

Raadsvergadering 18 februari 2025
Schriftelijke vragen
Agendapunt 06: **Wegenbeleidsplan 2025-2028**



Vraag 1:

Zijn er nog ongebruikte middelen beschikbaar uit het momentele wegenbeleidsplan? Zo ja, waar zijn ze terug te vinden, graag een overzicht.

Antwoord:

Momenteel (30-01-2025) bedraagt het totaal nog niet aan MIP wegen projecten gekoppelde investeringsbudget € 472.972. Dit is t/m 2024 en het bedrag is opgebouwd uit restant investeringskredieten van inmiddels afgeronde / afgerekende projecten en conform de nota Waarderen en afschrijven 2023 blijven deze middelen beschikbaar voor MIP-projecten wegen. Verder zijn alle door de raad beschikbaar gestelde budgetten gekoppeld / toebedeeld aan projecten.

Vraag 2:

Wat is de oorzaak dat de middelen niet volledig besteed zijn? En wat is het effect op de planning van het nieuwe wegenbeleidsplan 2025-2028?

Antwoord:

Als financiële middelen ten aanzien van groot onderhoud niet worden besteed in het betreffende boekjaar, zogenaamde exploitatiebudgetten, komen deze ten gunste van het saldo van de rekening.

Voor de budgetten die beschikbaar worden gesteld voor levensduurverlengend onderhoud en rehabilitatie, dit zijn kredieten, worden deze overgeheveld naar het volgende jaar. Dit betekent voor de onderhoudsplan dat alleen groot onderhoud bij niet volledige besteding achter raakt op de planning. Oorzaken van niet volledig besteden van budgetten ligt hoofdzakelijk als betreffende medewerker langdurig ziek is of naar een andere werkgever gaat.

Vraag 3:

Hoe wordt de samenwerking gerealiseerd met omliggende gemeente voor wat betreft gedeelde ontsluitingswegen? Wordt er bijv. gewerkt met een gezamenlijke prioriteit en planning?

Antwoord:

Zowel van onze zijde uit als vanuit de zijde van de aangrenzende gemeenten wordt het onderhoud onderling afgestemd. Zo hebben we vorig jaar samen met Maastricht onderhoud gedaan aan een gedeelte van het betonnen fietspad langs de Maas. Zo is er overleg met de gemeente Voeren over de weg tussen Ulvend en Schilberg.

Vraag 4:

Waar kunnen burgers terecht met meldingen over de staat van het wegdek? Zeker in het geval van uitvalswegen naar andere gemeenten is vaak niet duidelijk waar de 'grens' ligt. Hoe vindt de terugkoppeling plaats naar de burger?

Antwoord:

Fixi. In fixi kunnen bewoners en andere gebruikers van de openbare ruimte een melding maken, dit is een zeer gebruiksvriendelijke app. Daarnaast kunnen ze ons bellen en mailen. Mocht blijken dat de schade niet in onze gemeente ligt, zetten wij de melding door naar de buurgemeente en informeren wij de melder daarover.

Vraag 5:

Uit het wegenbeleidsplan:

"In 2022 is er slechts 45% besteed van het beschikbaar budget als gevolg van capaciteitsproblemen binnen het ambtelijk apparaat door langdurige afwezigheid van de wegbeheerder.

Kwaliteit: Het effect van bovenstaande is terug te zien in de achteruitgang in de kwaliteit (inspectieresultaten 2023) ten opzichte van de inspectieresultaten in 2021 en tevens in de verhoging van de benodigde kosten, zoals ze nu zijn gepresenteerd in voorliggende wegenbeleidsplan 2025-2028."

Kunt u aangeven welk percentage van het beschikbaar budget in 2023 en 2024 is besteed?

Antwoord:

Begroot vs. Werkelijk	2023			2024		
	begroot	werkelijk	%	begroot	werkelijk	%
Groot onderhoud	797.000	783.575	98%	825.000	791.382	96%
Levensduurverlengend	2.186.283	1.989.803	91%	1.946.480	1.868.867	96%
Rehabilitaties	9.813.409	3.783.943	39%	-	-	-
Totaal	12.796.692	6.557.321	51%	2.771.480	2.660.249	96%

Begroot 2024 is inclusief bijraming € 28.000 voor Brandwegseke en databeheer (2^{de} burap 2024).

De cijfers 2024 zijn nog niet definitief omdat niet alle facturen 2024 zijn verwerkt (d.d. 30-1-2025).

Als alle facturen 2024 zijn geboekt, moeten er voor de rehabilitaties nog aanvullende berekeningen worden uitgevoerd omdat dit vaak gecombineerde projecten betreft (wegen & riolen). Daarom zijn de bedragen bij rehabilitaties 2024 niet ingevuld.

Vraag 6:

Zijn de capaciteitsproblemen die worden benoemd inmiddels opgelost? En zo ja, is dit een tijdelijke of structurele invulling?

