

## Beheerbeleidsplan Verhardingen 2021 – 2030

Herplaatsing Gemeentebblad 2021, 18125, i.v.m. het ontbreken van het Beleidsplan Verhardingen 2021-2030

De raad van de gemeente Landerd;

Gezien

het voorstel van burgemeester en wethouders van Landerd d.d. 20 oktober 2020;  
het amendement van DS97 over voorbereidingskrediet herinrichting Schutsboomstraat;

### BESLUIT:

1. In 2021 een herinrichting van gevel tot gevel voor te bereiden van kruising Schutsboomstraat/Europaplein tot en met kruising Schutsboomstraat/Hofsehoeve;
2. Hiervoor een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 85.000;
3. Dit krediet in vijf jaar af te schrijven. De kapitaallasten komen t.l.v. de begrotingsjaren 2021-2025 en worden gedekt door te beschikken over de behoedzaamheidsreserve in die jaren;
4. De herinrichting van de Schutsboomstraat bij de herijking van het beheerbeleidsplan wegen op te nemen in bijlage 2 programmering vervanging en rehabilitaties (de investeringslijst);
5. De verhardingen op het kwaliteitsniveau 'Basis' te blijven beheren en onderhouden;
6. Het 'Beheerbeleidsplan Verhardingen 2021-2030' vast te stellen;
7. De tekorten 2021-2024 te dekken uit de behoedzaamheidsreserve;
8. De 3de begrotingswijziging 2021 vast te stellen.

## Beheerbeleidsplan Verhardingen 2021 – 2030

### 1. Aanleiding en doel van het Beheerbeleidsplan

#### 1.1 Inleiding

De gemeente Landerd heeft een groot areaal aan verhardingen. Gedurende de afgelopen jaren is het beheer en onderhoud van de verhardingen op traditionele manier uitgevoerd. Op grond van eigen kennis en inzichten en versterkt met externe deskundige kennis zijn de verhardingen jaarlijks op wettelijk vereist en acceptabel gebruiksniveau gehouden.

Het gemeentelijke beheerbeleid van het beheer en planmatig onderhoud van verhardingen is op dit moment bestuurlijk vastgelegd door kwaliteitskeuzes in de Meerjarenbegroting. De gemeente Landerd heeft de strategie van het rationeel verhardingsbeheer als principe gehanteerd, echter deze is niet expliciet verwoord.

Het huidige beheerbeleid is evenwel van eerdere datum en de ontwikkelingen op het vlak van het rationeel beheer en onderhoud stellen de gemeente in staat het beheerbeleid te actualiseren.

#### 1.2 Aanleiding

Het gemeentebestuur heeft de behoefte om de instandhouding van haar verhardingen op een structurele wijze vast te leggen in een Meerjarenplanning en een Meerjarenbegroting en dit in de gemeentelijke Meerjarenbegroting te verankeren. Enerzijds om op een zo efficiënt mogelijke manier met de gemeentelijke middelen om te gaan, anderzijds om bij de naderende fusie met de gemeente Uden een helder perspectief te kunnen bieden op dit vlak.

Daarnaast is in het Besluit, Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) vastgelegd dat voor het beheer van kapitaalgoederen Meerjarenprogramma's beschikbaar moeten zijn.

Als belangrijkste deelvragen kunnen worden genoemd:

- Aan welke eisen dienen verhardingen te voldoen?
- In hoeverre voldoen deze verhardingen in de gemeente Landerd hieraan?
- Hoe wordt gestuurd op doeltreffendheid en doelmatig beheer en onderhoud van de verhardingen?
- Hoe vindt de uitvoering van het beheer en onderhoud plaats?
- Op welke manier worden het College van B&W en de Gemeenteraad geïnformeerd over het beheer en onderhoud van de verhardingen?

### 1.3 Doel

Dit Beheerbeleidsplan heeft als doel aan te geven op welke manier deze verhardingen duurzaam in stand kunnen worden gehouden op een bestuurlijk te kiezen kwaliteitsniveau. Dit alles op een zo doelmatige en efficiënte wijze en tegen optimale kosten.

Het Beheerbeleidsplan is een taakstellend document om inzicht te geven in de actuele toestand van het areaal, uitspraken te doen over de kwaliteit van de verhardingen, het uit te voeren onderhoud, het meerjarig beheerbeleid en de daarvoor benodigde financiële middelen.

## 2. Leeswijzer

Het voorliggende Beheerbeleidsplan Verhardingen is een actualisatie van het vigerende beheerbeleid. Het geactualiseerde Beheerbeleidsplan geeft aan op welke wijze de gemeente Landerd haar beheertaken voortaan wil uitvoeren en hoe de gemeente komt tot een planning van onderhouds- en mogelijke reconstructiemaatregelen.

Als eerste wordt in hoofdstuk 3 de huidige situatie in kaart gebracht van het beheer en onderhoud binnen de gemeente Landerd en worden de gebruiks- en onderhoudstoestand van het areaal beknopt weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de (wettelijke) kaders rondom het beheer en onderhoud van verhardingen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de noodzakelijke kwaliteitskeuze die de gemeente Landerd vooraf dient te maken voor het niveau waarop de verhardingen dienen te worden beheerd. In hoofdstuk 6 wordt de onderhoudstrategie gekoppeld aan de kwaliteitskeuze. De onderhouds-inspanning vertaalt zich vanzelfsprekend in de bestuurlijk gewenste (beeld)kwaliteit. In hoofdstuk 7 wordt de Meerjarenprogrammering van het planmatige onderhoud weergegeven en deze wordt in de Meerjarenbegroting vertaald naar onderhoudsbudgetten. Tot slot worden in hoofdstuk 8 de belangrijkste conclusies weergegeven en aanbevelingen gedaan voor het vervolg.

## 3. De huidige situatie

Gedurende de afgelopen jaren is er gewerkt aan de opbouw van een digitaal informatiesysteem van de gemeentelijke verhardingen. In eerste instantie werd er een database aangelegd met administratieve gegevens van de verharding (soort, functie, locatie, hoeveelheid, enz.) die was gekoppeld aan de topografische kaart van de gemeente Landerd.

In 2019 is een algehele visuele inspectie van de verhardingen uitgevoerd waarbij de kwaliteit en de waarneembare gebreken in kaart zijn gebracht. Tevens werd gecontroleerd of de aanwezige digitale informatie in het gemeentelijke beheersysteem compleet, actueel en correct was. Was dit niet het geval of ontbrak er informatie, dan werd dit gelijktijdig in orde gemaakt.

Om tot een meerjarige en integrale aanpak van de uitvoering van onderhoudsmaatregelen van asfaltverhardingen te komen, is het noodzakelijk inzicht te hebben in de restlevensduur van deze verhardingen. De asfaltwegen worden weliswaar periodiek visueel geïnspecteerd, echter de daarmee verkregen informatie over hun staat van onderhoud is niet altijd toereikend om een betrouwbaar beeld te kunnen vormen van het noodzakelijke onderhoud op middellange termijn.

Om de restlevensduur te bepalen, zijn in het najaar van 2019 deflectiemetingen uitgevoerd. In eerste instantie zijn deze metingen - vanwege de kosten - beperkt gebleven tot een selectie van doorgaande verkeerswegen in de gemeente Landerd.

