

Beantwoording schriftelijke vragen Raadsvoorstel Beheerplan Wegen

Vragen D66

- Vraag: klopt het dat de vaarwegen buiten dit onderhoud vallen? Graag aangeven dat dit zo is en waar dit wel gevonden kan worden.

Antwoord: Vaarwegen vallen buiten dit beheerplan. Het onderhoud van de meeste vaarwegen valt onder de verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap Delfland. Het onderhoud van het deel dat gemeentelijke verantwoordelijkheid is staat beschreven in het GRP/Waterplan.

- Goed dat er een nieuwe update is van het wegenonderhoud. Belangrijk dat de wegen op orde worden gebracht en ook blijven. Zeker bij voet- en fietspaden zien we achterstallig onderhoud, wat ook blijkt uit klachten en claims. Rijswijk hobbelt en bobbelt. Vraag: Klopt het dat we dit inderdaad uit de cijfers af kunnen leiden? Hoeveel claims komen van autoverkeer? Is het voor autoverkeer nu op orde zonder achterstand?

Antwoord: Wegvakken met kwaliteit D of C die naar D dreigen te gaan zijn evenredig verspreid over autowegen, fietspaden en voetpaden. Ofwel, voor geen van deze categorieën is de achterstand volledig weggewerkt. De ingelopen achterstand vertaalt zich naar een gestage daling van het aantal schadeclaims de laatste jaren, hoewel de spreiding tussen de jaren relatief groot is. De meeste schadeclaims komen door val van voetgangers op het trottoir en val van (brom)fietsers en scooters. Van de 24 claims sinds 2017 waren er 3 afkomstig van autoverkeer.

- Vraag: is bij het plan de toename van het verkeer ivm de groei van ons inwonertal meegenomen? Zo ja, met welke stijging is gerekend tegen welke termijn? Kan de raad de toetsing hiervan in stukken / documenten vinden (bv. Bestaande normen en onderzoeken)?

Antwoord: Nee, de toename van verkeer a.g.v. een groeiend inwonersaantal is niet meegenomen. Het beheerplan loopt tot en met 2027, de verwachting is dat tot eind 2027 het inwoneraantal niet dermate zal groeien dat hiermee rekening gehouden hoeft te worden.

- Wat is het verwachte extra beschikbare budget voor wegenonderhoud bij de stijging naar boven de 60.000 euro? (obv de algemene indicaties en vergelijking met andere even grote gemeenten)

Antwoord: Een structurele stijging van het inwonersaantal boven de 60.000 zal veroorzaakt worden door gebiedsontwikkelingen. Bij oplevering van een gebiedsontwikkeling wordt een vergoeding voor het beheer van de openbare ruimte (waaronder wegen) gedurende een bepaalde periode afgesproken. De hoogte van deze beheerkosten is niet generiek te becijferen maar is sterk afhankelijk van hoe de openbare ruimte wordt ingericht.

- Indien het structurele jaarlijkse budget voor wegenonderhoud lager moet worden vastgesteld ivm het maken van keuzes in de structurele kosten voor de wegen, welke opties zijn er dan: alleen temporiseren en niet uitvoeren met alle risico's van dien, of kan er onderscheid worden gemaakt naar noodzakelijk – ook ivm beleidsdoelen en veiligheid – en wenselijk onderhoud? Hoe wordt in andere gemeenten hiermee omgegaan? (of: hoe goed doet Rijswijk het?)

Antwoord: Er is in het beheerplan rekening gehouden met de financiële positie van de gemeente. Het plan zoals het nu voorligt is voor het jaar 2024 100% op behoud van veiligheid geformuleerd. Het beeld van andere gemeenten is wisselend. Veel gemeenten hebben momenteel een hoger aantal wegvakken met D-kwaliteit dan Rijswijk. Rijswijk doet het als gevolg van het al ingezette inlopen op achterstand in dat kader redelijk tot goed. Hier geldt wel, stilstand is achteruitgang. Alleen temporiseren met alle risico's van dien is te bout.

- In de stukken wordt gesproken over claims die omhoog gaan. Hopelijk is bedoelt dat we veilige wegen willen en ongelukken willen voorkomen, en is niet enkel bedoelt om financiële/juridische claims als motivatie te hebben voor de aanpak? Kan het college dit bevestigen en kijken of deze passage beter verwoord kan worden? (Wemke: pag 8 een gezonde basis, 2^e punt: Er staat vooral dat we geen claims willen, maar lijkt me sterker om te zorgen dat we niet alleen geen claims krijgen maar ook geen ongelukken. pag 11, tabel 1; ook juridische aansprakelijkheid en sociale veiligheid. In lijn met voorgaande opmerking, ik neem aan ook gewoon de veiligheid).