Antwoord:

Deze capaciteitsproblemen zijn structureel opgelost, maar met de volgende kanttekening. Binnen de cluster beheer openbare ruimte werken we slecht met 1 beheerder Riool, 1 beheerder Groen, 1 beheerder Wegen en openbare verlichting en 1 beleidsmedewerker. Enkele jaren geleden is hiervoor gekozen om op personeel te bezuinigen. Als een van deze medewerkers vertrekt of langdurig ziek wordt zijn we natuurlijk kwetsbaar. Ten tijde van de fusie waren deze vakgebieden dubbelbezet.

Vraag 7:

Is (een gedeelte) van het achterstallig onderhoud zoals geconstateerd in de inspectieresultaten 2023 in 2024 reeds weggewerkt of is hiermee gewacht tot het vaststellen van onderhavig wegenbeleidsplan?

Antwoord:

Dat zal blijken uit de inspectie van 2025. Qua rehabilitaties en Levensduurverlengend onderhoud lopen we op planning. Voorwat betreft groot onderhoud lopen we iets achter, daarbij moet worden aangegeven dat de sneeuwval enkele weken geleden in combinatie met dooien en vorst voor sommige wegdekken funest is.



Vraag 8:

Het voorgestelde bedrag van 1.4 miljoen euro extra aan onderhoud en 1.3 miljoen aan rehabilitatie gaat zo als het rapport nu aangeeft nog bovenop de nu al negatieve balans voor de komende jaren komen. Daar boven op komt nog een niet uit te sluiten percentage van 18% als opslagpercentage. Daarnaast zal er nog een flink budget nodig zijn voor onderhoud aan verhardingen die niet in de reikwijdte van het wegenbeleidsplan vallen als ook toekomstig onderhoud aan uitbreiding van het areaal door grootschalige bouwprojecten en het zinkas dilemma in de kernen langs de Maas.

Vraag: gaat de gemeente Eijsden-Margraten deze jarenlange achterstand überhaupt nog wegwerken of wordt de raad gevraagd om wellicht ambities te gaan bijstellen aangezien de gemeente de komende jaren, zowel voor klein, groot onderhoud als ook rehabilitatie, financieel wederom minder beschikbaar heeft dan dat er nodig is?

Kunt u een overzicht verstrekken aan de raad van de huidige werkvoorraad wegen in de gemeente Eijsden – Margraten? Dus de wegen waar onderhoud aan noodzakelijk is, conform wetgeving en/of vastgestelde kwaliteitsnorm?

Antwoord:

Als je naar de overall score kijkt van het onderhoud van ons wegenareaal mogen we niet klagen. Als je naar tabel 12 kijkt op pagina 23 van het Wegenbeleidsplan zien we dat in bijvoorbeeld 2021 93% voldoet en in 2023 86% voldoet. Volgens de wegbeheersystematiek dient niveau D in datzelfde planjaar opgelost te worden en C in het daaropvolgende jaar. Onderhoud wegen en met name asfaltconstructie zijn heel erg weersgevoelig. Door deze weersinvloeden kan een weg van C zomaar in D terecht komen. Met andere woorden wij adviseren nu niet om ambities bij te stellen. Jaarlijks in de begroting of middels een raadsinformatiebrief geven wij aan welke wegen we het komende jaar willen aanpakken. In de begroting wordt dit vermeld onder het kopje Kapitaalgoed wegen van de paragraaf kapitaalgoederen.

Vraag 9:

0260218 07b Wegenbeleidsplan

Op pagina 11 is aangegeven dat het budget in 2022 slechts voor 45% is besteed, met name door capaciteitsproblemen binnen het ambtelijk apparaat maar ook door burgerparticipatie en andere belemmerende factoren.

Hoe ondervangt de gemeente deze problematiek richting toekomst om niet in dezelfde situatie te belanden?

Antwoord:

Deze capaciteitsproblemen zijn structureel opgelost, maar met de volgende kanttekening. Binnen de cluster beheer openbare ruimte werken we slecht met 1 beheerder riool, 1 beheerder Groen, 1 beheerder wegen en 1 beleidsmedewerker. Enkele jaren geleden is hiervoor gekozen om op personeel te bezuinigen. Als een van deze medewerkers vertrekt of langdurig ziek wordt zijn we natuurlijk kwetsbaar. Ten tijde van de fusie waren deze vakgebieden dubbel bezet.

Vraag 10:

Hoe moeten we de tabel op pagina 2 van het raadsvoorstel lezen? Betekent achterstand 13% in 2013 dat de achterstand van 2028 (24%) dan ingelopen is?

Antwoord:

Deze zin klopt niet. We denken dat hier bedoeld wordt: *Hoe moeten we de tabel op pagina 2 van het raadsvoorstel lezen? Betekent achterstand 13% in 2023 dat de achterstand van 2018 (24%) dan ingelopen is?*

Als dit de juiste interpretatie is van de vraag dan is dit een correcte constatering.

