

De harde en de zachte kanten van het asfalt Gemeente Berkelland

**Scan naar de kosten van beheer en
onderhoud van het gemeentelijke
wegennet**



Rekenkamercommissie BBLM

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
1. Inleiding	4
2. Landelijke en provinciale kaders	7
2.1. Rijksregelgeving en richtlijnen	7
2.2. Provinciale regelgeving	8
3. Gemeentelijk Beleidskader	9
3.1 GVVP	9
3.2 Wegcategorisering: basis voor beleidskeuze beheer en onderhoud van de wegen ..	9
3.3 Beleidskeuze op basis van de herijking onderhoud wegen 2011	12
4. Uitwerking van beleid	13
4.1 Wat is er gedaan?	13
4.2 Wat is de werkwijze?	14
4.3 Wat heeft het gekost?	16
5. Mening van inwoners en dorpsraden	21
5.1 Inwoners	21
5.2 Dorps- en wijkraden	23
.....	25
6. Samenvatting van bevindingen, conclusies en aanbevelingen	26
7. Bestuurlijk wederhoor	32
Bijlage 1 Gebruikte informatie	36
Bijlage 2 Vergelijkende informatie van de vier gemeenten	37
Bijlage 3 Interviewvragen	38

De rekenkamercommissie bestaat uit:
Drs W. J. Oosterveld -Sanders, voorzitter
Drs L.M. D. Zwier-Kentie, lid en onderzoeker
Mr. H.G.M. Wammes, lid en onderzoeker
Dhr. H.A. Valkenburg, secretaris

1. Inleiding

Aanleiding

Aanleiding voor het doen van een scan naar de kosten van het beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet was een bespreking in de Klankbordgroep van de scan naar de effectiviteit van 60 km zones. Daar werd de vraag gesteld of het mogelijk was een kort vergelijkend onderzoek te doen. Dat bracht de RC BBLM er toe om een voorstel voor een scan te doen, waarbij de reeds bestaande informatie verzameld wordt, gebundeld en geanalyseerd aangevuld met ambtelijke informatie. Naar aanleiding van een latere bespreking in de klankbordgroep is de scan uitgebreid met een onderzoek naar de mate van tevredenheid over de staat van het onderhoud onder bewoners.

Doelstelling

Met de scan wil de RC BBLM inzicht geven in de kosten van het onderhoud van het gemeentelijk wegennet binnen de vier gemeenten en de tevredenheid van de inwoners over het beheer van de wegen.

Op basis van de bevindingen zullen waar mogelijk leerpunten aangegeven worden, zal een analyse worden gemaakt en zullen de vier gemeenten worden vergeleken.

Vraagstelling

Wat zijn de kosten van het beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet en hoe verhouden die zich tot de kosten van vergelijkbare gemeenten? Hoe tevreden zijn de inwoners over het onderhoud van de wegen? Komt het beeld van de inwoners overeen met het beeld van de ambtenaren?

Onderzoeksvragen

- Hoe is het beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet georganiseerd in de gemeente?
- Is er een meerjaren onderhoudsplan?
- Zijn de wegen gecategoriseerd in verband met een gewenst kwaliteitsniveau?
- Wat zijn de begrote en werkelijke kosten geweest in de periode vanaf 2010?
- Hoe hoog zijn de kosten gemiddeld per inwoner en per kilometer?
- Wat kan er gezegd worden over de staat van het onderhoud van de wegen?
- Hoe tevreden zijn de inwoners over de staat van het onderhoud van de wegen in de gemeente?

Normenkader¹

- De gemeente heeft een actueel beleid voor beheer en onderhoud van wegen.
- De gemeente heeft zicht op de staat van het onderhoud.
- Het onderhoud van de wegen wordt begroot en ingepland.
- De kosten voor het onderhoud van gemeentelijke wegen zijn bekend.
- De inwoners zijn tevreden over de staat van het onderhoud van de wegen.
- Het beeld van inwoners en ambtenaren over de staat van de wegen komt overeen.

¹ De norm "De kosten van onderhoud staan in verhouding tot de staat van de wegen" is vervallen. Dit is gedaan vanwege het feit dat er niet voldoende vergelijkbare gegevens gegenereerd konden worden voor gegronde bevindingen.

Verantwoording onderzoeksaanpak

Het onderzoek is door twee leden van de RC BBLM, te weten Ilona Wammes en Lydia Zwier-Kentie uitgevoerd. Wij realiseren ons dat dit geen wetenschappelijk verantwoord representatief onderzoek is; het is een scan: het gaat om een, redelijk onderbouwde, indruk.

We hebben voor dit onderzoek eerst zoveel mogelijk informatie van internet gehaald, vooral beleidsstukken. Vervolgens is er aanvullende financiële informatie opgevraagd bij de gemeente. Op basis daarvan is er een eerste indruk verkregen. We hebben vervolgens 20 inwoners van de gemeente Berkelland gesproken. Dit aantal is gekozen in overleg met de Klankbordgroep. Het aantal is te weinig voor een statische verantwoord onderzoek. Het is voldoende voor een redelijk onderbouwde indruk. Vanwege het kostenaspect is gekozen het bij 20 inwoners te laten. Die inwoners zijn willekeurig gekozen, maar wel heel bewust verspreid over de gemeente. De inwoners zijn bewust op verschillende tijdstippen gebeld. We hebben de inwoners met name gevraagd naar de tevredenheid over het beheer en onderhoud van de wegen. Vervolgens hebben we gesproken met vertegenwoordigers van vijf dorpsraden. Met hen hebben we langer gesproken, omdat we spraken over de tevredenheid over het beheer en onderhoud van de wegen, maar ook over de tevredenheid over de contacten met medewerkers van de gemeente.²

Vervolgens hebben we een beleidsambtenaar en de wethouder geïnterviewd. Die gesprekken gingen vooral over het beleid, de uitwerking van het beleid en de toekomst. We hebben de gemeente gevraagd cijfers aan te leveren in een door ons opgesteld overzicht, zodat we de cijfers van de gemeente Berkelland kunnen vergelijken met de cijfers van de gemeenten Lochem, Bronckhorst en Montferland. Dat bleek te lastig te zijn voor Bronckhorst, zodat de gemeente Bronckhorst niet in de vergelijking meegenomen kan worden. Wij hebben voor de gemeente Bronckhorst de cijfers zelf geconstrueerd, zodat ook Bronckhorst in de vergelijking meegenomen kan worden. De RC BBLM heeft bevonden dat elke gemeente anders omgaat met indeling van onderdelen. Vergelijkbaarheid is daardoor lastig maar niet onmogelijk. Zij is echter niet 100% sluitend, maar volstaan voor een redelijk betrouwbaar beeld.

Voor de vergelijking van de doelmatigheid van het onderhoud van de wegen van de vier gemeenten (deze vindt u t.z.t. terug in de overkoepelende notitie) hebben we ons toe kunnen spitsen op het vergelijken van de totale kosten van wegenbeheer (incl. wegreconstructies) en op het vergelijken van groot en klein onderhoud ten aanzien van de verhardingen (asfalt en klinkers). We vermelden daar waar van toepassing ook bevindingen ten aanzien van zandwegen en civiele kunstwerken. Overige onderdelen (bermenonderhoud, gladheidsbestrijding, openbare verlichting, verkeersborden en belijning) hebben we vermeld waar nodig c.q. nuttig, maar niet meegenomen in de doelmatigheidsvergelijking.³

² De RC BBLM realiseert zich, en heeft met deze scan ook niet tot doel, dat dit onderdeel geen volwaardig wetenschappelijk verantwoord onderzoek is. Er is wel gewerkt met wetenschappelijk onderzoeksmethoden – en technieken. Het doel is het geven van een redelijk betrouwbaar beeld.

³ De RC BBLM heeft bevonden dat elke gemeente anders omgaat met indeling van onderdelen. Vergelijkbaarheid is daardoor lastig maar niet onmogelijk. Zij is echter niet 100% sluitend. Doel is een redelijk betrouwbaar beeld te geven ter vergelijking.

Leeswijzer

De scan naar het beheer en onderhoud van het gemeentelijk wegennet kent de volgende opzet.