### 3.1 Omvang areaal

Momenteel ligt er iets meer dan 1,4 miljoen m<sup>2</sup> aan verhardingen binnen de grenzen van de gemeente Landerd waarvan het eigendom, het beheer en het onderhoud de verantwoordelijkheid van de gemeente Landerd zijn. Hierbij moeten de aantallen voor de halfverharde wegen (ca. 70.000 m<sup>2</sup>) en onverharde wegen (ca. 85.000 m<sup>2</sup>) nog worden opgeteld.

De verharde oppervlakken zijn op hoofdlijnen:

- Rijbanen in asfalt	670.000 m <sup>2</sup>
- Fietspaden en -stroken in asfalt	165.000 m <sup>2</sup>
- Rijbanen in stenen	230.000 m <sup>2</sup>
- Parkeervakken e.d. in stenen	75.000 m <sup>2</sup>
- Uitritten in stenen	60.000 m <sup>2</sup>
- Voetpaden in stenen en tegels	<u>135.000 m<sup>2</sup></u>
Totaal	1.335.000 m <sup>2</sup>

### 3.2 Scope

Binnen de scope van dit Beheerbeleidsplan vallen alle verhardingen in het openbare gebied, die eigendom zijn van de gemeente Landerd en waarvan het beheer en onderhoud berust bij de gemeente Landerd.

### 3.3 Huidige staat areaal

De gehele verharding is opgesplitst in wegvakken (ca. 9500 stuks) volgens de beheersystematiek van het CROW. Van elk wegvak is een zgn. paspoort aangelegd waarin de relevante kenmerken van het wegvak administratief zijn vastgelegd en ondergebracht in een digitaal beheersysteem.

Elk wegvak is geïnspecteerd, de inspectiegegevens zijn toegevoegd aan de administratieve gegevens in het digitale beheersysteem. Op basis van deze inspectie-gegevens kan het eerstvolgende onderhoud worden bepaald en in kaart gebracht qua locatie, aard en omvang.

Het onderhoud aan de verhardingen is tot op heden gestoeld op het inzetten van zo doelmatig mogelijke onderhoudsmaatregelen waarbij er door de jaren heen bewust voor is gekozen dat er enige mate van achteruitgang in de gebruikstoestand kon optreden. Dit heeft er toe geleid dat met name bij een aantal asfaltwegen gedurende de komende vijf jaren investeringen noodzakelijk zijn, die niet langer zijn uit te stellen zonder inefficiënte maatregelen te nemen. De uitgevoerde verdiepingsslag maakt inzichtelijk welke wegvakken het betreft. Deze zijn reeds opgenomen in de Kaderbrief 2021 en de Meerjarenbegroting 2021-2024.

Om aan de wettelijke verplichtingen te voldoen en het risico van aansprakelijkheidstelling zo veel mogelijk te voorkomen, wordt in de geactualiseerde situatie het kwaliteitsniveau 'Basis' aangehouden (functioneel, verzorgd tot goed verzorgde staat, veelal kan met klein onderhoud worden volstaan).

Vanuit de kenmerken van dit kwaliteitsniveau kan het navolgende algemene beeld van de staat van de verhardingen worden gegeven:

- Het overgrote deel van de verhardingen in de gemeente Landerd ligt er redelijk tot voldoende bij en voldoet doorgaans aan het kwaliteitsniveau 'Basis';
- Met name in het buitengebied verkeren de veelal te smalle asfaltwegen soms in slechte tot onvoldoende staat. Dit is terug te voeren op de te geringe verhardingsdikte, het ontbreken van een fundering en het zware landelijke verkeer op de smalle wegen;
- Er is plaatselijk schade aan asfaltverhardingen in het buitengebied als gevolg van boomwortelgroei. Soms staan bomen zo dicht tegen wegen en vrijliggende fietspaden aan dat de boomwortels schade aan de verharding veroorzaken die vaak moeilijk technisch op te lossen is zonder het kappen van de bomen;
- De deflectiemetingen aan de geselecteerde verkeerswegen in asfalt geven aan dat een aantal wegvakken slechts weinig restlevensduur hebben;
- Er is in 2018 en 2019 geconstateerd dat sprake is van een (beperkte) overmaat aan plaatselijke gebreken bij asfaltverhardingen; deze gebreken hadden betrekking op zowel veiligheid, comfort, aanzien en duurzaamheid. Nog in de jaren 2019 en 2020 zijn passende onderhoudsmaatregelen getroffen.

### 3.4 Organisatie van het beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van de verhardingen is ondergebracht bij de afdeling Realisatie en Beheer van de gemeente Landerd. Een drietal medewerkers is momenteel parttime belast met de zorg voor het beheer van de asfaltverhardingen en bestratingen. Zij verzorgen in principe alle reguliere werkzaamheden op het terrein van het beheer, daarbij indien nodig gebruikmakend van het principe van regievoeren.

Bij het voorbereiden van onderhoudsprogramma's en verdere uitwerking ervan in onderhoudsbestekken wordt gebruik gemaakt van inhuur van externe ondersteuning.

Voor het uitvoeren van planmatige onderhoudsmaatregelen worden externe partijen ingezet.

### 3.5 Huidig budget voor het beheer en onderhoud

De gemeente Landerd wenst de instandhouding van haar kapitaalgoederen, waar verhardingen deel van uitmaken, te laten plaats vinden aan de hand van kwaliteit gestuurd beheer. Het concrete onderhoud aan verhardingen wordt zoveel mogelijk integraal opgepakt met noodzakelijk onderhoud van andere relevante werkvelden als riolering, groenvoorzieningen, kabels en leidingen, etc. Het principe van synergie zorgt er voor dat de financiële middelen zo effectief en efficiënt mogelijk worden ingezet.

Bij het opstellen van de uitvoeringsprogrammering staat het risico gestuurd beheer steeds meer centraal. Jaarlijks wordt afgewogen of de eerder voorgestelde maatregel op dat moment ook echt nodig is, mogelijk zijn er elders nieuwe urgenties ontstaan. De (beperkte) financiële middelen worden op die

manier zo effectief mogelijk ingezet en de risiconiveaus (kapitaalvernietiging, vergroting schades, aansprakelijkheid) blijven begrensd.

Gedurende de afgelopen jaren konden er een aantal grootschalige onderhoudsmaatregelen aan wegvakken worden uitgevoerd.

Voor het planmatig onderhoud van verhardingen zijn er reserveringen opgenomen in de Kaderbrief 2021 en de Meerjarenbegroting 2021-2024. Vanaf het jaar 2021 zijn financiële middelen opgenomen voor het voorbereiden en deels uitvoeren van de noodzakelijke investeringen in asfalt- en elementenverhardingen in deze planperiode.

De kosten van het onderhoud worden gedekt uit de daarvoor in de Gemeentebegroting opgenomen posten. Ingeval van reconstructies of renovaties (rehabilitaties) handelt het om investeringen en worden hiervoor op basis van een Raadsbesluit middelen vrij gemaakt.

### **3.6 Huidig Beheerbeleid**

De gemeente Landerd heeft op dit moment haar Beheerbeleid voor haar verhardingen niet expliciet vastgelegd in een actuele beleidsnotitie. Het gemeentelijke beleid werd vertaald in jaarlijkse uitvoeringsplannen waarbij de principes van het rationeel beheer volgens het CROW worden gehanteerd.