Vraag 11:

Kunt u nogmaals de indicatoren aangeven waarmee de kapitaallasten 2025-2028 zijn berekend?

Antwoord:

Levensduurverlengend kent een afschrijvingstermijn van 25 jaar en een omslagrente 0,75%, eea conform begroting 2025.

Rehabilitatie kent een afschrijvingstermijn van 50 jaar en een omslagrente van 0,75%

Vraag 12:

U geeft aan dat in de begroting rekening is gehouden met een indexering van 5%. Waar zien wij deze terug in de tabellen in het RV?

Antwoord:

Dit is inderdaad niet herleidbaar uit het raadsvoorstel van het Wegenbeleidsplan. In de begroting 2025 zijn de budgetten 2024 voor het kapitaalgoed wegen met 5% geïndexeerd.

Begroot	2024	2025
Groot onderhoud	797.000	832.000
Levensduurverlengend	1.750.000	1.837.500
Rehabilitaties	3.530.000	3.706.500
Totaal	6.077.000	6.376.000

Vraag 13:

In het RV geeft u aan dat de wegen worden onderhouden op niveau B (sober en doelmatig). In de tabel op pagina 2 van het RV staat dat bv in 2023 72% voldoet aan niveau A+/A. Hoe moeten we dit lezen?

Antwoord:

Nieuw aangelegde wegen zijn uiteraard A+. Jaarlijks voeren we nogal wat reconstructies en levensduurverlengend onderhoud uit en worden nieuwe wegen aangelegd, bijvoorbeeld Poelveld. Wegen waarin veel open verharding is, zoals bijvoorbeeld Amerikaplein in Margraten en centrumplan Eijsden kennen de status A. Hierop mogen we trots zijn. Niveau B is de ondergrens die we nog acceptabel vinden, bij C moet onderhoud worden gepland en D datzelfde jaar nog worden uitgevoerd.

Vraag 14:

Wat voor financiële impact op de gevraagde bedragen in de begroting heeft het terugbrengen van alle wegen naar niveau “voldoende”?

Antwoord:

Dat is moeilijk is financiële cijfers uit te drukken. De cijfers zijn nu gebaseerd op het oplossen van de schades d in planjaar 1 en de schades van c in planjaar 2. Welk niveau we dus kiezen, maakt voor planjaar 1 en 2 dus financieel niet uit. Op middellange termijn (5jaar) zou dat een financieel voordeel kunnen opleveren echter op de langere termijn niet. Op het moment dat we onze ondergrens naar c verleggen (de gemeente Maastricht heeft dat als norm voor haar wijken buiten het centrum vastgesteld) en we krijgen een winter zoals we deze enkele weken geleden hebben gehad, zitten we heel snel met veel wegen in niveau D. Dit heeft een zeer grote financiële invloed. Op dit moment onderhouden we onze wegen planmatig en kunnen we sturen op schade beelden en kunnen we op basis van de weginspecties in combinatie van onze budgetten efficiënt en effectief werken. Gaan we naar niveau C nijgt het meer naar ad hoc en niet meer voorzienbaar onderhoud.

Vraag 15:

RV pagina 4. Klopt het dat de lange termijn ervaring bij toepassing van koude bitumen vooralsnog de levensduur lijken te beperken?

Antwoord:

Is nog niet bekend. Koude bitumen wordt slechts een aantal jaren toegepast. Wij volgen deze ontwikkeling.

Vraag 16:

Pagina 3 Wegenbeleidsplan. Evaluatie. Lezen we het goed dat de achteruitgang in kwaliteit veroorzaakt wordt doordat in 2022 slechts 45% van het beschikbare budget is ingezet? Immers in 2021-2024 was voldoende budget beschikbaar conform het inspectierapport 2021.

Antwoord:

Die conclusie hebben wij niet getrokken. Weersomstandigheden, ligging, afwatering en gebruik zijn de grootste invloeden op de staat van het onderhoud van het wegdek.

Vraag 16a

Pagina 5 Rehabilitatie. Is bij het bepalen van de tekorten rekening gehouden met het gelijktijdig vervangen van riolering met name de toe te rekenen funderingskosten hieraan?

Antwoord:

Ja

Vraag 17:

Pagina 10. Tabel jaar 2024 werkelijke kosten nnb. Is deze inmiddels aan te vullen?

Antwoord:

Voor groot onderhoud en levensduurverlengend onderhoud wel maar voor rehabilitaties nog niet. Zie ook antwoord op vraag 5.

Vraag 18:

Behoren de VAT kosten niet toe aan de reguliere bedrijfsvoering binnen de beschikbare capaciteit van de gemeente?

Antwoord:

Dit hebben we in het verleden inderdaad gedaan, maar we merken dat we hier steeds vaker hulp van ingenieursbureau's nodig hebben. Schrijven van bestekken, toetsen van deelopdrachten,

asfaltonderzoeken etc en het toezien hierop zijn toch echt specialistischer geworden. Bovendien hebben we de capaciteit hiervoor niet (meer).

