gemeente eijsden-margraten

griffie

10

Schriftelijke vragen voorafgaand aan de beeldvormende vergadering van 7 februari 2022
Voorstel: Wegenbeleidsplan 2022-2025

CDA EIJSDEN-MARGRATEN

Geen

EM Eijsden Margraten Lokaal

10a. Beleid 2017-2020
Vraag 1 : Pag. 2. Wat is de aard van de ernstige verontreiniging die men in Terhorst is tegen gekomen en waar is die precies aangetroffen? Hoeveel bedroegen de meerkosten door deze verontreiniging?

Antwoord: Het betreft een verontreiniging van zink, koper en PAK die hoger is dan de streefwaarde. De verontreiniging speelde ter hoogte van huisnummer 28-33, nummer 24 tot kruispunt met Hondstraat, ter hoogte van nummer 21 en ter hoogte van nummer 1-2. De meerkosten voor de sanering van de verontreiniging bedroegen € 64.000.

Vraag 2 : EML heeft vernomen dat er bij de werkzaamheden aan de Dorpstraat te St. Geertruid ook extra kosten zijn ontstaan door ernstige verontreiniging. Hoeveel bedroegen deze kosten, waar is dit bedrag terug te vinden en wat was de aard van de verontreiniging?

Antwoord: Tijdens de raadsthemabijeenkomst op 4 oktober 2021 is de raad volledig geïnformeerd over dit plan, de verontreiniging (een ernstige zink verontreiniging) en het budget. Binnen het beschikbaar gestelde budget is daarmee rekening gehouden. Daarna is niets meer veranderd qua verontreiniging of de kosten die met het saneren van deze verontreiniging gepaard zijn gegaan.

VVD Eijsden Margraten

Vraag 1: Waarom is er niet voor gekozen dit plan door te rekenen naar 2025?

Antwoord: het plan is opgesteld in 2020 voor planjaar 2021-2024. In november 2021 heeft de raad verzocht om het plan te laten vaststellen door de raad. We hebben de prijzen geïndexeerd omdat afgelopen jaar er een enorme prijsindexatie heeft plaatsgevonden voor asfaltconstructies als gevolg van de enorm gestegen olieprijzen.

Vraag 2: Op pagina 5 staan tabellen klein onderhoud en groot onderhoud welke vragen oproepen. Wat betekent dit concreet in bedragen voor 2022-2025?

Antwoord: in deze tabellen staan de bedragen per jaar die benodigd zijn om de schadebeelden die uit de inspectie blijken in het betreffende planjaar op te lossen. We hebben deze bedragen opgeteld en verdeeld over vier jaar, zodat de kosten gelijk over vier jaar worden verdeeld en we de begroting 2022 niet extreem hoeven te belasten. Bovendien zou dit qua personele capaciteit niet te verwerken zijn en bovendien logistiek al helemaal niet uitvoerbaar zijn. Het zou namelijk betekenen dat we in 1 jaar bijna € 8 miljoen asfaltwerk te verwerken hebben in onze gemeente. Dan zou de ene omleidingsroute in de andere omleidingsroute overlopen. Terwijl we het jaar erna slechts € 500.000 te verwerken hebben.

Vraag 3: Aanbevolen wordt om diverse bestemmingsreserves en reserves achterstallig onderhoud in te stellen. Dit naast de vraag thans extra kapitaalkrediet beschikbaar te stellen. Het zijn aanbevelingen en daarom niet bij de besluitvorming nu meegenomen. Wat zouden deze financieel voor de begroting kunnen betekenen?

Antwoord: Het advies van het college aan de raad is om het budget rehabilitatie wegen en levensduurverlengend onderhoud in totaal te verhogen met € 1.38 miljoen dat zijn investeringskredieten. De kapitaallasten van deze investeringskredieten zijn gedekt in de begroting en zijn dus geen bestemmingsreserve.

GROEN LINKS EIJSDEN-MARGRATEN

Vraag 1:
Zelfde vragen als bij agendapunt 7. Wat betekent nu vastleggen van dit plan voor de bewegingsruimte van de nieuwe raad?

Antwoord:
Het beleidsplan Wegen heeft zoals gebruikelijk een termijn van 4 jaar 2022-2025. De raad stelt hiermee de kaders vast voor deze periode. De provincie ziet erop toe dat onze kapitaalgoederen naar behoren worden onderhouden en verwachten van ons een meerjarig beleidsplan dat is vastgesteld. Het is aan de raad om tussentijds het beleidsplan al of niet te willen wijzigen.

Vraag 2:
Het financiële verdiepingsonderzoek dat de provincie aankondigt voor 2022 is dat iets wat voorbereid wordt met de nieuwe portefeuillehouder financiën, of regelt de zittende portefeuillehouder dat? In hoeverre wordt de raad daarover geïnformeerd?

Antwoord: Een verdiepingsonderzoek duurt enkele maanden, dus zowel de huidige portefeuillehouder als de nieuwe portefeuillehouder zullen hierin een rol spelen. De raad wordt over de resultaten van dit verdiepingsonderzoek geïnformeerd.

