

Technische vragen

VVD

De heer M.J.F. Dusseldorp

Kenmerk 01128 TV
Vergadering 11 januari 2024
Datum 10 januari 2024

Onderwerp Ontwikkelingen wegbeheer 2024

Geachte heer Dusseldorp,

U heeft de volgende technische vragen met betrekking tot het raadsvoorstel Ontwikkelingen wegbeheer 2024 aan het college van burgemeester en wethouders gesteld:

1. Wordt de basisbegroting van het wegbeheer niet opgesteld aan de hand van een basisplanning? Deze basisplanning volgt toch uit de visuele wegininspecties en is gebaseerd op de wegbeheersystematiek van het CROW?

Antwoord:

Ja dat klopt. Visuele wegininspecties zeggen veel over de toestand en de veiligheid van de weg. Deze basisplanning is dus ook in financiële zin in de basisbegroting verwerkt. Om uiteindelijk een doelmatige maatregel te kunnen nemen, doen we bij de uitwerking in de praktijk van het wegenbeheerplan ook aanvullend onderzoek. Zo worden we tijdens de werkzaamheden zo min mogelijk verrast want, net als in dit geval, is er in bepaalde gevallen veel meer nodig dan we vanuit de visuele inspectie alleen konden afleiden.

2. Waarom zijn deze wegen en bedragen niet opgenomen in de vervangingsinvesteringskredieten meerjarige begroting?

Antwoord:

Zie ook de beantwoording van vraag 1. In de vervangingsinvesteringskredieten meerjarige begroting is de basisbegroting vanuit het door de raad vastgestelde wegenbeheerplan verwerkt. Pas na de maatregeltoets (technische beoordeling) en aanvullende onderzoeken kan worden bepaald wat de meest doelmatige maatregel is. Het kan voorkomen, zoals in dit geval, dat in plaats van groot onderhoud, vervanging of versterking nodig is. Voor een goed inzicht: pas na de maatregeltoets en de aanvullende onderzoeken ontstaat er inzicht in de kosten van de meest doelmatige maatregel en kan een en ander in financiële zin worden verwerkt. Dit is wat met het onderhavige raadsvoorstel ook aan de gemeenteraad ter besluitvorming wordt voorgelegd (budgetrecht). Deze vervangingsinvestering moet dan volgens de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) worden geactiveerd, waardoor deze als investering wordt opgevoerd.

3. Vragen over de Postbaan

- 3.1. Waarom is er nu een aanvraag voor een aanvullend krediet terwijl nog niet alle onderzoeken zijn uitgevoerd?

Antwoord:

Een aantal onderzoeken is lastig in een bestaande situatie uit te voeren, omdat je de functie van de weg zo lang mogelijk in stand wilt houden. Dit is onder andere zo bij het (aanvullend) asbestonderzoek. Wil je meer risico uitsluiten, moet er sleuvenonderzoek plaatsvinden. Hierbij verwijder je delen van het asfalt om zo meer monstermateriaal te kunnen verzamelen. Gezien de overlast die dit soort sleuven nadien geeft, willen we deze onderzoeken pas uitvoeren kort voor de daadwerkelijke uitvoering van het project. Wat je daadwerkelijk onder een weg in de ondergrond tegen komt, blijft altijd een risico omdat we er pas echt bij kunnen als de weg opgebroken is. Tot die tijd blijft het een indicatie op basis van punt locaties (boringen).

Het tijdsbestek tussen de laatste onderzoeken en de daadwerkelijke uitvoering is te kort om dan pas krediet aan te vragen.

- 3.2. Wordt er in de meerjarenbegroting geen bedrag opgenomen voor het storten van teerhoudend asfalt?

Antwoord:

We willen niet te veel onzekerheden in de begroting opnemen, waardoor er te veel 'lucht' in de begroting zit. Dat leidt ertoe dat we soms tekort komen. In de meerjarenbegroting wordt daarom zeer beperkt rekening gehouden met deze stortkosten. Het is zonder aanvullend onderzoek namelijk niet in te schatten over welke hoeveelheden we het hebben. Immers, niet alle teerhoudend asfalt wordt verwijderd: vaak passen we de onderhoudsmaatregel dusdanig aan dat het teerhoudend materiaal kan blijven zitten. Bijvoorbeeld door een weg te versterken met wapening en vervolgens op te hogen. Dit kan overigens niet bij iedere weg.

- 3.3. Klopt het dat er x aantal jaar geleden ook al onderhoud is geweest op deze weg?

Antwoord:

Het laatst uitgevoerde onderhoud aan de Postbaan dateert uit 2009. Er is toen geen constructief (versterkend) onderhoud uitgevoerd.

4. Vragen over de Oude Heijningsedijk:

- 4.1. We hebben toch een inschatting en/of gegevens van de verkeersintensiteit m.b.t. het gebruik, maakte zwaar verkeer voorheen geen deel uit van de intensiteit?

Antwoord:

Bij de vorige reconstructie is rekening gehouden met belasting door zwaar verkeer, alleen is geen rekening gehouden met de huidige hoeveelheid zwaar verkeer. De Oude Heijningsedijk is gesloten voor vrachtverkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Echter, het weren van doorgaand vrachtverkeer blijkt in de praktijk lastig.

- 4.2. Ook hadden we moeten weten dat hier een kleiondergrond aanwezig is, zoals in de meeste dijken, is daar met de visuele inspectie geen rekening mee gehouden?

Rafeling, scheurvorming, verzakkingen zijn visueel goed waarneembaar en aanduidend voor een bezwijken fundering.