Vraag 19 :

De in het plan genoemde areaal uitbreiding van 10% betreft de onlangs opgeleverde uitbreidingsplannen. Waarom is het nodig deze nu reeds in de berekeningen mee te nemen? Rehabilitatie is over 50 jaar pas aan de orde.

Antwoord:

Rehabilitatie is een theoretische benadering. In theorie moet iedere weg eens op de 50 jaar vervangen worden inclusief fundering. Dus daarin maken de nieuw aangelegde wegen dus ook onderdeel van uit. Daarnaast kan het zijn dat bij nieuwe wegen, zodra de ontwikkelende partij deze heeft overgedragen, schade ontstaat door gebruik, of dat er kabel en leidingwerkzaamheden nodig zijn. Deze kosten drukken dan op het budget onderhoud wegen.



Vraag 20:

pag.3 Oorzaken kostenstijgingen: deze formulering is voor ons niet duidelijk. Wat hebben de oorlogen in Oekraïne en het Midden-Oosten te maken hiermee, naast de gestegen kosten?

Antwoord:

De oorlog in Oekraïne en Midden-Oosten hebben invloed op de gas en brandstofprijzen. Asfalt bestaat onder andere uit bitumen wat weer een olieproduct is. Om asfalt te maken wordt het asfaltmengsel verwarmd in de asfaltcentrale voordat het kan worden verwerkt. Openverharding zoals betonproducten, maar met name gebakken klinkers (zoals het woord al zegt) is brandstof nodig op de producten te maken. Daarnaast is er veel transport in het asfaltwerk, dit gebeurt hoofzakelijk nog met brandstofgebruikende voertuigen. Met andere worden brandstof (gas en olie) bepaalt voor een heel groot gedeelte de eenheidsprijs van het product in de asfaltsector.

Vraag 21:

Bijlage 6b

Pag.18 Klimaatverandering en energietransitie. Is hiermee rekening gehouden in het kostenplaatje op p.10?

Antwoord:

Pagina 10 geeft de budgetten weer en de kosten weer die we in de periode 2021-2024 hebben gemaakt, zeg maar het bestaande beleid. Pagina 18 geeft de kaders weer waar we in het nieuwe beleid rekening mee zouden moeten houden.

Vraag 22:

Wordt er in dit verband naar andere -waterdoorlatende- verharding gezocht en besloten? Indien nee, waarom niet?

Antwoord:

Altijd, we dagen adviesbureaus uit om mee te denken in klimaat adaptieve oplossingen.

Vraag 23:

Komt het geactualiseerde uitvoeringsplan ook aan de orde in de raad?

Antwoord:

Jaarlijks in de begroting of middels een raadsinformatiebrief geven wij aan welke wegen we het komende jaar willen aanpakken. In de begroting wordt dit vermeld onder het kopje Kapitaalgoed wegen van de paragraaf kapitaalgoederen.

Vraag 24:

pag.29 Terechte voorstellen t.a.v. holle wegen. Hoe wordt hier uitvoering aan gegeven?

Antwoord:

Op dit moment curatief, als we merken dat een holle weg is beschadigd, proberen we te achterhalen wie de veroorzaker is, laten we de weg herstellen of doen wij dit op diens kosten. In sommige situaties wordt een weg echt afgesloten, de ervaring is wel dat dit leidt tot gerechtelijke procedures, die vaak lang kunnen duren.



Vraag 25:

Wegenbeleidsplan 2025-2028. algemeen.

Hoe is het te verantwoorden dat we 1,4 miljoen meer moeten uitgeven, en aan de andere kant miljoenen moeten bezuinigen. Waar moeten wij dat geld vandaan halen?

Antwoord:

Onderhoud wegen is een onderdeel in onze begroting van de paragraaf kapitaalgoederen. Het toezichthoudend orgaan (Provincie Limburg) wil weten of wij dit goed doen. Vandaar dat wij eens per vier jaar ook een wegenbeleidsplan moeten maken waaruit blijkt of wij onze wegen ook goed onderhouden.

Gemeenten hebben een wettelijke verplichting om wegen binnen hun grondgebied te onderhouden, zoals vastgelegd in de Wegenwet. De belangrijkste aspecten van deze verplichting zijn:

- Zorgplicht: Artikel 16 van de Wegenwet bepaalt dat gemeenten ervoor moeten zorgen dat alle openbare wegen binnen hun grondgebied in goede staat verkeren, met uitzondering van wegen die door het Rijk of een provincie worden onderhouden.
- Onderhoudsplicht: Gemeenten zijn verplicht een weg te onderhouden wanneer:
 - Ze de weg tot openbare weg hebben bestemd (artikel 15 lid 1 Wegenwet).
 - Ze de weg gedurende tien achtereenvolgende jaren hebben onderhouden, ook als de weg bij aanvang nog niet openbaar was (artikel 15 lid 2 Wegenwet).
- Adequaat optreden: Van gemeenten wordt verwacht dat zij adequaat optreden bij gebrekkige of gevaarlijke situaties op de weg, ongeacht wie de onderhoudsplichtige is.
- Aansprakelijkheid: Gemeenten kunnen aansprakelijk worden gesteld voor schade die ontstaat als gevolg van het niet nakomen van hun zorgplicht, op basis van artikel 6:174, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek.

