

Raadsvoorstel

Onderwerp

beheerplan wegen 2021-2025

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging nr. 8

Datum raadsvergadering

13 juli 2021

Portefeuillehouder

M.J. van Dijk

Organisatie onderdeel

Buiten

E-mail opsteller

herman.wiss@stichtsevecht.nl

Telefoonnummer opsteller

0346254340

Registratie nummer

Z/20/204500-VB/20/96897

Aan de gemeenteraad

Voorgesteld Besluit

1. Het beheerplan Wegen 2021-2025 vast te stellen;
2. De reserve “onderhoud wegen” om te vormen naar een voorziening “onderhoud wegen”;
3. Begrotingswijziging nr. 8 vast te stellen;
4. De stortingen in en de onttrekkingen aan de voorziening “onderhoud wegen” vast te stellen overeenkomstig bijgevoegd plan.

Samenvatting

Vanuit het oogpunt van risicobeheersing en toetsing van de realiteit van de raming in de begroting en meerjarenraming, is het noodzakelijk te beschikken over een actueel beheerplan Wegen. Het leggen van een directe verbinding tussen de beheerplannen en de concreet in de begroting en meerjarenraming opgenomen onderhoudsramingen geeft inzicht in het realiteitsgehalte van de begroting en kan de informatiewaarde van de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen in de begroting en jaarrekening verbeteren. Hiervoor is dan ook de rapportage wegenbeheerplan 2021-2025 opgesteld. Voor het inlopen van geconstateerde achterstanden en adequaat onderhoud/ vervanging in de komende periode is verhoging van de budgetten noodzakelijk. De inhoudelijke behandeling van dit voorstel vindt plaats in de reguliere commissie Fysiek domein van 22 juni. Voorgesteld wordt om de besluitvorming uit te stellen tot de raadsbehandeling van de kadernota op 13 juli zodat de raad de integrale afweging kan maken ten aanzien van de financiële consequenties en na vaststelling van de kadernota over het voorstel kan besluiten.

Bijlagen

1. Rapportage wegenbeheerplan 2021-2025
2. Bijlagen I-V wegenbeheerplan
3. Begrotingswijziging nr. 8
4. Concept Raadsbesluit

Doel en beoogd maatschappelijk effect

Wegbeheer is een belangrijk onderdeel van het beheer van de openbare ruimte in de gemeente Stichtse Vecht. Vanuit de Wegenwet heeft de gemeente de zorgplicht voor de wegen. Dit betekent dat de gemeente als wegbeheerder verantwoordelijk is voor de kwaliteit (de onderhoudstoestand) van de wegen die het in beheer heeft. Het gebruik van de wegen moet veilig kunnen plaatsvinden. Het ontstaan van schade of oplopen van letsel door gebreken aan de weg moet tot het uiterste worden beperkt.

Om het beheer en onderhoud van het gemeentelijk areaal op doelmatige en efficiënte wijze uit te voeren, werken we aan de hand van beheerplannen. Het laatst vastgestelde beheerplan Wegen is onderdeel geweest van de in 2016 vastgestelde nota kapitaalgoederen en moet dan ook geactualiseerd worden.

Relatie met bestaand beleid en regelgeving

Het vertrekpunt bij het opstellen van het nieuwe beheerplan Wegen is de in 2016 vastgesteld beleidsnota 'Beheer Openbare Ruimte (IBOR) 2017'. In deze nota zijn uitgangspunten en ambities opgenomen voor het op orde houden van de openbare ruimte. Op basis van deze nota is de gemeente ingedeeld in drie deelgebieden, te weten kernen, buitengebied en industriegebied. Voor de deelgebieden worden verschillende kwaliteitsniveaus gehanteerd, zo wordt voor de kernen kwaliteitsniveau B aangehouden en voor het buitengebied en het industriegebied kwaliteitsniveau C. Verder is het beheerplan gebaseerd op de landelijk toegepaste wegbeheersystematiek van het CROW, het kennisplatform voor infrastructuur verkeer vervoer en openbare ruimte.

Op basis van de globale visuele wegininspectie van 2020 moeten we helaas de conclusie trekken dat de kwaliteit van de verhardingen in geen van de deelgebieden (kernen, buitengebied en industriegebied) aan het gemeentelijk beleid voldoen. Met het voorliggende beheerplan bieden wij u een plan aan op basis waarvan de meest urgente onderhoudsachterstand de komende twee jaar (2021 en 2022) grotendeels kan worden weggewerkt.

