

BESLUITENLIJST

Voorronde Open Huis

Datum: 1 juli 2021

Onderwerp: Wegenbeheerplan 2021-2025

Voorzitter: mw. W. Zuidweg
 Griffier: mw. H. Khairouni
 Leden: dhr. C.J. Kool (CDA), dhr. F.C.M. Pouw (De Liberalen), dhr. J. Sterk (P21), dhr. A.W. Viskil (Bunniks Belang)
 Portefeuillehouder: wethouder J.C.H. Rensen
 Ambtelijke ondersteuning: dhr. M. Zilverentant
 Insprekers: -

Korte samenvatting
 bespreking

De voorzitter opent dit deel van het Open Huis om 21.33 uur en heet iedereen welkom. Onderwerp is 'Wegenbeheerplan 2021-2025'. Woensdag 30 juni jl. hebben de raadsleden aan een fietstocht meegedaan over dit onderwerp.

Wethouder Rensen licht toe dat met dit raadsvoorstel wordt voldaan aan een wettelijke verplichting.

De heer Viskil is positief over het gevraagde besluit. Conform het BBV is de gemeente verplicht een wegenbeheerplan te hebben en het dient als document voor het provinciale toezicht. Onder de wegen vallen ook de fiets- en voetpaden.

Er is achterstallig onderhoud geconstateerd. De gemeente loopt risico op claims als er ongelukken gebeuren door het achterstallig onderhoud.

Bunniks Belang kan zich erin vinden dat wordt overgegaan van rationeel wegbeheer naar risicogestuurd wegbeheer.

Dat de kwaliteit van de wegen niveau C was, is vrij lang geaccepteerd. Het is goed dat nu wordt gekozen voor niveau B. Door over te gaan op risicogestuurd wegbeheer worden structurele kosten bespaard. Deze worden geraamd op € 84.000,00.

De strategische doelen veiligheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid, aanzien en financiën passen bij het karakter van Bunnik. Het is goed dat er meer nadruk komt op de begaanbaarheid van de trottoirs, want op sommige plekken is de kwaliteit van de trottoirs beneden de maat.

Bunniks Belang begrijpt dat hiervoor uitbreiding van de capaciteit nodig is. Twee jaar een extra budget uit de algemene reserve is daarom onvermijdelijk.

Om het plan te kunnen beoordelen, moet men wiskunde hebben gestudeerd. Om te komen tot beheersbaarheid van de wegen moet het objectief benaderd worden.

Het plan is duidelijk. Bunniks Belang kan instemmen met de gevraagde beslissing.

De heer Pouw stelt dat de achterstand qua wegenbeheer substantieel is. Het is goed dat hieraan aandacht wordt besteed en dat hierin tijd en energie wordt gestoken. Veiligheid gaat allen aan.

Gesproken wordt over rationeel versus risicogestuurd wegbeheer. Wat zijn de voor- en nadelen van beide beheermethoden? Zo is helder dat risicogestuurd moet worden gewerkt.

Geld lijkt een belangrijke rol te spelen. Wat zijn de overige verschillen of overeenkomsten?