Het is belangrijk op te merken dat de exacte omvang van de onderhoudsplicht kan variëren afhankelijk van factoren zoals het type en de functie van de weg.

De gevraagde verhoging van de budgetten leidt tot een vergroting van de begrotingstekorten 2026 en verder (ca. € 2.000.000 / jaar). In het kader van het kerntakendebat kan de gemeenteraad opdragen

verantwoorde alternatieven aan te dragen voor onderhoud wegen tegen lagere kosten, bijvoorbeeld door het :

- verlagen van het onderhoudsniveau van A naar B of C.
- temporiseren van levensduurverlegend onderhoud en/of rehabilitaties.

Daarnaast kan uw raad besluiten op andere taken te bezuinigen en / of de lasten voor burgers en bedrijven te verhogen.

Vraag 26:

Algemeen, Waarom staat er geen enkele straatnaam vermeld in het hele wegenbeleidsplan. Terwijl het plan alleen maar over wegen gaat? Heeft dat een reden?

Antwoord:

Het wegenbeleidsplan is een financieel technisch plan voor intern gebruik dat gebaseerd is op de wegininspecties van 2023 waarbij alle verharde wegen in Eijsden-Margraten zijn geïnspecteerd en beoordeeld op schade.

Vraag 27:

Hoe groot is het voorgestelde budget voor wegen in relatie tot het "vrij besteedbare budget" van de gemeente?

Antwoord:

Voor ons is niet duidelijk wat u met "het vrij besteedbare budget" bedoelt. Kunt u deze vraag nader toelichten?

Vraag 28:

Kunnen minder courante/belangrijke wegen naar een lager "c" onderhoudsniveau, en d.m.v. waarschuwingsborden evt gebreken communiceren? Zo ja, welke?

Antwoord:

Zie vraag 14. Soms wordt er inderdaad bij een weg. Het bord "slecht wegdek geplaatst" om de weggebruiker te waarschuwen, waarmee we eigenlijk juridisch tijdelijk onder onze zorgplicht willen uitkomen. Een dergelijk bord kunnen we niet jaarlijks laten staan en op meerdere plekken in onze gemeente. De provincie zal als toezichthoudende instantie ons op onze vingers tikken en vragen met een plan te komen om dit op te lossen, het zogenaamde wegenbeleidsplan.

Vraag 29:

Hoe groot is de te verwachten claim aan schadevergoedingen in relatie met de onderhoudskosten? pag 3, PROCES VAN BURGERPARTICIPATIE: "Ten aanzien aan de uitvoering van het wegenbeleidsplan voeren wij wel burgerparticipatie uit."

Antwoord:

Op dit moment zijn de claims gering en worden er ook claims afgewezen, omdat we aan onze zorgplicht voldoen. Op dit moment is dit (gelukkig) een zeer gering percentage van het budget. Schalen we het onderhoud af neemt dit exponentieel toe. We denken dat de tweede zin van vraag 29 betrekking heeft op vraag 30, zo willen wij deze ook beantwoorden.

Vraag 30:

Op welke manier gebeurt dit? Hoe is bijvoorbeeld burgerparticipatie vormgegeven bij rotonde Sint Geertruid?

Antwoord

Burgerparticipatie bij reconstructies kan op verschillende manieren plaatsvinden. In algemene zin wordt informatie opgehaald bij belanghebbenden en geïnteresseerden. Deze informatie wordt gebruikt om een ontwerp op te stellen dat vervolgens wordt voorgelegd en besproken met de belanghebbenden en geïnteresseerden, veelal via een algemene informatiebijeenkomst. De informatie die tijdens een informatiebijeenkomst wordt gedeeld, wordt vervolgens gebruikt om een plan definitief te maken. Voor de uitvoering van een project wordt eveneens informatie gedeeld met belanghebbenden en geïnteresseerden. Dit heeft dan met name betrekking op uitvoerings- en bereikbaarheidsaspecten. De wijze van communicatie en contact vindt plaats via verschillende kanalen. Hierbij moet u denken aan enquêtes, bijeenkomsten, brieven, mail, weekblad, digitale nieuwsbrief, websites. De mini-rotonde in Sint Geertruid is geen nieuw plan, maar een uitwerking van het bestemmingsplan. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan hebben burgers kunnen reageren. Op de plannen voor de rotonde zijn nooit zienswijzen, bezwaren of beroep ingebracht/ingediend. De rotonde mag dan ook op een breed draagvlak binnen de samenleving rekenen. Bij het ontwerpproces van de mini-rotonde St. Geertruid heeft persoonlijk contact plaatsgevonden met de direct aanwonenden. Dit is tot op heden een combinatie geweest van gesprekken, mails en brieven.

