in het buitengebied is dit een acceptabele werkwijze. Dit is dan ook verwerkt in de berekening van het benodigde rehabilitatiebudget. In het beheerplan zijn de te rehabiliteren wegen voor de planjaren 2021 en 2022 benoemd. De planjaren 2023-2025 volgen uit de weginspectie die in 2021 uitgevoerd wordt.

4.2 Rehabilitatie met het toepassen van de juiste maatregel is de meest rendabele oplossing

Groot onderhoud uitvoeren op een bezweken verhardingsconstructie, is als het overschilderen van een houten kozijn waarvan het hout rot is. Dit heeft slechts een kortdurend (cosmetisch) effect. Na enige tijd bladderen de verflagen weer af en moet men opnieuw aan de slag. Het rehabiliteren van de weg op het moment dat dit noodzakelijk is, vraagt weliswaar een flinke investering voor de korte termijn, maar daarna is de weg een langere periode onderhoudsarm en kan de reguliere onderhoudscyclus gevolgd worden.

4.3 Niet overgaan tot rehabiliteren maakt alsnog aanvullend investeren in groot onderhoud noodzakelijk

Als er niet geïnvesteerd wordt in rehabiliteren, dan is er investeringsbudget nodig voor het levensduur verlengend groot onderhoud. Hierin is in het onderhoudsbudget niet voorzien. Dit levensduur verlengende groot onderhoud moet verkapitaliseerd worden. Vanwege de beperkte verlenging van de levensduur, is de afschrijvingstermijn kort, wat de jaarlijkse kapitaallasten niet lager maakt dan bij rehabiliteren en afschrijving over de reguliere levensduur van de weg.

5.1 In het kader van de veiligheid is het noodzakelijk om bermverharding te realiseren

Op dit moment zijn tal van wegbermen diep uitgereden. Hierdoor zijn ze erg gevaarlijk voor motorvoertuigen en fietsers die van de weg raken of via de berm inhalen. In het kader van de zorgplicht voor veilige wegbermen is het noodzakelijk om over te gaan tot het veilig inrichten van de wegbermen.

5.2 Een degelijke bermverharding voorkomt schade aan de asfaltverharding

De bermverharding vormt als het ware de schouder achter de asfaltverharding. Als deze schouder voldoende stabiel is, voorkomt dit randschade aan het asfalt. Als deze schade voorkomen wordt, dan wordt ook het behalen van de theoretische levensduur van de weg en het cyclische onderhoud, waarop de budgettering wordt gebaseerd, meer realistisch en haalbaar.

5.3 Het huidige bermenonderhoud is niet toereikend en zonde van het geld en de grondstoffen

Het uitvullen van de bermen met een gebroken natuursteen, dat binnen de bestaande middelen mogelijk is, is voor veel wegbermen geen geschikte oplossing. Na regenval worden er opnieuw gaten en diepe sporen in gereden. Het is als water naar de zee dragen. Meer dan zonde van de toegepaste bouw/grondstof en verrichte arbeid. Door het aanbrengen van een stabiele en draagkrachtige bermverharding als betonsloven of bermelementen van gewapend beton, wordt een onderhoudsarme en veilige berm verkregen. Duurzaam en veilig.

6.1 Een budget voor het realiseren van kleinschalige wensen en kansen (inclusieve) leefomgeving is nodig om in te kunnen spelen op wensen die bij wegbeheer neergelegd worden;

Voor aanpassingen van de openbare ruimte zijn standaard geen kosten opgenomen. De budgetten gaan alleen uit van groot onderhoud en vervanging van wegen op basis van technische noodzaak. Soms spelen er echter kleinschalige wensen vanuit de inwoners (al dan niet via het Sociaal domein en de gebiedsmakelaars/ -beheerders). Het gaan dan bijvoorbeeld om aanbrengen van een bandverlaging/invalido oprit, geleidelijnen, uitstapstrook langs het parkeervak of het aanbrengen van een looppad. Om aan deze wensen vanuit de leefomgeving te kunnen voldoen is naar schatting jaarlijks circa € 50.000 benodigd (€250.000 voor de beheerplanperiode).