Eerst is gekeken wat het beleid is. Te beginnen met het landelijke en provinciale beleid (hst. 2) en vervolgens het gemeentelijke beleid (hst. 3). Vervolgens hebben we omschreven hoe dat gemeentelijke beleid is uitgewerkt, zowel in de begrotings- en verantwoordingsstukken als in de praktijk (hst. 4). De volledige teksten van de passages uit de begrotings- en verantwoordingsstukken treft u aan in de bijlagen. Vervolgens hebben we getracht u een beeld te geven van de kosten die gemoeid zijn met het beheer en onderhoud.

Dan hebben we daarmee de bestuurlijke en ambtelijke kant bestreken. Dan volgt de ervaring van de bewoners en dorpsraden (hst. 5). Wat vinden zij van het beheer en onderhoud van de wegen?

In hoofdstuk 6 geven wij onze samengevatte bevindingen weer, gevolgd door conclusies en aanbevelingen.

2. Landelijke en provinciale kaders

2.1. Rijksregelgeving en richtlijnen

Het is belangrijk dat wegen goed en begrijpelijk zijn ingericht. Daarom zijn bepaalde zaken die met wegontwerp en wegbeheer te maken hebben vastgelegd in wetten. Daarnaast heeft een wegontwerper te maken met normering en richtlijnen.

Op Rijksniveau heeft het wegenbeheer te maken met de volgende regelgeving:

- NVVP (Nota mobiliteit) opvolger SVV 2
- De [Wegenverkeerswet 1994](#),
- het [Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens \(RVV 1990\)](#) en
- het [Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer](#) (BABW).

In de [Uitvoeringsvoorschriften BABW](#) zijn de regels van het BABW uitgewerkt.

Ook de [Wet milieubeheer](#), de [Algemene wet bestuursrecht](#) en de [Regeling verkeerslichten](#) bevatten wetten en regels die een rol spelen bij wegontwerp en wegbeheer.

Het rijk heeft met de andere wegbeheerders in 1997 afspraken gemaakt over het Duurzaam Veilig inrichten van alle wegen. Deze zijn vastgelegd in het DVV. Het DVV gaat uit van een structurele en preventieve aanpak van de verkeersveiligheid. Daarin zijn ruimtelijke ordening, de vormgeving van de infrastructuur en het gedrag van verkeersdeelnemers op elkaar afgestemd.

Bij de aanleg, beheer en onderhoud van wegen hebben we, naast de regelgeving, te maken met diverse landelijke richtlijnen en normen. Die normen zijn afkomstig van CROW⁴. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst.

Alle richtlijnen en publicaties van CROW zijn op het DVV gebaseerd.

Richtlijnen zijn niet zo hard als wetgeving en normen. Toch mag de wegontwerper en -beheerder er niet zomaar van afwijken. De wegontwerper en -beheerder moet aangeven waarom hij van de geldende richtlijnen wil afwijken en waarom hij voor een andere oplossing kiest. Ook moet hij aantonen dat die oplossing minstens zo veilig is. Bepaalde delen van richtlijnen zijn weergaven van bestaande wet- en regelgeving. Voor die delen is afwijken

⁴ De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. CROW is op 21 april 1987 ontstaan uit een fusie van het Studie Centrum Wegenbouw (SCW, 1957), de stichting Rationalisatie en Automatisering Grond-, Water- en Wegenbouw (RAW, 1972) en het Studiecentrum Verkeerstechniek (SVT). De organisatie heeft zich sindsdien ontwikkeld tot een toonaangevend kennisplatform en netwerkorganisatie voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

uiteraard niet toegestaan. Alle richtlijnen staan in de diverse CROW-publicaties over wegontwerp.

2.2. Provinciale regelgeving

Provinciale regelgeving met betrekking tot wegontwerp en -beheer is in lijn met Rijksregelgeving van de Planwet Verkeer en vervoer. Het door Provinciale Staten vastgestelde Tweede Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP-2) is op 30 juni 2004 vastgesteld en heeft een looptijd tot 2014. Het PVVP-2 is tot stand gekomen in een interactief proces, samen met gemeenten, regio's, en het Rijk.

De provincie kiest voor een aanpak waarmee problemen op mobiliteitsgebied voorkomen worden door infrastructuur en economische ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen worden beter benut. De provincie investeert daarom in fietsvoorzieningen, hoogwaardig openbaar vervoer (zoals Lightrail) en nieuwe stations. Daarbij hoort ook beter onderhoud en veiligheid. Hierin wordt zelfs een inhaalslag gemaakt. Verder bouwt de provincie aan de projecten uit het coalitieakkoord.

Naar aanleiding van een inspraakprocedure op het PVVP-2 heeft de provincie het plan aangepast. Bestrijding van geluidsoverlast door verkeer heeft daarbij extra aandacht. De aanpassing behelst verder het stimuleren van fietsgebruik op korte en middellange afstand, vooral in steden en naar economische centra, scholen en recreatieve voorzieningen. Veilige fietspaden op schoolroutes moeten prioriteit krijgen.⁵

In mei 2013 verscheen de eerste Meerjaren Investeringsagenda Mobiliteit (MIAM) Deze geeft een overzicht van alle wensen, initiatieven en (beoogde) projecten. Kern van de meerjarenagenda vormen de investeringen voor mobiliteit in de provincie Gelderland gebaseerd op de uitvoering van het Coalitieakkoord met een doorkijk naar de komende tien tot vijftien jaar. Het is de bedoeling om elk half jaar een geactualiseerde versie op te leveren. Vervoer van personen en goederen vraagt veel energie en levert veel CO₂-uitstoot. De provincie Gelderland vindt het daarom belangrijk om in te zetten op duurzame mobiliteit.

De projecten zijn te vinden op de site van de provincie. Daar onder vallen onder meer de rondweg Lochem, N318 ontbrekende schakel Zeddam – 's-Heerenberg en bereikbaarheid kern en bedrijventerrein Borculo.

De provinciale wegen (N-wegen) vallen buiten dit onderzoek.

⁵Bron: www.gelderland.nl

Scan kosten van beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet
BBLM, gemeente Berkelland, versie 17apr14

3. Gemeentelijk Beleidskader

3.1 GVVP

Het beleid van de gemeente Berkelland is vastgelegd in het gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplan module wegcategorisering (GVVP), welke in 2008 is vastgesteld.

Hieronder staan enkele citaten uit dat plan.

“Het is de taak van de gemeente om het wegennet zo in te richten en te beheren dat veiligheid en leefbaarheid in ons kleinschalige en kwetsbare gebied behouden blijft.”

“Om ons gebied te beschermen voor verkeersonveiligheid en overlast van het verkeer is het van belang het verkeer zoveel mogelijk te concentreren op de voor dat doel duurzaam veilig ingerichte verkeersaders. Daardoor kunnen de verblijfsgebieden zodanig ingericht worden dat de rust, variatie en kleinschaligheid van onze gemeente behouden kan blijven.”

“Maar een indeling van ons wegennet is niet alleen noodzakelijk voor het behoud van ons leefklimaat. Het omvangrijke gemeentelijke wegennet dient adequaat beheerd te worden. Daarbij dienen keuzes te worden gemaakt. De wegcategorisering is een handreiking voor prioritering van het onderhoud en beheer.”

3.2 Wegcategorisering: basis voor beleidskeuze beheer en onderhoud van de wegen

Om het gewenste ontwerp en onderhoudsniveau van de wegen te bepalen maken gemeenten gebruik van wegcategorisering. De Wegcategorisering van Berkelland is in lijn met de eerder genoemde CROW-systematiek opgezet. Deze is in het GVVP in de module wegcategorisering 2008; werknaam: wegcategorisering 2008 opgenomen.

In bijlage 2 vindt u de integrale tekst met betrekking tot wegbeheer en – onderhoud.

Het beheerareaal van de gemeente Berkelland is als volgt opgedeeld: (de volgende tabel laat eveneens het verband zien tussen de benaming van de CROW BOR-(beheer openbare ruimte) groepen en de benaming in de wegcategorisering Berkelland).

BOR-groep wegbeheer

Centrumwegen

Wijkontsluitingswegen woonstraten

Wegcategorisering GVVP

Alle straten in een vastgesteld centrum van een bepaalde kern

Toegangs- en buurtstraten binnen de kom, woonstraten

Industriewegen	Alle straten op een bepaald industrieterrein
Ontsluitingswegen buiten de bebouwde kom	Toegangs- en buurtstraten buiten de kom
Overige wegen buiten de bebouwde kom	Overige straten buiten de kom

Het totale verharde beheersareaal van de gemeente Berkelland bedraagt circa 3,62 miljoen m2 verhard oppervlak met uitzondering van zandwegen. Het grootste deel van het beheersareaal valt onder buurt- en woonstraten buiten de kom.

