Vragen en beantwoording Meerjaren Onderhoudsplan Wegen

1. Pag. 3: waarom ontstaat er alleen kapitaalvernietiging bij asfalt?
Bij de andere verhardingssoorten is geen sprake van kapitaalsvernietiging bij uitstel van onderhoud. Als het onderhoud van asfalt met een kwaliteitsniveau C echter wordt uitgesteld heeft dit binnen 2 á 3 jaar dusdanige consequenties dat ook de onderla(a)g(en) vervangen moet(en) worden. Er is in dat geval sprake van kapitaalsvernietiging.

2. Pag. 7/8: betekent de 16-jaren onderhoudscyclus dat de score van 88% A/A+ gaat zakken de komende jaren? Wat is de prognose?
Door jaarlijks onderhoud binnen de 16-jarige onderhoudscyclus, zal categorie A/A+ in principe groeien, echter door slijtage zal tegelijkertijd dit percentage ook weer dalen. Wegen in kwaliteitsniveau A/A+ zakken namelijk langzaam door naar B en daarna C. Terwijl de wegen in C door het jaarlijks onderhoud weer in A+ terecht komen. De verwachting is dat het percentage A/A+ hierdoor niet gaat zakken.

3. Pag. 10: Hoe kan het zijn dat er vanaf 2023 opeens 500.000 minder nodig is voor het onderhoud?
De CROW-methodiek geeft een maximale doorkijk voor een periode van maximaal 5 jaar. De benodigde onderhoudsgelden voor 2023 zijn daarom gebaseerd op een schatting op basis van ervaringscijfers. In het verleden is gebleken dat 3,1 miljoen te weinig was en de huidige 4,1 miljoen is te veel omdat hiermee ook achterstallig onderhoud aangepakt wordt. Daarom wordt geschat dat er in de periode 2023-2027 jaarlijks een bedrag van 3,6 miljoen nodig is om het wegennet op minimaal kwaliteitsniveau C te onderhouden.

4. Pag. 11: Wat wordt er verstaan onder innovatie in dit verband?
Binnen het product asfalt zijn er verschillende innovatieve toepassingen die uitgewerkt zullen gaan worden, zoals Bio asfalt, 100% gerecycled asfalt, Streetprint, Glow in the dark asfalt en dunnere asfalt lagen met de zelfde draagkracht.

Vragen en beantwoording Meerjaren Onderhoudsplan Civiele Objecten

1. Pag. 3: geldt dit plan ook voor kunstobjecten?
Het Meerjaren Onderhoudsplan Civiele Objecten geldt niet voor Kunstobjecten. Voor het beheer en onderhoud van kunstobjecten is een apart product ingericht in de begroting.

2. Pag. 5: ‘Er zijn relatief weinig middelen nodig voor nog niet geïnventariseerde objecten’. Waar is dat op gebaseerd als er nog niet geïnventariseerd is?
Van de nog niet geïnventariseerde objecten is het objectsoort wel bekend. De benodigde middelen zijn daarom gebaseerd op de kosten voor beheer en onderhoud van objecten van eenzelfde soort.

3. Pag. 8: ‘Alleen welstandsniveau voor tunnel’: De stadsbrug over de Maas alsmede de voetgangers/fietsers brug over de haven lijken ons ook objecten van grote waarde als het gaat om beeldkwaliteit. Wat zou het benodigde budget zijn als deze ook onderhouden worden op welstandsniveau?

Het onderhoud van civiele objecten gaat alleen over het technische onderhoud van de constructie zelf. De leuningen en hun glasplaten die op beide bruggen staan vallen niet onder dit Meerjaren Onderhoudsplan Civiele Objecten. De leuningen van de Stadsbrug zijn door een kunstenaar ontworpen en worden daardoor ook als kunstobject onderhouden. Het onderhoud aan de leuningen van de brug over de haven is hieraan gelijk en valt daarom niet onder dit Onderhoudsplan.
Uit navraag bij betreffende beheerder blijkt dat het onderhoud aan deze leuningen veel duurder is dan ooit begroot. Welk bedrag (eenmalig en daarna jaarlijks) nodig is voor het onderhoud op welstandsniveau van de leuningen en glasplaten van de Stadsbrug en de brug over de haven wordt op dit moment uitgezocht. Het antwoord hierop wordt zo spoedig mogelijk nagestuurd.