In eerste instantie is het kwaliteitsniveau sober en doelmatig gehanteerd, gaandeweg wordt toegewerkt naar het kwaliteitsniveau Basis. Aan de hand van visuele inspecties wordt de urgentie van onderhoud en herstel bepaald om op een zo efficiënte en effectieve mogelijke manier de gemeentelijke middelen in te zetten.

## **4. Kaders en definities**

### **4.1 Inleiding**

In deze paragraaf wordt ingegaan op de voorwaarden en uitgangspunten om te komen tot het Beheerbeleidsplan. De huidige wet- en regelgeving en het gemeentelijke beleid vormen het kader om tot een goede en herleidbare onderhoudsaanpak te komen voor de komende jaren.

### **4.2 Wettelijke kaders**

#### **4.2.1 Wegenwet (art. 16)**

Het wettelijke kader voor het technische beheer van verhardingen is vastgelegd in de Wegenwet van 1930. Volgens de Wegenwet is de gemeente Landerd verplicht dat alle binnen haar grenzen vallende openbare wegen in goede staat verkeren. De Wegenwet vereist van de wegbeheerder een 'goed rentmeesterschap', hetgeen onder meer betekent dat de wegbeheerder ervoor moet zorgen dat het kapitaal, dat in de wegen is geïnvesteerd, in stand blijft door tijdig onderhoud te verrichten en vervangingen te plegen. Er is sprake van een onderhoudsverplichting zonder een concreet vastgesteld kwaliteitsniveau, de gemeente Landerd heeft de vrijheid daaraan zelf invulling te geven.

#### **4.2.2 Wegenverkeerswet**

De Wegenverkeerswet stelt dat de wegbeheerder er naar streeft om maatregelen te treffen die de veiligheid van de verkeersdeelnemers en de functionaliteit van de infrastructuur waarborgen. De wet doet hier een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de verkeersdeelnemers, maar benoemt geen specifieke maatregelen.

#### **4.2.3 Nieuw Burgerlijk Wetboek**

Vanuit de landelijk geldende wetgeving, vastgelegd in het Nieuw Burgerlijk Wetboek, heeft de gemeente Landerd vanuit haar rol als eigenaar/beheerder de plicht zorg te dragen voor een aantoonbaar veilige situatie rond zijn areaal. Dit betekent dat de wegbeheerder moet kunnen aantonen dat de infrastructuur en zich er op bevindende objecten veilig zijn en dat er een preventief en proactief beleid hieromtrent wordt gevoerd. Dit houdt in dat een ad hoc gestuurde onderhoudsaanpak niet acceptabel is.

Met de inwerkingtreding van het Nieuw Burgerlijk Wetboek is ten opzichte van het oude Burgerlijk Wetboek de bewijslast omgedraaid: de gemeente kan nu aansprakelijk worden gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan het areaal of het object.

Aansprakelijkheid treedt in onafhankelijk van de vraag of

- De beheerder het gebrek kende;
- De beheerder het gebrek behoorde te kennen;
- De beheerder een verwijt te maken is t.a.v. het gebrek.

#### 4.2.4 Bouwstoffenbesluit

Het Bouwstoffenbesluit is een ingrijpende wettelijke regelgeving voor het wegbeheer. Dit Bouwstoffenbesluit heeft als doel vervuiling van bodem en oppervlaktewater te voorkomen. Eén van de bepalingen waarmee de wegbeheerder vaak te maken heeft, is dat vrijkomend teerhoudend asfalt moet worden aangeboden bij een erkende verwerker van teerhoudend asfalt. Dit heeft aanzienlijke financiële gevolgen voor de hoogte van de gemeentelijke onderhoudsbudgetten.

#### 4.2.5 Milieu en Duurzaamheid

Het wegenbeheer heeft een aantal raakvlakken met het milieu en de duurzaamheid. Als belangrijkste worden genoemd de Wet Milieubeheer, het Besluit Bodemkwaliteit en de Regeling Asbestwegen waarin onder meer staat aangegeven welke stoffen mogen worden toegepast en welke voorwaarden aan het gebruik zijn gesteld.

De Nederlandse gemeenten zijn wettelijk verplicht om duurzaam in te kopen hetgeen zijn toepassing vindt tijdens de inkoop en levering van materialen, bouwstoffen en diensten tijdens het onderhoud en renovatie van verhardingen en objecten. De 'Milieucriteria voor het maatschappelijk verantwoord inkopen van Wegen' (versie mei 2015) is een handleiding voor het toepassen van wettelijke kaders aan de opeenvolgende projectfasen bij de nieuwaanleg, het onderhoud en het vervangen van wegeninfrastructuur. De 'Criteria voor duurzaam inkopen van Wegen' (versie oktober 2011) geven de wettelijke kaders aan welke moeten worden gehanteerd gedurende het inkoopproces.

De vergrote maatschappelijke bewustwording voor milieu en duurzaamheid stelt in de loop de jaren steeds hogere eisen en vertaalt zich in hoogwaardigheid en selectief (her)gebruik van materialen en bouwstoffen in o.a. de openbare ruimte. Bij het opstellen van Meerjarenbegrotingen dient rekening te worden gehouden met de kostenverhogende effecten er van.

#### 4.2.6 Normen en Richtlijnen

Naast de wettelijke en landelijke kaders spelen ook vakgerichte normen en richtlijnen een rol bij het beheer en onderhoud van verhardingen en objecten. De belangrijkste normen en richtlijnen daarbij zijn:

- Richtlijnen van CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de GWW en de Verkeerstech-niek);
- Eurocodes en NEN-normen;
- De van toepassing zijnde CUR-aanbevelingen.

#### 4.2.7 Overige wet- en regelgeving

In bestaande situaties is doorgaans geen expliciete wetgeving voor het beheer en onderhoud aan verhardingen en objecten van toepassing, naast de algemeen geldende vereisten voor het beheren van objecten en het uitvoeren van werken daaraan (Arbo, lozingen en dergelijke).

#### 4.3 Gemeentelijke kaders

In het Coalitieprogramma 2018-2022 met de titel 'Krachtige kernen in de Maashorst' zijn de belangrijkste ambities weergegeven waaraan de gemeente Landerd in deze bestuursperiode richting wil gaan geven. Het vergroten van de leefbaarheid van de kernen, extra groen in de wijken en verder uitwerken van duurzaamheidsmaatregelen zijn er enkelen van.

De gemeente Landerd heeft op dit moment haar Beheerbeleid voor haar verhardingen niet expliciet vastgelegd in een actuele beleidsnotitie. Het gemeentelijke beleid werd ambtelijk vertaald in jaarlijkse uitvoeringsplannen waarbij de principes van het rationeel beheer volgens het CROW worden gehanteerd.

Het concrete onderhoud aan verhardingen wordt zoveel mogelijk integraal opgepakt (vanwege het synergievoordeel) met noodzakelijk onderhoud van andere relevante werkvelden.

Bij het opstellen van de uitvoeringsprogrammering staat het risico gestuurd beheer steeds meer centraal. Jaarlijks wordt afgewogen of de eerder voorgestelde maatregel op dat moment ook echt nodig is, mogelijk zijn er elders nieuwe urgenties ontstaan.

