

Rapport

Projectnummer: 358550

Datum: 30-01-2018

Beleidsplan Wegen

Gemeente Olst-Wijhe


Definitief

Gemeente Olst-Wijhe
M. Buitenhuis
Raadhuisplein 1
8131 BN Wijhe

Verantwoording

| | |
|---------------|---------------------|
| Titel | Beleidsplan Wegen |
| Subtitel | Gemeente Olst-Wijhe |
| Projectnummer | 358550 |
| Revisie | D2 |
| Datum | 30-01-2018 |

| | |
|-------------|-----------------------------------|
| Auteur(s) | Eline Koomans van den Dries |
| E-mailadres | eline.koomansvandendries@sweco.nl |

| | |
|----------------------|---|
| Gecontroleerd door | Martijn van der Steen |
| Paraaf gecontroleerd |  |

| | |
|--------------------|---|
| Goedgekeurd door | Eline van Sintemaartensdijk |
| Paraaf goedgekeurd |  |

Inhoudsopgave

| | | |
|----------|---------------------------------------|-----------|
| 1 | Inleiding | 4 |
| 1.1 | Aanleiding | 4 |
| 1.2 | Doelstelling | 4 |
| 1.3 | Leeswijzer | 4 |
| 2 | Kaders | 5 |
| 2.1 | Ontwikkeling areaal | 5 |
| 2.2 | Kaders en randvoorwaarden | 6 |
| 3 | Beheerproces disciplines | 8 |
| 3.1 | Verharde wegen | 8 |
| 3.1.1 | Areaal | 8 |
| 3.1.2 | Uitvoering..... | 8 |
| 3.2 | Half- en onverharde wegen | 10 |
| 3.2.1 | Areaal | 10 |
| 3.2.2 | Uitvoering..... | 10 |
| 3.3 | Bermen | 10 |
| 3.3.1 | Areaal | 10 |
| 3.3.2 | Uitvoering..... | 10 |
| 3.4 | Wegmarkering en belijning | 11 |
| 3.4.1 | Areaal | 11 |
| 3.4.2 | Uitvoering..... | 11 |
| 4 | Financieel | 12 |
| 4.1 | Budget bepaling..... | 12 |
| 4.2 | Capaciteit..... | 12 |
| 4.3 | Vervangingswaarde..... | 13 |
| 5 | Samenvatting | 15 |
| 5.1 | IBOR-plan | 15 |
| 5.2 | Uitvoering onderhoud | 15 |
| 5.3 | Financieel | 16 |

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2016 is een nieuw integraal beleidsplan vastgesteld, ook wel het IBOR-plan genoemd. Om het beleid van de wegen aan te laten sluiten op het vastgestelde IBOR-plan moet het huidige beleidsplan geactualiseerd worden.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit beleidsplan is om aan te geven hoe het te onderhouden areaal beheerd wordt.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de kaders omschreven. In hoofdstuk 3 wordt per discipline uitgewerkt wat er onderhouden moet worden en op welke manier dit onderhouden wordt. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op hoe het budget bepaald wordt, wat de benodigde personeelscapaciteit is en wat het gehele areaal waard is. In hoofdstuk 5 wordt de gehele rapportage samengevat.

2 Kaders

Dit hoofdstuk behandelt de ontwikkeling van het te beheren areaal. Daarnaast worden de kaders en de randvoorwaarden aangegeven.