4. Pag. 9: Waarom moet er een aparte voorziening komen voor groot onderhoud?
Een aparte voorziening voor groot onderhoud is nodig omdat dit complexere of uitgebreidere werkzaamheden betreft die niet altijd tussen de jaargrenzen te plannen zijn. Zonder deze voorzieningen kan het voorkomen dat werkzaamheden opgeknipt moeten worden om een correcte verdeling tussen de jaren te waarborgen. Dit vraagt echter extra tijd en kosten voor de voorbereiding en uitvoering.

5. Pag. 10: Waarom is er niet gewacht met het opstellen van het plan totdat de niet geïnspecteerde objecten ook zijn geïnspecteerd?
Bij het vaststellen van de Begroting 2018 in november 2017 heeft de Raad ingestemd met het beschikbaar stellen van de in de Meerjaren Onderhoudsplannen Civiele Objecten en Wegen genoemde bedragen. Voorwaarde die hieraan is gekoppeld, is dat er voor zowel Civiele Objecten als voor Wegen een Meerjaren Onderhoudsplan met een doorkijk van 10 jaar ter onderbouwing van deze bedragen aan de Raad werd voorgelegd. Wachten totdat ook de niet geïnspecteerde objecten zijn geïnspecteerd zou deze voorwaarde teniet doen maar ook onvoldoende ruimte bieden om de onderhoudsachterstand die er nu is, alvast aan te pakken.

Tijdens de presentatie van de Meerjaren Onderhoudsplannen Wegen en Civiele Objecten bij de Beeldvormende Raadsvergadering van woensdag 7 februari 2018 is de volgende vraag gesteld:

Is het voorkomen van uitspoeling zoals in de Roermondsweg in Steyl - waarbij een groot gat in de weg is gevallen en een inwoner ernstig letsel heeft opgelopen in 2016 - ook onderdeel van dit meerjarenplan ? Volgens de vraagsteller was dit namelijk een gevolg van piping.
Piping is een belangrijk faalmechanisme bij dijken. Bij dit mechanisme stroomt water via een zandlaag onder een dijk door en komt het achter de dijk weer omhoog. Hierdoor kan een wel ontstaan. Na verloop van tijd kan het water zand meevoeren en begint er een kanaal (pipe) onder de dijk te ontstaan. Als dit proces langer doorgaat, vormt zich een doorgaande verbinding tussen het buitenwater en het achterland. Uitslijting van het kanaal kan uiteindelijk leiden tot het instorten van de dijk.
Bij de Roermondseweg was echter geen sprake van piping. Uit onderzoek is gebleken dat het materiaal dat was gebruikt voor de bouw van de dijk, hiervoor niet

geschikt was. Tijdens de 2e wereldoorlog is de dijk opgeblazen en vervolgens weer opgebouwd met plaatselijke materialen. Deze plaatselijke materialen bevatten echter te veel leem/klei voor dit soort werken. Hierdoor houdt deze grondslag te veel water vast waardoor die uiteindelijk verandert in een soort van drijfzand. Gevolg is dat de dijk dan spontaan instort.
De combinatie van langdurige regenval, een mogelijk verstopte kolk en geen mogelijkheid voor het hemelwater om via het talud weg te stromen, heeft ervoor gezorgd dat het hemelwater toch de ondergrond is ingedrongen met het bekende gevolg. Geen piping dus maar een niet te voorspellen calamiteit.

Het onderhoud van de civiele objecten richt zich echter niet op de dijken, dat is een taak van het Waterschap. De inspectie methode die bij de civiele objecten wordt gebruikt is ook niet geschikt om dijken te inspecteren. Bij de inspectie van civiele objecten worden alleen de leuningen, betonnen randen, trappen beoordeeld en niet de stabiliteit van de dijk. Daarvoor is een ander soort onderzoeken nodig.

Met vriendelijke groet,

Bart Lendfers
Technisch Specialist

Gemeente Venlo | Team Realisatie en Beheer Openbare Ruimte
Bezoekadres: Hanzeplaats 1 Venlo | Postbus 3434, 5902 RK Venlo
T: +31 77 3596196 | M: +31 6 46737946 | E: b.lendfers@venlo.nl | I: www.venlo.nl