7.1 Een budget voor klimaatbestendig inrichten van wegen is nodig om kansen te realiseren

Voor maatregelen in het kader klimaatbestendig inrichten van wegen zijn standaard geen kosten opgenomen. Daar waar het kan, worden kansen gerealiseerd door werk met werk te maken en voor water- en riolering gerelateerde zaken aansluiting te zoeken op het Water- en Rioleringsplan. Voor innovaties op het vlak van wegbeheer en maatregelen in het kader van hittestress, waaronder bijvoorbeeld het vervangen van verharding voor groen of het toepassen van nieuwe materialen (bijvoorbeeld groentegels in parkeervakken) in plaats van herstraten, is het advies om een budget van €100.000 per jaar toe te kennen (€500.000 voor de beheerplanperiode).

8.1 Het opvangen van de incidentele kosten en het structurele tekort voor deze beheerplanperiode opvangen via de algemene reserve is voor nu een oplossing

Voor wegbeheer ligt er een forse financiële uitdaging. Het college verricht op dat vlak onderzoek naar mogelijkheden om de opgave in de toekomst structureel op te kunnen vangen in de begroting. Voor nu is het noodzakelijk om zowel de incidentele kostenposten als het structurele tekort, gedurende de beheerplanperiode 2021-2025 uit incidentele middelen te dekken.

Kanttekeningen

2.1 Niveau Laag bij elementenverharding heeft een kwaliteitsdaling en veiligheidsrisico's tot gevolg

Als bij elementenverharding gekozen wordt voor het kwaliteitsniveau laag, dan wordt een kwaliteitsdaling ingezet. Dit doet afbreuk aan het comfort en de uitstraling van de openbare ruimte. Ook neemt zoals beschreven bij de argumenten de kans op aansprakelijkstellingen toe. Met name voor tweewielers en voetgangers worden de straten, fiets- en voetpaden onveilig. Denk aan dwarsonvlakheid, kuilen, voegwijdten en opstaande tegels. Het risico op (omvangrijke) aansprakelijkstellingen ligt echter wel lager dan bij een laag niveau voor asfaltverhardingen. Daar liggen immers de rijsnelheden hoger, met langs deze wegen bomen, obstakels en watergangen, met een groter risico op schaderijdingen en oplopen van letsel.

Bij elementenverhardingen liggen de snelheden lager én worden ernstige schades doorgaans gemeld of door eigen medewerkers waargenomen en adequaat verholpen.

2.2 De keuze voor een andere – budget gestuurde - variant, heeft verregaande consequenties

Als gekozen wordt voor een min of nulvariant, dan houdt dit in dat we de asfaltverharding op een niveau Laag kunnen onderhouden en dat bij elementenverharding alleen kleinschalig calamiteitenonderhoud wordt uitgevoerd. En bij de minvariant heeft dit ook consequenties voor de wegen in het buitengebied. In de bijlagen van dit raadsvoorstel wordt nader op de budgetvarianten en consequenties ingegaan.

8.1 De kapitaallasten voor de rehabilitatie van de wegen en de aanleg van bermverhardingen lopen na de beheerplanperiode 2021-2025 door en moeten dan opgevangen worden

De kapitaallasten voor de rehabilitatie van de wegen en de aanleg van bermverhardingen zijn met het besluit over de inzet van incidentele middelen gedekt voor de beheerplanperiode 2021-2025. Vanaf 2026 resteert er een jaarlijkse kapitaallast van €600.000 (aflopend bedrag) voor gerehabiliteerde wegen en €350.000 per jaar (eveneens aflopend) voor de aangelegde bermverhardingen.

Financiën

Het huidige versus benodigde budget in de voorgestelde variant bedraagt:

Post	Huidig/jaar	Benodigd/jaar	Vershil/jaar
Groot onderhoud	€ 2.231.888	€ 3.840.000	- € 1.608.112
Klein onderhoud asfalt	€ 324.360	€ 324.360	
Klein onderhoud elementen, beton en overig	€ 383.520	€ 383.520	
Onderhoud wegbermen	€ 300.000	€ 300.000	
Onderhoud half-verharde wegen en paden	€ 60.000	€ 60.000	
Onderhoud wegmarkering	€ 45.000	€ 45.000	
Kosten beleid en beheer	€ 45.000	€ 45.000	
Klein materiaal en materieel	€ 14.000	€ 14.000	
Totaal per jaar	€ 3.403.768	€ 5.011.880	- € 1.608.112

Op het beschikbare budget is in het kader van de ombuigingsopgave 2019 (bezuiniging van €150.000 op de beheerplannen) een bedrag van €50.000 in mindering gebracht.