Argumenten

Het vaststellen van de beleids- en beheerplannen is noodzakelijk

Vanuit het oogpunt van risicobeheersing en toetsing van de realiteit van de raming in de begroting en meerjarenraming, is het noodzakelijk te beschikken over een recent beheerplan Wegen. Het leggen van een directe verbinding tussen de beheerplannen en de concreet in de begroting en meerjarenraming opgenomen onderhoudsramingen geeft inzicht in het realiteitsgehalte van de begroting en kan de informatiewaarde van de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen in de begroting en jaarrekening verbeteren. Hiervoor is dan ook de rapportage wegenbeheerplan 2021-2025 opgesteld, welke als bijlage is toegevoegd. In de rapportage wordt dieper ingegaan het wegbeheer, de beheersystematiek, de huidige kwaliteit en de financiën.

Kwaliteitsniveau

De kwaliteit van de wegen is bepaald aan de hand van globaal visuele wegininspecties die in het voorjaar van 2020 zijn uitgevoerd. De kwaliteit van de verhardingen voldoet volgens de 90% regeling (opgesteld door de CROW Gebruikersgroep Beeldkwaliteit) in geen van de deelgebieden aan het gemeentelijk beleid. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het kwaliteitsniveau van het gemeentelijk beleid bij 2 van de 3 deelgebieden al lager ligt dan de CROW norm (kwaliteitsniveau B is de norm). Kwaliteitsniveau B gaat uit van verantwoord wegbeheer waarbij de onderhoudsmaatregel op een zo optimaal mogelijk moment wordt ingepland met een zo hoog mogelijke rendement tegen minimale kosten.

Uitvoeringsplanning en integrale afstemming

Conform de wegbeheersystematiek (CROW-publicatie 147) is op netwerkniveau bepaald welke maatregelen er benodigd zijn op korte (1-2 jaar) en middellange (3-5 jaar) termijn om het areaal te herstellen en wanneer deze maatregelen uitgevoerd dienen te worden. Het netwerkniveau geeft derhalve inzicht in de geplande maatregelen gedurende een periode van 5 jaar met de daaraan verbonden kosten. Ook is bepaald op basis van de cyclische onderhoudsstrategie wat er de jaren erna aan onderhoudsmaatregelen uitgevoerd moet worden.

Op basis van de planning op netwerkniveau wordt de uitvoerings- en projectplanning opgesteld. Hiervoor is begin 2021 de maatregeltoets uitgevoerd. In de maatregeltoets worden de aard en omvang van de definitieve onderhoudsmaatregelen en de planning bepaald. In de lijn van de aanbeveling vanuit het beheerplan wegen is een onderdeel hiervan ook de integrale afstemming met de beheerdisciplines Groen en Blauw (riolering en oppervlaktewater) en andere disciplines zoals Verkeer en Projecten. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden van combineren van werkzaamheden, de afstemming van uitvoering op andere projecten en het noodzakelijkerwijs aanpassen van planjaren of maatregelen. Dit levert dan een definitieve planning op voor zowel het planmatig wegonderhoud als de vervanging. Op basis van deze uitvoeringsplanning verwachten wij de onderhoudsachterstand in 2021 en 2022 grotendeels weg te werken.

Groot onderhoud is niet toereikend, rehabilitatie is noodzakelijk

Als de weg het einde van de levensduur heeft bereikt, volstaat groot onderhoud (zoals het vervangen/versterken van de deklaag en wat onderliggende reparaties) niet meer. Groot onderhoud uitvoeren op een bezwaken verhardingsconstructie, is als het overschilderen van een houten kozijn waarvan het hout rot is. Dit heeft slechts een kortdurend (cosmetisch) effect. Na enige tijd bladderen de verflagen weer af en moet men opnieuw aan de slag. Het rehabiliteren van de weg op het moment dat dit noodzakelijk is, vraagt weliswaar een flinke investering voor de korte termijn, maar daarna is de weg een langere periode onderhoudsarm en kan de reguliere onderhoudscyclus gevolgd worden. Bij sommige wegen is dan vervanging van de verharding én de fundering de benodigde maatregel. Bij andere wegen volstaat het alleen vervangen of zwaar versterken van de verharding. Dit laatste scheelt zo'n 1/3 op de rehabilitatiekosten. Met name op de wegen in het buitengebied is dit een acceptabele werkwijze indien dit niet leidt tot te dikke asfaltpakketten. Dit geheel is verwerkt in de berekening van het benodigde rehabilitatiebudget. In het beheerplan zijn de te rehabiliteren wegen voor de planjaren 2021 en 2025 benoemd.