### 5. Kwaliteitskeuze

#### 5.1 Inleiding

Vooraf dient er een (bestuurlijke) keuze te worden gemaakt omtrent de kwaliteit waarin de openbare ruimte waarvan de verhardingen deel uitmaken, zich dient te bevinden. Bij het maken van een kwaliteitskeuze spelen meerdere facetten een rol. Allereerst is er de wettelijke verplichting voor een veilige infrastructuur. Daarnaast speelt het comfort voor de gebruiker een rol (voetgangersoversteekplaatsen,

vlakheid fietspaden) en de totale staat van verzorging (heel en zuiver). En tot slot: het kwaliteitsniveau dat bestuurlijk wordt gekozen, moet ook financieel in stand kunnen worden gehouden.

Voorop staat de veiligheid van de gebruikers, maar ook de staat waarin de verharding en de objecten zich dienen te bevinden, is van belang. Om deze in de gekozen condities te houden gedurende hun levensduur, is het noodzakelijk een bijbehorende beheerstrategie te bepalen. Deze paragraaf gaat in op de aanbevolen beheerstrategie voor het instandhouden van de verhardingen.

## 5.2 Kwaliteitsniveau

Door het gestelde in het Burgerlijk Wetboek en de Wegenwet moeten verhardingen in ieder geval aan een aantal minimale technische eisen voldoen. De kwaliteit van het onderhoud wordt uitgedrukt in de zgn. beeldniveau op basis van de CROW-systematiek. Door het beheer en onderhoud op het gekozen beeldniveau te houden, ontstaat er op termijn het gewenste beeld van de openbare ruimte.

Over het algemeen geldt dat een hoger beeldniveau een (disproportioneel) grotere onderhouds-inspanning vraagt en dus ook kosten intensiever is. Wordt een te laag kwaliteitsniveau gekozen, dan zal de openbare ruimte op termijn risicodragend worden voor aansprakelijkheidstellingen en er verwaarloosd bij komen te liggen. Tevens is er dan ook sprake van kapitaalvernietiging door het niet tijdig uitvoeren van relatief effectiever onderhoud.

De door de gemeente te kiezen beeldkwaliteit wordt in hoofdzaak bepaald door de politieke ambities en de beschikbare financiële middelen. In eerste instantie is het kwaliteitsniveau sober en doelmatig gehanteerd, gaandeweg is er evenwel toegewerkt naar het kwaliteitsniveau Basis.

## 5.3 Kwaliteitsscenario's

Het CROW heeft onderzocht welk kwaliteitsniveau voor de wegbeheerders het meest optimale is. Daarbij werd uitgegaan van het gewenste eindbeeld. De systematiek kent een vijftal kwaliteitsniveaus. Elk kwaliteitsniveau heeft zijn eigen beeldkwaliteit voor de openbare ruimte (verhardingen, groen, objecten) voor de aspecten technische staat en verzorging.

In onderstaande tabel is de relatie aangegeven tussen kwaliteitsniveaus, de kwaliteits-catalogus CROW en de NEN 2767-4.

Kwaliteitsniveau gemeente	Kwaliteit A		Kwaliteit B - Basis	Kwaliteit C	
		Het geheel is veilig, functioneert goed, is heel en schoon, heeft een goede uitstraling en veroudering is licht zichtbaar.		Het geheel is veilig, functioneert, is heel, heeft een matige uitstraling en veroudering is zichtbaar.	Het geheel is veilig en functioneert, er worden geen esthetische eisen gesteld en de veroudering is goed zichtbaar.
Volgens CROW Kwaliteitscatalogus CROW Publicatie 288	A+	A	B	C	D
	Zeer goed	Goed	Voldoende	Matig	Slecht
	Nagenoeg ongeschonden	Mooi en comfortabel	Functioneel	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder	Kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functie-verlies, juridische aansprakelijkheid of sociale onveiligheid
Volgens NEN 2767-4	Conditie score 1	Conditie score 2	Conditie score 3	Conditie score 4-5	Conditie score 6
	Uitstekende conditie	Goede conditie	Redelijke conditie	Matige en slechte conditie	Zeer slechte conditie
	Geen of zeer beperkt gebreken	Beginnende veroudering	Veroudering is op gang gekomen	Het verouderings- proces heeft het object in zijn greep en is onomkeerbaar geworden	Maximaal gebreken- beeld

Tabel 1: Indeling Kwaliteitsniveaus en Gebiedskwaliteiten en de koppeling aan de CROW-systematiek en NEN 2767.

Met het kiezen van het kwaliteitsniveau Basis voor het beheer en onderhoud van de verhardingen zoals verwoord in de Kapitaalgoederen paragraaf van de Meerjarenbegroting, heeft de gemeente Landerd een kwaliteitsniveau dat doorgaans in heel Nederland is gekozen. Daarmee wordt voldaan aan de minimale eisen voor de veiligheid volgens het Burgerlijk Wetboek en de Wegenwet zoals deze voor verhardingen gelden.

## 5.4 Meerjarenplanning 2021-2030 en Uitvoeringsjaarplan

In het kader van het effectief beheren en onderhouden van de verhardingen wordt het als noodzakelijk gezien de navolgende jaarlijks resp. 2- tot 3-jaarlijks terugkerende activiteiten uit te voeren:



### *1. Actualiseren beheersysteem*

Het actualiseren van het beheersysteem - als gevolg van areaalaanpassingen en aanpassing van kwaliteitsgegevens - houdt in dat de gegevensbestanden gedurende het jaar compleet en actueel blijven. Met deze gegevens kan een zo actueel mogelijke Meerjarenplanning en Meerjarenbegroting worden samengesteld voor de komende jaren.

### *2. Inspectie, schouwen en metingen*

Om op een effectieve en efficiënte manier de gewenste beeldkwaliteit van de openbare ruimte waaronder de verhardingen te kunnen beheren en borgen, dient een planmatige monitoring te worden uitgevoerd. Deze monitoring kent in principe een drietal sporen:

- Spoor 1: het bewaken van de technische staat van de verhardingen d.m.v. visuele inspecties;
- Spoor 2: het bewaken van de beeldkwaliteit van de openbare ruimte zoals verhardingen, groen en objecten m.b.v. schouwen;
- Spoor 3: het selectief laten bepalen van de restlevensduur van verhardingen aan de hand van technische onderzoeken m.b.v. deflectiemetingen en asfaltboringen.

Deze drie sporen resulteren samen - met het dagelijkse onderhoud - in een pakket aan planmatige onderhoudsmaatregelen.

### *3. Meerjarenplanning 2021 – 2030*

Aan de hand van de verkregen informatie is er een Meerjarenplanning 2021-2030 voor het onderhoud gegenereerd voor asfaltverhardingen en elementenverharding. In eerste instantie wordt de staat van de verhardingen beschouwd en de noodzaak om (grootschalig) herstel op wegvakken door te voeren.

Op basis van deze Meerjarenplanning is een Meerjarenbegroting 2021-2030 opgesteld voor het planmatig onderhoud van de verhardingen waarin de kosten zijn geraamd van deze geplande maatregelen.

### *4. Voorbereiden en uitvoeren jaarlijkse onderhoudsprogrammering: het Uitvoeringsjaarplan*

Jaarlijks wordt een Uitvoeringsjaarplan opgesteld, waarin de voor het geldende planjaar te verrichten onderhoudsmaatregelen zijn opgenomen. De aard en omvang van de onderhoudsmaatregelen worden in eerste instantie bepaald door de technische en functionele noodzaak en de beschikbare financiële middelen binnen de Gemeentebegroting. Deze maatregelen zijn ook afgestemd met de plannen van andere disciplines binnen de openbare ruimte om zo mogelijk tot een integrale aanpak te komen.

