



## Gemeente Renkum

Van  
College

Registreren  
ja, 117480

Kopie aan  
W. Sonnevijlle  
B. Jansen  
R. Leyte  
J. van der Molen-Balk  
P.J. van Lent

Aan  
Raad

Datum  
11 januari 2013

Onderwerp  
**Beantwoording vragen D66 en voor-  
legger griffie inzake vaststellen Ac-  
tualisatienota Wegenbeleid 2013-  
2017**

Beste raadsleden en steunfractieleden,

De fractie van D66 heeft op 3 januari 2013 een aantal vragen gesteld over het onder nummer 115795 geregistreerde raadsvoorstel, waarin vaststelling van de Actualisatienota Wegenbeleid 2013-2017 wordt voorgesteld. Daarnaast noemt de griffie in de voorlegger ook nog enkele aandachtspunten, waar wij op in willen gaan. Onderstaand leest u onze reactie.

### **Als eerste gaan wij in op de vragen van de D66-fractie:**

- 1) Om een beeld te krijgen hoeveel geld de gemeente Renkum uitgeeft aan wegenonderhoud t.o.v. vergelijkbare gemeenten ontvangen wij graag een aantal kengetallen zoals:
  - Uitgaven wegenonderhoud per inwoner
  - Uitgaven wegenonderhoud per m2 verharding
  - Andere relevante kengetallen
 Dit van 5 vergelijkbare gemeenten.

*Reactie: Wij hebben de gegevens opgevraagd bij diverse gemeenten. Niet elke gemeente heeft hier in de korte reactietijd op gereageerd, maar van vier gemeenten hebben we een overzicht gemaakt, zie onderstaande tabel. Overigens gaven enkele gemeenten aan dat zij deze cijfers niet openbaar willen maken, vandaar dat wij in de tabel de namen van de betreffende gemeenten achterwege laten.*

<b>Gemeente</b>	<b>€ per m2</b>	<b>Totaal aantal m2</b>	<b>€ per inwoner</b>	<b>Totaal aantal inwoners</b>	<b>Onderhoudsniveau</b>
Renkum	0,66	1,5 miljoen	25,56	32.000	C
Gemeente A	0,76	2,5 miljoen	42,22	45.000	C

Gemeente B	0,84	1,9 miljoen	34,78	46.000	B, fietspaden A
Gemeente C	0,64	2,2 miljoen	29,78	47.000	B
Gemeente D	0,92	1,2 miljoen	30,55	36.000	B

- 2) Binnen de gemeente Renkum zijn er diverse medewerkers (met betrekking tot beleid, beheer, voorbereiding, uitvoering etc.) die zich bezighouden met taken nodig om goed wegbeheer uit te kunnen voeren. Om hoeveel medewerkers (fte's, aantallen) gaat het en om welk bedrag. Deze kosten zullen doorberekend worden aan de verschillende projecten aan wegenonderhoud. Welk percentage bedraagt dat gemiddeld?

*Reactie:* Team GGL heeft voor 2013 3.085 uur begroot aan wegenonderhoud. Dit betreft 2,29 fte, € 286.689 (incl. overhead). Dit wegenonderhoud kan grofweg verdeeld worden in de volgende onderdelen: onderhoud regulier 30%, onderhoud scheuren en gaten 3%, reconstructie projecten 30%, beheer 10%, beleid 10%, onkruidbestrijding 7% en onvoorzien 10%.

Het Serviceteam houdt zich met name bezig met klein onderhoud. Dit zijn de werkzaamheden die doorgaans binnen een halve dag kunnen worden uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld aanleg van uitritten, herstraten deel van een trottoir e.d. Hiervoor zijn in 2013 ca. 5.000 uur begroot (3,7 fte).

- 3) Heeft de gemeente Renkum een wegenlegger waarin vermeld staat wie verantwoordelijk is voor het onderhoud van een openbare weg en zo ja wanneer is deze voor het laatst vastgesteld?

*Reactie:* Er bestaat een wegenlegger, maar die is sinds eind jaren '60 niet meer herzien. Actualisatie kost dermate veel dat dit niet binnen de reguliere budgetten kan. Tot op heden is daarom nog geen actualisatie uitgevoerd.

- 4) Bestaat er naast het budget voor groot onderhoud inzicht hoeveel gereserveerd zou moeten worden voor het vervangen van wegen zodra die hun levensduur hebben bereikt (rehabilitatie). Zo niet hoe wordt dit dan gefinancierd? Welke gevolgen heeft dit indien dit ten laste komt van het onderhoudsbudget?