Om de jaarlijkse onderhoudskosten inzichtelijk te krijgen op langere termijn zijn een drietal mogelijke kwaliteitsniveaus opgesteld. Hierbij is het kwaliteitsniveau per BOR-groep vastgesteld te weten:

- 1 Basis, met accent op centrum
- 2 Basis
- 3 Overwegend laag

In 2006 is op basis van een aantal ontwikkelde kwaliteitsscenario's een keuze gemaakt voor het onderhouden van alle wegverhardingen in de gemeente Berkelland. In deze scenario's is het te handhaven kwaliteitsniveau gekoppeld aan de wegfunctie. In 2006 is gekozen voor scenario 3 (overwegend laag), welke inhoudt:

Kwaliteitsniveau	Wegfunctie
Hoog	Fietspaden
Basis	Alle straten in het centrum Alle toegangswegen en buurtstraten
Laag	Woonstraten Industriewegen Overige straten buiten de kom

Scenario 3: Overwegend laag

	Gebruiksfunctie	Wegfunctie					
		Centrumgebied	Wijkontsluiting wegen	Woonstraten	Industriewegen	Ontsluitingsweg en buiten de kom	overige wegen buiten de kom
Asfalt	Rijbaan	Basis	Basis	Laag	Laag	Basis	Laag
	Fietspaden		Hoog	Hoog		Hoog	Hoog
	Voetpaden			Laag			
	Overige		Basis	Laag			
Elementen	Rijbaan	Basis	Basis	Laag	Laag		Laag
	Fietspaden		Hoog	Hoog			Hoog
	Voetpaden	Basis	Basis	Laag	Laag		
	Overige	Basis	Basis	Laag	Laag		Laag

De scenario's geven een gemiddeld streefbeeld binnen een bepaald wegtype aan. In de praktijk liggen bepaalde wegen boven het streefbeeld en bepaalde wegen beneden het streefbeeld.

Het wegbeheer omvat verder:

- de bermen, en waar van toepassing, de bermsloten
- uitzichtsdriehoeken.⁶
- gladheidsbestrijding. (Wel moet gezegd worden dat het gaat om een inspannings- en geen resultaatverplichting.)
- openbare verlichting

⁶ Op veel gebruikte aansluitingen van toegangs- en buurtstraten behoren deze vrij te zijn. Van de wegberm dient een gedeelte vrij te blijven van obstakels zoals bomen, palen etc. Bij de toegangsstraten, buurt- en woonstraten is dit gedeelte minimaal 1.50m breed, terwijl 2.50 m breed gewenst is. Op vele wegen is deze obstakelvrije ruimte niet aanwezig. Vaak beperken bomen de vrije berm. Bij herinrichting of nieuwe aanleg kan de norm wel gehanteerd worden.

3.3 Beleidskeuze op basis van de herijking onderhoud wegen 2011

Op basis van jaarlijks uitgevoerde wegininspecties is in 2010 geconcludeerd dat de in 2006 verwachte kwaliteitsachteruitgang niet in die mate is opgetreden. Via de voorjaarnota 2010 is toen aangekondigd een herijking te laten uitvoeren van de jaarlijks benodigde onderhoudskosten voor scenario 3. Deze herijking is eind 2010 uitgevoerd. Afspraak is om elke 5 jaar een herijking te doen.

De benodigde onderhoudskosten voor de planperiode 2011-2014 gebaseerd op het wegbeheersysteem (CROW systematiek) en de recente wegininspectie bedragen €13,9 miljoen. Per jaar betekent dit € 2,78 miljoen..

Om inzicht te krijgen in de jaarlijkse onderhoudskosten op langere termijn binnen de gemeente Berkelland zijn er een drietal "mogelijke" kwaliteitsniveaus door de gemeente opgesteld.

Op basis van deze herijking heeft de Raad besloten

- a. Vasthouden aan de in 2006 gemaakte keuze voor kwaliteitsscenario 3 (overwegend laag);*
- b. Het structurele budget (€ 1.202.500,-- voor onderhoud aan wegverhardingen) ongewijzigd te laten;*

Het structureel beschikbare budget voor het uitvoeren van onderhoud aan verharding bedraagt € 1.202.500,--. Ten opzichte van het voor wegonderhoud gekozen scenario 3 (overwegend laag) gaf dit een structureel tekort van € 527.500,--.

De raad heeft besloten om vanuit positieve rekeningsaldo's de verhogingen van de onderhoudsbudgetten in de vorm van een egalisatiereserve voor wegen en bruggen beschikbaar te stellen. Door middel van jaarlijks uitgevoerde wegininspecties wordt getoetst of de gemeten kwaliteit blijft voldoen aan het vastgestelde kwaliteitsscenario 3 (overwegend laag).

4. Uitwerking van beleid

De uitvoering van het beleid in de onderzoeksperiode 2010-2013 kan als volgt weergegeven worden (gebaseerd op interviews, programmabegrotingen en jaarrekeningen):

4.1 Wat is er gedaan?

De gemeente geeft gedurende de onderzoeksperiode 2010-2013 aan dat haar doelstelling is ⁷:

1. *Een kwaliteitsniveau van de wegverharding dat past bij de functie van de weg volgens scenario 3*
2. *Minimale hinder van de onderhoudstoestand van de wegen. De gemeente accepteert een lichte toename van het aantal erkende schadeclaims. Dit als gevolg van de verwachte afname van de kwaliteit van het wegenonderhoud.*

Hiertoe doet zij het volgende

1. *Uitvoeren van onderhoud en verhelpen van klachten.
Het onderhoud omvat de openbare wegverhardingen, bruggen, tunnels, parkeervoorzieningen, zandwegen, wegbermen, openbare verlichting, wegmeubilair, borden, schoonhouden en gladheidbestrijding. Gemiddeld 70% van de onderhoudsklachten wordt binnen de afgesproken behandeltijd verholpen.*
2. *Uitvoeren van groot onderhoud van wegverhardingen.
Het gaat bij groot onderhoud bijvoorbeeld om het herstel van slijtlagen, asfalt en het herstraten van wegen.*
3. *Onderhoud en vervanging kunstwerken
Het onderhoud en vervanging omvat bruggen, tunnels en grote duikers.*
4. *Vervanging (weg)verharding.
Vervanging van wegverharding maakt veelal deel uit van een herinrichting.*

Ten opzichte van het scenario blijkt op basis van de wegininspectie in de kernen in 2007 (voor PB 2010) en 2009 (voor PB 2011) en in het buitengebied in 2008, dat het gemiddeld niveau van de wegen per groep zich overal op of boven het scenario vindt, met uitzondering van

- In 2010 : de fietspaden van de wijkontsluitingswegen (die zijn dan beoordeeld als Basis t.o.v. Hoog als streefwaarde)
- In 2011: de fietspaden in de woonwijken (die zijn dan als Basis gerealiseerd ten opzichte van Hoog gewenst)

In 2010 is een plan van aanpak opgesteld voor het herstel van de bermschade. Hierbij gaat

⁷ Bron: programmabegrotingen en jaarrekeningen 2010-2013; opvallend is dat vanaf 2012 als verkeer onder programma 3.2 leefbaarheid valt, is in de PB geen specifieke tekst meer te vinden en wordt alleen heel algemeen geschreven, ook geen bedragen meer)

het om 25,5 km wegberm die met behulp van grasbetonstenen versterkt moet worden. De kosten hiervan bedragen ca. € 382.500. Besloten is om dit binnen een periode van 10 jaar ten laste van het reguliere budget voor onderhoud wegverhardingen uit te voeren. Het in 2010 toegezegde plan van aanpak openbare verlichting is niet van de grond gekomen. Momenteel wordt er gewerkt aan een nieuw plan van aanpak.

4.2 Wat is de werkwijze?

Afdelingen

De beleidsmedewerkers in het cluster wegen zijn verantwoordelijk voor het beleid, de dagelijkse gang van zaken, het maken van onderhoudsplannen en bestekken. Zij hebben wel contacten met inwoners, maar zijn niet dagelijks buiten.

Naast het cluster wegen zijn er de clusters groen, riolering, afval en gebouwen en civiel (buitendienst/gemeentewerken) waar de beleidsmedewerkers mee afstemmen.

