

1. Wat is er veranderd aan de strategie ten opzichte van het vorige beheerplan, waardoor de beleidsdoelstellingen nu wel gehaald worden?

Antwoord: In het beheerplan zijn een aantal fundamentele wijzigingen opgenomen in de aanpak die ervoor zorgen dat het kwaliteitsniveau Basis binnen vier jaar wordt bereikt. De belangrijkste zijn:

Vervangen van verouderde wegen

De grootste oorzaak voor het niet behalen van de beleidsambities (behalen van een gemiddeld kwaliteitsniveau Basis en het wegwerken van de onderhoudsachterstand) is het ontbreken van investeringskredieten voor het vervangen van verouderde wegen. In dit beheerplan zijn de benodigde vervangingsinvesteringen voor wegen in beeld gebracht vanaf 2023.. Dit is nodig omdat een aanzienlijk deel van de wegen (en andere verhardingen) het einde van zijn levensduur heeft bereikt. Hierdoor is het niet langer mogelijk om met onderhoudsmaatregelen de betreffende wegen op het vereiste kwaliteitsniveau te brengen. De benodigde investeringskredieten voor de gehele openbare ruimte zijn in een Meerjaren InvesteringsPlan (MIP) in beeld gebracht. De wegen en de daarvoor benodigde investeringen maken hiervan onderdeel uit.

Onderhoud en vervanging binnen de kernen

De strategie voor de uitvoering van het beheer van de gemeentelijke wegen is gewijzigd. In de afgelopen jaren is, in afwachting van een verwachte integrale aanpak, teveel gewacht met onderhoud en vervangingen van verouderde verhardingen. Dit heeft geleid tot een steeds groter wordende onderhoudsachterstand binnen de diverse kernen. Het is daarom noodzakelijk grootschalig aan de slag te gaan binnen de kernen. Waar het kan streven we naar integrale aanpak. Wanneer hierop (nog) geen zicht is, wordt wegen en verhardingen vooruitlopend op niveau gebracht.

Meer grip en regie

De kwaliteitsontwikkeling wordt op een andere wijze gemonitord. Met de nieuwe werkwijze is het mogelijk om vooraf te bepalen wat de invloed is van voorgenomen onderhoud en vervangingen op de kwaliteitsontwikkeling. Daarnaast wordt het onderhoud tot vijf jaar vooruit gepland. Hierdoor ontstaat inzicht in de toekomstige kwaliteitsontwikkeling wat leidt tot meer grip en regie.

2. Hoe worden achterstanden ingehaald terwijl tegelijkertijd de realisatie op basisniveau omhoog moet?

Antwoord: In de bedragen in het beheerplan is zowel rekening gehouden met:

- *het investeren in het wegwerken van de achterstanden*
- *het investeren in het op niveau houden van wegen die al voldoen aan het kwaliteitsniveau Basis.*

3. Wanneer er vooruitlopend wordt gestart met integrale projecten, hoe denkt u dan de participatie echt participatie te laten zijn?

Antwoord: Hierin volgen we het participatiebeleid dat in april 2022 is vastgesteld.

4. Een integrale aanpak is (naast investeringskrediet voor wegen) afhankelijk van andere beschikbare kredieten voor andere aspecten. Wat gebeurt er wanneer een van deze kredieten niet voldoet?

Antwoord: In het Meerjaren Investeringsplan (MIP) is en wordt in beeld gebracht welke investeringen voor alle opgaven nodig zijn om een integrale aanpak mogelijk te maken.

Vervolgens vindt, aan de hand van een afwegingskader, prioritering plaats. Tevens wordt bepaald welke opgaven en in welke mate de verschillende opgaven meegenomen worden binnen een integrale aanpak. Wanneer in de praktijk blijkt dat een investeringskrediet niet voldoende is voor de noodzakelijke investering, kan bij de Raad een aanvullend krediet worden gevraagd.

5. **“Voor de wegen die op niveau zijn gebracht is het op niveau houden belangrijk.” - Een mooie, ambitieuze doelstelling. Hoe gaat u dat realiseren naast voortvarende kwaliteitsdoelstellingen (basisniveau) en achterstallig onderhoud?**

Antwoord: Zie het antwoord op vraag 2.

6. **Waarom is in de vorige financiële verordening gekozen voor een afschrijvingstermijn van 20 jaar bij asfalt- en bermbetonwegen als daar eigenlijk 40 jaar voor staat en wordt daar nu van af geweken?**

Antwoord: Investerings in wegen worden in het BBV omschreven als investeringen met maatschappelijk nut. Tot 2017 waren gemeenten niet verplicht om investeringen met maatschappelijk nut te activeren op de balans. Met ingang van 2017 is het BBV op dit onderdeel gewijzigd en moeten gemeenten (nieuwe) investeringen met maatschappelijk nut wel activeren en afschrijven over de verwachte levensduur. De huidige financiële verordening houdt hier nog geen rekening mee en onderscheidt alleen ‘civiele projecten’ met een afschrijvingstermijn van 20 jaar. Vooruitlopend op de actualisatie van de financiële verordening wordt nu voorgesteld om voor wegen een afschrijvingstermijn van 40 jaar te hanteren. Hiermee kunnen we de financiële consequenties van het beheerplan wegen vertalen in de begroting 2023, passend bij de technische levensduur.

7. **Wanneer kunnen wij een aanvullend beleidsplan voor maatregelen voor onverharde wegen en/of paden verwachten, aangezien het aantal meldingen van overlast e.d. hierbij steeds meer toeneemt?**

Antwoord: De uitvoering/realisatie van de ambities in het beheerplan hebben de hoogste urgentie en prioriteit. Deze vragen al om forse aanvulling op de huidige capaciteit. Het formuleren van aanvullend beleid m.b.t. de onverharde wegen is (evenals de andere genoemde aandachtspunten in hoofdstuk 8 van het beheerplan) één van de aanvullende wensen/aandachtspunten die de gemeente heeft. Om aan te geven wanneer dit gerealiseerd kan worden is het nodig om eerst in beeld te brengen hoeveel tijd hiervoor nodig is en wanneer hiervoor capaciteit beschikbaar is.