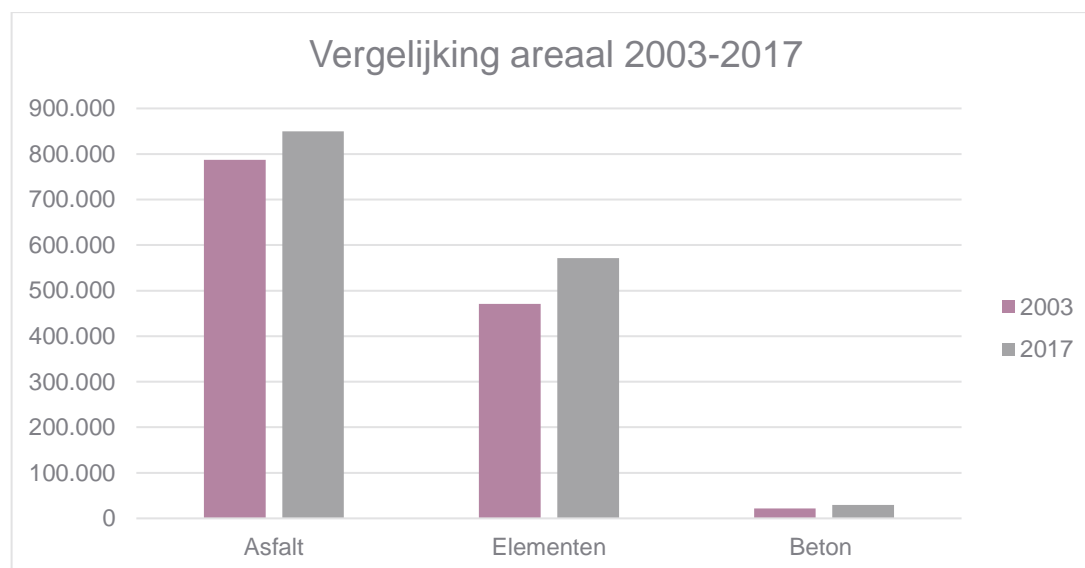
2.1 Ontwikkeling areaal

Deze paragraaf geeft een overzicht van de ontwikkeling van het verharde areaal. De areaalgegevens van 2003 worden vergeleken met de data uit het beheerpakket Obsurv van 2017.

Onderstaande tabel bevat de vergelijking tussen 2003 en 2017 van het verharde areaal in de gemeente Olst-Wijhe. Hieruit blijkt dat het areaal in de afgelopen 14 jaar gegroeid is. Dit is veroorzaakt door: het steeds nauwkeuriger worden van het beheersysteem; het aanleggen van nieuwe wijken en omvormingen in verhardingssoorten. De verhouding tussen elementenverhardingen en asfaltverhardingen is daardoor ook veranderd.

Tabel 1 – Vergelijking areaal

| | 2003 | 2017 |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Asfaltverharding | 787.000 | 849.900 |
| Elementenverharding | 471.000 | 571.400 |
| Betonverharding | 21.500 | 29.400 |
| Half- of onverharde paden | 39.500 | 41.300 |
| Totaal | 1.319.000 | 1.492.000 |



Figuur 1 – Vergelijking areaal

2.2 Kaders en randvoorwaarden

Volgens de wegenwet hoofdstuk 4 (het onderhoud) moet de gemeente zorgen dat de binnen haar gebied liggende wegen, voor welke zij onderhoudsplicht heeft, in een goede staat verkeren. Naast de wegenwet is ook de wegenverkeerswet van toepassing. Deze wet verwacht dat de wegbeheerder de juiste maatregelen treft waardoor de veiligheid van de weggebruikers en het functionele gebruik van de weg worden gewaarborgd. Slecht wegbeheer kan uiteindelijk grote gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid en leiden tot extra kostenverhoging.

De wegen die tot het areaal behoren zijn vastgelegd in het databeheersysteem Obsurv. Alle wegen buiten de bebouwde kom zijn eveneens vastgelegd in de wegenlegger. Aan de hand van de wegenlegger wordt voor wegen buiten de bebouwde kom bepaald welke partij eigenaar is van een weg of weggedeelte en welke partij onderhoudsplichtige is. Niet alleen verhardingen maar ook de volgende onderdelen vallen onder het wegbeheer:

- Verharde wegen;
- Half- en onverharde wegen;
- Bermen;
- Wegmarkeringen.

Om aan bovenstaande kaders en randvoorwaarden te kunnen voldoen wordt in eerste instantie gestuurd op beeldkwaliteit volgens het vastgestelde IBOR-plan (tabel 2).

Tabel 2 – Vastgestelde beeldkwaliteiten

| | Centrum | Hoofdinfra | Woongebied | Bedrijventerrein | Buitengebied |
|---------------|---------|------------|------------|------------------|--------------|
| 2017 | Basis | Laag | Laag | Laag | Laag |
| 2018 | Basis | Laag | Laag | Laag | Laag |
| 2019 en later | Hoog | Basis | Basis | Laag | Laag |

Deze beeldkwaliteiten kunnen voor wegen gekoppeld worden aan de beeldkwaliteiten uit de kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2013 van het CROW¹. De koppeling is in onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 3 – Beeldkwaliteit IBOR-plan - CROW

| Beeldkwaliteit IBOR-plan | Richtlijnen wegbeheer CROW | Kwaliteitsniveaus CROW |
|--------------------------|----------------------------|------------------------|
| Laag | C | R- |
| Basis | B | R |
| Hoog | A | R+ |
| - | A+ | R++ |

Naast de sturing op beeldkwaliteit wordt voor de verhardingen ook de technische kwaliteit bepaald conform de CROW-richtlijnen (CROW-publicatie 147).