Voor het voorgestelde kwaliteitsniveau asfaltverharding Basis en elementenverharding Laag, is per jaar een budget voor groot onderhoud nodig van €3.840.000. Het beschikbare budget voor dit groot onderhoud bedraagt €2.231.888. Het structurele tekort bedraagt dus per jaar €1.608.112. Over de beheerplanperiode gezien bedraagt het totale tekort voor groot onderhoud dus € 8.040.560.

Benodigd eenmalig budget en de investeringen:

Post	Bedrag
Eenmalige inhaalslag achterstallig onderhoud	€ 3.800.000
Rehabiliteren van wegen, kapitaallast t/m 2025	€ 1.400.000
Duurzaam en veilig inrichten van wegbermen, kapitaallast t/m 2025	€710.000

Over de beheerplanperiode 2021-2025 bedraagt dit € 5.910.000.

Benodigde budget voor de geadviseerde stelposten:

Post	Bedrag per jaar
Stelpost kleinschalige wensen en kansen (inclusieve) leefomgeving	€ 50.000
Stelpost kansen klimaatbestendiging inrichten van wegen	€ 100.000
Totaal per jaar	€ 150.000

Over de beheerplanperiode 2021-2025 gezien bedraagt dit € 750.000.

Totaal aanvullend benodigd: € 8.040.560 + € 5.910.000 + € 750.000 = € 14.700.560.

Voorgesteld wordt om deze totaalsom aan incidentele structurele meerkosten gedurende de beheerplanperiode 2021-2025 op te vangen door een dekking vanuit de algemene reserves.

Communicatie

Over het vastgestelde beheerplan, de dilemma's en het genomen besluit wordt een persbericht opgesteld.

Bij de realisatie van het beheerplan worden de inwoners, ondernemers en weggebruikers geïnformeerd over het uit te voeren onderhoud. Bij de voorbereiding van het vervangen van wegen en andere omvangrijke maatregelen als bijvoorbeeld het volledig herbestraten van een woonstraat, betrekken we inwoners en andere belanghebbenden nauw bij het ontwerpproces. Het zijn immers de inwoners zelf die het meeste weet hebben van de knelpunten in hun straat en dikwijls ook suggesties hebben voor mogelijke oplossingen. Het betrekken van de inwoners en andere belanghebbenden kan starten met een enquête en uitmonden in het meespreken over ontwerp oplossingen. Dit communicatieproces nemen we op in een zogenaamde 'communicatiewijzer herinrichting openbare ruimte'. Op basis van verschillende evaluaties – in voormalig Geldermalsen – is geconcludeerd dat een dergelijk participatie- en communicatieproces leidt tot draagvlak en tevredenheid onder de betrokken inwoners.

Uitvoering/Planning

Personele paragraaf

In het beheerplan is de personele paragraaf opgenomen. In deze paragraaf is de basisformatie beschreven die noodzakelijk is om het reguliere onderhoud uit te voeren. Deze basisformatie komt overeen met de formatie die is opgenomen in de detailstructuur van West Betuwe. Voor een deel van het groot onderhoud, de inhaalslag, het rehabiliteren van wegen en de duurzame aanleg van bermverhardingen voorziet de basisformatie niet. Daarvoor huren we projectleiding en toezicht in. Deze kosten zijn opgenomen als aandeel in de kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht.

Meerjarenplanning en integrale afstemming

Na vaststelling van het beheerplan stellen we voor de te realiseren maatregelen een meerjarenplanning op. Hier vindt ook integrale afstemming plaats met andere disciplines zoals Verkeer, Riolering en het gebiedsgericht werken. Door veranderende omstandigheden en invloeden betreft dit een dynamische planning die we jaarlijks actualiseren en concretiseren. Deze planning stellen we beschikbaar aan de gebiedsmakelaars en -beheerders, mede als voeding voor het opstellen/actualiseren van de zogenaamde kernagenda's.