8. **Is de GIS real-time of wordt er met omwegen gewerkt?**

Antwoord: Voor de beheerplannen wordt gebruik gemaakt van een beheerprogramma dat GIS-data gebruikt van de BGT (Basisregistratie Grootschalige Geometrie). De gegevens in de landelijke voorziening BGT zijn gelijk aan de gegevens bij de gemeente. De gegevens zijn zo actueel mogelijk, hiervoor zijn landelijke regels ingesteld. De periode tussen het moment dat een wijziging in wegvakken bekend is en het moment dat deze wijziging in de BGT is verwerkt mag wettelijk maximaal 6 maanden zijn. We streven er echter naar om de gegevens sneller te verwerken. De BGT gegevens zijn openbaar en worden veelvuldig gebruikt als ondergrond voor kaarten die de overheid publiceert. De BGT is voor iedereen in te zien via PDOK.

Link PDOK viewer: [PDOK Viewer](#)

Meer over PDOK: [Over PDOK - PDOK](#)

9. **Kunt u een indicatie geven van wanneer er documentatie/beleid beschikbaar is over een mogelijk plan tot het door inwoners in eigendom en beheer geven van wegen van niet-algemeen belang?**

Antwoord: Zie het antwoord op vraag 7. Hetzelfde geldt voor het aandachtspunt 'Herwaarden wegen'. Wanneer er onderhoud of een investering nodig is aan een weg die hiervoor in aanmerking komt, is het streven om een eventuele overname daarmee te combineren.

Vragen bij document: raadsvoorstel

Pagina 1

Beslispunt 4: de benodigde bedragen voor onderhoud en vervanging worden jaarlijks geactualiseerd. Waar zien wij dit terug? In de begroting?

Antwoord: Ja, deze gegevens staan in de begroting.

Beslispunt 6: Waarvoor moet dit budget van 1.998.000 beschikbaar gesteld worden? Is dit overgebleven geld in 2022 en word dit doorgeschoven naar 2023? Of is er 1.998.000 naar voren gehaald? Wat word er mee bedoeld?

Antwoord: Dit betreft voornamelijk groot onderhoud waarmee de levensduur van de betreffende wegen wordt verlengd (LVO) en de aanleg van bermbeton in 2022. Oorspronkelijk was het de bedoeling om dit ten laste van de voorziening groot onderhoud wegen te brengen. Vanwege het levensduur verlengend karakter van de werkzaamheden (LVO) en nieuwe aanleg (bermbeton) betreft het conform BBV echter een investering die geactiveerd dient te worden. Derhalve wordt nu een investeringskrediet aangevraagd.

Pagina 2

- 1. Zijn de normen van CROW aan wijzigingen onderhevig (zijn de eisen/normen om 'basis' kwaliteit te behalen aan wijzigingen onderhevig)?**

Antwoord: Vanaf opstellen van de Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026 in 2016 zijn de CROW-richtlijnen gelijk gebleven. Ons is niet bekend dat het CROW van plan is om op korte termijn wijzigingen door te voeren.

- 2. Zo ja, wanneer zien wij deze wijzigingen?**

Antwoord: Wanneer zich wijzigingen voordoen die van invloed op de beleidsambities dan wordt de raad hier uiteraard over geïnformeerd. Op welke wijze wordt op dat moment bepaald.

- 3. Het uitstellen van onderhoud vanwege het op termijn mogelijk combineren met andere werkzaamheden in en opgraven binnen de openbare ruimte (integrale aanpak). Welk onderhoud is 'uitgesteld' hierdoor? Hoe borgen wij dat dit niet ten kosten gaat van de veiligheid?**

Antwoord: Met name grootschalig onderhoud aan en vervanging van wegen (en andere verhardingen) binnen de dorpskernen. Door middel van kleinschalige reparaties wordt de veiligheid gewaarborgd.

Pagina 3

- 1. 'zo snel mogelijk en uiterlijk binnen 4 jaar', word hiermee bedoeld binnen de coalitie periode?**

Antwoord: Nee, hiermee wordt bedoeld dat uiterlijk in 2026 het gemiddeld kwaliteitsniveau van de wegen Basis moet zijn.

- 2. Het resterende areaal met een lage kwaliteit (tot max 10%) wordt gezien als 'werkvoorraad'. Hoe borg je dat deze wegen niet wegzakken naar zeer laag?**

Antwoord: Door tijdig onderhoud uit te voeren wordt voorkomen dat wegen onnodig in het kwaliteitsniveau Zeer Laag terecht komen. Een kwaliteitsniveau Zeer Laag leidt overigens niet per definitie tot kapitaalvernietiging en/of een onveilige situatie.

3. 'zoals gezegd dient minimaal 90% van de verhardingen te voldoen aan kwaliteitsniveau basis'. Dus 10% mag een lager kwaliteitsniveau hebben. Is dit direct de bij 2 genoemde werkvoorraad?

Antwoord: Dat is correct.

4. MIP: wanneer word deze opgeleverd? En is deze nodig voor het starten in 2023 met dit beheerplan? Of is er dan sprake van 'doorschuiven' naar andere/volgende jaren?

Antwoord: Het MIP is onderdeel van de begroting 2023. Het Uitvoeringsplan 2023 van het MIP wordt op 8 februari 2023 ter besluitvorming voorgelegd aan de raad. In dit uitvoeringsplan zijn alle investeringen in de openbare ruimte (wegen maken daar onderdeel van uit) waarvoor geldt dat uitvoering in 2023 realistisch is. Voor de opvolgende 10 jaren volgt later in 2023 het MIP 2024-2033.

Pagina 4 (en pagina 20 van beheerplan)

1. Geen goede alternatieven voor bermbeton. Welke alternatieven zijn er?

Antwoord: Er is een legio aan alternatieven. Regelmatig komen er nieuwe producten en verhardingsmaterialen op de markt. Voorbeelden zijn: betonproducten zoals grasbetontegels, kunststof producten, allerlei soorten gebonden en ongebonden halfverhardingsproducten, diverse varianten om bermen te stabiliseren d.m.v. injecteren met een soort van cement, open bermbeton (Bermcrete). In bepaalde gevallen wordt wel voor een alternatief gekozen. Bijvoorbeeld wanneer een weg nog niet toe is aan groot onderhoud, maar er wel veiligheidsrisico's zijn vanwege de staat van de bermen.

Pagina 5:

1. 'Dit betekent wel dat nogmaals onderhoudsbudget ingezet wordt op wegen waarvoor vervanging binnen afzienbare tijd nodig blijft'.

- Wanneer wordt gekozen om extra onderhoudsmaatregelen door te voeren?

Antwoord: Met name wanneer er op termijn een integrale aanpak wordt verwacht, maar dit te lang duurt en de kwaliteit van betreffende wegen om onderhoud vraagt.

- Afzienbare tijd, hoeveel tijd is dit?