Voor wegbeheer houdt dit in dat de beeldkwaliteit ondersteund wordt met de technische kwaliteit. In paragraaf 3.1 wordt dit principe nader toegelicht.

¹ CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

De beeldkwaliteit wordt onderbouwd met de technische kwaliteit die voortkomt uit de weginspectie en eventueel aanvullend wegbouwkundig onderzoek. Naast dat er gestuurd wordt op beeldkwaliteit (aanzien) zijn er voor wegen ook nog drie andere uitgangspunten namelijk: veiligheid, comfort en duurzaamheid. De prioritering van alle uitgangspunten is:

1. Veiligheid
2. Aanzien
3. Comfort
4. Duurzaamheid

Ondanks dat er wordt gestuurd op beeldkwaliteit (aanzien), moet de veiligheid van de weggebruikers gegarandeerd worden. Onveilige situaties moeten dan ook zo snel mogelijk worden verholpen en krijgen voorrang op locaties met een lage beeldkwaliteit. Bijvoorbeeld wanneer er binnen een woongebied twee tegels in een voetpad flink omhoog staan (meer dan 4 centimeter), wordt dit gekenmerkt als een gevaarlijke situatie. Gekeken naar de beeldkwaliteit krijgt dit zelfde voetpad geen lage kwalificatie (D) maar voldoet deze aan het gestelde kwaliteitsniveau Basis (B). Echter omdat de veiligheid zwaarder mee weegt dan het aanzien zal deze situatie wel gerepareerd moeten worden om de veiligheid te kunnen garanderen.

Tot vijf jaar voor reconstructie worden de verhardingen onderhouden. Daarna worden deze verhardingen niet meer meegenomen in de planning en alleen nog veilig en begaanbaar gehouden. Met reconstructies wordt in het kader van wegbeheer bedoeld: verhardingsconstructies die vanwege einde levensduur vernieuwd moeten worden. Hieronder vallen niet de reconstructies die plaatsvinden ten behoeve van herinrichtingen, hertontwikkelingen of vanwege esthetische of verkeerskundige redenen.

Voor de half- en onverharde wegen zal allereerst op beeld (aanzien) worden gestuurd, maar waarbij ook de criteria veiligheid en bereikbaarheid van belang zijn. Voor de bermen en de wegmarkeringen geldt dat naast de beeldkwaliteit ook wordt gestuurd op het criterium veiligheid.

3 Beheerproces disciplines

Zoals eerder genoemd in hoofdstuk 2 bevat het wegbeheer; verharde wegen, half- en onverharde wegen, bermen en markeringen. Al deze disciplines moeten worden onderhouden op basis van de vastgestelde beeldkwaliteit volgens het IBOR-plan. In dit hoofdstuk wordt per discipline gekeken naar het areaal en wat er nodig is om dit areaal te onderhouden op het vastgestelde beeldkwaliteitsniveau.

3.1 Verharde wegen

3.1.1 Areaal

De gemeente Olst-Wijhe beheert op dit moment 1.450.700 m² verhardingen. Hiervan is 849.900 m² asfaltverharding, 571.400 m² elementenverharding en 29.400 m² betonverharding. In tabel 4 wordt het huidige areaal vergeleken met het areaal van 2003.

Tabel 4 – Vergelijking areaal

| Verharding | 2003 | 2017 |
|---------------|------------------|------------------|
| Asfalt | 787.000 | 849.900 |
| Elementen | 471.000 | 571.400 |
| Beton | 21.500 | 29.400 |
| Totaal | 1.279.000 | 1.450.700 |