Inspecties

Berkelland heeft gekozen voor scenario 3 'overwegend laag'. Met Oranjewoud is dat ontwikkeld met plaatjes van voorbeelden hoe het kwaliteitsniveau er dan uit zou zien. De herijking was in 2010. Er zijn 2 soorten inspecties: naar elementen en naar de dichte verharding. Dat geeft een schadebeeld. Op dit moment wordt het beheerareaal nagelopen, het streven is 95% van het wegenareaal kloppend te krijgen.

Berkelland gebruikt het GBI-systeem van Oranjewoud. Ze maken geen aparte meerjarenplannen. De wegen staan in het systeem. Afhankelijk van het moment van aanleg (=0), type weg en intensiteit geeft het systeem een cyclische theoretische berekening wanneer de weg onderhouden zou moeten worden. Het kan anders lopen, afhankelijk van de vorst en wegintensiteit.

De wegininspecties geschieden elk jaar. Oneven jaren binnen de bebouwde kom en even jaren buiten de bebouwde kom. Inspecteurs geven informatie. Oranjewoud maakt een nieuw overzicht. Dat is met plaatjes van huidige kwaliteit in rapportcijfers. 1x per 5 jaar is er herijking, vanwege wijziging van areaal, reconstructies en inflatie. Er zijn momenteel bijna geen reconstructies in het buitengebied, allen aan de Winterswijkseweg/Vredenseweg. Hiervoor is een bijdrage geleverd uit het onderhoudsbudget omdat achterstallig onderhoud niet subsidiabel was.

Oranjewoud (volgt uit de inspectie en vertaalslag naar beeldkwaliteit) maakt een lijst van wegvlakken die onder de maat zijn. Op basis van die lijst gaat de wegbeheerder de wegvakken beoordelen. Sommige wegvlakken vallen dan van de lijst af, bijvoorbeeld omdat het een klein weggetje is, dat nog even uitgesteld kan worden of omdat er binnenkort riool (reconstructie) aan de beurt is. Sowieso worden alle hoofdwegen bekeken. Kleine reparaties

worden uitgevoerd ter voorkoming van schade. Van de lijst van Oranjewoud valt ongeveer 1/3 van de wegvlakken af.

Afstemming

Uitgangspunt voor de gemeente is : *“alles gaat integraal. Het gebeurt niet dat er vandaag de lantaarnpalen worden gerepareerd, morgen de weg weer in orde en overmorgen de stoeptegels er weer uit. Ambtenaren stemmen goed af. Ze maken werk met werk om zo geld te besparen”*. Er is naar de ervaring van de gemeente veel ambtelijk overleg. Ook met de Provincie. Intergemeentelijk kan het, naar de mening van de geïnterviewden, “wel beter”. Ook bij wegafsluitingen is er vooraf overleg. Ook bij andere keuzes, zoals bijvoorbeeld ontsluitingswegen van bedrijventerreinen.

Er zijn veel reconstructies geweest. Daartoe is met de rioolbeheerder en civiele projectleiders afgestemd. Riool en reconstructies lopen zoveel mogelijk samen. Dat levert aanbestedingsvoordelen op. Als een weg niet meer te repareren (einde levensduur) is, dan gaat die van de lijst af en wordt er een voorstel gedaan om hem op de investeringslijst te zetten.

Klachtenafhandeling

Als er melding is van bijvoorbeeld een kapotte stoep en de veiligheid is in het geding, dan wordt het meteen gemaakt. Dat is de klachtafhandeling. Bij het afgesproken niveau passen bepaalde mankementen er soms bij, maar als het gevaarlijk wordt, dan wordt er direct gerepareerd, zo stelt de gemeente.

Meldingen worden buiten beoordeeld, aan de hand van het kwaliteitsscenario wordt beoordeeld of er reparaties uitgevoerd moeten worden. Daarbij kijkt men dan ook naar veiligheid en begaanbaarheid van de verharding.

Tot slot

Veiligheid is belangrijkste uitgangspunt. Onderhoudstechnisch moet het voldoen aan wat er in beleidsplannen staat, afhankelijk van type weg en intensiteit

Leefbaarheid is tegenwoordig vooral leefomgeving. “We moeten er rekening mee houden dat er meer rollators en scootmobielen zijn.”

Naar de mening van de geïnterviewde ambtenaren en wethouder zijn de wegen in de kernen voor het merendeel in orde. In het buitengebied is het soms van mindere kwaliteit. Wel is het geënt op wat is vastgelegd en passend bij de functie van de weg. Veiligheid staat voorop. Als er gat in de weg zit, gaat de gemeente die repareren. Wat als lastig wordt gezien is dat de wegen stuk gereden worden door vrachtwagens, die er ondanks verbodsbord rijden. Doordat dit buiten de bevoegdheid van de gemeentes valt, is het niet mogelijk hierop te controleren.

4.3 Wat heeft het gekost?

Inleiding

Op basis van de kadernota's, programmabegrotingen, tussentijdse rapportages en jaarrekeningen en beschikbaar gestelde budgetcijfers worden in deze paragraaf de begrotingen, budgetten en realisaties weergegeven.

De weergave wordt toegespitst op:

1. wegenbeheer geheel (incl. wegreconstructies)
2. groot en klein onderhoud verhardingen (excl. personeelskosten)

Onder 1 (**wegenbeheer geheel**) kunnen vallen (inventarisatie van alle genoemde categorieën die de RC BBLM is tegengekomen bij één of meerdere van alle vier gemeenten tezamen) :

- straatreiniging,
- openbare verlichting,
- bermonderhoud,
- sloten,
- bomen,
- bewegwijzering,
- afvalmaterialen en gebruiksgoederen
- verkeersborden,
- asfalt,
- klinkers,
- zandwegen,
- civiele kunstwerken,
- maaien van bermen,
- inspecties,
- personeelskosten,
- straatmeubilair, belijning
- (grote reconstructies kan ook, maar zijn bij alle gemeenten eigenlijk samenvallend met riool)
- bijdrage nutsbedrijven,
- schadeverhalen,
- verzekeringen,
- verwerking afval,
- voertuigen,
- onkruidbestrijding
- kosten parkeren
- ..

Onder 2 : (**klein en groot onderhoud**) kunnen vallen (ook hier geldt: bij diverse gemeenten vallen diverse zaken hier budgettair onder, dit is een inventarisatie):

- asfalt
- elementverhardingen

- klinkers
- zandwegen
- gladheidsbestrijding
- bermen
- civiele kunstwerken
- verkeersborden
- belijning
- straatmeubilair
- ...

Om een vergelijking tussen de gemeenten mogelijk te maken, van de kosten voor onderhoud, hebben wij ons toegespitst op asfalt, verhardingen en klinkers, excl. Personeelskosten en overhead. De RC BBLM heeft bevonden dat elke gemeente anders omgaat met indeling van onderdelen. Vergelijkbaarheid is daardoor lastig, maar niet onmogelijk. Zij is echter niet 100% sluitend. Doel is een redelijk betrouwbaar beeld te teven ter vergelijking.

De cijfers van Berkelland

Berkelland heeft 44.911 inwoners en 1050 km gemeentelijke wegen. Hiervan is 200 km zandweg en 850 km verharde weg. ⁸ De 850 km verharde weg komt overeen met 3,62 miljoen m² verharding.

Wegenbeheer geheel

Het structurele onderhoudsbudget is vanaf 2010 genoemd als onvoldoende voor het uitvoeren van scenario 3 (overwegend laag). De raad heeft, zo staat vermeld in de programmabegrotingen van 2010 en 2011 (dus ook al voor de herijking wegen d.d. 2011, red), besloten om vanuit positieve rekeningsaldo's de verhogingen van het onderhoudsbudget in de vorm van een egalisatiereserve voor wegen en bruggen en beschikbaar te stellen.

Op basis van het rekeningresultaat 2008 is in 2009 een bedrag van € 561.000 toegevoegd aan de egalisatiereserve (€ 436.000 voor onderhoud wegen en € 125.000 voor onderhoud bruggen). Door toevoeging van € 436.000 aan het structurele budget voor onderhoud wegen is in 2009 (op basis van de Voorjaarsnota 2009) een bedrag beschikbaar van € 1.672.228. Voor het toevoegen van eenmalige meevallers aan de reserves wordt jaarlijks een verdeling vastgesteld.

Voor de geschetste scenario's is op basis van normbedragen een indicatief bedrag van ca.