Vraag 1: Welke gevolgen hebben de ontwikkelingen in klimaatverandering, de energietransitie en de gevolgde verandering in wetgeving voor het geformuleerde wegenbeleid?

Antwoord: we volgen deze ontwikkelingen, maar deze hebben op dit moment weinig invloed om het wegenbeleidsplan. Mogelijk dat er in de toekomst ontwikkelingen zullen zijn, waar bijvoorbeeld verhardingen zonnecellen bevatten die voldoen aan de stroefheidseisen van asfalt. Deze zonnecellen zouden dan gebruikt kunnen worden om energie te winnen. Hier wordt momenteel mee getest. Daarnaast zal in de toekomst klimaatadaptatie een rol gaan spelen in het verharde gebied en dienen er mogelijk andere verhardingselementen te worden ingezet om bijvoorbeeld warmte te absorberen in plaats van zon te weerkaatsen of warmte te lang vast te houden.

Vraag 2: Wat is de reden dat verkeersveiligheid en leefbaarheid in het wegenbeleidsplan niet concreet zijn gemaakt?

Antwoord: De kaders en het beleid omtrent Verkeersveiligheid is onlangs vastgesteld in de raad van december afgelopen jaar. Sommige van deze kaders zoals de wegencategorisering zijn leidend voor het wegenbeleidsplan. Leefbaarheid heeft meer te maken met hoe mensen zich voelen in hun omgeving, voelen ze zich bijvoorbeeld veilig. Door het wegenbeleidsplan vast te stellen geven we kaders mee om de wegen veilig te onderhouden, waardoor onze inwoners, maar ook recreanten veilig de infrastructuur kunnen benutten.

Vraag 3:Hoe verhouden de criteria voor beschermde dorpsgezichten (p. 15) zich tot beleid voor verkeersveiligheid en leefbaarheid?

Antwoord: Beschermde dorpsgezichten en verkeersveiligheid gaan meestal samen. Beschermde dorpsgezicht in het wegenbeleidsplan zegt iets over de onderhoudstoestand van de verhardingen, maar ook over de gebruikte verhardingsmaterialen. Soms kan dit een discussie opleveren. Als voorbeeld: het gebruik van natuurstenenkeien in een rijbaan, kunnen vervelend zijn voor iemand die in een rolstoel zit en door trillingen pijn ondervindt. Veelal proberen we dan parallel aan deze rijbaan een gebakken klinkerverharding aan te brengen die mogelijk dit probleem kan verhelpen. Doch dit komt slechts sporadisch voor.

Vraag 4: Waarom is er geen beleid geformuleerd over de problematiek van vracht- en landbouwverkeer dat schade en gevaar brengt voor wegen en inwoners?

Antwoord: Beleid over weggebruikers en functie van een weg maakt onderdeel uit van het onlangs vastgestelde beleidsplan Verkeer en Vervoer. Het wegenbeleidsplan gaat over het onderhoud van de bestaande verhardingen. Nu proberen wij bij levensduurverlengend onderhoud en rehabilitaties van wegen in het buitengebied de wegen dusdanig aan te leggen dat deze beschikken over een betonnen

kantopsluiting die er voor zorgt dat de wegkanten minder snel beschadigd worden en dus minder gevaar oplevert voor de weggebruiker.

Vraag 5: Waarom is in deze gekozen voor een informerende vorm van burgerparticipatie in plaats van het hoger op de ladder te zoeken?

Antwoord: Wij hebben ook met deze discussie geworsteld en hebben hiervoor contact gezocht met de werkgroep burgerparticipatie uit de raad. We hebben de handleiding burgerparticipatie gevolgd. We kwamen gezamenlijk tot de conclusie dat informeren de enige vorm van burgerparticipatie is die voor het wegenbeleidsplan toe te passen is.

Vraag 6: Het wegenbeleidsplan is meer een financieel overzicht dan een beleidsplan, met daarin een aantal fikse budgetverhogingen zonder dat die precies gekwalificeerd worden. Gaat de raad, door in te stemmen met dit "beleidsplan" akkoord met deze voorgestelde budgetverhogingen, die hun grootste budgettaire neerslag gaan krijgen in de volgende raadsperiode?

Antwoord: dit is een correcte constatering. Overigens gebeurt dit al de laatste 20 jaar. Sinds 2000 worden wegenbeleidsplannen gemaakt voor vier jaar en zijn de wegenbeleidsplannen meestal een financiële doorvertaling van het onderhoud van ons kapitaalgoed wegen voor de komende 4 jaar. U geeft aan dat het een budgetverhoging is zonder precies te kwalificeren, dit is geen correct conclusie. Onze wegen worden eens per twee jaar geïnspecteerd door een deskundig bureau op basis van CROW criteria. Hierover wordt een database gemaakt waarin precies staat welke schade (aard en oppervlakte) in welk wegvak, welke maatregel dient te worden genomen tegen welke herstelkosten. Zo ontstaat een nauwkeurige kwalificatie per wegvak.

fractie jr

Geen