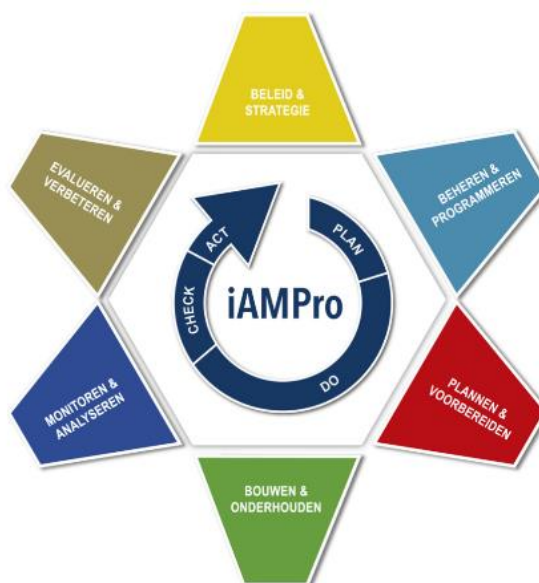
Het verharde areaal van de gemeente Olst-Wijhe is sterk toegenomen. De oorzaken voor de verandering van het areaal zijn: omvormingen in het areaal, een toename van het areaal door nieuwbouw en door de verbeterde nauwkeurigheid van de database. Een voorbeeld van toename in het areaal door nieuwbouw is bijvoorbeeld Noorderkoeslag en Krijtenberg. Ook zijn er binnen de gemeente een aantal wegen omgevormd van een asfaltverharding naar elementenverharding, een voorbeeld hiervan is de Raalterweg in Wijhe.

3.1.2 Uitvoering

In het IBOR-plan zijn de beeldkwaliteiten voor verhardingen vastgesteld. Om goed overwogen keuzes te kunnen maken met betrekking tot onderhoud wordt ook de technische kwaliteit bepaald aan de hand van de CROW-systematiek. De volgende stappen zijn repeterend nodig om tot goed beheer te komen:

1. Kwaliteitsbepaling van de wegen
2. Afstemming beeldkwaliteit en technische kwaliteit
3. Databeheer
4. Mutaties op het areaal

Deze stappen zullen elkaar altijd opvolgen. Na bijvoorbeeld het uitvoeren van de mutaties wordt opnieuw de kwaliteit bepaald.



Kwaliteitsbepaling van de wegen

Binnen de gemeente Olst-Wijhe is besloten dat er gestuurd wordt op beeldkwaliteit, ondersteund met de technische kwaliteit. Daarvoor moeten eerst de kwaliteiten bepaald worden.

Beeldkwaliteit

De beeldkwaliteit wordt bepaald aan de hand van de schouw. Om de resultaten van meerdere jaren te vergelijken wordt op vastgestelde punten geschouwd.

Technische kwaliteit

De technische kwaliteit wordt per wegvakonderdeel bepaald tijdens een globale visuele inspectie. Deze inspectie wordt tenminste eens in de twee jaar uitgevoerd, conform de CROW-systematiek publicatie 146. Deze wegininspectie is gericht op de technische kwaliteit en dient voor het bepalen van het groot onderhoud. De uitkomsten van de wegininspectie worden opgeslagen in de beheerdatabase. Voor de technische kwaliteit wordt beheerniveau C als ondergrens gehanteerd. Dit is volgens het CROW de onderkant van verantwoord wegbeheer.

Afstemming beeldkwaliteit en technische kwaliteit

De bepaalde technische kwaliteit uit de wegininspectie wordt uitgedrukt in schaalniveaus. Deze schaalniveaus komen overeen met de schaalniveaus van de beeldkwaliteit. De beeldkwaliteit uit de schouwpunten samen met de technische kwaliteit vormen de basis voor de maatregeltoets. Op basis van beide gegevens worden de uit te voeren maatregelen bepaald. Het kan zijn dat in een reconstructiegebied niet meer voldaan wordt aan de IBOR-kwaliteit omdat een reconstructiegebied vijf jaar voor reconstructie niet meer beheerd wordt. Wel worden de verhardingen heel en veilig gehouden. Na het uitvoeren van de maatregeltoets wordt op netwerk niveau het onderhoud gepland. De netwerkplanning is gebaseerd op de basisplanning, samen met de maatregeltoets en de jaarlijkse afstemming met verschillende disciplines zoals groen en riolering.