Vraag 31:

Pag. 4 : GEVOLGEN VOOR DE NATUUR :

“Het betreft hier onderhoud aan ons bestaande wegenareaal en niet de aanleg van nieuwe wegen.”

Antwoord:

We zien dit als een opmerking en niet als een vraag. Mocht dit onjuist zijn horen wij dit graag.

Vraag 32:

Hoe zit dat dan met nieuwe wegen in kader van “een straatje erbij”? Hoe zit het met nieuwe plannen als de voorziene rotonde in St Geertruid? Nieuwe rondweg Cadier en Keer/Margraten? Wanneer wordt de aanleg van nieuwe wegen voorzien binnen het bouwplan, wanneer komt het in het wegenbeleidsplan (bijv. rotonde Sint Geertruid, nodig voor de nieuwgebouwde wijk aldaar...) Hoe zit het met benodigde aanpassingen buiten het plangebied sec?

Antwoord:

Zodra de wegen door de projectontwikkelaar of de aannemer definitief zijn opgeleverd en dus ook de onderhoudsplicht is afgelopen, worden deze overgedragen aan de gemeente en is de gemeente verantwoordelijk voor het onderhoud op deze wegen. Wel rekenen wij bij nieuwe ontwikkelingen door wat de toekomstige gevolgen zijn voor onderhoud. Dit nemen we al mee bij de planvoorbereiding van de projecten.

Vraag 33:

Verkeersbeleidsplan

Waarom worden wegen “opgeknapt” en in stukjes aangepakt? Bijvoorbeeld Honthemmerweg-Blankenberg? Is het niet veel duurder om steeds weer alle machines en voorbereidingen aan te voeren en af te voeren dan om een weg die dat nodig heeft in één keer aan te pakken?

Antwoord:

Dit zijn afwegingen die wij op betreffend wegvak maken in overleg met de aannemer. We spuiten de slechte wegvakken aan ter plaatse, zodat de aannemer een deelopdracht kan uitschrijven. Als het efficiënt, effectief en kostenvoordeliger is om de hele asfaltconstructie te overlagen met nieuwe asfalt doe we dat zeker. Het kan ook zijn dat er op een bepaalde weg (Honthemmerweg in dit geval) een schade in het wegvak zit die direct moet worden verholpen, terwijl de weg op onze planning staat voor levensduurverlengend onderhoud. Dan wordt slechts deze lokale schade verholpen om kapitaalvernietiging te voorkomen.

Vraag 36:

Pag. 6 :

“Het benodigde budget voor rehabilitatie is van theoretische aard en houdt geen rekening met eerder geplande ingrepen in de zin van een reconstructie of herinrichting. Voor een grondige onderbouwing van deze ingreep, is het aan te raden om zorgvuldig onderzoek uit te voeren.” Waarom budgetteren we op een theoretische aanname en niet op reële plannen?

Antwoord:

Uiteindelijk doe we dit wel. Bij rehabilitatie gaan we ervan uit dat iedere weg eens op de 50 jaar volledig vervangen dient te worden. Dit is bepaald op basis van ervaren technische levensduur in combinatie met draagkrachtige ondergrond in onze gemeente. Op basis van de tweejarige weginspectie, de schadebeelden, het gebruik en de ligging van de weg, wordt bezien of de weg gerehabiliteerd moet worden. Op basis van deze parameters kan het zijn dat we de rehabilitatie verlengen naar bijvoorbeeld 55 jaar of al moeten verkorten naar 45 jaar. Daarnaast speelt natuurlijk het riool ook een belangrijke rol. Bijvoorbeeld in Cadier en Keer (noordelijk deel) is het riool dusdanig slecht dat daar een gecombineerd werk wordt uitgevoerd. Per rehabilitatieproject vinden dan diverse onderzoeken plaats, funderingsonderzoek, bodemonderzoek, asfaltonderzoek etc. Onder andere deze onderzoeken bepalen dan de opbouw van ons bestek dat dan vervolgens op de markt wordt gezet. In het verleden kwamen deze bedragen in de buurt van de theoretische raming. Doch de laatste jaren is het wel eens nodig geweest om bij te ramen als gevolg van de indexering in de weg en waterbouw.

Vraag 37:

Pag. 6

“Voor het levensduur verlengend onderhoud wordt geadviseerd om dit apart te registreren en te financieren, aangezien dit allen investeringen betreffen en daarmee volgens de regelgeving van de BBV moeten worden geactiveerd. Het verdient de aanbeveling om voor de daaraan gekoppelde kapitaallasten een bestemmingsreserve kapitaallasten te vormen. Een bestemmingsreserve kapitaallasten moet van voldoende omvang zijn om de kapitaallasten gedurende de gehele vastgestelde afschrijvingsperiode aan de reserve te kunnen onttrekken. Geadviseerd wordt om een nieuwe reserve in te stellen...”

