

Beantwoording is openbaar/~~niet openbaar~~ (doorhalen wat niet van toepassing is).

Naam en fractie: Marieke le Noble, Hart voor BNM
Datum indiening: 22 mei 2019
Datum antwoord: 29 mei 2019
Onderwerp: Aanvullende vragen kwaliteitsniveaus wegenonderhoud

Inleiding

Naar aanleiding van de beantwoording van de vragen gesteld op 7 mei, bijgaand een aantal aanvullende vragen

Vraag 1

In de antwoorden lijkt te staan dat de keuzes over het beeldkwaliteitsniveau die we als raad hebben gemaakt (A voor de centra en stationsgebied Naarden/Bussum, en B voor de rest) ook betrekking hebben op de wegen, naast het openbaar groen. Klopt dat?

Antwoord

In de Visie Buitenruimte staat het volgende: *“We gaan de centra van de kernen en de stations in Gooise Meren op een goed niveau beheren, met name op de onderdelen groen en reiniging”*. “Reiniging” heeft betrekking op het legen van prullenbakken en het verwijderen van zwerfvuil van de verharding. Deze ambitie is dus niet van toepassing op de technische kwaliteit van verhardingen.

Vraag 2

Bij de beantwoording van vraag 2 wordt aangegeven dat de wegen dit jaar geïnspecteerd zullen worden, en op basis van die inspecties het meerjarenplan zal worden geactualiseerd. Hebben die inspecties niet al de afgelopen periode plaatsgevonden, en zijn daar niet de in de politieke avond besproken tekorten naar boven gekomen? Of waren dat inspecties van andere aard/ met andere status dan die hier bedoeld worden?

Antwoord

In de beantwoording van uw vragen gesteld op 7 mei, hebben wij onder meer het volgende geantwoord: *“Hierbij worden de wegen één maal per twee jaar visueel geïnspecteerd”*. Visuele inspecties hebben een beperkte voorspellende waarde; voor de eerste twee jaar is dit redelijk betrouwbaar, maar naarmate de planning verder reikt (3 – 5 jaar) wordt de voorspellende waarde minder betrouwbaar. Vandaar dat de visuele inspectie elke twee jaar wordt herhaald om een voortdurend aangepast en nauwkeurig beeld te krijgen van het noodzakelijk uit te voeren onderhoud.

In 2017 zijn er inspecties uitgevoerd op basis waarvan het beheerplan wegen is opgesteld.

Vraag 3

Er wordt aangegeven dat er met de meest recente gegevens geen uitsplitsing naar kern kan worden gegeven. Zouden wij dan de meest recente niet-opgesplitste gegevens kunnen ontvangen, indien mogelijk ook opgesplitst naar niveau A+, A, B, C, D?

Antwoord

We nemen aan dat deze vraag betrekking heeft op gegevens met betrekking tot de inspectiegegevens van de wegverharding. Wij kunnen deze niet opsplitsen naar niveau A+, A, B, C, D. De reden hiervan is dat de individuele inspectiegegevens van wegen niet met een kwaliteitsniveau worden aangeduid, maar op een kwantificering van ernst en omvang van schade. De kwaliteit van de wegen over het gehele netwerk wordt vervolgens vertaald naar een gemiddeld niveau.

Vraag 4

In de alinea onder tabel 1, 2 en 3 wordt in de tweede helft aangegeven dat het lastig was in de periode na de fusie het wegenonderhoud op de rit te krijgen en dat er werk is blijven liggen.

In het eerste deel van deze wordt beschreven dat de visuele inspecties tot een te positief beeld hebben geleid. Heeft het proces van inspecties en het daaruit voortvloeiende niveau, en onderhoudsplan een 'vaststaand' karakter waar geen interpretatieverschil in mogelijk is? Of komt er wel interpretatie bij kijken?

Antwoord

Er komt een beperkte interpretatieverschil bij kijken, namelijk op twee momenten.

Ten eerste bij de visuele inspectie zelf. Ook al zijn wegininspecteurs gecertificeerd, het beoordelen van omvang en ernst van schade aan de hand van objectieve criteria blijft mensenwerk. Daarom moeten gecertificeerde inspecteurs ook elk jaar een opfriscursus doen. Minieme verschillen in beoordelingen zijn niet te voorkomen, maar zullen geen invloed hebben op de totale resultaten.

Ten tweede bij het toetsingsmoment door de verhardingsdeskundige. Ook daar zijn interpretatieverschillen mogelijk maar ook deze zullen geen doorslaggevend effect hebben op het eindresultaat: een meerjarenplanning.

