

schriftelijke vragen

Fractie:	PvdA, CDA en GroenLinks
Naam:	Diverse raadsleden
Onderwerp:	Beheerplan Wegen
Type vraag:	x informatieve/technische vraag O politieke schriftelijke vraag (ex. art. 33 RvO)
Beantwoording (<i>alléén bij informatieve/technische vragen</i>)	x Ja, kan verspreid via mail / app O Nee, alleen antwoord aan mij zelf

Inleiding/aanleiding:

In de aankomende raadscommissie vergadering dd 17 juni wordt in agendapunt 7 het beheerplan wegen 2021-2025 besproken. Naar aanleiding van dit raadsvoorstel en de daarbij behorende stukken verzoek ik u de volgende vragen te beantwoorden.

Vragen:

1. Bij rehabilitaties loopt de stelpost voor de kapitaallasten in 2023 ineens enorm op. In het plan wordt dit niet uitgelegd waarom dit is. Waarom loopt deze in 2023 ineens zo sterk op?
 - a. Dit heeft te maken met de kredietinvestering voor de rehabilitatie van de Rietweg. Vanwege de relatief forse investering van € 3,6 miljoen loopt de stelpost hiervoor sterk op. Normale gang van zaken is dat als de uitvoering in 2022 plaatsvindt, de investering in het jaar daarna wordt geactiveerd. Zie hiervoor ook paragraaf 3.2 van het beheerplan.
2. Verhoging budgetten prijsstijgingen en areaalgroei 1x in de 5 en laten vrijvallen van stelposten. Is dat slim en waarom behouden we de jaarlijkse stelposten niet?
 - a. Voor areaalgroei kan het 5-jaarlijks, omdat er de eerste vijf jaar nagenoeg geen onderhoud nodig is aan nieuw gerealiseerde wegen. Voor wat betreft loon- en prijsstijging geldt dat door het 5-jaarlijks achteraf te doen altijd reële percentages worden gehanteerd, die werkelijk realiteit zijn, in plaats van met aannames of prognoses, die een onnodige claim leggen op budget in de begroting. Daarnaast is een jaarlijkse verhoging niet nodig omdat de 5-jaarlijkse verhoging voldoende is om de budgetten te actualiseren.
3. Door bermversteving gaat de rijsnelheid in het buitengebied omhoog, waardoor het doel (verhogen verkeersveiligheid voor fietsers) niet wordt gehaald. GroenLinks doet de suggestie om fietssuggestiestroken aan te brengen op wegen in het buitengebied waar relatief veel fietsers rijden.
 - a. Het is niet de ervaring dat de snelheid omhoog gaat, maar ook niet omlaag. Om de snelheid bij passeren of tegemoetkomen te beïnvloeden, wordt bermbeton uitgevoerd met ingestorte ribbels. Het is oncomfortabel om daar hard overheen te

rijden en dus minderen de meeste auto's snelheid. Vrachtauto's en met name landbouwvoertuigen voelen deze trilling minder.

Aangaande de suggestiestroken het volgende: volgens de ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen) en de Ontwerpwijzer fietsverkeer van het CROW, die ook door de Fietzersbond wordt aangehouden, worden fietssuggestiestroken aanbevolen van minimaal 1,5 meter breed. Bermversteving wordt alleen aangebracht op smalle buitenwegen van 3,5 meter breed. Als op wegen met deze wegbreedte suggestiestroken worden aangebracht, blijft er een halve meter over voor het overig verkeer. Een smallere fietsstrook wordt door automobilisten niet als fietssuggestiestrook herkent en daarmee komt de maatregelen de veiligheid voor fietsers niet ten goede. Bovendien wordt op wegen smaller dan 4,5 meter geen kantstreep aanbevolen. Ditzelfde geldt voor wegen met een maximum snelheid van 80 km/u.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de Beverweg, Visvijverweg, Abbertweg en Stobbenweg binnen afzienbare tijd worden verlaagd naar 60 km/u, in navolging van het collegebesluit Fietsveiligheid buitenwegen, waarover de raad in april 2020 is geïnformeerd.