Antwoord: Dit verschilt per locatie en per onderhoudsmaatregel.

Pagina 6:

1. Vanaf 2023 is jaarlijkse een aanvullend bedrag van 141.500 voor regulier onderhoud nodig. Waarom is dit niet opgenomen bij de beslispunten? En waarom kan ik dit verder in het beheerplan niet terugvinden?

Antwoord: Hierover is zowel in het beheerplan (paragraaf 7.2) als in het raadsvoorstel het volgende aangegeven: Hoewel het de afgelopen jaren lukt om voldoende uitvoering te geven aan het kleinschalig onderhoud binnen de budgettaire kaders, zijn de stijgende prijzen hierin een risico. Via de reguliere planning & control cyclus wordt dit gemonitord en indien nodig wordt hierop actie ondernomen.

Aanvullend: De verwachting is dat er minder regulier onderhoud nodig is doordat er meer geïnvesteerd wordt in vervanging van verouderde wegen.

2. Waarop is deze verhoging van 141.500 voor de reguliere onderhoud gebaseerd? Stijging is 22% (141.500/653.500). Prijsstijging 15% (pagina 8), waar komt die overige 7% vandaan? Extra areaal?

Antwoord: De 15% prijsstijging is de belangrijkste component. Daarnaast speelt inderdaad de toename van het areaal, maar ook andere factoren, een rol.

Pagina 7 (en pagina 28 van beheerplan):

- 1. Voorstel verhoogde dotatie: op basis waarvan is deze stapsgewijze verhoging vastgesteld? Prijsstijging? Stijging areaal?**

Antwoord: Zoals u kunt zien in de tabel in paragraaf 7.3 Groot onderhoud, zijn de geraamde jaarlijkse onderhoudslasten hoger dan de jaarlijkse dotatie in de voorziening. Om te voorkomen dat de voorziening een negatief saldo krijgt dient de jaarlijkse dotatie vanaf 2025 stapsgewijs verhoogd te worden. Dit is op basis van huidig prijspeil (+15% t.o.v. eind 2021) en toegenomen areaalomvang (t.o.v. 2016).

De meerjarenbegroting van de gemeente Barnveld wordt geraamd tegen constante prijzen. Mogelijke toekomstige prijsstijging is daarom niet inbegrepen. De benodigde dotatie in de voorziening wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de dan geldende prijzen. Hierbij wordt rekening gehouden met de jaarlijkse areaaltoename. Dit conform beslispunt 4 in het raadsvoorstel.

- 2. Waarom zijn de VAT kosten (1.242.000 euro) niet meegenomen in de investeringen voor het deel dat toekomt aan de investeringen?**

Antwoord: De VAT-kosten zijn integraal gemeente breed geraamd en maken onderdeel uit van het MIP.

Vragen bij document: Beheerplan 2023-2027

Pagina 4

- 1. Waarom word het aanpassen van de weginrichting n.a.v. verkeersveiligheid en/of klimaat niet meegenomen in het beheerplan?**

Antwoord: Het beheerplan wegen betreft het plan voor instandhouding en vervanging van het wegenareaal binnen het huidig beleid. Aanvullend wordt integraal bepaald of en welke aanpassingen vanwege verkeersveiligheid en/of het klimaat worden gecombineerd met werkzaamheden die voortvloeien uit het beheerplan wegen.

- 2. Word bij groot onderhoud en nieuwe aanleg geen rekening gehouden met klimaatadaptatie? Of komt dit uit een ander beleidsstuk→ GRP?**

Antwoord: Zie voorgaand antwoord. Onderdeel hiervan zijn de opgaven vanuit het GRP. In relatie tot klimaatadaptatie betreft die eventuele klimaatmaatregelen m.b.t. wateroverlast.

Pagina 5

- 1. Wat word bedoelt met gekapitaliseerd?**

Antwoord: Dat investeringen worden geactiveerd en afgeschreven binnen de geldende afschrijvingstermijn. De jaarlijkse kapitaallasten (rente en afschrijving) worden opgenomen in de begroting.

Pagina 7

- 1. Er is behoefte aan een klimaat bestendige weginrichting. Hier word aandacht aan gegeven in het structuurplan groen-blauw-grijs, waarin principes worden opgenomen voor onder andere het profiel groen-straat-woning.**

- a. Wanneer komt dit structuurplan?**

Antwoord: De term structuurplan groen-blauw-grijs komt uit het Plan van aanpak Klimaatadaptatie. In eerste instantie is het voornemen te komen tot een integraal landschapsplan. Dit plan vervangt het verouderde groenstructuurplan. De keuze voor een integraal landschapsplan i.p.v. een groenstructuurplan komt voort uit de wens ook de onderdelen klimaatadaptatie en biodiversiteit mee te nemen. Een plan van aanpak hiervoor komt in maart 2023 ter kennisname naar de raad.

1. Daarnaast heeft de gemeente beleid vastgesteld om restgronden (wegbermen en parkeerplaatsen) te gaan gebruiken voor zonne-energie.
 - a. Zijn hier inmiddels al plannen voor?
Antwoord: Er is een eerste inventarisatie gemaakt van de restgronden in de gemeente. Deze wordt nog geanalyseerd.
 - b. Kunnen private bedrijven en/of lokale coöperaties initiatief nemen? Of alleen vanuit gemeente?
Antwoord: Als de inventarisatie klaar is en er is een datum bepaald vanaf wanneer initiatieven kunnen worden ingediend, is het mogelijk voor bedrijven en lokale coöperaties om een voorstel in te dienen. De verwachting is voorjaar 2023.
2. Klimaatadaptatie kan tevens teweegbrengen dat wegen anders ingericht moeten worden, of met andere materialen aangelegd worden.
 - a. Wat zijn de kosten hiervan?
Antwoord: De aanvullende kosten hiervan zijn afhankelijk van het type klimaatadaptatieve maatregelen dat wordt toegepast. Deze zijn heel divers.
 - b. Waarom is dit (kosten én klimaatadaptatie wegen) niet meegenomen in dit beheerplan?
Antwoord: Zie het antwoord op vraag 1 over pagina 4 van het beheerplan. Financiering van klimaatadaptatieve maatregelen is om die reden niet geïntegreerd in het beheerplan wegen.