Databeheer

Om de kwaliteit te kunnen meten en voor het maken van bijvoorbeeld onderhoudsplanningen wordt de informatie verwerkt met behulp van het beheersysteem. Omdat er gerekend wordt met de informatie die in het beheersysteem zit is het dus van groot belang dat het beheersysteem actueel, betrouwbaar en compleet is. Op deze manier kunnen de juiste analyses uitgevoerd worden en kunnen betrouwbare plannings opgesteld worden. Voor het verkrijgen van inzicht in de omvang en de kwaliteit van de arealen is één beheersysteem ingericht (Obsurv), hierin is een koppeling gelegd met de BGT. Het systeem is gevuld met gegevens uit de BGT en de beschikbare beheerdata.

Mutaties op het areaal

Naast actueel inzicht in de kwaliteit van de verhardingen is het actueel houden van de inventarisatiegegevens zeker zo belangrijk. Dat wil zeggen dat wijzigingen ten gevolge van herinrichting, verandering van materiaal soort e.d. jaarlijks in het beheersysteem moeten worden verwerkt. Hiervoor dient voldoende personeels capaciteit of budget (bij uitbesteding) beschikbaar te zijn. De actualisatie van de beheergegevens vindt plaats aan de hand van de aanpassingen uit de BGT waarna de beheergegevens (o.a. verhardingssoort en wegtype) toegevoegd worden.

3.2 Half- en onverharde wegen

3.2.1 Areaal

De gemeente Olst-Wijhe heeft op dit moment 41.300 m² half- en onverharde paden in beheer. In tabel 5 wordt het huidige areaal vergeleken met het areaal uit 2003. Het areaal is in deze 14 jaar met 2000 m² uitgebreid.

Tabel 5 – Vergelijking areaal

| Verharding | 2003 | 2017 |
|--------------------|--------|--------|
| Half- en onverhard | 39.500 | 41.300 |

3.2.2 Uitvoering

De half- en onverhard wegen worden niet volgens een bepaalde systematiek geïnspecteerd. Wel wordt er jaarlijks geschouwd. Op basis van deze schouw en de klachten die binnen komen wordt onderhoud uitgevoerd aan half- en onverharde wegen.

Het gaat er bij half- en onverharde wegen om dat de wegen veilig zijn en in principe bereikbaar zijn met een gemotoriseerd voertuig.

Het onderhoud van half- en onverharde wegen bestaat uit:

- Het vullen van de eerste gaten, aanwonenden doen dit zelf met materiaal dat beschikbaar is gesteld door de gemeente.
- Indien er meerdere grote gaten ontstaan vult de gemeente deze gaten en egaliseert en profileert de gemeente de weg;
- Gemiddeld wordt ééns in de zeven jaar indien nodig de weg gefreesd door de gemeente om vervolgens opnieuw geprofileerd te worden.

3.3 Bermen

3.3.1 Areaal

De bermen worden zowel onderhouden vanuit groenbeheer (cultuurtechniek) als vanuit wegbeheer. Voor het berm- en slootbeheer vanuit groenbeheer wordt naar het beheerplan bermen en sloten 2017 verwezen.

Het bermonderhoud vanuit wegen bevat de stroken die langs de weg liggen, het gaat hier om circa 360 strekkende kilometer. Veel wegen buiten de bebouwde kom zijn smal en worden intensief bereden, daarbij wordt veelal gebruik gemaakt van de bermen. Dit heeft bermshade tot gevolg, wat kan leiden tot onveilige situaties en snellere achteruitgang van de wegconstructie. Het bermbeheer inclusief het verharderen van onveilige, intensief bereden bermen is belangrijk voor de veiligheid van de weggebruiker en het voorkomen van versnelde achteruitgang van de (asfalt)verhardingen.

3.3.2 Uitvoering

De bermen worden jaarlijks visueel geïnspecteerd. Tijdens deze inspectie wordt niet alleen naar de hoogte van de berm en de gaten gekeken maar wordt ook de afwatering meegenomen. Het gaat er in ieder geval om dat de berm veilig en, in noodgevallen, bereikbaar is (vergevingsgezinde berm).

Het bermonderhoud is gericht op het afvoeren van regenwater, om inwatering (en zo schade) in de constructie te voorkomen en het versterken van de bermen bij smalle wegen om incidenteel gebruik mogelijk te maken. Het onderhoud aan de bermen bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Het verlagen van de bermen ten behoeve van het verbeteren van de afwatering;
2. Het aanbrengen van bermverhardingen (wegen buiten de bebouwde kom);
3. Alternatieve weginrichting, waardoor er veiliger en tegen lagere kosten beheert kan worden)

Investeren in goed bermbeheer draagt bij aan het behoud van de wegen en het verminderen van risico's op ongevallen en onderhoudskosten van de wegen. Deze investering verdient zich terug aangezien de kosten voor het versneld uitvoeren van asfaltonderhoud, veroorzaakt door een slecht draagkrachtige berm, vele malen hoger zijn dan de kosten voor het optimaliseren van het bermbeheer.