Het Uitvoeringsjaarplan bestaat uit een drietal typen onderhoud:

- Dagelijks onderhoud;
- Groot onderhoud;
- Vervanging (rehabilitatie).

Dagelijks onderhoud wordt - voor zover mogelijk - uitgevoerd door medewerkers van de eigen gemeentelijke dienst of een marktpartij. Bij groot onderhoud en vervangingen zullen eerst bestekken of werkschrijvingen van de uit te voeren werkzaamheden worden gemaakt. Indien de uitvoering van de werkzaamheden plaats vindt door een marktpartij, zal dit conform het Aanbestedingsbeleid van de gemeente Landerd geschieden.

### *5. Terugkoppeling middels revisie*

Na uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden wordt de relevante informatie door middel van technische en administratieve revisie weer teruggekoppeld naar de beheerder om in het beheersysteem te worden verwerkt.

## **6. Onderhoud**

### **6.1 Onderhoudsstrategie**

De gemeente Landerd hanteert het principe van kwaliteit-gestuurd beheer bij de instandhouding van haar kapitaalgoederen, waar verhardingen deel van uitmaken. Het concrete onderhoud aan verhardingen wordt zoveel mogelijk integraal opgepakt (vanwege het synergievoordeel) met noodzakelijk onderhoud van andere relevante werkvelden.

Bij het opstellen van de uitvoeringsprogrammering staat het risico-gestuurd beheer steeds meer centraal. Jaarlijks wordt afgewogen of de eerder voorgestelde maatregel op dat moment ook echt nodig is, mogelijk zijn er elders nieuwe urgenties ontstaan om de financiële middelen zo effectief mogelijk in te zetten en de risiconiveaus te begrenzen.

De gemeente Landerd wil het vigerende Beheerbeleid voor haar verhardingen nu actualiseren en de staat van haar verhardingen zo goed mogelijk in kaart brengen en daarmee inzichtelijk maken welke kosten en investeringen in de nabije toekomst naar verwachting gemoeid zullen zijn.

Voor het in stand houden van de verhardingen wil de gemeente Landerd vasthouden aan een preventieve, planmatige en toestandsafhankelijke aanpak. De motivatie hiervoor is dat:

1. De risicoaansprakelijkheid voor de wegbeheerder op grond van het Burgerlijk Wetboek geldt: de wegbeheerder is aansprakelijk voor schade als gevolg van een gebrek. Door het toepassen van een toestandsafhankelijke aanpak wordt voor de toekomst de kans op gebreken en daarmee de kans op risicoaansprakelijkheid verminderd;
2. Naarmate het einde van de levensduur van de verharding wordt bereikt en deze succesievelijk moeten worden gerenoveerd of vervangen, heeft de gemeente Landerd behoefte aan inzicht in de hoogte en het tempo van de komende investeringen: de Meerjarenbegroting kan er zoveel als mogelijk op ingericht worden in lijn met de BBV;
3. Deze vorm van onderhoudsstrategie aansluit bij het kwaliteits-gestuurde beheer.

## 6.2 Onderhoudsplanung

In de regel kan aan de hand van visuele inspecties voor veel verhardingen de noodzaak van onderhoudsmaatregelen in redelijkheidszins worden ingeschat. Bij het bepalen van de restlevensduur voor asfaltwegen zijn metingen noodzakelijk, metingen aan bestratingen blijven achterwege.

Zowel de visuele inspecties als de metingen zijn uitgevoerd aan de hand van de richtlijnen van het CROW. De resultaten ervan vormen de basis voor een uniforme verwerking en interpretatie tot een Meerjarenplanung en Meerjarenbegroting.

Essentieel in het geheel is de beheerstrategie waarin de onderhoudsmaatregelen, hun frequentie en de bijbehorende eenheidsprijzen voor de verschillende verhardingssoorten in de vorm van een rekenmodel zijn vastgelegd. De beheerstrategie sluit in zijn geheel aan bij het kwaliteitsniveau Basis om zo te kunnen borgen dat dit kwaliteitsniveau ook in de praktijk haalbaar is.

De geplande onderhoudsmaatregelen in de Meerjarenplanung en Meerjarenbegroting zijn voor de korte termijn bepalend en voor de langere termijn richtinggevend. Op de korte termijn benoemt de Meerjarenplanung een zo concreet mogelijk concept Uitvoeringsprogramma. Alvorens tot voorbereiding over te gaan, wordt het concept ter plaatse beoordeeld om de noodzaak van aanpak, werkgrenzen en eventueel andere werkzaamheden en activiteiten af te stemmen.

## 6.3 Soorten onderhoud

Er zijn verschillende soorten van onderhoud te onderscheiden. Deze onderverdeling sluit aan bij de administratie van de gemeente die in lijn ligt met de vereisten conform de BBV. In het kort is hierna het doel en de aard van de onderhoudsvormen beschreven.

### *Dagelijks onderhoud*

Dagelijks onderhoud is gericht op het borgen van de veiligheid en de aansluiting op de vereiste beeldkwaliteit. Bij dagelijks onderhoud worden betrekkelijk eenvoudige maatregelen toegepast. Het omvat naast het verrichten van kleine herstelmaatregelen aan de verharding.

### *Groot onderhoud*

Groot onderhoud is gericht op het (langdurig) borgen van de functionaliteit van de verharding: het variabele onderhoud waarbij de verharding van een wegvak weer in goede staat wordt gebracht door relatief zware onderhoudsmaatregelen. Met betrekking tot de ernst en de omvang van de aangetroffen schades wordt bij groot onderhoud afgewogen of herstel zinvol is dan wel of er tot (algehele) vervanging van de verharding moet worden overgegaan.

### *Vervanging*

Vervangingen (rehabilitatie) worden uitgevoerd als de verharding van het betreffende wegvak niet meer door groot onderhoud in de gewenste conditie is te brengen. Indien tevens een functiewijziging van de weg of het wegvak moet worden doorgevoerd, wordt dit zo mogelijk in combinatie integraal uitgevoerd.

### *Calamiteiten*

Een calamiteit is een onverwachte onderhoudsnoodzaak, die niet planbaar is. Een lekkende waterleiding is hier een voorbeeld van.

## 7. Meerjarenprogrammering en budgetten

### 7.1 Inleiding

Aan de hand van de beschikbare gegevens is voor de kwaliteit Basis een Meerjarenplanung en Meerjarenbegroting 2021 – 2030 opgesteld. Om de beheerkwaliteit Basis in stand te kunnen houden, dienen er jaarlijks budgetten voor beheer, de onderhoudsmaatregelen en het vervangen beschikbaar te zijn die passen bij deze beheerkwaliteit.



In het kort wordt hierna ingegaan op de belangrijkste componenten.

## 7.2 Beheer

Om de beheerderstaken te kunnen vervullen, is een drietal medewerkers van de afdeling Realisatie en Beheer in deeltijd werkzaam voor het wegbeheer. Zij verzorgen in principe alle reguliere werkzaamheden op het terrein van het beheer, daarbij zoveel als mogelijk gebruikmakend van het principe van regievoeren.