1. Wanneer is een weg een hoofdweg/zwaarbelaste weg/gemiddeld belaste weg/lichtbelaste weg/zeer licht belaste weg?
Antwoord: dit onderscheid wordt gemaakt o.b.v. verkeersintensiteit.
2. Zijn hoofdwegen niet ook direct zwaarbelaste wegen?
Antwoord: De hoofdwegen zijn de meest zwaar belaste wegen binnen de gemeente Barneveld. Deze worden zwaarder belast dan de categorie (wegtype) zwaar belast.

1. Veel nieuw aangelegd in 2010-2019 → dus 2030-2040 vervanging is de verwachting. Is dit meegenomen in de raming en planning?
Antwoord: Voor nieuwe aanleg geldt een minimaal verwachte levensduur van 40 jaar (conform afschrijvingstermijn). De verwachte vervangingsperiode is 2050-2060. In de cyclische berekening o.b.v. leeftijd wordt dit doorgerekend in de benodigde vervangingsbudgetten. In het beheerplan zelf wordt tot 2037 vooruit gekeken.
2. 1970 – 1979 aangelegde wegen zouden tussen 2010 – 2020 vervangen moeten worden (technische levensduur van 40 jaar).
 - a. Hoeveel hiervan is achterstallig?
 - b. Hoeveel hiervan gaat via LVO?
 - c. Hoeveel moet worden vervangen ?
 - d. Hoeveel is al middels LVO gedaan?
 - e. Hoeveel is al vervangen?
 - f. Hoe is de prioritering? Welke eisen/voorwaarden spelen hierbij een rol (paragraaf 3.1.2 en 3.1.3)?
Antwoord: Deze gegevens zijn er maar niet direct voorhanden. Het vraagt het meer tijd om de gevraagde gegevens aan te leveren. Desgewenst kan dit op een later moment.

Pagina 13

1. **Hoeveel van het achterstallige onderhoud zijn wegen die vervangen moeten worden?**

Antwoord: Deze gegevens zijn er maar niet direct voorhanden. Het vraagt het meer tijd om de gevraagde gegevens aan te leveren. Desgewenst kan dit op een later moment.

2. *** De 34% is de optelling van 21% en 17%. Volgens mij is 21+17 → 38.**

Antwoord: De uitleg hiervan is te vinden op pagina 13 van het beheerplan:

Dit lijkt geen kloppende (optel)som. Dit komt doordat de omvang (oppervlakte) van de elementenverhardingen groter is dan die van de asfaltverhardingen.

Pagina 14 en 17

1. **Wat maakt het dat het budget voor onderzoek en advieskosten veel te laag zijn in verhouding tot het areaal? Zijn hier 'normen' voor?**

Antwoord: Op basis van de Beleidsvisie Beheer- en onderhoud wegen 2021-2027 is voor onderzoek en advies jaarlijks een bedrag van € 45.000 beschikbaar gesteld. Dit is veel minder dan de daadwerkelijk hieraan gerelateerde kosten. De onderzoeks- en advieskosten maken normaliter onderdeel uit van de VAT-kosten. Dit zijn de kosten voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht. De hiervoor geldende norm binnen de GWW-sector is 15-20% gerekend over de realisatiekosten. De jaarlijkse realisatiekosten zijn (zoals weergegeven in hoofdstuk 7 van het beheerplan) een aantal miljoenen euro's per jaar. De verdeling van de VAT-kosten is ongeveer 70% aan personele kosten en 30% voor extern onderzoek en advies.

Aan wat voor onderzoeken en adviezen moeten we hierbij denken?

Antwoord: Allerlei onderzoeken naar de opbouw, samenstelling (bijv. teerhoudendheid), restlevensduur, draagkracht van met name asfaltverhardingen en fundering onder de verhardingen. Op basis van de onderzoeksresultaten kan het nodig zijn specialistisch advies in te winnen.

Pagina 15

1. **Met CROW gaan de cijfers eruit. Percentages geven een beter beeld. Echter is het voor de 'leek' lastiger leesbaar. Kunnen de cijfers en de percentages niet beide?**

Antwoord: Nee, de methodiek met cijfers is anders en niet vergelijkbaar met de methodiek van het CROW. Hoe de CROW methodiek is opgebouwd is vastgelegd in een publicatie (publicatie 147) van het CROW. Voor de andere methodiek is niet bekend hoe de cijfers tot stand komen. Dit is een belangrijke reden voor de gemeente om deze methodiek niet langer te gebruiken.

Pagina 16

1. **Met betrekking tot het deel 'zeer laag (d)' en 'laag':**

- a. **Om welke wegen gaat het?**

Antwoord: Betreffende wegen zijn bekend, maar het vraagt meer tijd dit inzichtelijk te maken voor u. Desgewenst kan dit overzicht op een later moment worden aangeleverd.

- b. **Welk deel is binnen en welk deel is buiten de bebouwde kom?**

Antwoord: Idem.

- 2. Hoe word omgegaan met achterstallig onderhoud waarbij wel gevaarlijke situaties zijn, maar geen kapitaalvernietiging?**

Antwoord: Wanneer er sprake is van een gevaarlijke situatie wordt dit zo snel mogelijk hersteld. Wanneer er nog geen groot onderhoud of vervanging gepland is, worden kleinschalige onderhoudsmaatregelen uitgevoerd.

- 3. Conclusie: veel vervangen. Wat nog niet aan de beurt is voor vervanging, krijgt onderhoud om veiligheid te waarborgen. Binnen welke termijn word de weg na onderhoud vervangen? Wat is het maximale bedrag voor onderhoud om niet aan kapitaalvernietiging te doen/wanneer is er sprake van kapitaalvernietiging?**

Antwoord: Normaal gesproken dient groot onderhoud om een weg in stand te houden gedurende de levensduur. Groot onderhoud leidt dus niet tot een langere levensduur. Onvoldoende of te laat uitvoeren van (groot) onderhoud kan echter wel leiden tot een kortere levensduur en dus kapitaalvernietiging omdat een weg dan eerder aan vervanging toe is. De noodzaak en frequentie van onderhoud is uiteraard afhankelijk van het gebruik van de weg. Wanneer een weg o.b.v. de levensduur aan vervanging toe kan deze weg met onderhoudsmaatregelen langer in stand gehouden worden. Hiermee kan een noodzakelijke vervanging worden uitgesteld.

Pagina 17

- 1. Hoe is de verdeling in het achterstallige onderhoud (laag en zeer lage kwaliteit) naar vervangen en opnieuw onderhoud (LVO?) ? Komt een nadere uitwerking in GVVP / MIP?**

Antwoord: Dat is op dit moment niet te zeggen. Dit wordt ook niet in dit detailniveau uitgewerkt in het MIP. Het GVVP heeft geen betrekking op het onderhoudsniveau van wegen.