Bij de aanbevelingen staat dat onderzoek naar de verkeersstromen wenselijk is

	en dat dat verband heeft met de herinrichting van wegen ten tijde van een vervanging. Kan de portefeuillehouder dit uitleggen? Hoe omvangrijk zou dat onderzoek moeten zijn? Is al bekend waar sprake zal zijn van de herinrichting van wegen? Bij de aanbevelingen wordt gesproken over een integrale aanpak met beheerders van groen en bomen. Recent heeft de raad besloten over de groenvisie. Daarvoor is budget uitgetrokken. Levert een intensieve samenwerking met deze beheerders budgettaire voordelen op? Paragraaf 7.2.7 gaat over koppelkansen. Is er zicht op wanneer ingrijpend wordt gewerkt aan de Traverse? Wordt daarmee rekening gehouden? In de raad is ook gesproken over het doorfietspad Veenendaal/Utrecht. Wordt daarmee rekening gehouden in dit plan? In paragraaf 9.3 staat: "Een gewenste verhoging van het onderhoudsbudget leidt onvermijdelijk tot een grotere behoefte aan personele capaciteit". Hij begrijpt deze zin niet. Waar komt de gewenste verhoging van het onderhoudsbudget vandaan? Hoe leidt dat onvermijdelijk tot een grotere behoefte aan personele capaciteit? <u>De heer Kool</u> concludeert dat er achterstand is met het wegenbeheer. Er wordt gevraagd om formatie-uitbreiding voor twee jaar voor een bedrag van € 52.000,00 gedekt uit de algemene reserve. Risicogestuurd wegenbeheer kost circa € 460.000,00 op jaarbasis. Rationeel onderhoud kost circa € 544.000,00. Er is een structureel tekort van € 84.000,00. Als € 52.000 uit de Algemene Reserve wordt gedekt is er een voordeel van € 32.000,00, maar dan worden structureel en incidenteel vermengd. Is risicogestuurd wegbeheer op de lange termijn nog steeds gunstig in vergelijking met traditioneel wegbeheer? Hij ziet op korte termijn besparingen/minder uitgaven, maar op de lange termijn komen ze met elkaar overeen. Is het geen technische truc om de eerste jaren minder lasten te hebben en dat daarna weer een inhaalslag moet worden gemaakt? Wellicht zijn er koppelkansen op andere gebieden. Hij ziet zeker koppelkansen als een integrale verkeersvisie wordt opgesteld waarvan het wegenbeheerplan onderdeel uitmaakt. Hij bedoelt koppelkansen als de aanleg van fietsroutes, het vervangen van kabels en leidingen in verband met de energietransitie, aanpassingen in de openbare ruimte in verband met klimaatadaptatie en dergelijke. Is het niet beter om te vervangen in plaats van te onderhouden? Bij vervanging zijn er kapitaalstromen en afschrijvingen over een x-aantal jaren. Deze komen voor een lager bedrag in de exploitatie dan onderhoud. Wie was de afgelopen jaren verantwoordelijk voor het Wegenbeheerplan? Vorig jaar is € 445.000,00 uitgegeven. Hij neemt aan dat dit is aangestuurd. Nu wordt gevraagd om extra fte. <u>De heer Sterk</u> is verheugd dat de portefeuillehouder het wegenbeheer weer de aandacht geeft die het verdient. Tijdens de fietsbijeenkomst bleek dat het wegenbeheer ambtelijk niet werd ingevuld in de afgelopen periode. Hij heeft daarvan nooit een signaal gekregen. Welke consequenties heeft dat gehad? Heeft dan in het geheel geen wegenbeheer plaatsgevonden? Hoe kan het dan worden vergeleken met risicogestuurd wegenbeheer? Is er wellicht budget over, aangezien het niet is ingevuld? Kan dat dan niet worden overgeheveld naar de tijdelijke formatie-uitbreiding? Het blijkt dat flink kan worden bespaard (circa € 400.000,00) ten opzichte van de oude systematiek, maar dat nog steeds sprake is van goed wegenbeheer. Hoe vertaalt dat zich in de begroting van 2022? Is in de begroting uitgegaan van de oude of de nieuwe werkwijze? Is er een voordeel van € 80.000,00? Is bij de gevraagde formatie-uitbreiding sprake van de inhuur van tijdelijk
--	---

personeel? Het college heeft recent aangegeven dat er voor geen enkel project geld en capaciteit is voor de inhuur van tijdelijk personeel, behalve als het wordt gedekt uit de algemene reserve. Het college is gevraagd de raad te informeren over deze problematiek. Worden geen technische problemen en politieke keuzes met elkaar vermengd?

De wethouder gaf in zijn inleiding aan dat dit een technisch wegenbeheerplan is dat wettelijk noodzakelijk is. Desalniettemin moet naar integraliteit van beleid worden gekeken. Hij verwacht dat er goede koppelkansen zouden zijn.

De inrichting van de openbare ruimte is van invloed op het achteraf te plegen onderhoud. Moet niet meer worden gekeken naar de inrichting? Is de ambtelijke formatie bijvoorbeeld betrokken bij de ontwikkeling in Odijk-West?

Op pagina 12 wordt een totaal beschikbaar budget genoemd van € 486.000,00 en op pagina 5 staat een gemiddeld beschikbaar budget van € 445.000,00. Hoe kan dit met elkaar worden gerijmd?

De voorzitter heeft een aantal technische vragen gehoord. Deze hadden vooraf moeten worden gesteld zodat ze schriftelijk konden worden beantwoord.

Wethouder Rensen reageert dat het geen bezuinigingsoperatie is. Met deze aanpak worden minder hoge kosten gemaakt. In de begroting is al rekening gehouden met aanzienlijk hogere kosten voor het beheer en het onderhoud. Hij kan zich voorstellen dat het lijkt dat wordt bezuinigd, maar dat is niet aan de orde. In de tabellen is weergegeven wat de aannames zijn en daaruit blijkt dat minder kosten worden gemaakt.

De heer Kool maakt uit de cijfers op dat een aanzienlijk bedrag wordt bespaard met deze werkwijze. Voor minder geld gebeurt hetzelfde. In die zin is het een bezuinigingsoperatie. Het beschikbare budget is onvoldoende om alle kosten te dekken. Door risicogestuurd beheer wordt dat tekort kleiner gemaakt.