*Reactie:* Nee, een dergelijk budget bestaat niet. Het vervangen van wegen aan het eind van hun levensduur moet onderdeel uitmaken van de totale wegonderhoudsplanning. Grootschalige projecten moeten echter als apart project worden uitgevoerd, buiten het wegonderhoudsbudget om. De Benedendorpsweg is mogelijk geworden door een herprioritering van het wegonderhoudsbudget, waardoor bepaalde wegen later dan gepland werden / worden uitgevoerd.

- 5) Worden er voortgangsrapportages opgesteld voor het wegenonderhoud?

*Reactie:* Nee. Wel wordt tweemaal per jaar een wegininspectie verricht, en wij voeren na elke winter een na-inspectie uit. Op deze wijze wordt de meest actuele stand van zaken van het wegenonderhoud vastgelegd.

- 6) In 2005 was er jaarlijks circa € 500.000 beschikbaar aan onderhoudsbudget. Destijds is gebleken dat er gemiddeld jaarlijks een tekort was van ca. € 300.000. In 2011 is er jaarlijks circa € 865.000 ter beschikking. Gezien het beeld van 2005 zou je zeggen dat er nu geen jaarlijks tekort meer is. Echter nu blijkt het tekort te zijn opgelopen tot jaarlijks circa € 716.000. Graag een nadere uitleg hoe dit kan en wat de oorzaken zijn.

Reactie: Dit komt naar ons idee door een combinatie van redenen:

- In 2005 was er, naast de € 800.000 (500.000 + 300.000), ook al een achterstand van € 1,13 miljoen. Dit is bij de vaststelling van de BWR in 2005 ook aan de raad gemeld..
  - In 2005 waren voor het benodigde budget nog geen voorbereiding- en toezichtskosten meegerekend, omdat wij toen nog werkten volgens een zogenaamd 'onderhoudsboekje'. Op dit moment werken wij echter met raamovereenkomsten, waardoor deze kosten nu wel onderdeel uitmaken van het benodigde budget.
  - Gewijzigde kengetallen / inflatie  
De te treffen maatregelen worden verrekend op basis van bepaalde kengetallen. Door inflatie / wijzigingen in de markt zijn deze kengetallen ook gewijzigd.
  - Weginspectie = momentopname  
Bij een weginspectie wordt het benodigde wegonderhoud op dat moment beoordeeld. Dit houdt in dat alle wegen die onder een bepaald niveau zitten, in onderhoud moeten komen. Wegen die op dat moment nog voldoende zijn, worden niet in de lijst 'benodigd onderhoud' meegenomen. Echter, van die laatste groep zal een bepaald percentage sinds 2005 (maar ook sinds de weginspectie van 2010) onvoldoende zijn geworden. Dit is mogelijk meer geworden dan waarmee in 2005 rekening werd gehouden.
  - Ook het feit dat voor de reconstructie van de Benedendorpsweg het wegonderhoudsbudget moest worden geherprioriteerd speelt hier een rol. Immers: bepaalde wegen kwamen / komen hierdoor later dan uit de weginspectie noodzakelijk was in onderhoud, met hogere onderhoudskosten tot gevolg.
- 7) In het voorstel van het college d.d. 9 november 2011 (behandeling raad 21.12.2011) staat onder alternatieven dat het scenario beeldkwaliteit B jaarlijks € 1,15 miljoen kost. In het nu voorliggend voorstel van het college d.d. 14 november 2012 staat onder alternatieven dat het scenario beeldkwaliteit B jaarlijks € 1,64 miljoen kost, bijna een € 0,5 miljoen meer. Graag nadere uitleg hoe dit is ontstaan.

Reactie: Ook hiervoor zijn meerdere redenen aan te voeren:

- Dit verschil is gezien vanuit niveau B. Echter, wij hebben, zoals wij al aangeven in het voorstel en in de Actualisatienota, onderhoud gepleegd op niveau C, omdat de beschikbare middelen ons geen verdere ruimte boden. Dit houdt in dat in een deel van de wegen die conform niveau B al in onderhoud hadden moeten komen, nog geen onderhoud is gepleegd. De kosten om een niveau C of D-weg naar niveau A (het niveau dat de wegen na het plegen van onderhoud weer hebben) terug te brengen liggen hoger dan wanneer een B-niveau weg wordt teruggebracht naar niveau A. Hierdoor