Pagina 18 en 19

- 1. Voortgaande op vraag 1A en B bij pagina 16: hoe groot is het aandeel achterstallig en vervanging binnen de bebouwde kom? Om welke wegen gaat het?**

Antwoord: Ze beantwoording vraag 1 over pagina 16 van het beheerplan.

- 2. Grootschalig onderhoud → 'zolang er voor betreffende wijken en straten (nog) geen aanleiding is om integrale aanpak op korte termijn te verwachten... → wat word hier verstaan onder kort?**

Antwoord: Binnen nu en 5 jaar.

- 3. 'Voorbeelden van de wijken, die in de aankomende jaren voor deze aanpak in aanmerking komen'**

- a. Kommen = komen.**

- b. Planning openbaar? Toegankelijk voor de inwoners?**

Antwoord: De planning volgt via het MIP. De planning voor de investeringen via het MIP in 2023 volgt in februari 2023. Deze planning wordt openbaar gemaakt.

Pagina 20

- 1. Wat word bedoeld met eeuwigdurend? Wanneer is het eeuwigdurend?**

Antwoord: De term 'eeuwigdurend onderhoud' wordt gebruikt voor wegen in het buitengebied waar telkens een nieuwe laag over het bestaande asfalt wordt aangebracht.

- 2. Waarom is het indien er sprake is van eeuwigdurend geen sprake van een investering?**

Antwoord: Het uitgangspunt is dat betreffende wegen 'eeuwigdurend' in stand worden gehouden. Hierdoor is er nooit sprake van vervanging en daarmee is er nooit sprake van een investering in betreffende wegen.

- 3. Waarom het er nadat bermbeton is aangebracht het niet meer mogelijk om de asfaltconstructie aan te passen of een laag toe te voegen?**

Antwoord: Bermbeton kan niet opgehoogd worden. Het aanbrengen van een extra laag asfalt is daardoor niet mogelijk, omdat er dan een te groot hoogteverschil ontstaat tussen het asfalt en het bermbeton.

Pagina 21

- 1. 'uitgesteld kan worden, maar het asfalt nog (lang) niet aan onderhoud toe is, wordt gekozen voor alternatieve (meer tijdelijke) verhardingsvormen'**

- a. Welke vormen zijn dit?**

Antwoord: Eén van de alternatieven zoals genoemd in het antwoord op de vraag over pagina 4 van het beheerplan.

- b. Kunnen deze ook gebruikt worden als vervanger van bermbeton?**

Antwoord: Dat kan, maar is in de meeste gevallen niet wenselijk. Met name niet wanneer de bermverharding in combinatie met groot onderhoud aan het asfalt wordt aangebracht. Zie tevens pagina 20 van het beheerplan. Hier staat onder het kopje Aanleg bermbeton het volgende: Goede alternatieven voor bermbeton zijn er niet. Bermbeton is sterk, kan zonder fundering worden aangebracht en heeft een lange levensduur. Dit geldt niet voor de meeste alternatieven.

- c. Zit hier op langere termijn meer onderhoudskosten aan?**

Antwoord: Ja, ook op de korte termijn. Bermbeton is onderhoudsvrij. De alternatieven over het algemeen niet.

Pagina 22

- 1. Wat is het gevolg van 'kale' bermen (om andere/ zeldzamere plantsoorten groeikans te geven) voor de 'vastheid' van de berm? Word de berm zachter?**

Antwoord: Ja

- 2. Daarop voortbordurend: wat is het gevolg voor de bermveiligheid voor de uitwijkende fietser/automobilist?**

Antwoord: Bij de smallere wegen waar in de berm direct naast de weg wordt uitgeweken moet gezorgd worden dat dit deel van de berm voldoende stabiel blijft. In die gevallen zijn een aanzienlijk aantal van de bermen verhard met bijvoorbeeld bermbeton. De berm naast de bermbeton is geschikt voor ecologisch bermbeheer.

Pagina 23

- 1. Volgende rapportage kwaliteitsontwikkeling o.b.v. wegininspectie → wat gaan we dan terug zien n.a.v. dit beheer plan?**

Antwoord: Een toegenomen kwaliteit van de gemeentelijke wegen.

- 2. Tussentijdse rapportage:**

- a. Krijgen we dan alleen een rapportage van wegen waar onderhoud/vervanging is geweest met daarbij het oude en nieuwe kwaliteitsniveau en direct inzicht in een volgende verwachte onderhoud?**

Antwoord: Hoe deze rapportage eruit komt te zien is nog niet bepaald. Wat voor u als raad, maar ook voor ons als wegbeheerder belangrijk is, komt in de tussenrapportage te staan o.b.v. de beschikbare gegevens. Namelijk de invloed van het uitgevoerde en geplande onderhoud op het kwaliteitsniveau. Hierdoor wordt inzichtelijk wat dit doet met het de stappen die nodig zijn om de beleidsambities (gemiddeld kwaliteitsniveau Basis en wegwerken onderhoudsachterstand) tijdig (binnen 4 jaar) te behalen. Het geeft de mogelijkheid om tijdig bij te sturen indien die nodig blijkt te zijn. Het enige dat niet inzichtelijk is, is de kwaliteitsafname van de wegen waarop geen onderhoud

is uitgevoerd of vervanging heeft plaatsgevonden. Dit wordt eens in de twee jaar gemeten tijdens de weginspectie.

b. Krijgen we dan ook wegen te zien waar de kwaliteit verder verlaagd is?

Antwoord: Nee, dit wordt eens in de twee jaar gemeten tijdens de weginspectie. Dit wordt eens in de twee jaar aan het college en de raad gerapporteerd in de Rapportage kwaliteitsontwikkeling wegen.

c. Krijgen we dan ook inzicht in welke wegen in het komende jaar op de planning staan en wat dat naar verwachting met het kwaliteitsniveau doet?

Antwoord: Ja

Pagina 24

1. 'de benodigde budgetten zijn berekend o.b.v. de omvang van het wegenareaal zoals in hoofdstuk 3 van dit beheerplan genoemd'. Klopt het dat we nu eigenlijk al met te weinig kosten rekening houden en de budgettering dus eigenlijk niet klopt? Kunnen we geen rekening houden met een bepaald % aan areaal groei p/j?

Antwoord: Nee, want dit wordt jaar geactualiseerd o.b.v. jaarlijkse toename van het verhardingsareaal. Dit conform beslispunt 4 in het raadsvoorstel.