De werkzaamheden van de beheerstaken zijn globaal:

- Reageren op meldingen en klachten;
- Instandhouden van beheersysteem;
- Het laten verzorgen van herstelwerkzaamheden aan de verhardingen;
- Opstellen Uitvoeringsplan;
- Opstellen bestekken, begeleiding werkzaamheden;
- Inspecties en schouw;
- Beleidsadvisering.

Om de reguliere beheerstaken te kunnen vervullen, zijn jaarlijks ca. 1400 uren geraamd in de Meerjarenbegroting.

Indien nodig wordt externe specialistische kennis op projectbasis ingehuurd. Met de inzet van deze flexibele schil aan capaciteit is eveneens in de Meerjarenbegroting rekening gehouden.

De huidige denk- en werkwijze is nagenoeg volledig in overeenstemming met die van de gemeente Uden. Tot aan het moment van fusie met de gemeente Uden wordt dit model voortgezet.

## 7.3 Onderhoud

In de voorliggende nota zijn onderhoudsmaatregelen en kosten ingedeeld in de navolgende aspecten:

- Dagelijks onderhoud;
- Groot onderhoud;
- Vervangingen (rehabilitatie).

### 7.3.1 Dagelijks onderhoud

De jaarlijkse kosten van het dagelijkse onderhoud dat nodig is om snel te kunnen inspelen op meldingen, overlast en klachten, blijken landelijk ca. 10% van de kosten van het groot onderhoud te bedragen bij het kwaliteitsniveau 'Basis'.

*De gemeente Landerd heeft jaarlijks een bedrag van ca. € 55.000,- beschikbaar voor het dagelijks onderhoud van de gemeentelijke verhardingen.*

### 7.3.2 Groot onderhoud

Om kapitaalvernietiging en aansprakelijkheidstelling te voorkomen, is het nodig om tijdig groot onderhoud op een planmatige manier uit te voeren. Voor de planperiode 2021 – 2030 is geraamd dat het te verwachten groot onderhoud voor asfaltwegen en elementenverhardingen ca. € 5,85 miljoen bedraagt.

*Om de verhardingen in de gemeente Landerd de komende jaren bij het gekozen kwaliteitsniveau te kunnen beheren, dient er jaarlijks een bedrag van gemiddeld € 585.428 beschikbaar te zijn voor het groot onderhoud aan deze verhardingen.*

### 7.3.3 Vervangingen en rehabilitatie

Wanneer de verharding geen technische restlevensduur meer heeft, dient deze te worden vervangen. In een aantal gevallen is het soms mogelijk om met meer ingrijpende onderhoudsmaatregelen te volstaan indien er nog voldoende restlevensduur aanwezig is: de rehabilitaties. In beide situaties vinden er (her)investeringen plaats in het gemeentelijke vastgoed (de verharding).

*Voor de planperiode 2021 – 2030 zijn de kosten voor vervanging en rehabilitatie geraamd op ca. € 8,5 miljoen. In de periode 2021-2025 € 5,1 miljoen en in de periode 2026-2030 € 3,4 miljoen.*

### 7.3.4 Integraal werken

In de regel worden de onderhoudsmaatregelen via een integrale wijze van uitvoering gelijktijdig met werkzaamheden van andere (beheer)disciplines uitgevoerd om de gemeentelijke middelen op een effectieve en efficiënte manier in te zetten. Belangrijk hierbij is dat alle onderhoudsmaatregelen in het kader van het beheer en de planvorming voor (her)inrichting van de openbare ruimte vroegtijdig worden afgestemd.

#### 7.4 Programmering van het groot onderhoud: Uitvoeringsplan 2021-2025

In het jaar 2020 is het onderhoud uitgevoerd op basis van de vigerende Meerjarenplanning. Enkele maatregelen, welke niet in 2019 konden worden uitgevoerd, zijn aan dit onderhoudsprogramma toegevoegd.

In het jaar 2021 zullen in eerste instantie de nog resterende onderhoudsmaatregelen 2020 en het jaarplan 2021 worden uitgevoerd uit de genoemde Meerjarenplanning. Daarnaast zullen de voorbereidingen voor het uitvoeringsjaarplan 2022 in gang worden gezet, zodat er tijdig kan worden gestart met het noodzakelijke planmatige onderhoud uit het Meerjarenprogramma.

Bijlage 1 geeft onderhoudsplanning per jaar (2021 t/m 2025) weer met daarin de wegvakken genoemd waar werkzaamheden noodzakelijk zijn.

Tabel 1: verloop voorziening (startsaldo, storting, beschikking en eindsaldo)

Voorziening	2021	2022	2023	2024	2025
Saldo 1 januari	381.489,00	384.746,00	748.405,00	1.010.819,00	1.347.894,00
Bij: storting	585.428,00	585.428,00	585.428,00	585.428,00	585.428,00
Af: Beschikking	582.171,00	221.769,00	323.014,00	248.353,00	127.829,00
Saldo	<b>384.746,00</b>	<b>748.405,00</b>	<b>1.010.819,00</b>	<b>1.347.894,00</b>	<b>1.805.493,00</b>
Voorziening	2026	2027	2028	2029	2030
Saldo 1 januari	1.805.493,00	1.424.436,00	1.680.276,00	154.374,00	9.125,00
Bij: storting	585.428,00	585.428,00	585.428,00	585.428,00	585.428,00
Af: Beschikking	966.485,00	329.588,00	2.111.330,00	730.677,00	213.070,00
Saldo	<b>1.424.436,00</b>	<b>1.680.276,00</b>	<b>154.374,00</b>	<b>9.125,00</b>	<b>381.483,00</b>

#### 7.5 Programmering van de vervangingen en rehabilitaties

In het jaar 2021 en verder zullen de geplande investeringsprojecten voor de planperiode 2021-2030 per jaarschijf voorbereid en uitgevoerd worden. Bijlage 2 geeft de noodzakelijke vervangingen en rehabilitaties weer zoals die op dit moment zijn voorzien.

Tabel 2: investeringsplanning per jaar

Jaar	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Totale investing</b>	<b>1.345.258,00</b>	<b>1.462.746,00</b>	<b>728.566,00</b>	<b>653.521,00</b>	<b>907.744,00</b>
Jaar	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Totale investing</b>	<b>444.979,00</b>	<b>190.213,00</b>	<b>1.027.704,00</b>	<b>812.668,00</b>	<b>945.517,00</b>

#### 7.6 Benodigde budgetten voor het kwaliteitsniveau 'Basis'

Uitgaande van het kwaliteitsniveau 'Basis' voor het beheer en onderhoud van verhardingen is aan de hand van visuele inspecties en deflectiemetingen in de loop van 2019 de staat van de verhardingen in kaart gebracht. Over het algemeen verkeren de verhardingen in redelijke tot voldoende staat en is er sprake van een kleine plaatselijke schades.

Toch blijven steeds weer onderhoudsmaatregelen en vervangingen noodzakelijk om het kapitaalgoed 'Wegen' in acceptabele conditie te houden resp. te brengen. Hiervoor dienen er voldoende budgetten in de Gemeentebegroting beschikbaar te zijn.