De uitwerking van het groenonderhoud aan bermen en sloten is opgenomen in het beheerplan onderhoud bermen en sloten van oktober 2017.

3.4 Wegmarkering en belijning

3.4.1 Areaal

Het bestaande areaal voor wegmarkeringen is onder te verdelen in belijning en figuratie. De belijning wordt in strekkende meters weergegeven en de figuren hebben verschillende eenheden. In onderstaande tabel is het areaal voor belijning en figuratie weergegeven.

Tabel 6 – Vergelijking areaal

| Type | Omvang [M] | Omvang [m ²] | Omvang [st] |
|--------------------|------------|--------------------------|-------------|
| Belijning (thermo) | 40.850 | | |
| Belijning (verf) | 15.200 | | |
| Figuratie (thermo) | 1.400 | 655 | 2.165 |
| Figuratie (verf) | 430 | 50 | 185 |

3.4.2 Uitvoering

De wegmarkeringen worden jaarlijks visueel beoordeeld. Deze visuele beoordeling wordt gedaan op basis van beeldkwaliteit en de daar bijbehorende schaalbalken. De wegmarkeringen worden onderhouden op minimaal niveau C. Het uitgangspunt is dat de markering altijd duidelijk zichtbaar moet zijn, omdat markering essentieel is voor de veiligheid van de weggebruikers.

4 Financieel

4.1 Budget bepaling

Elke twee jaar wordt een basisplanning opgesteld op basis van de uitgevoerde inspecties. Na de inspecties wordt een maatregeldoets uitgevoerd, dit vormt de basis voor een aangepaste basisplanning. Vervolgens wordt er op basis van de aangepaste basisplanning een budget bepaling gedaan. Op basis van het geplande budget wordt om het jaar een beheerplan geschreven. Elke twee jaar wordt dus opnieuw bepaald wat het benodigde budget is, om het areaal op het gewenste beeldkwaliteitsniveau te kunnen onderhouden.

Wegen waarvan bekend is dat deze voor reconstructies in aanmerking komen, worden vijf jaar voor reconstructie uit de planning gehaald. Daarmee maken reconstructies geen deel uit van het bepaalde budget voor wegbeheer. Met reconstructies wordt bedoeld verhardingen die aan het eind van de technische levensduur zitten en niet reconstructies ten behoeve van herinrichtingen, om esthetische of verkeerskundige redenen.

Reconstructies zoals hierboven genoemd staan in het reconstructieplan welke verschijnt in het voorjaar van 2018. Dit plan wordt jaarlijks geactualiseerd.

4.2 Capaciteit

Om de verschillende disciplines te kunnen onderhouden is een aantal fte's nodig. Op basis van de publicatie "verantwoordelijk wegbeheer" van de Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers en met eigen inzicht is bepaald hoeveel fte nodig is om het bestaande areaal te onderhouden. Hierbij is een berekening gemaakt voor het onderhouden van de verharde wegen, het totale areaal is op dit moment circa 1,5 miljoen vierkante meter. In tabel 8 is opgenomen hoeveel dagen er nodig zijn om de kernfuncties en activiteiten uit te voeren om het bestaande areaal te onderhouden.

Tabel 7 – Benodigde capaciteit

| Kernfunctie/activiteiten | Ac/HBO [dagen] | MBO [dagen] | LBO [dagen] |
|--|-------------------|----------------|----------------|
| Beheerbeleid | 30 | | |
| Systeem rationeel wegbeheer | 20 | 40 | |
| Bestekvoorbereiding en directievoering | 40 | 40 | |
| Uitvoeren onderhoudswerkzaamheden | 7 | 20 | 210 |
| Dagelijks beheer en serviceverlening | 3,5 | 45 | |
| Voorlichting en juridische zaken | 20 | 30 | |
| Financieel-administratieve zaken | 7 | | |
| Management en secretariaat | 40 | | |
| Totaal | 167,50 | 175 | 210 |
| FTE (bij 210 werkbare dagen) | 0,8 | 0,83 | 1 |

Totaal is er voor de binnen werkzaamheden 1,63 fte nodig. Voor de buiten werkzaamheden is 1 fte nodig. In tabel 8 zijn de werkelijke fte weergegeven. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen inhuur en eigen werknemers.