*neemt, kijkend naar niveau B, het benodigde budget verder toe. Dit geldt echter niet als we kijken naar niveau C. Dat niveau blijft nagenoeg gehandhaafd.*

- *Het voorstel van 9 november 2011 was gebaseerd op de wegininspectie van 2010. Tussen beide inspecties zit dus twee jaar met bovendien twee slechte winters, waarin het niveau van de wegen dus nogal achteruit kan zijn gegaan.*

- 8) In de actualisatienota 2013-2017 zijn op pagina 15 en pagina 17 tabellen opgenomen met bedragen niveau B en C. Hoe verhouden deze zich of op welke manier zijn deze bedragen vergelijkbaar met de bedragen die hiervoor opgenomen zijn in de beleidsnota wegbeheer 2012 en 2016 en hoe zijn eventuele verschillen te verklaren?

*Reactie: De tabellen verschillen doordat op pag. 15 is uitgegaan van een basisbegroting en op pag. 17 van een budgetbegroting. Het verschil tussen deze twee is uitgelegd in de paragrafen 2.4 en 2.5 van de Actualisatienota.*

*Het verschil tussen 2011 en nu is als volgt te verklaren:*

- *Basisbegroting op niveau B in 2011 (€ 288.400 tekort per jaar) en nu (€ 778.843 tekort per jaar) wordt reeds onder vraag 7 beantwoord.*
- *Basisbegroting C was in 2011 niet bekend, maar deze is nu extra berekend om meer inzicht te krijgen.*
- *Budgetbegrotingen: hierbij wordt alleen gekeken naar het doorgeschoven onderhoud, omdat het beschikbare jaarbudget het uitgangspunt is.*

- 9) Volgens de tabel op pagina 17 van de actualisatienota wordt ondanks het jaarlijks beschikbaar stellen van € 864.500 aan wegenonderhoud op niveau C toch nog onderhoud doorgeschoven met een totaal bedrag na 5 jaar van € 1.100.000, oftewel € 220.000. Is het juist dat door zoveel mogelijk “werk met werk” en het samenwerken, verwacht wordt dat er gemiddeld per jaar € 220.000 kan worden bespaard, waardoor er geen onderhoud meer doorgeschoven wordt?

*Reactie: Dat is correct. Zoals u in paragraaf 1.2.1 van de Actualisatienota kunt lezen, is er in 2013 door ‘werk met werk’ te maken (met name combineren riool- en wegonderhoudsprojecten) naar verwachting circa € 250.000 te besparen. Daarnaast volgt in 2013 nog een project, de Jan van Riebeekweg. De verwachting is dat ook dit nog geld bespaart. Voor de jaren 2014 en verder is de verwachting dat er nog meer combinaties kunnen worden gemaakt, afhankelijk van de financiële mogelijkheden van het rioolbudget. Per saldo is een jaarlijkse besparing van € 220.000 naar ons idee mogelijk.*

- 10) Is het juist dat de gemeente Wageningen door het gebruik van een UAV-GC 2005 contract met een vergelijkbaar budget wel in staat is om het wegenonderhoud uit te voeren op niveau B? Zo ja waarom wordt dit dan niet voor Renkum toegepast? Zo nee dan graag nadere uitleg wat hierover precies op pagina 21 van de actualisatienota staat.

*Reactie: In Wageningen was conform de begroting € 5,5 miljoen benodigd. De raad heeft € 3,3 miljoen beschikbaar gesteld (voor 3 jaar). De aanbesteding heeft ervoor gezorgd dat meer are-*

*aal is onderhouden dan was begroot. Een evaluatie moet nog plaatsvinden, maar deze Wagingse aanpak lijkt gunstig uit te pakken.*

*Zoals al eerder gemeld, en ook in de Actualisatienota is genoemd, onderzoeken wij of deze werkwijze ook voor onze gemeente goed kan uitpakken. Dit onderzoek loopt nog. Een conclusie of het op deze wijze in de markt zetten van het wegonderhoud nu wel of niet gunstig is voor onze gemeente is daarom nu nog niet te trekken.*

- 11) Ondanks het maken van zoveel mogelijk “werk met werk” en samenwerking wordt op pagina 21 van de actualisatienota aangegeven dat het gevaar van het “doorzakken” naar niveau D nog aanwezig is. Graag nadere uitleg hoe dit kan.