De principes van het risico gestuurd en rationeel wegbeheer zijn daarbij in wezen taakstellend. Navolgende jaarlijkse budgetten zijn gemiddeld geraamd voor de planperiode 2021-2030 voor het beheer en onderhoud van de verhardingen:

- Dagelijks onderhoud € 55.000;
- Groot onderhoud € 585.428;
- Vervangingsinvestering (rehabilitatie) € 851.891.

#### 7.7 Kostendekking

Inmiddels is de Meerjarenbegroting van de gemeente Landerd ingericht op het effectief en rationeel beheer en onderhoud van verhardingen en voldoet deze daarmee aan de regels van de BBV.

De kosten voor het beheer en het dagelijks onderhoud zullen, gezien hun structurele karakter, op de gebruikelijke wijze deel kunnen uitmaken van de jaarlijkse begroting. De kosten voor het groot onderhoud zijn specifiek voorzien in enkele planjaren, deze kunnen middels een voorziening worden gedekt. Vervangingen en rehabilitaties worden bekostigd via het aanvragen van een investeringskrediet.

Na vaststelling van het beheerbeleidsplan verhardingen dienen de financiële consequenties te worden verwerkt. Deze worden verwerkt in de 3<sup>de</sup> begrotingswijziging 2021.

De volgende bijstellingen zijn noodzakelijk (zie tabel 3):

- Aanpassing structurele storting voorziening;
- Aanpassing kapitaallasten investeringen, afschrijvingslasten en rentelasten.

Door de structurele verhoging van de voorziening wordt het structurele saldo van de begroting 2021-2024 voor de jaren 2022 en 2023 negatief. Deze tekorten worden gedekt uit de behoedzaamheidsreserve.

Tabel 3: Financiële consequenties 3<sup>de</sup> begrotingswijziging

Exploatiebegroting	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Begroot exploitatie	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00
Benodigd exploitatie	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00	54.326,00
Verschil exploitatie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Voorziening										
Begroot voorziening	556.909,00	556.909,00	556.909,00	556.909,00	556.909,00	556.909,00	556.909,00	556.909,00	556.909,00	556.909,00
Benodigd voorziening	585.428,00	585.428,00	585.428,00	585.428,00	585.428,00	585.428,00	585.428,00	585.428,00	585.428,00	585.428,00
Verschil voorziening	-28.519,00	-28.519,00	-28.519,00	-28.519,00	-28.519,00	-28.519,00	-28.519,00	-28.519,00	-28.519,00	-28.519,00
Investering kredieten										
Begroot krediet	1.095.258,00	1.295.721,00	369.101,00	653.521,00	907.744,00	-	-	-	-	-
Benodigd krediet	1.345.258,00	1.462.746,00	728.566,00	653.521,00	907.744,00	444.979,00	190.213,00	1.027.704,00	812.668,00	945.517,00
Verschil	-250.000,00	-167.025,00	-359.465,00	-	-	-444.979,00	-190.213,00	-1.027.704,00	-812.668,00	-945.517,00
Investeringen kapitaallasten										
Begroot afschrijvingslasten	91.271,00	134.462,00	146.765,00	168.549,00	198.807,00	198.807,00	198.807,00	127.378,00	127.378,00	127.378,00
Begroot rentelasten	5.476,00	11.456,00	12.628,00	15.130,00	18.772,00	17.601,00	16.605,00	15.612,00	14.976,00	14.338,00
Benodigd afschrijvingslasten	99.604,00	148.362,00	172.648,00	194.432,00	224.690,00	239.689,00	246.029,00	208.857,00	235.946,00	267.463,00
Benodigd rentelasten	6.726,00	13.499,00	16.400,00	18.803,00	22.315,00	23.374,00	23.124,00	26.933,00	30.052,00	33.600,00
Verschil	-9.583,00	-15.943,00	-29.655,00	-29.556,00	-29.426,00	-46.655,00	-53.741,00	-92.800,00	-123.644,00	-159.347,00

## 8. Conclusie en aanbevelingen

In 2019 is ambtelijk het rationeel beheer van verhardingen voortgezet met het verder in kaart brengen van de administratieve gegevens en de technische staat ervan. Alle verhardingen zijn opnieuw geïnspecteerd en aan een aantal asfaltwegen zijn metingen verricht naar de constructieve opbouw en de restlevensduur.

Met deze gegevens kan de gemeente Landerd haar beheerbeleid voor verhardingen actualiseren voor de komende periode. Er zijn een Meerjarenplanning 2021-2030 en een Meerjarenbegroting 2021-2030 opgesteld waarmee de gemeentelijke Meerjarenbegroting op een daarop aansluitende manier kan worden gericht.

### 8.1 Conclusies

De belangrijkste conclusies op dit moment zijn:

1. Het overgrote deel van de verhardingen in de gemeente Landerd ligt er redelijk tot voldoende bij en voldoet doorgaans aan het kwaliteitsniveau 'Basis';
2. Met name in het buitengebied verkeren de veelal te smalle asfaltwegen soms (plaatselijk) in slechte tot onvoldoende staat;
3. Er is plaatselijk schade aan asfaltwegen in het buitengebied als gevolg van boomwortelgroei;
4. Het lopende Uitvoeringsplan 2020 wordt uitgevoerd in lijn met de vigerende Meerjarenplanning waarbij ook noodzakelijk plaatselijk herstel is ingepast;
5. Deflectiemetingen aan de geselecteerde verkeerswegen in asfalt geven aan dat een aantal wegvakken slechts weinig restlevensduur hebben;
6. In de gemeente Landerd is gedurende de afgelopen jaren het beheerbeleid voor verhardingen ambtelijk vastgelegd en uitgevoerd met de richtlijnen van het CROW als uitgangspunt;
7. De gemeente Landerd wil haar Beheerbeleid actualiseren en bestuurlijk laten vaststellen;
8. De actualisatie geeft in hoofdlijnen een verdieping van gegevens aan en is een bevestiging van het gevoerde beleid tot nog toe;

9. De huidige denk- en werkwijze van het geactualiseerde Beheerbeleid is nagenoeg volledig in overeenstemming met die van de gemeente Uden.

### **8.2 Aanbevelingen**

Het gemeentebestuur wil de instandhouding van de gemeentelijke verhardingen op een structurele wijze vast te leggen in een Meerjarenplanning en een Meerjarenbegroting en dit in de gemeentelijke Meerjarenbegroting verankeren. Enerzijds om op een zo efficiënt mogelijke manier met de gemeentelijke middelen om te gaan, anderzijds om bij de naderende fusie met de gemeente Uden een helder perspectief te kunnen bieden op dit vlak.

Daarom wordt het navolgende geadviseerd:

1. De gemeente Landerd wordt geadviseerd het kwaliteitsniveau Basis van de CROW-systematiek voor het niveau waarop de verhardingen dienen te worden onderhouden;
2. De gemeente Landerd wordt geadviseerd om kennis te nemen van de voorliggende nota "Beheerbeleidsplan Verhardingen 2021 - 2030" en deze vast te stellen;
3. De gemeente Landerd wordt geadviseerd de financiële consequenties van deze nota in de Meerjarenbegroting vast te leggen en te verankeren.

*Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad der gemeente Landerd van 10 december 2020.*

*De raad voornoemd,  
de griffier,  
E.E. Weijenberg*

*de voorzitter,  
S. Reitsma*

### **Bijlage 1: programmering groot onderhoud**

Zie aangeleverde pdf's met daarin het groot onderhoud elementen en groot onderhoud asfalt voor de jaren 2021, 2022, 2023, 2024 en 2025.