2. Tabel in 7.2

a. Is dit op basis van 15% prijsstijging + stijging in het areaal?

Antwoord: De 15% prijsstijging is de belangrijkste component. Daarnaast speelt inderdaad de toename van het areaal, maar ook andere factoren, een rol.

b. Hoeveel is het wegenareaal gestegen t.o.v. 2016 (absoluut en relatief)?

Antwoord: Het wegenareaal aan asfalt en elementenverhardingen is ten opzichte van 2016 met 466.000 m² toegenomen. Dit is een toename van 14%.

Pagina 25

1. M.b.t. 'kosten onderhoud ten laste van voorziening' → zie vragen bij pagina 24: 2a en 2b.

a. Daarnaast: word met deze onttrekking bedoelt LVO? Of ook andere onderhoudskosten? Zo ja, hoe is de verdeling?

Antwoord: Het gaat hier om groot onderhoud en betreft grootschalige onderhoudsmaatregelen om een weg in stand te houden gedurende de theoretisch levensduur. Bij LVO wordt de levensduur verlengd. Vandaar dat LVO gezien wordt als investering. Dit is bij groot onderhoud niet het geval.

2. M.b.t. 'voorstel verhogen dotatie (aanvullend budget)

a. Op basis waarvan deze aanvulling?

Antwoord: Reden is dat er zonder aanvulling op de jaarlijkse dotatie in de voorziening op termijn een negatief saldo ontstaat. Wij willen een financieel sluitend beheerplan.

b. Zie ook vragen bij pagina 24: 2a en 2b.

Antwoord: De hoogte van de jaarlijkse dotatie in de voorziening is berekend op basis van de resultaten van de weginspectie 2021. Aan de hand daarvan is bepaald welke onderhoudsmaatregelen in de aankomende 5 jaar nodig zijn en wat daarvan de kosten zijn. Hierin zijn tevens de areaaltoename t.o.v. 2016 en de 15% prijsstijging t.o.v. eind 2021 meegenomen. O.b.v. de resultaten van de weginspectie kan 5 jaar vooruit berekend worden wat de te verwachten kosten zijn voor groot onderhoud. Dit is tot en met 2026. Vanaf 2027 zijn de kosten berekend op basis van leeftijd en de theoretische onderhoudscyclus vanaf het moment van aanleg tot het moment van vervanging.

1. LVO investeringen in de tabel:

a. Welk deel hiervan komt uit de voorziening?

Antwoord: LVO mag niet betaald worden vanuit de voorziening, omdat het een investering betreft. LVO wordt daarom als investering opgenomen in de begroting en gekapitaliseerd over een periode van 20 jaar. Dit conform de voor LVO voorgestelde afschrijvingstermijn in beslispunt 5 van het raadsvoorstel.

2. 'het verlengen van de afschrijvingstermijn van wegen in lijn met de technische levensduur leidt tot structureel lagere kapitaallasten....'

a. Word hier met kapitaallasten bedoeld afschrijvingskosten en financieringskosten?
i. Indien financieringskosten: worden de financieringsvoorwaarden aangepast (looptijd aanpassen)?

Antwoord: Kapitaallasten zijn inderdaad rente en afschrijving. De financieringsbehoefte van de gemeente wordt integraal bepaald. Er wordt doorgaans geen projectfinanciering toegepast.

1. 'om die reden worden kleine aanpassingen vanuit het onderhoudsbudget gefinancierd (max 5% van uitvoeringskosten project)

a. Word hier die onttrekking van de voorziening 3.4 miljoen bedoeld?

Antwoord: Nee, de 5% geldt per onderhoudslocatie. Niet op alle onderhoudslocaties zijn aanpassingen nodig. Daarnaast worden grootschalige aanpassingen (boven de 5% t.o.v. de onderhoudskosten per locatie) volledige financiering buiten de onderhoudsvoorziening om (hoofdzakelijk via het MIP).

1. 'denk hierbij aan actualisatie naar de huidige normen vanuit verkeersveiligheid en klimaatbestendigheid..'

a. Betreft dit ook de CROW normen voor de kwaliteit?

Antwoord: Voor verkeersveiligheid wel. Voor klimaatbestendigheid niet (voor zover ons bekend).

1. Word het MIP openbaar en goed toegankelijk voor elke Barnevelder?

Antwoord: Ja.

2. 'Daarnaast wordt geadviseerd heldere procesafspraken te maken en een werkwijze te ontwikkelen en vast te stellen die integrale voorbereiding en realisatie van de opgaven mogelijk maakt'

a. Word hierbij ook meegenomen de afspraken in de prioritering?

Antwoord: Ja.

b. Word hierbij ook meegenomen de afspraken over wanneer wel en wanneer niet uitstel mogelijk is (naast het veiligheidsoogpunt)?

Antwoord: Ja.

3. 'Geadviseerd wordt om specifiek voor het beheer wegen een communicatie- en participatieplan te ontwikkelen'.

a. Er is al een participatieladder. Waarom is dan hiervan een apart plan nodig?

Antwoord: Het is nodig en wenselijk om specifiekere afspraken te maken o.b.v. het participatiebeleid en de daarin opgenomen participatieladder per afzonderlijk project. Met name afspraken over welke trede wanneer wordt gebruikt, wie de

belanghebbenden zijn etc. Dit kan per onderhoudslocatie/project verschillen en is afhankelijk van diverse factoren.

Pagina 31

1. Beheerparagraaf

- a. Worden de onderhouds- en vervangingskosten opgenomen met daarbij een schematisch verloop (conform afbeelding 6-1) met tijdsplanning?**

Antwoord: Geadviseerd wordt om de kosten voor onderhoud en vervanging aan de hand van de onderhoudscyclus conform afbeelding 6-1 in beeld te brengen en op te nemen in de begroting. Hierover moeten nog concrete afspraken worden gemaakt.

2. 'vanuit beheer is het lastig om hierin te investeren omdat hiervoor geen middelen beschikbaar zijn' (duurzaamheid, circulariteit en innovaties)

- a. Om welke middelen gaat het?**

Antwoord: Financiële middelen.

3. Veiligheidsschouw herijken → 'geadviseerd wordt de huidige werkwijze te herijken'

- a. Komt hierop nieuw beleid? Of is dit invulling van het werkproces?**

Antwoord: Dit moet nog worden gezien. De verwachting is dat dit kan middels invulling/aanpassing van het huidige werkproces.