Tabel 8 – Werkelijke capaciteit (peildatum 1 december 2017)

| Kernfunctie/activiteiten | Ac/HBO [dagen] | MBO [dagen] | LBO [dagen] | Intern/ DOWR [dagen] | Inhuur “binnen” [dagen] | Inhuur “buiten” [dagen] |
|---|-------------------|----------------|----------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Beheerbeleid | 15 | | | | 15 | |
| Systeem rationeel wegbeheer | 50 | | | 10 | | |
| Bestekvoorbereiding en directievoering | 15 | | | | 60 | |
| Uitvoeren onderhoudswerkzaamheden | 2 | | 160 | | 25 | 50 |
| Dagelijks beheer en serviceverlening | 16 | 30 | | 3 | | |
| Voorlichting en juridische zaken | 12 | 8 | | 30 | | |
| Financieel-administratieve zaken | 7 | | | 1 | | |
| Management en secretariaat | 8 | | | 32 | | |
| Totaal | 125 | 38 | 100 | 76 | 160 | 50 |
| FTE (bij 210 werkbare dagen) | 0,60 | 0,18 | 0,76 | 0,36 | 0,48 | 0,24 |

Totaal wordt er binnen de gemeente Olst-Wijhe gebruik gemaakt van 1,61 fte. De werkzaamheden worden deels binnen de eigen organisatie uitgevoerd en deels wordt er voor het uitvoeren van de werkzaamheden personeel ingehuurd.

In vergelijking met het benodigde aantal fte is het verschil minimaal. De gemeente Olst-Wijhe heeft een tekort van 4,2 werkdag per jaar, maar kan de benodigde activiteiten goed uitvoeren.

4.3 Vervangingswaarde

In deze paragraaf wordt inzichtelijk gemaakt wat de kosten zijn voor het vervangen van het gehele areaal. Dit is de vervangingswaarde (de totale kapitaalwaarde) van het wegenareaal dat bij de gemeente in beheer is. Voor de berekening zijn asfalt- elementen- en betonverhardingen apart opgenomen en onderverdeeld in wegtypes.

Tabel 9 – Vervangingswaarde Asfaltverharding

| Onderdeel | Oppervlakte [m ²] | Eenheidsprijs [€] | Vervangingswaarde [€] |
|-------------------|-------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Fietspad | 24.475 | 38,94 | 1.069.900 |
| Rijbaan | 817.690 | 64,14 | 52.446.700 |
| Voetgangersgebied | 4.540 | 45,32 | 205.700 |
| Overig | 180 | 64,14 | 11.400 |
| Totaal | | | 53.733.700 |

Tabel 10 – Vervangingswaarde Elementenverharding

| Onderdeel | Oppervlakte [m ²] | Eenheidsprijs [€] | Vervangingswaarde [€] |
|-------------------|-------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Fietspad | 4.075 | 28,18 | 114.800 |
| Rijbaan | 432.590 | 52,58 | 22.745.500 |
| Voetgangersgebied | 134.325 | 28,18 | 3.785.300 |
| Overig | 460 | 52,58 | 24.200 |
| Totaal | | | 26.669.800 |

Tabel 11 – Vervangingswaarde Betonverharding

| Onderdeel | Oppervlakte [m ²] | Eenheidsprijs [€] | Vervangingswaarde [€] |
|-------------------|-------------------------------|-------------------|-----------------------|
| Fietspad | 21.675 | 55,57 | 1.204.000 |
| Rijbaan | 6.630 | 65,40 | 433.700 |
| Voetgangersgebied | 1.100 | 65,40 | 72.400 |
| <i>Totaal</i> | | | <i>1.710.100</i> |

De totale vervangingswaarde van de wegen is € 82.113.600. In theorie gaat een weg gemiddeld 80 jaar mee, dit betekent dat er gemiddeld per jaar € 1.026.420 gereserveerd moet worden voor vervangingen.