*Reactie: Dit aandachtspunt is, in tegenstelling tot wat u aangeeft, niet zo in de Actualisatienota opgenomen. Wij zijn ook van mening dat dit niet het geval is: “doorzakken” naar niveau D is niet aan de orde. Wel is het bij onderhoud op niveau C zo dat een weg pas voor onderhoud in aanmerking komt als deze op niveau D zit. Dit is dus niet een “gevaar”, zoals u aangeeft, maar inherent aan de gekozen werkwijze.*

- 12) In het verlengde van de vorige vraag wordt in de actualisatienota aangegeven dat hierbij een keuze gemaakt moet worden tussen de kwaliteits- en kwantiteitsaanpak. Graag ontvangen wij een overzicht wat de financiële gevolgen zijn voor zowel de ene als de andere methode op korte en op langere termijn en de gevolgen voor het achterstallig onderhoud en het doorschuiven daarvan naar volgende jaren.

*Reactie: Er is geen budgettair verschil tussen een kwaliteits- en een kwantiteitsaanpak, omdat bij beide wordt uitgegaan van een budgetbegroting. Dus uitgangspunt is het beschikbare budget. Uit ervaring blijkt dat een kwaliteitsaanpak in een meerjarendoorkijk financieel gunstiger uitvalt, maar het is niet mogelijk dit nu al exact door te rekenen. Reden hiervoor is dat zo’n doorrekening volledig afhangt van de keuze welke wegen bij een kwaliteitsaanpak worden onderhouden. Dat is nu nog niet bekend.*

- 13) Op pagina 23 is te lezen dat de raad een besluit moet nemen over de kwaliteits- of kwantiteitsaanpak. Hiervoor is het toch noodzakelijk om het dictum aan te passen?

*Reactie: Nee, deze overweging is namelijk al integraal opgenomen in het raadsvoorstel, onder de paragraaf “Aanpak / Uitvoering”. Als u akkoord gaat met het raadsvoorstel, gaat u ook akkoord met ons voorstel om het wegonderhoud op basis van een kwaliteitsaanpak uit te voeren.*

- 14) In het voorstel worden alternatieven genoemd. Indien de raad zou kiezen voor alles op kwaliteit B is hiervoor jaarlijks € 1.643.000 nodig en indien de raad zou kiezen voor alle wegen op niveau C en de fiets- en voetpaden op niveau B is hiervoor jaarlijks € 1.480.000 nodig. Dat er nauwelijks verschil zit in deze bedragen komt ons wat vreemd over. Kloppen deze berekeningen zo ja dan graag nadere uitleg waarom hier zo weinig verschil in zit.

*Reactie: Dit verschil is zo klein, omdat er weinig wegen op niveau C zitten. De meeste zitten op niveau B of hoger. Dat blijkt ook uit de tabel op pagina 18 van de Actualisatienota.*

**In de voorlegger van de griffie komen de volgende aandachtspunten voor:**

- De raad heeft in 2011 besloten dat onderhoud moest worden uitgevoerd op kwaliteitsniveau B. Hier staat bij het eerste gedachtestreepje dat er (toch) op niveau C is onderhouden! Er staat verder dat voor het dagelijks gebruik dit niveau voldoende blijkt te zijn (zie ook “beoogd effect”). Daar staat dat het niveau nagenoeg gelijk is gebleven. De vraag die de raad zou kunnen stellen, is of dit ook over een aantal jaren wel zo zal blijven.

*Reactie: Op basis van de wegininspecties van 2012 is berekend welke wegen wanneer in onderhoud zouden moeten komen. Zie ook vraag 9 van D66 en onze reactie hierop: bovenop het jaarlijks budget van € 864.500 is er, over de komende 5 jaar gezien, sprake van ‘doorgeschoven onderhoud’, wat wij opvangen door zoveel mogelijk ‘werk met werk’ te maken. Conclusie is dus dat op basis van de momentopname in september 2012 (de wegininspectie) in elk geval de komende 5 jaar dit niveau C kan worden gehandhaafd. In 2014, wanneer de nieuwe wegininspectie wordt verricht, kan dit beeld worden aangescherpt.*

- Met de keuze voor Beeldkwaliteit C wordt niet voldaan aan de doelstelling en ambities zoals verwoord in de startnotitie en in het coalitieakkoord. Dit betekent een afbreuk aan de investeringen die de afgelopen beleidsperiode zijn gedaan.

*Reactie: De afgelopen jaren hebben wij reeds onderhoud gepleegd op niveau C. Zoals het er nu uitziet, blijft dit niveau C gehandhaafd. Dit is een lager onderhoudsniveau dan niveau B, maar blijkt het hoogst haalbare met de beschikbare budgetten.*