## Bijlage 2: programmering vervanging en rehabilitaties

	Investeringsplanning 2021-2030					10 jaar planning				
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Investering totaal									
	1.345.258,00	1.462.746,00	728.566,00	653.521,00	907.744,00	644.979,00	196.213,00	1.027.704,00	812.668,00	945.517,00
721004 Kop Runstraat	70.000,00									
621000 Kapitaalsten afschrijving (30 jaar)	2.333,00	2.333,00	2.333,00	2.333,00	2.333,00	2.333,00	2.333,00	2.333,00	2.333,00	2.333,00
621000 Kapitaalsten rente	350,00	339,00	327,00	315,00	304,00	296,00	286,00	274,00	263,00	250,00
721005 Gehuwdedruend asfalt Bergmaat	500.000,00									
621000 Kapitaalsten afschrijving (7 jaar)	71.429,00	71.429,00	71.429,00	71.429,00	71.429,00	71.429,00	71.429,00	71.429,00	71.429,00	71.429,00
621000 Kapitaalsten rente	2.500,00	2.343,00	1.796,00	1.429,00	1.071,00	714,00	357,00			
721005 Onderhoud asfalt Bergmaat	525.256,00									
621000 Kapitaalsten afschrijving (30 jaar)	17.509,00	17.509,00	17.509,00	17.509,00	17.509,00	17.509,00	17.509,00	17.509,00	17.509,00	17.509,00
621000 Kapitaalsten rente	2.626,00	2.495,00	2.407,00	2.320,00	2.232,00	2.145,00	2.057,00	1.970,00	1.882,00	1.795,00
x Investering element en afschrijving 2021	250.000,00									
Haagstraat	250.000,00									
621000 Kapitaalsten afschrijving (30 jaar)	8.333	8.333,00	8.333,00	8.333,00	8.333,00	8.333,00	8.333,00	8.333,00	8.333,00	8.333,00
621000 Kapitaalsten rente	1.250,00	1.208,00	1.167,00	1.125,00	1.083,00	1.042,00	1.000,00	958,00	917,00	875,00
721004 Investering element en afschrijving 2022		1.462.746,00								
Zeeheldendreef		866.854,00								
Schaikneweg		155.445,00								
Helijmorgen		273.422,00								
Helstraat (Kikker)		167.025,00								
621000 Kapitaalsten afschrijving (30 jaar)		48.758,00	48.758,00	48.758,00	48.758,00	48.758,00	48.758,00	48.758,00	48.758,00	48.758,00
621000 Kapitaalsten rente		7.314,00	7.070,00	6.826,00	6.582,00	6.339,00	6.095,00	5.851,00	5.607,00	5.363,00
721004 Investering element en afschrijving 2023			728.566,00							
Schutboomstraat			290.056,00							
Straatoven			79.045,00							
Vogelenzang (Kikker)			359.465,00							
621000 Kapitaalsten afschrijving (30 jaar)			24.286,00	24.286,00	24.286,00	24.286,00	24.286,00	24.286,00	24.286,00	24.286,00
621000 Kapitaalsten rente			3.643,00	3.521,00	3.400,00	3.279,00	3.157,00	3.036,00	2.914,00	2.793,00
721004 Investering element en afschrijving 2024				653.521,00						
Boekeloordijk				220.676,00						
Oude Maandijk				307.994,00						
De Sweg				124.911,00						
621000 Kapitaalsten afschrijving (30 jaar)				21.794,00	21.794,00	21.794,00	21.794,00	21.794,00	21.794,00	21.794,00
621000 Kapitaalsten rente				3.267,00	3.104,00	2.965,00	2.806,00	2.777,00	2.668,00	2.559,00
721004 Investering element en afschrijving 2025					907.744,00					
Brand					375.931,00					
Pandellweg Peeluweg					140.707,00					
Schuiltenberg					109.405,00					
Langenboomsweg					281.701,00					
621000 Kapitaalsten afschrijving (30 jaar)					30.258,00	30.258,00	30.258,00	30.258,00	30.258,00	30.258,00
621000 Kapitaalsten rente					4.539,00	4.312,00	4.105,00	4.009,00	3.858,00	3.707,00
721004 Investering element en afschrijving 2026						644.979,00				
Bossestraat (Kikker)						151.152,00				
Burg Hoefnagelstraat (Kikker)						24.852,00				
Brouwenstraat (Kikker)						19.405,00				
In den Bogerd (Kikker)						47.333,00				
Overige (Kikker)						55.089,00				
Mgr Borretstraat						63.176,00				
Mgr Suljstraat						37.661,00				
Schaikwastraat						46.311,00				
621000 Kapitaalsten afschrijving (30 jaar)						14.999,00	14.999,00	14.999,00	14.999,00	14.999,00
621000 Kapitaalsten rente						2.250,00	2.175,00	2.100,00	2.025,00	1.950,00
721004 Investering element en afschrijving 2027							196.213,00			
Burg Schoutenstraat (Kikker)							42.253,00			
Overige (Kikker)							7.420,00			
Verbindingweg							140.540,00			
621000 Kapitaalsten afschrijving (30 jaar)							6.340,00	6.340,00	6.340,00	6.340,00
621000 Kapitaalsten rente							951,00	919,00	888,00	856,00
721004 Investering element en afschrijving 2028								1.027.704,00		
Bossestraat (Kikker)								40.992,00		
De Schouw (Kikker)								95.487,00		
Hofrede (Kikker)								199.080,00		
Koperstraat (Kikker)								111.600,00		
Lorkestraat (Kikker)								158.270,00		
Molenaarstraat (Kikker)								76.705,00		
Molengraaf (Kikker)								168.036,00		
v.d. Venlaan (Kikker)								84.920,00		
Overige (Kikker)								72.614,00		
621000 Kapitaalsten afschrijving (30 jaar)								34.257,00	34.257,00	34.257,00
621000 Kapitaalsten rente								5.119,00	4.967,00	4.796,00
721004 Investering element en afschrijving 2029									812.668,00	
Burg Schoutenstraat (Kikker)									29.662,00	
Damstraat (Kikker)									54.845,00	
De Biezen (Kikker)									31.532,00	
Den Dries (Kikker)									46.866,00	
Kerkstraat (Kikker)									33.191,00	
Lindeweg (Kikker)									38.295,00	
Puttebar (Kikker)									33.382,00	
Repijaan (Kikker)									30.394,00	
Roostraat (Kikker)									22.036,00	
Scheperstraat (Kikker)									25.050,00	
Stermolle (Kikker)									28.483,00	
Vlaaroot (Kikker)									85.712,00	
Overige (Kikker)									61.658,00	
Reeksweg									151.763,00	
Corridorweg									140.063,00	
621000 Kapitaalsten afschrijving (30 jaar)									27.089,00	27.089,00
621000 Kapitaalsten rente									4.063,00	3.920,00
721004 Investering element en afschrijving 2030										865.517,00
v.d. Venlaan (Kikker)										18.340,00
de Vlisgaard (Kikker)										21.439,00
Burg Hoefnagelstraat (Kikker)										30.940,00
Helkilaan (Kikker)										34.697,00
Langenboomsweg (Kikker)										48.536,00
Voederheil										86.508,00
Puttebar										27.156,00