4. Ontwikkelen beleid (ecologisch) bermbeheer

- a. 'daarbij is, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, voldoende zicht bij zijwegen, bochten en uitwegen een aandachtspunt' → word hier met aandachtspunt 'vereiste' bedoeld?**

Antwoord: Het is bedoeld als aandachtspunt. Het is belangrijk dat er voldoende zicht is. Hoe dit in de praktijk vorm krijgt, is een aandachtspunt om rekening mee te houden.

- **Op blz. 27 wordt gesproken over onderhoudskosten voor boomwortelschade. Een structurele oplossing is meer ruimte voor groei van bomen, maar hier is onvoldoende budget voor beschikbaar (100.000 euro jaarlijks). Tegelijkertijd wordt er gezegd dat er voldoende aandacht voor is.**

- a. **Bij welk jaarlijks bedrag zou het budget wel voldoende zijn om een structurele oplossing te bieden voor boomwortelschade (door groeiruimte te creëren)?**

Antwoord: De € 100.000 is voldoende. Dit is extra geld dat hiervoor in de jaren 2023 en 2024 is opgenomen in de begroting 2023. Tot en met 2022 was dit niet het geval. In 2024 wordt bezien of hiervoor vanaf 2025 nog steeds extra geld nodig is.

- b. **Wat wordt bedoeld met ‘voldoende aandacht’, als het budget om het probleem aan te kunnen pakken ontoereikend blijkt te zijn?**

Antwoord: Bij nieuw aanleg is er voldoende aandacht voor deugdelijke groeiplaatsen en de keuze voor geschikte boomsoorten. Hierdoor zal de boomwortelproblematiek op termijn steeds verder afnemen, tot het moment dat dit structureel is opgelost op alle locaties (bestaande wijken en wegen) waar deze problematiek zich voordoet.

- **Er wordt over gesproken dat brugonderhoud niet meegenomen wordt in onderhoud wegen. Wat is de argumentatie waarom deze niet wordt meegenomen?**

Antwoord: De lasten van het onderhoud aan de bruggen (en andere civiele kunstwerken) komen rechtstreeks ten laste van de exploitatie en komen dus niet ten laste van de voorziening groot onderhoud wegen. Daarnaast geldt voor civiele kunstwerken een andere onderhouds- en vervangingsregime.

- **Wat is het verschil tussen asfalt en elementen waardoor asfalt aan kapitaalvernietiging onderhevig is en elementen niet?**

Antwoord: Asfalt is een product met bitumen. Bitumen zijn gevoelig voor bijvoorbeeld indringen water (met name wanneer dit daarna befrist en daardoor uitzet), stooizout, zon/uv-straling. Elementenverhardingen (tegels, klinkers e.d.) zijn hiervoor niet/nauwelijks gevoelig.

- **Wat is duurder in aanleg; elementen of asfalt en hoe is dit opgebouwd?**

Antwoord: Op die vraag kan geen exact antwoord worden gegeven. Het is nodig dit per situatie te berekenen. Bij de aanleg van een elementverharding is vooral de prijs van het type klinkers bepalend. Een gebakken klinker is aanzienlijk duurder dan een betonnen klinker. Daarnaast is de kleur en kleurvastheid prijsbepalend. Het toepassen van klinkers op een intensief gebruikte weg met zwaar verkeer is niet verstandig. Bij asfalt is het mogelijk om de asfaltdikte hierop aan te passen. Dat is bij elementen in mindere mate mogelijk. Opbouw: Voor beiden geldt een voldoende stabiele ondergrond. Wanneer de ondergrond onvoldoende stabiel is kan grondverbetering nodig zijn. Op de ondergrond wordt een fundering aangebracht (afhankelijk van verkeersbelasting wordt de dikte en funderingsmateriaal bepaald). Elementen: straatlaag (meestal laagje staatzand) op fundering. Op de straatlaag worden de elementen aangebracht. Asfalt: meestal 3 lagen asfalt (onder-, tussen- en deklaag) rechtstreeks op fundering. Samenstelling en dikte asfaltlagen is afhankelijk van de verkeersbelasting.

Raadsvoorstel.

1. Bij samenvatting staat dat het kwaliteitsniveau lager is dan in het beleid vastgestelde kwaliteitsniveau Basis. Op pagina 2 en 3 wordt uitgelegd waardoor de beleidsambities niet gehaald zijn. Van alle drie de oorzaken valt wel wat te vinden. Wij hebben een vraag bij Ad3: kunnen jullie meer uitleg geven waarom het niet is gelukt om op Projectniveau voor financiering te zorgen? Wat hebben we hiervan geleerd?

Antwoord: In de Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026 is niets begroot voor het doen van investeringen (t.b.v. vervanging, Levensduurverlengend Onderhoud oftewel LVO en aanleg bermbeton) in wegen. Het uitgangspunt was dat investeringen binnen integrale projecten zouden plaatsvinden met per project een aanvraag van het benodigde investeringskrediet. Dit is wel gebeurd, maar onvoldoende. Dat is de lering die we hierover uit de afgelopen periode (2017 tot heden) hebben kunnen trekken.

Om te zorgen voor voldoende geld voor investeringen is in het beheerplan in beeld gebracht hoeveel investeringskrediet er per jaar nodig is om de wegen op peil te brengen en te houden.

2. Bij de gevraagde beslissing wordt bij “2 “ voorgesteld het jaarlijkse bedrag van de dotatie groot onderhoud te verhogen met 175.000. Is dat wel voldoende? Is er voldoende rekening gehouden met de forse prijsstijgingen zoals bij de Apeldoornsestraat in Voorthuizen het geval was. (naast de extra technische voorzieningen)

Antwoord: In de verhoging van de dotatie is rekening gehouden met een prijsverhoging van gemiddeld 15% t.o.v. het prijspeil van eind 2021. Het is op dit moment niet in te schatten dit percentage voldoende is, omdat de huidige markt erg onvoorspelbaar is.

De meerjarenbegroting van de gemeente Barneveld wordt geraamd tegen constante prijzen.

3. Bij “4) ontbreekt de forse prijsverhogingen als reden of hoort dat hier niet thuis?

Antwoord: Jaarlijks wordt in de begroting rekening gehouden met de loon- en prijsontwikkeling in de eerste jaarschijf. De meerjarenbegroting wordt geraamd tegen constante prijzen.

4. Hoe verhoudt zich bij “5” de verdubbeling van de afschrijvingsduur (economisch) t.o.v. de technische. Zijn hier geen risico's ?