Antwoord: Een van de doelen van dit beheerplan is de veiligheid van en voor onze weggebruikers. Dit betekent dat we als doel hebben dat er geen tot zo weinig mogelijk ongelukken gebeuren. Deze passage vestigt de aandacht op eventuele gevolgen van ongelukken, claims. Die we dus graag voorkomen, door veiligheid als doel te stellen.

We zien alleen ongelukken die claims tot gevolg hebben. Ongelukken die niet tot claims leiden en ook niet gemeld worden blijven voor ons onder de radar. We willen uiteraard vooral geen claims omdat we persoonlijk letsel willen voorkomen.

- Wordt er naast geluid(soverlast) ook over trillingen en luchtkwaliteit nagedacht? (Wemke: Pag 17, 1^e punt bij geluidsoverlast).

Antwoord: Luchtkwaliteit is geen onderdeel van het beheerplan wegen. Over geluidsoverlast gold tot eind 2023 het Actieplan Geluid, het team Mobiliteit en Parkeren treft de voorbereidingen voor een nieuw Actieplan Geluid. Vanuit de beheerdiscipline wegen vindt daar afstemming mee plaats. Trillingen is een onderdeel van wegontwerp, daar wordt met name bij de grote integrale projecten rekening mee gehouden.

- Goed dat er bij wegenonderhoud gekeken wordt naar vergroenen en verduurzamen van de verharding, ook ivm wegvoeren van water. Heeft de aangepaste optie met half-open verharding met groen ook biodiversiteits gevolgen? Wat wordt bedoelt met de beeldkwaliteit van de straat en het onkruid? Gaat het bij onkruid over veiligheid voor het verkeer, of hoe wordt gewogen wat onkruid is en wat veilig en biodivers is? (pag 22 onkruid budget: "open verharding op de gewenste beeldkwaliteit")

Antwoord: Halfopen verharding dient vooral om hemelwater beter in de onderliggende bodem te laten infiltreren. Daarnaast zijn er positieve effecten wat betreft hittestress. Er is een minimaal positief effect wat betreft biodiversiteit.

Afhankelijk van locatie, gebruikte materialen en aanleg daarvan scoort zo'n open wegvak beter of minder op de afzonderlijke onderdelen. Beeldkwaliteit wordt net als technische kwaliteit ook in categorieën A+ t/m D ingedeeld. Hier bestaan generieke beeldmaatlatten voor.

Onkruid op het wegdek gaat niet over veiligheid voor verkeer, maar over de beeldkwaliteit. Onkruid is een algemene term voor meestal eenjarige begroeiing die niet gewenst is.

- Straten met kanttekeningen, en ivm eerdere toezeggingen en informatie:
- De Strijp (gecheckt bij bewonersorganisatie voorzitter) mist het verbeteren van de Schaapweg, en dan specifiek de fietspaden. Waar valt deze onder in dit plan? Zo hobbelig

Antwoord: Vanuit de areaalinspectie is dit fietspad niet als onveilig naar voren gekomen. Wanneer een inwoner een klacht heeft over de kwaliteit van het wegenareaal, wordt verzocht dit via het RCC (Rijswijks Contact Centrum) te melden. Meldingen over de openbare ruimte die directe actie vragen kunnen ook gemeld worden via de mijn gemeente-app

- Evenals de doorgaande fietsroute naar oud-Rijswijk, vanaf de Schilp, via de bult en dan langs de kinderboerderij. Een en al hobbels...zoals de oversteek huis ter lande laan.

Antwoord: Vanuit de areaalinspectie is dit fietspad niet als onveilig naar voren gekomen. Wanneer een inwoner een klacht heeft over de kwaliteit van het wegenareaal, wordt verzocht dit via het RCC (Rijswijks Contact Centrum) te melden. Meldingen over de openbare ruimte die directe actie vragen kunnen ook gemeld worden via de mijn gemeente-app

- Wanneer is fietspad PPP naar Den Haag over Huis te Landelaan voorzien als herinrichting? Asfaltering is uitgesteld ivm problemen met de bomen. Nav pilot met betonplaten ipv asfalt op de Winston Churchillaan zou dit opnieuw bezien. Nu deze platen er liggen; wanneer resultaat en wanneer vervolg op Huis te Lande? Is er met provincie en Den Haag afstemming over doortrekken vanaf kruispunt voor station Moerwijk (bij brandweer) naar Huis te Lande, nu het plan van Den Haag voor dit kruispunt momenteel getekend wordt, zodat de routes ook aansluiten?