Antwoord:

Een begrijpelijke vraag, immers, natuurlijk weten we dat de ondergrond in de gemeente Moerdijk vooral bestaat uit klei/veen. Enerzijds houdt een visuele inspectie hier geen rekening mee. Anderzijds houdt het rekenmodel in het beheerpakket, welke uiteindelijk de basisplanning maakt, hier wel rekening mee. Dit alles neemt echter niet weg dat dit soort ondergronden zich niet altijd aan de

modelmatige berekening houdt, en zich in de praktijk instabieler gedraagt dan op voorhand op basis van modellen is ingeschat. De reden hiervoor kun je onder andere zoeken in perioden van extreme droogte. Maar ook andere oorzaken zijn niet uit te sluiten.

- 4.3. Kan het zijn dat er nog een aanvullend budget gevraagd gaat worden boven op dit gevraagde budget? Klopt deze aanname? Zo ja, is het dan niet handiger om alle kosten in 1x in beeld te hebben.

Antwoord:

Zoals in het raadsvoorstel genoemd is het nu gevraagd budget voldoende voor constructief onderhoud inclusief kleine aanpassingen. Er zal nog een communicatietraject met de omgeving volgen. Kleine aanpassingen kunnen meegenomen worden, zijn de wensen groter is daar geen ruimte voor binnen dit gevraagde krediet. En ook hier geldt dat niet alle risico's op voorhand zijn af te prijzen. Onvoorziene omstandigheden kunnen zich voordoen. Overigens is een en ander inherent aan het werken met beheerplannen en daaraan gekoppelde evaluaties en bijstellingen, zoals nu ook bij dit raadsvoorstel aan de orde is.

5. Blaaksedijk

- 5.1. Waarom wordt gekozen voor een stalen wapening en niet voor een ander soort duurzamere wapening?

Antwoord:

Stalen wapening is op dit moment de meest duurzame wapening in de markt. Staal is immers altijd herbruikbaar. Andere soorten wapening zijn gebaseerd op glasvezel of carbon. Dit soort wapening wordt bij verwijderen gemixt met het freesmateriaal. Nu al blijkt dat asfaltmolens freesmateriaal met wapening niet als hoogwaardig freesmateriaal accepteren. Wij verwachten dat dit in de toekomst, waarbij lage temperatuur asfalt de norm wordt, een groter probleem wordt.

- 5.2. Als er later aanpassingen in dit weggedeelte moeten gebeuren zijn de kosten dan extra verhogend vanwege de stalen wapening?

Antwoord:

Ja, de kosten om stalen wapening te verwijderen zijn hoger dan het verwijderen van asfalt zonder wapening. Echter, met de huidige technologie is het niet onmogelijk het staal van het asfalt te scheiden. We houden bij het bepalen van de beste onderhoudsmaatregel rekening met de totaalkosten. (Total Cost of Ownership, TCO). Dit zijn kosten voor aanleg, tussentijds onderhoud en sloop. Daarnaast weegt ook duurzaamheid mee, zijn de materialen die we nu gebruiken ook weer te hergebruiken in de toekomst.

- 5.3. Klopt het gegeven dat de weg op deze manier weer 20-30 jaar mee kan? Wat is de levensduur van het asfalt?

Antwoord:

Met de ideale ondergrond, het juiste onderhoud en geen overbelasting kan een asfaltweg tot 40 jaar mee gaan. Helaas voldoen de omstandigheden binnen onze gemeente niet aan dit ideaalplaatje. Daarom houden wij rekening met een afschrijvingstermijn van 25 jaar. Waar mogelijk voeren we levensduur verlengend onderhoud uit, waardoor het vervangen uitgesteld kan worden. In ons buitengebied gaan we uit van zogenaamd eeuwigdurend onderhoud. Hierbij wordt een weg alleen vervangen als het echt niet anders kan.

- 5.4. U geeft aan dat er in de ondergrond aanzienlijke veranderingen op kunnen treden en het asfalt hierdoor dus niet de gewenste levensduur haalt hoe gaan we er dan mee om?

Antwoord:

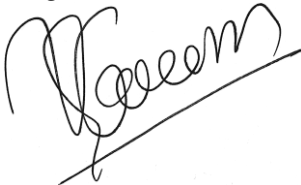
Er zijn meerdere mogelijkheden om levensduur verlengend onderhoud uit te voeren. Echter, geen enkele weg is bestand tegen grote veranderingen in de ondergrond. Ook hebben we niet altijd invloed op deze veranderingen. Denk aan droogte, maar ook extreem natte perioden. En we weten niet waar dit soort veranderingen wel optreden en waar niet. Het is dus niet mogelijk een levensduur te garanderen.

5.5. Dit geldt toch overigens ook voor de Oude Heijningsedijk en waarom wordt daar dan geen wapening aangebracht?

Antwoord:

Een wapening wordt aangebracht als levensduur verlengende en versterkende maatregel. Dit op locaties waarbij we de ondergrond niet kunnen/ willen verbeteren (dijken) en waar het geen probleem geeft als de weg hoger wordt dan hij nu is. Aan de Oude Heijningsedijk is het niet mogelijk de weg te verhogen, omdat hier veel bebouwing aanwezig is. Daardoor lukt het op deze locatie niet om met behulp van wapening voldoende stevigheid te halen, en tevens de minder draagkrachtige ondergrond te compenseren.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Moerdijk,
de gemeentesecretaris



ir. J.C. Slagboom