Wethouder Rensen wil niet verzanden in een woordenstrijd.

Er is een stuwmeer aan achterstallig onderhoud. Bij CROW-niveau C is sprake van een technische benadering, maar de gemeente wil over tot een meer gebruikersgerichte benadering.

Om anders te werken, moet de organisatie anders worden ingericht. Gekeken moet worden naar welke competenties er binnen de gemeente zijn, omdat ook inspecties moeten worden uitgevoerd. Meldingen van inwoners moeten worden opgevolgd. Het vraagt een andere kijk op het wegenbeheer, vooral gericht op de gebruiker.

De afgelopen jaren was er geen aparte wegbeheerder, maar was wel sprake van wegenonderhoud. Door het efficiënter inzetten van de bestaande formatie en een betere rolverdeling binnen de afdeling Ruimtelijke regie, is er nu wel een wegbeheerder. Wegenbeheer is complex en vraagt veel.

De voetpaden zijn onder niveau. Dat vraagt onderhoud. In de nieuwe systematiek wordt vanuit het perspectief van (mindervalide) gebruikers gekeken.

In de begroting van 2021 is al aangekondigd dat de kosten gaan stijgen om het stuwmeer aan achterstallig onderhoud weg te werken. Als de huidige systematiek wordt aangehouden, moet ook onderhoud worden gepleegd waardoor de kosten stijgen. Risicogestuurd onderhoud is een nieuwe systematiek waarvoor nieuwe kennis nodig is. De verwachting is dat ongeveer twee jaar iemand nodig is met deze kennis. Daarna moet de organisatie het zelf kunnen beheersen.

Of een risicogestuurde aanpak op de langere termijn de juiste aanpak is, is lastig te beoordelen omdat het zich nog niet heeft bewezen.

	<u>De heer Zilverentant</u> geeft aan dat op pagina 5 het gemiddelde beschikbare budget over de vijf jaren is aangegeven. Op pagina 12 is het totaalbedrag uitgesplitst naar die jaren. Het gemiddelde is lager. <u>Wethouder Rensen</u> stelt dat het wegenbeheerplan gaat over het onderhoud van wegen en niet over de herinrichting, maar dat wil niet zeggen dat niet wordt gekeken naar andere zaken. Als zaken worden aangepakt, wordt intern gekeken wat men voor elkaar kan betekenen. In theorie zijn koppelkansen te realiseren met bijvoorbeeld de groenvisie. In de praktijk wordt al zo gewerkt, omdat de organisatie relatief klein is en de ambtenaren samenwerken. <u>De heer Pouw</u> wordt getriggerd door de opmerking dat 'in theorie' koppelkansen zijn te realiseren. <u>Wethouder Rensen</u> reageert dat het wegenbeheer raakvlakken heeft met heel veel zaken. Er moet worden voldaan aan een wettelijke verplichting. In 2019 is een tijdelijke regeling getroffen. Geconstateerd is dat een inhaalslag moet worden gemaakt in het onderhoud. De aankomende twee jaar zijn hard nodig om dat in beeld te brengen en uitvoering daaraan te geven. <u>De heer Kool</u> ziet ook koppelkansen als een project wordt opgestart of een buurt wordt heringericht en het wegdek moet worden opgebroken. Deze kosten zitten in het wegenbeheerplan mogelijk als onderhoud, maar worden gedekt uit het herinrichten van een buurt. Het geld dat beschikbaar was voor onderhoud, hoeft dan niet te worden gebruikt. <u>Wethouder Rensen</u> vindt de oproep helder en geeft aan dat indirect zo wordt gewerkt, zodat wellicht kan worden bespaard op beheer. Er zijn absoluut projecten die raakvlakken hebben met elkaar (snelfietsroute Utrecht-Veenendaal, Oranjebuurt e.d.). De relatief kleine organisatie heeft daar oog voor. Koppelkansen moeten in de natuur van de organisatie zitten. Zaken worden niet dubbel gedaan. Men gaat verstandig met de middelen om. Het verschil tussen rationeel en technisch is redelijk aan bod gekomen. De kosten zijn jaarlijks ruim € 80.000,00 lager en de focus ligt op de gebruiker. Een onderzoek naar de verkeersstromen is wenselijk. Door de afdeling Mobiliteit worden verkeersstellingen gedaan. Geprobeerd wordt deze informatie aan elkaar te koppelen. <u>De heer Pouw</u> begrijpt de volgende zin niet: "Dat heeft verband met de herinrichting van wegen ten tijde van een vervanging". <u>De heer Zilverentant</u> denkt dat deze zin moet worden verbeterd. Een weg wordt aangelegd met een bepaalde doelstelling, maar het is dynamisch. Er gebeurt van alles op verkeersgebied (speed pedelecs, zwaarder landbouwverkeer, ruimtelijke en demografische ontwikkelingen en dergelijke). Voordat groot onderhoud wordt gepleegd, moet worden gekeken naar de functie van de weg en of deze nog voldoet aan waarvoor hij ooit is aangelegd. <u>De heer Pouw</u> stelt voor de zin te vervangen door: "Daar wordt rekening mee gehouden bij herinrichting van wegen ten tijde van een vervanging." <u>Wethouder Rensen</u> geeft aan dat in de publieksversie moet worden gekeken hoe dit wordt geformuleerd. Er blijft geen budget over. In de begroting is het bedrag vanaf 2022 al opgeplust en er zijn minder kosten. Er is op voorgesorteerd, het is als een soort taakstelling meegegeven om dit niet terug te verdienen; het wordt eraf gehaald,
--	--