5 Samenvatting

5.1 IBOR-plan

In 2016 is een nieuw integraal beleidsplan vastgesteld, ook wel het IBOR-plan genoemd. In dit IBOR-plan zijn de beeldkwaliteiten voor verschillende disciplines vastgelegd. Voor wegen zijn dit de volgende beeldkwaliteiten:

Tabel 12 – Vastgestelde beeldkwaliteiten

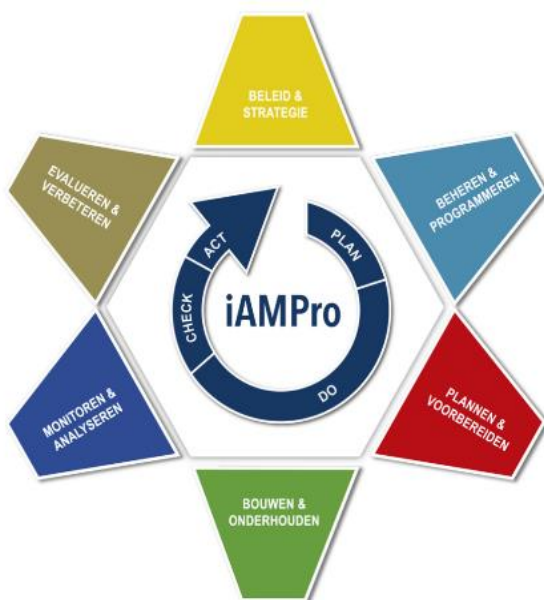
| | Centrum | Hoofdinfra | Woongebied | Bedrijventerrein | Buitengebied |
|---------------|---------|------------|------------|------------------|--------------|
| 2017 | Basis | Laag | Laag | Laag | Laag |
| 2018 | Basis | Laag | Laag | Laag | Laag |
| 2019 en later | Hoog | Basis | Basis | Laag | Laag |

Het doel is om in de komende jaren aan deze beeldkwaliteiten te voldoen. Om dit te kunnen meten wordt geschouwd. Maar voor verhardingen is het van belang om de beeldkwaliteit te onderbouwen met de technische kwaliteit. Daarom wordt er tweejaarlijks ook een globale visuele inspectie uitgevoerd. In het IBOR plan is vastgesteld dat er wordt gestuurd op beeldkwaliteit (aanzien) maar de veiligheid van de weggebruikers heeft de hoogste prioriteit.

5.2 Uitvoering onderhoud

De verharde wegen worden onderhouden in vier fases te weten:

1. Kwaliteitsbepaling van de wegen, doormiddel van schouwen en een globale visuele inspectie;
2. Afstemming beeldkwaliteit en technische kwaliteit, door het uitvoeren van een maatregeltoets en het opstellen van een integrale onderhoudsplanning;
3. Databeheer, actualiteit en betrouwbaarheid van het beheersysteem;
4. Mutaties op het areaal, wijzigingen verwerken ten gevolge van herinrichting, verandering van materiaalsoort en dergelijken.



De technische kwaliteit uit de wegininspectie wordt uitgedrukt in schaalniveaus, deze komen overeen met de schaalniveaus van de beeldkwaliteit. De schouw en de technische kwaliteit vormen de basis van de maatregeltoets. Na het uitvoeren van de maatregeltoets wordt op netwerkniveau het onderhoud gepland.

De half- en onverharde wegen worden niet volgens een bepaalde systematiek geïnspecteerd. Wel wordt er jaarlijks geschouwd. Op basis van deze schouw en de klachten die binnen komen wordt onderhoud uitgevoerd aan half- en onverharde wegen.

Ook de bermen, wegmarkeringen en belijning worden niet volgens een bepaalde systematiek geïnspecteerd. Deze onderdelen worden jaarlijks visueel beoordeeld.

5.3 Financieel

Om de wegen, bermen, wegmarkeringen en belijning te kunnen onderhouden is er 2,63 FTE nodig. Op dit moment worden de werkzaamheden uitgevoerd met 2,61 fte. De gemeente Olst-Wijhe heeft een te korte van 4,2 werkdag per jaar, maar kan de benodigde activiteiten goed uitvoeren.

Het totale verharde areaal heeft een vervangingswaarde van €82.113.600. Om dit totale areaal te kunnen onderhouden is er een jaarlijks budget nodig. Dit budget is gebaseerd op de uitgevoerde inspecties en de daar bijbehorende maatregeltoets. Iedere twee jaar wordt dit budget opgenomen in het beheerplan wegen.