Hadden wij in het verleden zo'n reserve?

Zo nee, waarom er nu dan wel een voor creëren?

Antwoord:

We stellen geen nieuwe reserve in. We hebben in het verleden (2011/2012) wel een reserve gehad maar deze putte de algemene reserve uit waardoor we weer gestopt zijn met deze systematiek.

De kapitaallasten van de uitgaven voor levensduurverlengend onderhoud wegen worden jaarlijks functioneel op de post Wegen begroot en geboekt. Hiermee worden de benodigde budgetten – en daarmee ook het noodzakelijke onderhoud – gewaarborgd. Het instellen van een nieuwe reserve leidt tot een uitputting van de algemene reserve (en daarmee tot een verslechtering van de solvabiliteit) en tot administratieve handelingen zonder meerwaarde.

Vraag 38:

Pag. 8 : “Buiten de scope van dit wegenbeleidsplan vallen : Onverharde en halfverharde veldwegen (wandelpaden, landwegen). Als bestaande verharde wegen onthard worden scheelt dat onderhoudskosten. Kan er een schatting gemaakt worden van de kosten hoeveel dat zou zijn (bijvoorbeeld per m2)?

Antwoord:

Dit is een uitvraag die wij expliciet hebben gedaan als gevolg van de Motie “onverharde wegen” die in november door uw raad is aangenomen. Eind januari 2025 worden de offertes verwacht. Als opdracht

wordt verstrekt voor dit onderzoek, maakt uw vraag onderdeel uit van de opdracht.
Winstwaarschuwing is wel dat het onderhoud nu een fractie is ten opzichte van het verwijderen van de bestaande asfaltverharding en het profileren en verdichten van de funderingsbaan.

Vraag 39:

Pag. 9 (tabel)

Hoe kan het dat als categorie B ons streven is, slechts 14 % van onze wegen in deze categorie valt, terwijl 72% in categorie A valt? Of gaat dit om andere categorieën A en B? In dat geval graag een overzicht van het aantal wegen (in meters of m2) van de wegen in de gestelde doelstelling. Welke mogelijkheden hebben we om het aantal wegen in categorie A terug te brengen?

Antwoord:

In vraag 35 vraagt u wegen aan categorie A toe te voegen. Zie vraag 13 voor het antwoord.

Vraag 40:

Pag. 10 Tabel

Beschikbaar budget versus benodigd budget 2021-2024 : in de laatste drie jaar werd tezamen ruim 5 miljoen euro teveel gebudgetteerd, het jaar daarvoor 6 miljoen te weinig. Vraag 4.13 : Hoe realistisch is het voorliggende budget? Is het gezien deze discrepanties gewenst om geld in een reserve te stoppen die wellicht niet nodig zal zijn?

Antwoord:

Deze discrepantie heeft te maken met het project Cadier en Keer. Dit project heeft een lange voorbereidingstijd geleverd, eerst ten aanzien van de doorrekening van ons afwateringssysteem en vervolgens het ontwerp van de openbare ruimte. De budgetten voor het project waren beschikbaar voordat we aan de uitvoering begonnen. Door de lange voorbereidingstijd is het project technisch en financieel in 2024 op gang gekomen waarna de werkzaamheden in 2024 voortvarend worden uitgevoerd. Dit zien we dan ook terug in de uitgaven 2024.

Vraag 41:

Pag. 16, Randvoorwaarden Burgerparticipatie

“Om te bepalen of en in welke mate burger participatie van toepassing is, zijn een aantal vragen geformuleerd. Als een van deze vragen negatief wordt beantwoord is burgerparticipatie niet aan de orde. In hoeverre zijn deze randvoorwaarden in overeenstemming met onze participatieverordening?

Antwoord:

De participatieverordening staat aan de basis van dit voorstel.

Vraag 42:

Pag.16 zie ook vraag... pag 52

“Vervolgens zijn de onderdelen in kaart gebracht waar mogelijk sprake kan zijn van burgerparticipatie. In hoeverre is deze procedure in overeenstemming met onze participatieverordening?

Antwoord:

Bij het vorige wegenbeleidsplan hebben we de werkgroep participatie van de raad betrokken bij de totstandkoming van het wegenbeleidsplan 2021-2024. Ook toen hebben we deze tabel gebruikt. De werkgroep was het met ons eens dat participatie niet van toepassing was.
Ook intern hebben we overlegd met de medewerker participatie hoe we participatie van toepassing kunnen verklaren voor het wegenbeleidsplan. Ook hierin kwamen we, aan de hand van deze tabel, tot de conclusie dat er andere plannen/momenten zijn waar participatie meer tot zijn recht komen.