want het is nooit uitgegeven.

De heer Pouw vraagt hoe een gewenste verhoging van een onderhoudsbudget onvermijdelijk kan leiden tot een grotere behoefte aan personele capaciteit (pagina 37, 9.3). Hij kan zich voorstellen dat een grotere behoefte aan onderhoud leidt tot een grotere behoefte aan personele capaciteit.

De heer Zilverentant denkt dat dit wederom de formulering betreft. De gemeente heeft meer budget nodig voor wegenonderhoud. Dat is al in de begroting gehonoreerd. Als de raad toch rationeel beheer wenst, komt er wel een budgetaanvraag. Omdat voor het onderhoud jarenlang CROW-niveau C is aangehouden, is een stuwmeer aan noodzakelijk onderhoud ontstaan. Dat vraagt extra budget. Om dat uit te geven, is extra capaciteit nodig. Ook om het implementeren van risicogestuurd beheer is extra budget nodig, omdat het een nieuwe werkwijze is.

De heer Kool had een vraag gesteld over vervangen in plaats van onderhouden. Is risicogestuurd wegbeheer ten opzichte van rationeel wegbeheer op de lange termijn nog steeds gunstig?

Wethouder Rensen wijst erop dat er geen voorbeelden zijn van de lange termijn. Daarom wordt voorgesteld het over twee jaar te evalueren. Beide systematieken gaan uit van een bepaalde onderhoudsaanpak. Het stuwmeer wordt nu niet weggewerkt, waardoor inwoners gaan klagen. Hij hoopt dat dat verbetert.

De heer Kool vraagt welk onderhoudsniveau gewenst is.

Wethouder Rensen antwoordt dat wordt gestreefd naar CROW-niveau B.

De heer Zilverentant meldt dat er verschillende soorten onderhoud zijn. Bij onderhoud wordt de toplaag vervangen en bij vervanging wordt de volledige weg inclusief het fundament vervangen. De keuze of groot onderhoud wordt gedekt uit de reserves of via een investering die meerjarig wordt afgeschreven, is een vertaling van de Financiële Verordening en staat los van dit wegenbeheerplan.

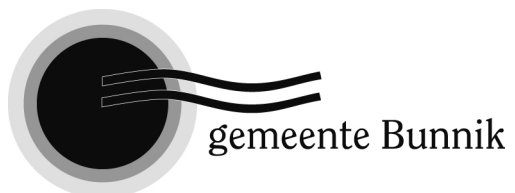
De heer Kool heeft er moeite mee dat de raad wederom voor het blok wordt gezet en moet instemmen met een onttrekking uit de algemene reserve. Is de gemeente te klein om alle taken uit te voeren of zijn er te weinig inkomsten?

De heer Pouw is blij met dit initiatief dat zaken worden aangepakt en dat ruimte wordt gemaakt op personeelsgebied.

Wethouder Rensen denkt dat dit een realistisch voorstel is met een realistische aanpak die past bij Bunnik en rekening houdt met het imago en de identiteit van Bunnik. Dit voorstel is passend en kan worden waargemaakt. De extra fte is onderdeel van de besluitvorming. Hij wil zich niet begeven op het politiek vlak.

De voorzitter stelt vast dat alle fracties dit agendapunt als hamerpunt willen behandelen in de raad. Dit agendapunt wordt als hamerpunt doorgeleid naar de raadsvergadering van 13 juli 2021.

Zij bedankt allen voor hun inbreng en sluit dit deel van het Open Huis om 22.21 uur.



Besproken in technisch overleg d.d.	Vastgesteld d.d.
-------------------------------------	------------------