Herinrichting Voorstraat Asperen

Op 26 maart 2019 heeft uw raad een advies behandeld over het krediet voor de herinrichting van de Voorstraat Asperen. Het besluit was als volgt: *“Een eventueel besluit omtrent het beschikbaar stellen van krediet, te nemen op het moment dat de meerjarenbegroting Wegen van de gemeente West Betuwe wordt vastgesteld, waarbij de Voorstraat in Asperen met prioriteit opgenomen zal worden.”*

De herinrichting van de Voorstraat maakt deel uit van de te rehabiliteren wegen volgens beslispunt 4 in voorliggend advies. Op het moment dat u budget beschikbaar stelt voor het rehabiliteren van de wegen, zal de realisatie van de herinrichting van de Voorstraat opgepakt worden. Dit kan met voorrang, tegelijkertijd met de aanpak van de meest onveilige wegen in de gemeente.

Inkoop

Voor de realisatie van de maatregelen wordt aan de hand van het aanbestedingsbeleid per maatregeltipe/groep/gebied de inkoopstrategie bepaald. In de praktijk wordt voor het onderhoud gebruik gemaakt van meerjarige raamcontracten. Grootschalige activiteiten en vervangingen van wegen worden (al dan niet gebundeld) ondergebracht in realisatiecontracten.

Evaluatie

Om te controleren of de doelstelling van het beheerplan en genomen besluiten worden gehaald, wordt aan de hand van de tweejaarlijks uit te voeren weginspectie, de kwaliteitsontwikkeling gemonitord en waar nodig binnen de gestelde kaders bijgestuurd. Tegen het einde van de planperiode van het beheerplan wordt opnieuw een weginspectie uitgevoerd. In het dan op te stellen nieuwe beheerplan wordt ingegaan op het bereikte kwaliteitsniveau en andere gestelde doelen. De uitkomst kunnen we dan ook koppelen aan nieuw beleid.

Risicoparagraaf

De voornaamste risico's liggen op het vlak van veiligheid van de wegen en wegbermen. Met het opgestelde beheerplan en voorliggend advies wordt ingezet op het vermijden en/of tot een acceptabel niveau reduceren van de risico's op het vlak van veiligheid en aansprakelijkheid.

Raadsbesluit

De raad van de gemeente West Betuwe;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 19 mei 2020 nummer 8,

besluit:

1. Het beheerplan Wegen 2021-2025 vast te stellen;
2. De wegen in West Betuwe te onderhouden op kwaliteitsniveau Basis voor asfaltverhardingen en niveau Laag voor elementenverhardingen. Dit overeenkomstig scenario 2 uit het beheerplan Wegen;
3. Over te gaan tot het wegwerken van het achterstallige onderhoud aan de wegen;
4. De wegen te rehabiliteren die - binnen de beheerplanperiode 2021-2025 - het einde van de levensduur hebben bereikt;
5. Over te gaan tot het veilig, degelijk en duurzaam inrichten van de wegbermen;
6. Onder voorbehoud van de integrale afweging bij de perspectiefnota en de begroting een stelpost van €50.000 per jaar beschikbaar te stellen voor het realiseren van kleinschalige wensen en kansen (inclusieve) leefomgeving;
7. Onder voorbehoud van de integrale afweging bij de perspectiefnota en de begroting een stelpost van €100.000 per jaar beschikbaar te stellen voor het realiseren van kansen tot klimaatbestendig inrichten van wegen;
8. Onder voorbehoud van de integrale afweging bij de perspectiefnota en de begroting de kosten te dekken uit het huidige budget voor wegbeheer (€3.453.768) en de optelsom van de incidentele kosten en het structurele tekort (totaal €14.700.560) over de beheerplanperiode 2021-2025 te dekken uit de algemene reserve. Het gaat om dekking van de volgende kostenposten:
 - Groot onderhoud voor wat betreft het verschil tussen het huidige en benodigde onderhoudsbudget: €8.040.560 voor 5 jaar;
 - Wegwerken achterstallig onderhoud: €3.800.000 eenmalig;
 - Rehabiliteren van wegen: €1.400.000 kapitaallast t/m 2025;
 - Veilig en duurzaam inrichten van wegbermen: €710.000 kapitaallast t/m 2025;
 - Stelpost kleinschalige wensen en kansen leefomgeving: €250.000 voor 5 jaar;
 - Stelpost kansen klimaatbestendig inrichten van wegen: €500.000 voor 5 jaar.

Aldus besloten in de openbare vergadering
van 30 juni 2020, nummer ...,

de griffier,

de voorzitter,