De redenen waarom de visuele inspectie tot een té positief beeld hebben geleid zijn verwoord in de beantwoording van de vragen, namelijk:

"Het beeld van de kwaliteit van de wegen van de voormalige gemeenten, op basis van het bovenstaande, is te positief omdat enerzijds de onderhoudsstrategie in de voormalige gemeenten voor een deel bestond uit onderhoudsmaatregelen die wel de kwaliteit verhoogden maar voor de lange duur niet altijd even (kosten)effectief blijken. Bijvoorbeeld alleen de slechtste stukken lokaal repareren in plaats van een meer duurzame maatregel door het gehele wegvak te frezen en opnieuw te overlagen. Anderzijds is het de eerste jaren na de fusie onvoldoende gelukt om het onderhoud goed in te regelen en een inhaalslag te maken. De oorzaken waren o.a.: vervuilde gegevensbestanden die geïntegreerd moesten worden, nieuwe aanbestedingen vanwege rechtmatigheid en een deel van het overgedragen werk uit de voormalige gemeenten was niet op orde"

Vraag 5

In beheerplannen wegonderhoud van andere gemeenten is regelmatig te lezen dat er achterstallig onderhoud moet worden gepleegd, en dat daarna de structurele kosten weer terugzakken naar het 'reguliere' niveau, en dat het bedrag voor het inlopen van het achterstallige onderhoud uit een voorziening wordt gehaald. Is het mogelijk om uit te splitsen welk bedrag bij ons voor achterstallig onderhoud is gepland tot 2022 en of dit door een voorziening wordt gedekt, welk bedrag structureel is en hoeveel die is verhoogd ten opzichte van het oorspronkelijke fusiebudget, en of het structurele budget weer terugvalt wanneer de achterstand eenmaal is ingelopen na 2022?

Antwoord

Het ligt in het algemeen voor de hand te veronderstellen dat, als er sprake is van een situatie van onderhoudsachterstanden, de noodzakelijke kosten van onderhoud dan in de loop van de tijd zullen afnemen.

Voor wegen zien we dit effect ook optreden als het gaat om de kosten. Uit het beheerplan wegen blijkt dan ook dat met name in de jaren 2019 en 2020 meer onderhoud moet worden uitgevoerd dan gemiddeld.

De effecten op de begroting zijn echter anders. Dat heeft drie belangrijke oorzaken

- 1) Voor de komende twee jaar zullen we grotere onttrekkingen uit de voorzieningen (die ruimte is er) kunnen realiseren voor onderhoud en dit heeft dus geen effect op de exploitatiebegroting
- 2) Er zijn diverse herinrichtingsprojecten als investeringen in de begroting opgenomen. Dat betekent dat een deel van noodzakelijk onderhoud niet wordt gefinancierd vanuit de voorziening wegen, maar vanuit de investeringen.
- 3) Een deel van de kosten voor onderhoud in de kernen Muiden en Muiderberg wordt gefinancierd uit een reserve in de begroting die daarvoor bestemd is.

Hierdoor kunnen we dus de jaarlijkse last op de begroting de komende vier jaar naar beneden bijstellen. Dat betekent dan ook dat weliswaar de daadwerkelijke uitgaven voor wegen de komende jaren wel hoger zijn dan gemiddeld, maar dat dit in de cijfers van de begroting niet zichtbaar is.

Het is niet doenlijk om de bedragen die gemoeid zijn met achterstallig onderhoud en regulier onderhoud te splitsen omdat we dat dan per wegdeel moeten nagaan. Het is voor ons niet mogelijk dit te relateren aan het oorspronkelijke fusiebudget omdat het niet bekend is hoe deze budgetten waren opgebouwd.

Vraag 6

Waaruit blijkt dat de kosten op termijn integraal veel hoger worden als wanneer bij gelegenheid volstaan wordt met het plaatselijk repareren zodat niveau D (nog) niet wordt bereikt?

Antwoord

Het "bij gelegenheid" plaatselijk repareren is een goede onderhoudsstrategie. Te veel plaatselijk repareren leidt op den duur echter tot hogere kosten. De CROW heeft in de richtlijnen aangegeven dat op basis van ervaring een goede verhouding tussen klein onderhoud (plaatselijk repareren) en groot onderhoud van een gemeentelijk wegareaal ongeveer ligt op een verhouding van 15 / 85 %.