Het bermonderhoud heeft in dit beheerplan een stevigere basis gekregen

De afgelopen jaren hebben wij veel klachten gekregen over het onderhoud van de gemeentelijke bermen. Omdat een degelijke bermverharding belangrijk is om asfaltschade te voorkomen hebben wij de bermverharding een stevigere basis gegeven in dit beheerplan. De bermverharding vormt als het ware de schouder achter de asfaltverharding. Als deze schouder voldoende stabiel is, voorkomt dit randschade aan het asfalt. Als deze schade voorkomen wordt, dan wordt ook het behalen van de theoretische levensduur van de weg en het cyclische onderhoud, waarop de budgettering wordt gebaseerd, meer realistisch en haalbaar. Het huidige bermenonderhoud is niet toereikend. Het uitvullen van de bermen met een gebroken (beton)puinen, dat binnen de bestaande middelen mogelijk is, is voor veel wegbermen geen geschikte oplossing. Na regenval worden er opnieuw gaten en diepe sporen in gereden. Om een goed beeld te hebben en te bepalen welke oplossingen nu voor welke situatie binnen Stichtse Vecht de beste keuze zijn, wordt er op dit moment verder onderzoek verricht. Bij reconstructies kunnen wij de voorgestelde bermoplossing meenemen bij de uitvoering en wordt er voorkomen dat er aan en langs de gereconstrueerde weg opnieuw rand-/bermschade ontstaat. Daarnaast is er ook een groot aantal wegen die nog niet aan reconstructie toe zijn, maar waar de bermen al wel flink beschadigd zijn door het verkeer. Om verkeersonveiligheid en versnelde degeneratie van de gehele wegconstructie tegen te gaan, kunnen ook deze wegen worden voorzien van bermverhardingen, al dan niet in combinatie met benodigd groot onderhoud.

Kanttekeningen

Niet overgaan tot rehabiliteren maakt alsnog aanvullend investeren in groot onderhoud noodzakelijk
Als er niet wordt gerehabiliteerd, dan is er extra investeringsbudget nodig voor het levensduur verlengend onderhoud. Hierin is in het investeringsbudget niet voorzien. Dit levensduur verlengende groot onderhoud moet gekapitaliseerd worden. Vanwege de beperkte verlenging van de levensduur is de afschrijftermijn kort, wat de jaarlijkse extra kapitaallasten hoog maakt.

Externe factoren

Ook de wegen zijn onderhevig aan het klimaat. De afgelopen jaren zijn de schades door winters weer beperkt geweest, met uitzondering van de strenge vorstperiode van begin dit jaar. Hierbij zat er in verhoudig veel schade op de rode asfaltdekkingen die vanwege hun samenstelling al minder sterk zijn dan de traditionele dekkingen. De schades door droogte in de zomer nemen echter toe (scheurvorming) als gevolg van beweging in de ondergrond, met als voorbeeld de Maarsseveensvaart in Tienhoven. Ook de zetting als gevolg van de oxidatie van de veenondergronden is een bekend fenomeen in Stichtse Vecht. De berekende kosten gaan uit van reguliere omstandigheden. Eventuele schades door extreme weersomstandigheden worden indien nodig apart in beeld gebracht en op kosten gezet.

Communicatie

De inwoners van Stichtse Vecht worden via een nieuwsbericht op de website en via een persbericht naar lokale media, geïnformeerd over het beheerplan wegen 2021-2025. Bij de realisatie van de uitvoeringsplanning worden de inwoners, ondernemers en weggebruikers geïnformeerd over het uit te voeren onderhoud. Bij de voorbereiding van het vervangen van wegen en andere omvangrijke maatregelen als bijvoorbeeld de integrale projecten, betrekken we inwoners en andere belanghebbenden middels een participatietraject.

Financiën, risico's en indicatoren

Uit de doorrekening van het beheerplan wegen blijkt dat de budgetten op onderdelen moeten worden verhoogd. In onderstaande tabel 1 is de ophoging van deze budgetten opgenomen. Hieruit blijkt dat de verhoging tot uiting komt in de extra storting in de nieuw te vormen voorziening "onderhoud wegen" (onder de tabel toegelicht), de afdracht van waterschapslasten en kapitaallasten voor toekomstige investeringen. De gemeente is als grondeigenaar jaarlijks waterschapslasten verschuldigd. De watersysteemheffing voor ongebouwd wegen is een factor twee hoger dan voor ongebouwd en bedraagt dan ook het overgrote deel van de jaarlijkse aanslag. De stijging van de waterschapslasten is de laatste jaren flink hoger geweest dan waar in de begroting rekening mee is gehouden.