Antwoord: Vanuit de areaalinspectie is dit fietspad niet als onveilig naar voren gekomen. Wanneer een inwoner een klacht heeft over de kwaliteit van het wegenareaal, wordt verzocht dit via het RCC (Rijswijks Contact Centrum) te melden. Meldingen over de openbare ruimte die directe actie vragen kunnen ook gemeld worden via de mijn gemeente-app

Vragen PVDA

Samenhang van beleidsdocumenten:

Hoe zorgt het Beheerplan Wegen 2024-2028 ervoor dat het consistent is met het Integraal Beheerplan Openbare Ruimte - Buiten Beter (IBOR) en het Strategisch Beheerplan Wegen 2017-2021? Zijn er specifieke maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de doelstellingen en strategieën uit deze eerdere plannen worden geïntegreerd?

Antwoord: Het Beheerplan Wegen 2024-2028 is een vervolg op het IBOR (en geeft er invulling aan) en het Strategisch Beheerplan Wegen 2017-2021. De uitgangspunten van beide eerdere plannen zijn in het Beheerplan Wegen 2024-2028 meegenomen. Enige uitzondering is dat het IBOR als beleidskader meegeeft dat beheerd wordt op kwaliteit B. Gezien de financiële situatie van de gemeente is dat nu C; dat is vanuit de provincie acceptabel waarbij we ervoor zorgen dat kwaliteit D uit het areaal verdwijnt en dat wegvakken met kwaliteit C die naar D dreigen te gaan, worden aangepakt. Er ontstaat dus geen nieuwe kwaliteit D.

Effectmeting:

Hoe wordt het succes van het Beheerplan Wegen 2024-2028 gemeten in termen van het inlopen van de onderhoudsachterstand en het verminderen van meldingen van inwoners? Zijn er specifieke KPI's (Key Performance Indicators) vastgesteld om de beoogde effecten te evalueren?

Antwoord: het inlopen van de onderhoudsachterstand meten we aan de hand van periodieke areaalinspecties. KPI's daarbij zijn karakterisering van de kwaliteit van de wegvakken (A+, A, B, C en D), binnengekomen meldingen van inwoners en gesignaleerde aantallen gevallen van letselschade als gevolg van gebreken in het wegenareaal. Daarnaast worden jaarlijks in het kader van IBOR visuele inspecties gedaan. Elk kwartaal wordt gemeten welke beeldkwaliteit de wegen behalen.

Integrale aanpak en samenwerking:

Op welke manier zorgt het beheerplan ervoor dat er daadwerkelijk integraal wordt samengewerkt met andere beleidsdisciplines en teams? Zijn er concrete voorbeelden van succesvolle samenwerkingen sinds de implementatie van het IBOR?

Antwoord: Integrale samenwerking wordt benoemd in het beheerplan (pagina 15), alsmede de overige beleidsdisciplines en teams waarmee dat aan de orde is. Het beheerplan is afgestemd met het beheerplan groen. Succesvolle voorbeelden zijn de integrale aanpak van probleemstraten (Van Ostadelaan, Van Dijcklaan etc.) en de in het beheerplan genoemde overige grote integrale straten (Lindelaan, Rembrandtkade etc.). Op dit moment wordt de Strijpwetering aangepakt, een integrale samenwerking tussen water (beschoeiingen), wegen en kabels en leidingen.

Onderhoudsniveaus en financiën:

Hoe wordt de keuze voor het onderhoudsniveau (kwaliteit B) in vergelijking met de provinciale vereisten en de hogere standaard van de gemeente Rijswijk gerechtvaardigd? Wat zijn de financiële implicaties van het handhaven van dit hogere kwaliteitsniveau?

Antwoord: De keuze om op kwaliteitsniveau B te beheren is in het door de raad in 2021 vastgestelde plan IBOR vastgesteld. Gezien de financiële situatie van de gemeente beheren we de komende 4 jaar echter op C. Opgemerkt daarbij wordt wel dat als we D aantreffen of C dat naar D dreigt te gaan, er een ingreep wordt gedaan om minimaal naar B te gaan. Kwaliteit C degradeert in zijn algemeenheid binnen ongeveer 5 jaar naar D. Grootschalig onderhoud met een verlenging van de technische levensduur met minder dan 5 jaar komt neer op kapitaalsvernietiging.

Kanttelingen en financiële impact:

In hoeverre kunnen de voorgestelde kanttelingen leiden tot ontevredenheid bij inwoners? Is er een risico op juridische aansprakelijkheid of sociale onveiligheid, zoals genoemd in de kanttelingen? Wat zijn de verwachte gevolgen van het niet uitvoeren van de genoemde ambities?