Vraag 43:

Pag 18, 3.4.2

“Veranderende wetgeving. Met het in werking treden van de Omgevingswet wordt de focus verschoven naar de fysieke omgeving boven de traditionele ruimtelijke ordening. Aspecten als leefbaarheid en gezondheid krijgen hierbij aanzienlijk meer aandacht bij het afwegen van belangen tussen mobiliteit, water, groen, bebouwing, en andere factoren.” Hoe zien we de veranderende wetgeving (rondom leefbaarheid en gezondheid) gereflecteerd in het voorliggende plan?

Antwoord:

Met deze kaders is rekening gehouden.

Vraag 44:

Pag .18 , 3.4.4 “Circulaire economie

Circulaire economie draait om het minimaliseren van afval en het optimaal benutten van hulpbronnen door middel van hergebruik, recycling en herwaardering. De gemeente volgt deze ontwikkeling” Hoe en wanneer zal dit “volgen” in de praktijk leiden tot meer hergebruik en herwaardering?

Antwoord:

Dit passen we waar mogelijk toe. In Cadier en Keer bijvoorbeeld wordt de bestaande fundering hergebruikt.

Vraag 45:

Pag. 28 : 6.2.2 “Toename vracht- en landbouwverkeer

Veel schade aan de buitenwegen lijkt te worden veroorzaakt door toenemend zwaar landbouw en vrachtverkeer.” In hoeverre bestaat er de mogelijkheid om (te) zwaar verkeer te weren op daarvoor ongeschikte wegen?

Antwoord:

Zwaar is waarschijnlijk niet de juiste benaming. Het gaat vaak om te breed landbouwverkeer. Zie ook het antwoord op vraag 24. Daarnaast zijn we regelmatig in overleg met de LLTB over dit onderwerp.

Vraag 46:

Pag. 29 6.2.5 Holle wegen

“De aanwezigheid van voertuigen die te breed zijn voor de wegbreedte van de holle wegen heeft geresulteerd in schade aan de bermen en begroeiing langs de holle wegen. Naast aantasting van het landschap vormt dit tevens een potentieel financieel risico voor de gemeente. Om deze kwestie aan te pakken, zal het beleid gericht moeten zijn op het beheren en beschermen van deze holle wegen.

Daarbij kan worden gedacht aan:

- Het vaststellen van specifieke voorschriften met betrekking tot voertuigtoegang, zoals gewichts- en breedtebeperkingen, ter bevordering van de veiligheid van de wegen en het behoud van de natuurlijke omgeving.
- Implementeren van maatregelen om overtredingen te voorkomen
- Handhaven, om op die manier de schade aan bermen en begroeiing te minimaliseren.”

Welk specifiek flankerend beleid ligt er voor de bescherming van kwetsbare en holle wegen. Zo nee, wanneer komt dit naar de raad?

Antwoord:

Natuurbeschermingswet (nu vervat in de omgevingswet), daar heeft de agrariër en loonwerker zich ook aan te houden.

Vraag 47:

Pag. 48 Eenheidsprijzen

Welke eenheid wordt hier bedoeld?

Antwoord:

Vierkante meter (m²)

Vraag 48:

Pag. 52

Burgerparticipatie bestaat blijkens de opgevoerde tabel uit bijdragen in de uitvoeringsfase, bij de besluitvormingsfase is geen ruimte voor burgerparticipatie. Hoe valt dit te rijmen met art 3.2 van onze participatie verordening : "Inwonersparticipatie en/of inspraak wordt toegepast wanneer het te verwachten is dat er belanghebbenden zijn die in aanzienlijke mate geraakt zullen worden door het betreffende beleid of besluit, ofwel wanneer te verwachten is dat betrokken inwoners of experts over relevante ervaringskennis of inzichten beschikken die bruikbaar zijn bij de ontwikkeling van het beleid of besluit"?

Antwoord:

1. Het wegenbeleidsplan is een technisch financieel rapport dat voor interne doeleinden wordt gebruikt. Een beleidsplan waarin we niets te kiezen hebben, maar ons informeert over de onderhoudsstaat van de wegen en de financiële gevolgen hieromtrent.
2. Bovendien hebben we bij het vorige wegenbeleidsplan de werkgroep participatie van de raad betrokken bij de totstandkoming van het wegenbeleidsplan 2021-2024. De werkgroep was het met ons eens dat participatie niet van toepassing was. Ook intern hebben we overlegd met de medewerker participatie hoe we participatie van toepassing kunnen verklaren voor het wegenbeleidsplan. Ook hierin kwamen we tot de conclusie dat er andere plannen/momenten zijn waar participatie meer tot zijn recht komen.
3. Ten aanzien van de uitvoering van het wegenbeleidsplan dus bij rehabilitaties, Levensduurverlengend onderhoud en het groot onderhoud passen wij participatie toe.