⁸ (Red: Berkelland rekent naar km-lengte. Omdat sommige wegen veel breder zijn dan andere. Andere gemeenten rekenen met m². Dat maakt vergelijken lastig. We kunnen. Gezien de hierboven bekende vergelijking evt. omrekenen 1 km lengte = 4000m²)

€ 5,21 miljoen per jaar vanaf 2011 genoemd als noodzakelijk investeringsniveau voor de rehabilitatie (=reconstructie) van wegverhardingen. In de meerjarenramingen is , zoals vermeld in de PB 2010, geen rekening gehouden met de (zeer geringe) toename beheerkosten door uitbreiding van het wegennet.

In 2010 is meerjarig begroot: € 5,501 miljoen vanaf 2011 voor rehabilitatie (=reconstructie) en herinrichting (€ 5.003.000).

De meerjarencijfers zijn als volgt:

Voor wegenbeheer geheel (incl. overhead)

Jaar	Begroting (miljoen)	Realisatie (miljoen)
2010	5,6	5,1
2011	5,7	5,7
2012	5,9	4,6
2013	5,0	nmb

Tussen 2010 en 2013 zijn de volgende mutaties in de wegenreserve gepleegd:

Jaar	Stand 1-1	Stand 31-12	Toevoeging	Onttrekking
2010	€ 317.000	€ 695.000	€ 378.000	
2011	€ 695.000	€ 160.000		€ 535.000(*)
2012	€ 160.000	€ 777.000	€ 617.000	

(*)deze onttrekking heeft te maken met reconstructie van de Winterswijkseweg.

De gemiddelde realisatie voor de periode 2010-2012 is € 5,1 miljoen.

Groot en klein onderhoud

Er is jaarlijks ongeveer € 1,2 mln beschikbaar voor groot en klein onderhoud aan wegverhardingen (dit bedrag is excl. civiele kunstwerken en zandwegen). Dat is zonder kantoor en personeelskosten. € 1,6 mln is het bedrag incl. doorbelasting overhead.

Voor geheel onderhoud van de wegen, dat is in Berkelland incl. bermen, civiele kunstwerken, zandwegen, gladheidsbestrijding, verlichting, inspecties, bewegwijzering en belijning is begroot en gerealiseerd (in miljoenen):

Jaar	Begroot	Gerealiseerd
2010	€ 2,0	€ 1,5
2011	€ 2,6	€ 2,7

2012	€ 1,9	€ 1,4
2013	€ 2,1	

Voor onderhoud van de verharde weg zijn de volgende bedragen begroot en gerealiseerd voor groot en klein onderhoud:

Jaar	Begroot	Gerealiseerd
2010	€ 1,45	€ 1,1
2011	€ 1,8	€ 1,8
2012	€ 1,2	€ 0,75
2013	€ 1,4	

Voor zandwegen (250 km in totaal) besteedt Berkelland gemiddeld nog geen € 33.000 per jaar. Voor de civiele kunstwerken is in 2009 meerjarig de kosten voor onderhoud geraamd op € 411.000 per jaar en begroot € 121.500; vanaf 2010 geraamd op € 402.985 per jaar en begroot € 125.000. De werkelijke besteding laat per jaar (net als bij andere gemeenten) een grillig verloop zien, begroting tussen € 125.000 en € 245.000 per jaar (afgerond) en gerealiseerd tussen € 5.000 en € 237.000 (afgerond) per jaar.

Tot groot onderhoud wordt alles boven de € 5.000 gerekend.

Er is een bestek voor klein onderhoud (raambestek). Dat is in totaal ongeveer € 100.000. Er worden vervolgens offertes gevraagd van diverse aannemers (voor diverse klussen die niet via het raambestek kunnen lopen). De “kleine dingetjes” doet de eigen buitendienst.

Als er geldmiddelen tekort zijn, kan er via college een beroep gedaan worden op de egalisatiereserve, als daar wat in zit.

De aanbestedingsproces is als volgt: het bestek wordt gemaakt, en wordt meervoudig onderhands aanbesteed bij 5 aannemers en gegund aan de economisch meest voordelige inschrijving.

Ambtenaren houden het graag zo. “Wegen in beheer geven voor een x bedrag onderhoudskosten, geeft veel discussies. Bepaalde wegen willen ze dan niet. Je krijgt ook gedoe met aansprakelijkheid”, aldus de geïnterviewden.

5. Mening van inwoners en dorpsraden

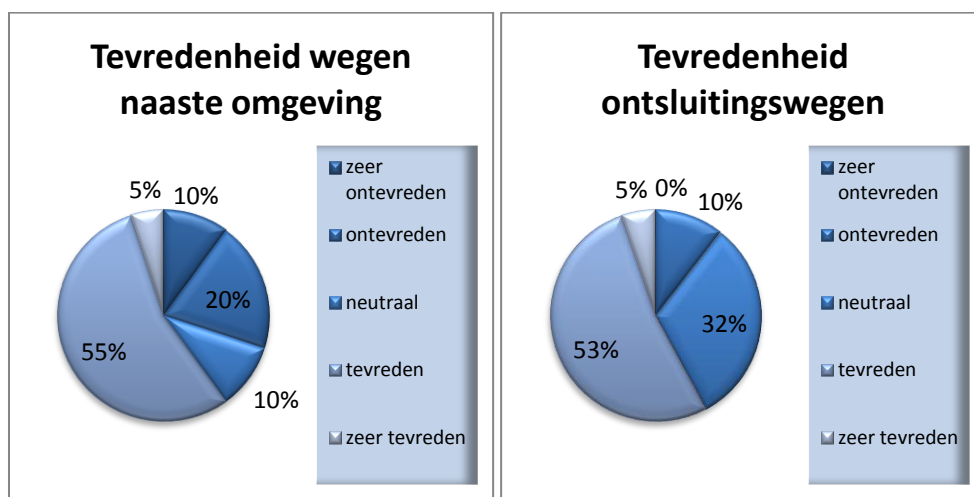
5.1 Inwoners

De RC BBLM heeft 20 inwoners van de gemeente Berkelland telefonisch een aantal vragen voorgelegd. Dit aantal is gekozen in overleg met de Klankbordgroep. Het aantal is te weinig voor een statische verantwoord onderzoek. Het is voldoende voor een redelijk onderbouwde indruk. De bewoners zijn willekeurig gekozen en verspreid over de hele gemeente. Er werden vaste vragen gesteld, maar daarnaast maakten de inwoners ook overige opmerkingen. De gestelde vragen treft u aan in bijlage 3.⁹

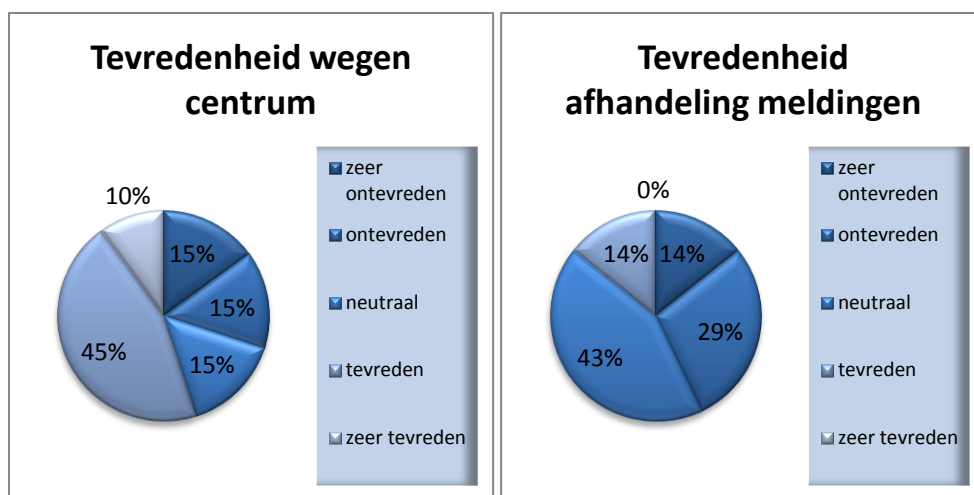
De geïnterviewde inwoners woonden gemiddeld tussen de 10 en 20 jaar in de gemeente. Over de wegen in de directe omgeving waren de geïnterviewde inwoners het meest tevreden (dat scoorde gemiddeld 3,25 dat is neutraal, neigend naar tevreden). Vervolgens waren de inwoners het meest tevreden over de wegen in het centrum van hun dorp/kern met een gemiddelde score van 3,2. En ten slotte waren de geïnterviewde inwoners gemiddeld het minst tevreden over de ontsluitende wegen met een gemiddelde score van 3,1 (2 geïnterviewden kwamen niet op deze wegen). Over de afhandeling van de klachten waren de geïnterviewde inwoners niet tevreden: de gemiddelde score lag met 2,8 onder neutraal, richting ontevreden (2).