Antwoord: Het niet tot uitvoering brengen van het beheerplan wegen leidt tot een afname van de veiligheid van het wegenareaal. Ook kan daarmee een gevoel van sociale onveiligheid toenemen. Op veiligheid hebben we als gemeente een zorgplicht. Deze zorgplicht is wettelijk niet scherp omschreven, maar de provincie hanteert kwaliteitsniveau C als minimale kwaliteit waarbij aan deze zorgplicht wordt voldaan. Wanneer we het beheerplan niet in uitvoering brengen, ontstaat meer kwaliteit D die niet voldoet aan deze eis vanuit de provincie. Daarmee neemt de kans op juridische aansprakelijkheid toe. Wat betreft de ambities hebben we geen zorgplicht, maar invulling van de ambities geeft de gemeente wel meer aanzien. Niet uitvoeren van de ambities leidt tot een op zijn gunstigst gelijke -maar waarschijnlijker mindere- visuele kwaliteit van het wegenareaal, vooral door aanwezig onkruid. Verder worden dan geen ontwikkelingen opgepakt die de stad op dit punt interessanter/aantrekkelijker maken.

Betrokkenheid van inwoners:

Hoe wordt ervoor gezorgd dat de inwoners betrokken zijn bij de besluitvorming over de prioritering van wegenonderhoud en andere plannen? Zijn er mechanismen voor burgerparticipatie overwogen?

Antwoord: Bij integrale aanpak van een herinrichting worden inwoners altijd betrokken. Veel disciplines zijn hierbij betrokken, waaronder wegen.

Daarnaast kunnen bewoners suggesties doen via onze geijkte kanalen. Prioritering geschiedt op basis van de resultaten van objectieve, feitelijke inspecties gecombineerd met eigen de kennis en ervaring van ons eigen wegennet. Zie ook eerdere beantwoording.

Duurzaamheidsambities:

Hoe draagt het Beheerplan Wegen 2024-2028 concreet bij aan de klimaat- en duurzaamheidsambities van Rijswijk? Zijn er specifieke maatregelen gericht op milieuvriendelijkheid en energie-efficiëntie?

Antwoord: De duurzaamheidsambities zijn vermeld op pagina 14 van het beheerplan. We gaan uit van het principe: verharding waar het moet, groen waar het kan. Voorbeelden: We vergroten het aandeel elektrische onderhoudsvoertuigen, hergebruiken bestratingsmateriaal en zetten vanaf 2025 in op midden-temperatuur asfalt in plaats van hoge temperatuur asfalt. We vervangen klinker- en asfalt voetpaden door halfverharding. We werken samen met beleidsdiscipline groen en riolering om afvloeiend regenwater hetzij in groenstroken hetzij in waterbergende fundering op te slaan.

Communicatiestrategie:

Hoe wordt de voorgestelde communicatiestrategie geïmplementeerd om zowel meldingen als positieve prestaties met inwoners te delen? Wat zijn de specifieke plannen voor het vieren van positieve resultaten na reconstructieprojecten?

Antwoord: bij goedkeuring van het beheerplan door de raad ligt de op pagina 16 vermelde communicatiestrategie vast. De "hoe-vraag" is daarmee verleden tijd. Specifieke plannen voor het vieren van positieve resultaten na reconstructieprojecten zijn afhankelijk van het project en het jaargetijde waarin het project gereed komt. De viering van het gereedkomen van de van Ostadestraat is daarbij een goed voorbeeld.

Plannenkaart en toekomstige werkzaamheden:

Hoe wordt ervoor gezorgd dat de plannenkaart, zowel intern als via de website, effectief wordt gebruikt om inwoners te informeren? Welke stappen worden ondernomen om ervoor te zorgen dat deze informatie begrijpelijk en toegankelijk is voor het publiek?

Antwoord: Dat moet in samenwerking met de afdeling communicatie worden uitgewerkt.

Flexibiliteit in planning:

Hoe wordt omgegaan met onverwachte gebeurtenissen of veranderingen in prioriteiten? Is er voldoende flexibiliteit ingebouwd in het Beheerplan Wegen 2024-2028 om in te spelen op onvoorziene omstandigheden?

Antwoord: Het inspelen op onverwachte gebeurtenissen is altijd lastig. Ze zijn nu eenmaal onverwacht. Mocht een calamiteit voorkomen, dan zullen werkzaamheden die minder prioriteit kennen, naar achteren schuiven. Gezien de financiële situatie van de gemeente is er geen ruimte om extra dingen te kunnen doen. Dus indien een onverwachte gebeurtenis aandient, zal gelijk naar de prioritering van de planning moeten worden gekeken. Als het ene moet, kan het andere niet.