Antwoord: De afschrijvingsduur van 40 jaar (i.p.v. de huidige 20 jaar) sluit juist beter aan bij de verwachte technische levensduur van een weg. Wegen binnen woonwijken gaan vaak nog langer mee (tot 60 jaar). Voor de intensiever gebruikte wegen met meer zwaar verkeer is 40 jaar een reële levensduur.

5. Bij “6” gaat het hier om overheveling van het krediet van 2022 naar 2023? En zo ja is dan de kapitaallast al niet verwerkt in de meerjaren begroting?

Antwoord: Nee, het gaat om investeringen die in 2022 plaatsvinden. Dit betreft voornamelijk groot onderhoud waarmee de levensduur van de betreffende wegen wordt verlengd (LVO) en de aanleg van bermbeton in 2022. Oorspronkelijk was het de bedoeling om dit ten laste van de voorziening groot onderhoud wegen te brengen. Vanwege het levensduur verlengend karakter van de werkzaamheden (LVO) en nieuwe aanleg (bermbeton) betreft het conform BBV echter een investering die geactiveerd dient te worden. Derhalve wordt nu een investeringskrediet aangevraagd.

6. **Bij de inleiding (nog steeds op pagina 1) wordt in alinea 3 voorgesteld een bedrag van minimaal 5.1 miljoen jaarlijks beschikbaar te stellen. Hoe hoog was dit bedrag in de eerdere plannen en is er voldoende capaciteit zowel in- als extern om dit te realiseren? Bij punt 8 risico's op pagina 8 staat namelijk in de eerste alinea dat de capaciteit er niet is. Waarom toch de ambitie?**

Antwoord: Zoals gezegd in het antwoord op vraag 1 is er in de Beleidsvisie beheer en onderhoud wegen 2017-2026 (voorgaande plan, dat overigens nog steeds geldt en basis is voor het beheerplan) niets begroot voor het doen van investeringen.

Dit bedrag is circa € 7,9 miljoen per jaar (zie pagina 26 van het beheerplan). Om diverse redenen wordt de raad voorgesteld om niet het volledige bedrag van € 7,9 miljoen, maar € 5,1 miljoen per jaar te investeren in wegen. Eén van de redenen is de aanvullende capaciteit die hiervoor nodig is. De aanvullend benodigde capaciteit voor de aankomende jaren wordt in beeld gebracht en ongezet naar extra fte's. Hoeveel en hoe we dit doen is op dit moment nog niet duidelijk.

Andere redenen zijn de bereikbaarheid (niet op teveel locaties tegelijk aan de slag), voldoende tijd per project voor een gedegen voorbereiding inclusief communicatie/participatie. En, niet onbelangrijk, de financiële ruimte om te komen tot een sluitende meerjaren begroting met daarin een evenredige verdeling tussen de diverse domeinen.

Pagina 2 wordt een weergave gegeven (zie de tabel) van de kwaliteit van wegen, fietspaden en voetpaden. Is een onderverdeling mogelijk want het kan volgens mij een verschil maken als het om een voetpad of een weg gaat bijvoorbeeld.

Antwoord: In de tabel op pagina 2 van het raadsvoorstel is het kwaliteitsniveau per verhardingstype (asfalt en elementen) weergegeven. Een onderverdeling per verhardingsfunctie (fietspad, rijbaan, voetpad, parkeervak, overige) is zeker mogelijk. Bij het bepalen van het benodigde onderhoud en/of vervanging wordt onder anderen rekening gehouden met de verhardingsfunctie.

7. **Zijn er door de inwoners schadeclaims ingediend vanwege schades door de slechte staat van de wegen?**

Antwoord: Ja. De ontvangen schadeclaims worden in behandeling genomen. Tevens worden deze geregistreerd, zodat er inzicht ontstaat in het aantal schadeclaims.

8. **Waarom kiezen we nooit voor geribbeld bermbeton?**

Antwoord: Belangrijkste reden zijn de klachten over geluidsoverlast van bewoners aan wegen waar in het verleden wel een ribbel is toegepast. Daarnaast is een ribbel niet comfortabel voor fietsers en voetgangers.

9. **Over communicatie wordt er na elk integraal project ook over de communicatie/participatie geëvalueerd?**

Antwoord: Nee, per project wordt beoordeeld of een evaluatie nodig is. Voor de kleinere (integrale) projecten is een evaluatie niet standaard. Een projectevaluatie inclusief de rapportage daarvan vraagt de nodige tijd. Vanwege het grote aantal projecten dat de gemeente Barneveld jaarlijks uitvoert is die tijd niet voorhanden. Wel vindt de gemeente het belangrijk om met regelmaat projecten te evalueren, zodat wij als organisatie daarvan kunnen leren. In de gevallen dat de voorbereiding en/of uitvoering van een bepaald projecten vraagt om een evaluatie wordt dit uiteraard gedaan.

Naar aanleiding van het beheerplan heb ik de volgende technische vraag m.b.t. de kosten:

Onder 7.1 staat dat het CBS na ieder kwartaal de indexcijfers vaststelt, logisch gezien de stijging in kosten.

Bij 7.4.1. in de tabel zie ik daar echter geen verwerking van. In deze tabel worden de kosten voor de 5 vermelde jaren voor elk jaar hetzelfde begroot, in de tabel bij 7.4.2. ook per 5 jaar gelijke bedragen.

Vraag: is dit realistisch en schuilt hier geen gevaar in dat door prijsverhogingen e.d. het per jaar benodigde investeringsbedrag niet beschikbaar is?

Antwoord: Ja, dit is realistisch en hierin schuilt geen gevaar. In de begroting wordt namelijk jaarlijks rekening gehouden met de loon- en prijsontwikkeling in de eerste jaarschijf. De meerjarenbegroting wordt geraamd tegen constante prijzen.

En aanvullend daarop bij 8.5 staat dat de budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging jaarlijks geactualiseerd dienen te worden op basis van de toename van het areaal. Als groeigemeente zien wij de komende jaren het aantal wegen alleen maar toenemen door nieuwe woonwijken en een mogelijke rondweg.

Ook hierdoor is de vraag zoals hierboven gesteld dan nogmaals: zijn de genoemde bedragen realistisch genoeg ook op basis van de kennis m.b.t. toename van het areaal??

Antwoord: Ja. De genoemde bedragen zijn gebaseerd op de huidige omvang van het verhardingsareaal. De omvang ervan wordt jaarlijks geactualiseerd o.b.v. de jaarlijkse toename van het verhardingsareaal. Dit conform beslispoint 4 in het raadsvoorstel.