De antwoorden waren echter wel verschillend. Ter illustratie:

Inwoners



⁹ De RC BBLM realiseert zich, en heeft met deze scan ook niet tot doel, dat dit onderdeel geen volwaardig wetenschappelijk verantwoord onderzoek is. Er is wel gewerkt met wetenschappelijk onderzoeksmethoden – en technieken. Het doel is het geven van een redelijk betrouwbaar beeld.



Opvallende gemaakte opmerkingen waren:



5.2 Dorps- en wijkraden

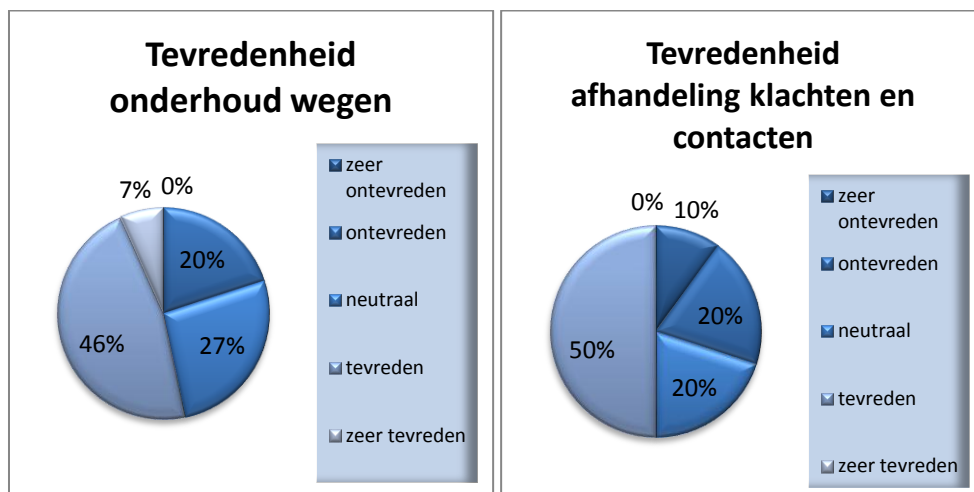
De RC BBLM heeft eveneens gesproken met vijf dorps-en wijkraden van de gemeente Berkelland. De dorpsraden zijn willekeurig gekozen en verspreid over de gemeente. Er werden vaste vragen gesteld, maar daarnaast maakten de vertegenwoordigers van de dorpsraden ook overige opmerkingen. Het volledige overzicht van vragen vindt u in bijlage 3.

De vertegenwoordigers van de dorpsraden die wij hebben gesproken waren gemiddeld tussen de 5 en 10 jaar actief. Zij waren over het onderhoud van de wegen in het dorp neutraal, neigend naar tevreden. Datzelfde kan gezegd worden over de wegen in de centra van de dorpen. Over de wegen tussen de dorpen en kernen waren ze meer tevreden. Over de contacten met de gemeente waren de dorpsraden minder tevreden voor wat betreft de afhandeling van meldingen. Gemiddeld worden zij eens per kwartaal benaderd door dorpsgenoten. De dorpsraden hebben eveneens gemiddeld eens per kwartaal contact met de gemeente over het onderhoud en zijn neutraal, neigend naar tevreden over dat onderhoud.

Samengevat:

- Alle geïnterviewde dorpsraden zijn de enige vertegenwoordigers van hun dorp/kern.
- De dorpsraden bestaan meestal tussen 10 en 20 jaar (gem. score 4,6)
- De contactpersonen zijn gemiddeld tussen de 5 en 10 jaar lid van de dorpsraad (gem. score 3,0)
- Dorpsraden zijn neutraal neigend tot tevreden over de wegen in het dorp (3,2)
- Dorpsraden zijn neutraal meer neigend naar tevreden over wegen tussen dorpen en kernen (3,4)
- Dorpsraden zijn neutraal tot meer neigend naar tevreden over wegen in het centrum (3,6)
- Dorpsraden zijn neutraal tot ontevreden over contacten met gemeente m.b.t. afhandeling meldingen e.d. (2,8)
- Wegen zijn gemiddeld eens per kwartaal onderwerp van de agenda van de dorpsraden
- Dorpsraden hebben gemiddeld eens per kwartaal contact met de gemeente over de wegen
- Inwoners nemen gemiddeld eens per kwartaal contact op met hun dorpsraad over de wegen.
- Dorpsraden zijn neutraal tot neigend naar tevreden over het reguliere contact met de gemeente. (3,4).

De antwoorden waren echter wel verschillend. Ter illustratie:



Opvallende gemaakte opmerkingen zijn:

"de tegels bij het kerkplein met de dierenriemtekens zijn erg mooi, maar wel slecht onderhouden"

"De wegen zijn keurig en netjes"

"Het centrum is met name onveilig door vrachtverkeer(meer bewegingen dan veiligheidsnorm) en landbouwverkeer"

"de doorgaande wegen zonder fietspad zijn voor fietsers gevaarlijk door de wegganten"

"Het centrale klachtennummer werkt prima! "

"meer parkeerplaatsen bij de school , dat is wel belangrijk

" Het contact met de gemeente...dat is wel erg afhankelijk van de persoon"

"De bomen staan te dicht op de weg"

" Die stoeptegels!"

" Contacten met de gemeente zijn er en zijn best goed, maar er komen geen oplossingen "

" misschien betere verkeerslessen op school?"

"de vrachtwagens maken het gevaarlijk" "

"
Klinkerwegen op buitenwegen is niet meer van deze tijd"

" Betere handhaving op hardrijden!"

"Waarom de Haarloseweg niet meteen in 1 keer goed aanpakken?" "

" De grasbetontegels buiten de kern liggen schots en scheef en los"

6. Samenvatting van bevindingen, conclusies en aanbevelingen

Inleiding: De algemene vraagstelling van het onderzoek luidde:

Wat zijn de kosten van het beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet en hoe verhouden die zich tot de kosten van vergelijkbare gemeenten? Hoe tevreden zijn de inwoners over het onderhoud van de wegen? Komt het beeld van de inwoners overeen met het beeld van de ambtenaren?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden hebben we deelvragen en normen benoemd. In dit hoofdstuk plaatsen we de normen en bevindingen bij de deelvragen en baseren daarop onze conclusies en aanbevelingen.

6.1: Hoe is het beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet georganiseerd in de gemeente? Is er een meerjaren onderhoudsplan?

Normen:

- De gemeente heeft een actueel beeld voor beheer en onderhoud van wegen
- De gemeente heeft zicht op de staat van onderhoud
- Het onderhoud van de wegen wordt begroot en ingepland

Bevindingen:

Berkelland gebruikt het GBI-systeem van Oranjeoud. Ze maken geen aparte meerjarenplannen. De wegen staan in het systeem. Afhankelijk van het moment van aanleg (=0), type weg en intensiteit geeft systeem een cyclische theoretische berekening wanneer de weg onderhouden zou moeten worden.

De wegininspecties geschieden elk jaar. Oneven jaren binnen de bebouwde kom en even jaren buiten de bebouwde kom. Inspecteurs geven informatie.

Oranjewoud (volgt uit de inspectie en vertaalslag naar beeldkwaliteit) maakt een lijst van wegvlakken die onder de maat zijn. Dan stappen inspecteurs in de auto en gaan de wegvakken beoordelen. Sommige wegvlakken vallen af voor onderhoud. Sowieso worden alle hoofdwegen langsgereden. Kleine reparaties uitgevoerd ter voorkoming van schade. Van de lijst van Oranjewoud valt ongeveer 1/3 af.

Er zijn veel reconstructies geweest. Daartoe is met de rioolbeheerder en civiele projectleiders afgestemd. Riool en reconstructies lopen zoveel mogelijk samen. Dat levert aanbestedingsvoordelen op. Als een weg niet meer te repareren (einde levensduur) is, dan gaat die uit de lijst en wordt er een voorstel gedaan om hem op de investeringslijst te zetten.

Scan kosten van beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet
BBLM, gemeente Berkelland, versie 17apr14

Meldingen worden buiten beoordeeld, aan de hand van het kwaliteitsscenario wordt beoordeeld of er reparaties uitgevoerd moeten worden. Daarbij kijkt men dan ook naar veiligheid en begaanbaarheid van de verharding.

Uitgangspunten zijn integraal aanpakken en veiligheid.

Conclusies:

- De gemeente heeft een actueel beleid voor beheer en onderhoud van wegen.
- De gemeente heeft zicht op de staat van het onderhoud.
- Het onderhoud van de wegen wordt begroot en ingepland.

Aanbeveling 1:

Berkelland maakt geen gebruik van een voorziening voor Civiele Kunstwerken.

- Overweeg een voorziening in te stellen voor groot onderhoud van de wegen.

Toelichting:

De gemeente Montferland maakt gebruik van een voorziening groot onderhoud. Daarmee is zij in staat onverwachte grote uitgaven te bekostigen. Deze voorziening zou tevens gebruikt kunnen worden indien de gemeente onverwacht geconfronteerd wordt met onderhoud aan bijvoorbeeld bruggen of duikers.

6.2: Zijn de wegen gecategoriseerd in verband met een gewenst kwaliteitsniveau?

Bevindingen:

De Wegcategorisering van Berkelland is in lijn met de CROW-systematiek opgezet.

Het te handhaven kwaliteitsniveau gekoppeld aan de wegfunctie is overeenkomend met scenario 3 (overwegend laag), welke inhoudt:

Kwaliteitsniveau	Wegfunctie
Hoog	Fietspaden
Basis	Alle straten in het centrum
	Toegangsstraten binnen de kom
	Buurtstraten binnen de kom
Laag	Woonstraten
	Alle straten buiten de kom

Conclusie:

Scan kosten van beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet
BBLM, gemeente Berkelland, versie 17apr14

- De wegen zijn gecategoriseerd in verband met een gewenst kwaliteitsniveau

6.3 Wat zijn de begrote en werkelijke kosten geweest in de periode vanaf 2010? Hoe hoog zijn de kosten gemiddeld per inwoner en per kilometer weg?¹⁰

Norm:

- De kosten voor het onderhoud van gemeentelijke wegen zijn bekend

Bevindingen:

Voor rehabilitatie (=reconstructie) en herinrichting van wegen is gemiddeld 5,1 miljoen gerealiseerd per jaar

Jaar	Begroting (miljoen)	Realisatie (miljoen)
2010	€ 5,6	€ 5,1
2011	€ 5,7	€ 5,7
2012	€ 5,9	€ 4,6
2013	€ 5,0	

Voor geheel onderhoud van de wegen, dat is in Berkelland incl. bermen, civiele kunstwerken, zandwegen, gladheidsbestrijding, verlichting, inspecties, wegbewijzing en belijning is begroot en gerealiseerd:

Jaar	Begroot	Gerealiseerd
2010	€ 2,0	€ 1,5
2011	€ 2,6	€ 2,7
2012	€ 1,9	€ 1,4
2013	€ 2,1	

Voor onderhoud van de verharde weg zijn de volgende bedragen begroot en gerealiseerd voor groot en klein onderhoud: gemiddeld € 1,2 miljoen per jaar.

Jaar	Begroot	Gerealiseerd
------	---------	--------------

¹⁰ De RC BBLM heeft bevonden dat elke gemeente anders omgaat met indeling van onderdelen. Vergelijkbaarheid is daardoor lastig maar niet onmogelijk. Zij is echter niet 100% sluitend. Doel is een redelijk betrouwbaar beeld te geven ter vergelijking.

2010	€ 1,45	€ 1,1
2011	€ 1,8	€ 1,8
2012	€ 1,2	€ 0,75
2013	€ 1,4	

Conclusies:

- De kosten voor het onderhoud van gemeentelijke wegen zijn bekend.
- De kosten gemiddeld per inwoner en per kilometer zijn:

	Rehabilitatie en Herinrichting	Klein en groot onderhoud
Totaal	€ 5,1 miljoen	€ 1,2 miljoen
Per km weglengte verharde weg	€ 6.000	€ 1.411,76
(totaal 1050-200=850 km)		
Per m2 verharde weg	€ 1,41	€ 0,33
(totaal 3.62 miljoen)		
Per inwoner	€ 113,56	€ 26,72
(44.911)		

6.4. Wat kan er gezegd worden over de staat van het onderhoud van de wegen? Hoe tevreden zijn de inwoners over de staat van het onderhoud van de wegen in de gemeente?¹¹

Normen:

- De inwoners zijn tevreden over de staat van het onderhoud van de wegen
- Het beeld van de inwoners en ambtenaren over de staat van de wegen komt overeen

Bevindingen:

Uit rapportages en inspecties blijkt dat het onderhoudsniveau van de wegen op of boven het gekozen CROW-niveau 3 ligt.

Naar de mening van de ambtenaren en portefeuillehouder is de staat gemiddeld voldoende. Het onderhoud is (zeer) grotendeels conform of boven de op basis van de uitgewerkte wegcategorisering gekozen scenario (3).

Meningen van de inwoners zijn uiteenlopend, maar gemiddeld zijn ze redelijk tevreden over de wegen in hun directe omgeving, iets minder over de wegen in het centrum en nog iets minder over de ontsluitende wegen tussen dorpen en kernen in de gemeente.¹³

Opvallend is dat de weggebruikers iets anders kijken naar de weg dan de gemeente. Met name zien we dat terug bij fietspaden. De gemeente streeft een hoog onderhoudsniveau van de fietspaden. Daar heeft zij het dan over de aparte fietspaden. Weggebruikers fietsen van punt A naar punt B en betrekken hun ervaring op dat gehele traject, of dat nu een fietspad of fietsen over de weg is. Het fietsen wordt het meest aangegeven als onveilig door slechte wegcanten, afwateringsgoten waardoor uitwijken niet mogelijk is e.d.

Ook opvallend is dat veel wordt aangegeven dat het bewegen over stoepen (niet apart opgenomen door de gemeente) het meest hinderlijk ervaren wordt; veel ouderen wonen in Berkelland en maken gebruik van de stoepen, met rollators en scootmobielen bijvoorbeeld ook veel.

Beheer en veiligheid zijn voor weggebruikers niet te scheiden aspecten van de weg. Veiligheid kan ook minder zijn door andere aspecten dan het onderhoud (vrachtwagens, landbouwverkeer); maar dat is voor de weggebruiker niet relevant. Ook heeft de inwoner

¹¹ De RC BBLM realiseert zich, en heeft met deze scan ook niet tot doel, dat dit geen volwaardig wetenschappelijk verantwoord onderzoek is. Er is wel gewerkt met wetenschappelijk onderzoeksmethoden – en technieken. Het doel is het geven van een redelijk betrouwbaar beeld. Onze steekproef is dus niet wetenschappelijk representatief, maar geeft een aardig beeld van de beleving ‘buiten de gemeentehuismuren’ over de wegen

¹³ Dit is een indicatie op basis van de mening van 20 inwoners. Zie nadere toelichting bij Verantwoording onderzoeksaanpak.

heel goed door dat het een vraag is wat nu veiligheid brengt: rotondes en drempels halen wellicht de snelheid eruit maar is dat wel veiliger? Is het niet het gedrag van onszelf zelf dat de veiligheid maakt?

De contacten bij meldingen bij de gemeente worden zeer wisselend ervaren. Eigenlijk legt het merendeel van de burgers met een klacht geen contact bij klachten, mensen 'willen niet zeuren'.

Via de dorpsraden hebben we veel gehoord dat men het onderhoud aan de wegen wel ervaart als 'lapwerk'.

Conclusies:

- De staat van het onderhoud van de wegen zijn conform doelstelling van de gemeente en op of boven CROW-norm.
- De inwoners zijn redelijk tevreden over de staat van het onderhoud van de wegen.
- Het beeld van inwoners en ambtenaren over de staat van de wegen komt aardig overeen, al hebben ze een verschillende wijze van benadering. Fietzers bijvoorbeeld zien hun fietsroute als geheel, niet alleen het deel wat uit "fietspaden" bestaat.

Aanbeveling 2:

- **Probeer nog meer aan te sluiten aan de beleving van de weggebruikers.**

Toelichting:

Denk ook aan je bevolkingsgroep: voor de ouderen zijn de stoepen van groot belang.

En bijvoorbeeld bij een zwembad waar veel hulpdiensten komen, volg je eigen gekozen beleid dat hier niet teveel drempels zijn.

7. Bestuurlijk wederhoor



C: J.A. Hildering

T: 0545-250 250

E: info@gemeenteberkelland.nl

Bezoekadres: Marktstraat 1, Borculo

Secretariaat Rekenkamercommissie BBLM
p/a gemeente Montferland
Postbus 47
6940 BA Didam

Uw brief van : 22 januari 2014
Zaaknummer : 55996
Onderwerp : Bestuurlijk wederhoor Rekenkameronderzoek Wwb
Bijlagen : Geen
Verzonden : 17 FEB. 2014

Geachte commissie,

Wij hebben van u het rapport "De harde en de zachte kanten van het asfalt Gemeente Berkelland" ontvangen. Een rapport van een onderzoek naar de kosten van beheer en onderhoud van het gemeentelijk wegennet. Hartelijk dank hiervoor.
U geeft in het rapport twee aanbevelingen. Daar willen we op reageren.

U geeft ons ter overweging om een voorziening voor civiele kunstwerken in te stellen. Wij zien echter geen aanleiding om dit te doen. Onze reserve onderhoud wegen geeft ons de mogelijkheid om onvoorziene onderhoudskosten op te vangen. Deze werkwijze voldoet tot nu toe.
Verder beveelt u ons aan om te proberen nog meer aan te sluiten bij de beleving van de weggebruikers. Wij nemen deze aanbeveling ter harte.

Als onze reactie vragen bij u oproept horen we dat graag van u.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Berkelland,
de secretaris, de burgemeester,

J.A. Wildeman.

mr. H.L.M. Bloemen.

Kopie aan:

- Archief
- Afdeling Gemeentewerken/O. Krouwel, A. ter Horst, W.G.J. Wormgoor
- Griffie/J.A. Bannink

Gemeente Berkelland, Postbus 200, 7270 HA BORCULO T: 0545-250 250 F: 0545-250 244 E: info@gemeenteberkelland.nl
www.gemeenteberkelland.nl, Bank Nederlandse Gemeenten: IBAN: NL35BNGH0285112600 BIC: BNGHNL2G

Aan het college van burgemeester
en wethouders van Berkelland

cc de contactpersoon, dhr. J. Hilderling

's-Heerenberg, 4 maart 2014

Geacht college,

Bij brief van 17 februari 2014, zaaknummer 55996, ontvingen wij uw bestuurlijke reactie op ons rapport 'De harde en de zachte kanten van het asfalt, scan naar de kosten van beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet'. Wij danken u voor uw snelle reactie.

Op zo kort mogelijke termijn zullen wij het rapport, inclusief de overkoepelende notitie voor Berkelland, Bronckhorst, Lochem en Montferland, aan uw gemeenteraad aanbieden.

Met vriendelijke groet,
namens de RC BBLM,

Hans Valkenburg, secretaris

Secretariaat Rekenkamercommissie BBLM
p/a gemeente Montferland
Postbus 47
6940 BA Didam
Tel.: 0316 - 29 15 63
Mail: h.valkenburg@montferland.info

8. Bijlagen

1. Gebruikte informatie
2. Vergelijkende informatie van de vier gemeenten
3. Vragenlijsten telefonische interviews

Bijlage 1 Gebruikte informatie

- Beleidsplan wegcategorysering 2008
- Aanpak structurele bermschade 2010-2019
- Jaarrekeningen 2010, 2011 en 2012
- Begrotingen 2010, 2011, 2012 en 2013
- Productramingen 2010
- Advies aan B&W 5-4-2011 herijking onderhoud wegen
- Excelbestand beschikbaar budget 2012 (bevat uitgaven vanaf 2008)
- Rapport Wegbeheer gemeente Berkelland 17 nov 2010

Bijlage 2 Vergelijkende informatie van de vier gemeenten

	Berkelland	Bronckhorst	Lochem	Montferland
Inwoners				
Aantal inwoners 14	44.911	37.216	33.691 15	34.834
Weglengte van gemeentelijke wegen				
Totale weglengte in km	1050	868	560	434
Waarvan verhard in km	850	668	440	350
Waarvan zandwegen in km	250	200	120	45

14 Cijfers uit Statistisch zakboek Provincie Gelderland 12-11-2013

15 Opgave gemeente

Scan kosten van beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet
BBLM, gemeente Berkelland, versie 17apr14

Bijlage 3 Interviewvragen

1. Inwoners (geen overzicht want anonimiteit gegarandeerd)

Vragen:

1. Hoe lang woont u al in de gemeente?

1: korter dan 1 jaar, 2: tussen de 1 en 5 jaar, 3: tussen de 5 en 10 jaar, tussen de 10 en 20 jaar, 5: langer dan 20 jaar.

2. Hoe tevreden bent u over de staat van de wegen in uw naaste omgeving?

Op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor zeer ontevreden, 2 voor ontevreden, 3 voor neutraal, 4 voor tevreden en 5 voor zeer tevreden.

3. Hoe tevreden bent u over de staat van de wegen tussen de dorpen en kernen?

Op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor zeer ontevreden, 2 voor ontevreden, 3 voor neutraal, 4 voor tevreden en 5 voor zeer tevreden.

4. Hoe tevreden bent u over de staat van de wegen in het centrum van de dorpen en kernen?

Op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor zeer ontevreden, 2 voor ontevreden, 3 voor neutraal, 4 voor tevreden en 5 voor zeer tevreden.

5. Heeft u wel eens contact opgenomen met de gemeente over de staat van de wegen? Zo ja, hoe tevreden was u over de afhandeling van die melding?

Op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor zeer ontevreden, 2 voor ontevreden, 3 voor neutraal, 4 voor tevreden en 5 voor zeer tevreden.

2. Dorpsraden

Vragen

1. Hoe lang zit u al in de dorps-wijkraad?

1: korter dan 1 jaar, 2: tussen de 1 en 5 jaar, 3: tussen de 5 en 10 jaar, tussen de 10 en 20 jaar, 5: langer dan 20 jaar.

2. Is deze dorps-wijkraad de enige raadgevende raad in uw dorp/wijk?

1. ja. 2. Nee, 1 andere 3. Nee, 2 andere 4. Weet niet

3. Hoe tevreden is de dorps-wijkraad over de staat van de wegen in uw dorp/wijk?

Op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor zeer ontevreden, 2 voor ontevreden, 3 voor neutraal, 4 voor tevreden en 5 voor zeer tevreden.

4. Hoe tevreden bent u over de staat van de wegen tussen de dorpen en kernen?

Op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor zeer ontevreden, 2 voor ontevreden, 3 voor neutraal, 4 voor tevreden en 5 voor zeer tevreden.

5. Hoe tevreden bent u over de staat van de wegen in het centrum van de dorpen en kernen?

Op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor zeer ontevreden, 2 voor ontevreden, 3 voor neutraal, 4 voor tevreden en 5 voor zeer tevreden.

6. Heeft uw dorps-wijkraad wel eens contact opgenomen met de gemeente over de staat van de wegen? Een melding gedaan?

Zo ja, hoe tevreden was u over de afhandeling van die melding?

Op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor zeer ontevreden, 2 voor ontevreden, 3 voor neutraal, 4 voor tevreden en 5 voor zeer tevreden.

7. Hoe vaak neemt een inwoner contact op met de dorpsraad ivm het onderhoud of beheer van de wegen?

1. wekelijks, 2. Maandelijks, 3. Eens per kwartaal, 4. Eens per jaar, 5. Vrijwel nooit

8. Hoe vaak is het onderhoud en beheer onderwerp van vergadering van de dorpsraad?

1. wekelijks, 2. Maandelijks, 3. Eens per kwartaal, 4. Eens per jaar, 5. Vrijwel nooit

9. Hoe vaak heeft de dorpsraad contact met de gemeente over beheer en onderhoud van de wegen?

1. wekelijks, 2. Maandelijks, 3. Eens per kwartaal, 4. Eens per jaar, 5. Vrijwel nooit

10. Hoe tevreden bent u over dat reguliere contact?

Op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor zeer ontevreden, 2 voor ontevreden, 3 voor neutraal, 4 voor tevreden en 5 voor zeer tevreden.