Deze ophoging van de budgetten is meegenomen bij het opstellen van de Kadernota 2022. Wanneer deze kosten niet worden opgenomen in de brede afweging van de Kadernota 2022 zal dit tot gevolg hebben dat het (achterstand in het) onderhoud in de wegen niet op een voldoende niveau wordt opgelost en uitgevoerd, Hierdoor is het mogelijk dat wij aansprakelijkheidsrisico's gaan lopen en worden de kosten voor het wegonderhoud hoger.

De inhoudelijke behandeling van dit voorstel vindt plaats in de reguliere commissie Fysiek domein van 22 juni. Voorgesteld wordt om de besluitvorming uit te stellen tot de raadsbehandeling van de kadernota op 13 juli zodat de raad de integrale afweging kan maken ten aanzien van de financiële consequenties en na vaststelling van de kadernota over het voorstel kan besluiten.

	2022	2023	2024	2025	2026
Benodigde extra storting voorziening	234.678	234.678	234.678	234.678	234.678
Waterschapslasten	20.389	20.389	20.389	20.389	20.389
Extra kapitaallasten				76.667	192.574
Totaal	255.067	255.067	255.067	331.734	447.641

Tabel 1

Voorziening

Bij de vaststelling van de jaarrekening 2019 is, volgens BBV-reglement, de voorziening "onderhoud wegen" omgevormd tot een reserve. Omdat we met de vaststelling van dit beheerplan een actueel beheerplan hebben, dient er een voorziening gevormd te worden. Wij stellen daarom voor om de reserve "onderhoud wegen" om te vormen tot een voorziening. En daarbij tevens de jaarlijkse storting in de reserve om te zetten naar een storting in de voorziening. Zoals u hierboven in tabel 1 kunt lezen, moet deze jaarlijkse storting worden opgehoogd met € 234.678 om het groot onderhoud aan de wegen de komende jaren te dekken.

De voorziening "onderhoud wegen" dient om de lasten van groot onderhoud gelijkmatig te verdelen over meerdere begrotingsjaren. De minimale en maximale omvang van de voorziening, evenals de stortingen en onttrekkingen de komende jaren, vindt u in onderstaande tabel 2.

Zoals u heeft kunnen lezen is er achterstand in het onderhoud aan de wegen. Deze wordt op basis van dit beheerplan in 2022 ingelopen. Het budget voor het wegwerken van de achterstand in het onderhoud is al aanwezig in de nieuw te vormen voorziening "onderhoud wegen".

Voorziening wegen				
Planjaar	saldo 1-1	Storting	Onttrekking	Saldo 31-12
2021	€ 8.570.299	€ 2.464.490	€ 4.500.000	€ 6.534.789
2022	€ 6.534.789	€ 2.699.168	€ 3.625.000	€ 5.608.957
2023	€ 5.608.957	€ 2.699.168	€ 3.300.000	€ 5.008.125
2024	€ 5.008.125	€ 2.699.168	€ 3.300.000	€ 4.407.293
2025	€ 4.407.293	€ 2.699.168	€ 4.999.133	€ 2.107.328
2026	€ 2.107.328	€ 2.699.168	€ 2.721.106	€ 2.085.390
2027	€ 2.085.390	€ 2.699.168	€ 3.549.866	€ 1.234.692
2028	€ 1.234.692	€ 2.699.168	€ 3.814.794	€ 119.066
2029	€ 119.066	€ 2.699.168	€ 1.849.012	€ 969.222
2030	€ 969.222	€ 2.699.168	€ 3.668.390	€ 0
Eindtotaal	€ 0			
Gemiddeld per jaar		€ 2.675.700	€ 3.532.730	

Tabel 2

Investerings

In het bijgevoegde beheerplan vindt u ook een overzicht van de investeringen. Deze investeringen zullen overeenkomstig in de investeringsplanning worden verwerkt. De extra kapitaallasten voor deze investeringen staan vermeld in tabel 1.

Risico's.

- Er is geen rekening gehouden met uitbreiding van het areaal. Advies is bij het actualiseren van het beheerplan uit te gaan van het actueel beschikbare areaal.
- De wegen zijn onderhevig aan het klimaat. De afgelopen jaren zijn de schades door winters weer beperkt, met uitzondering van de strenge vorstperiode van begin dit jaar. De schades door droogte in de zomer nemen echter toe (scheurvorming). Ook de zetting als gevolg van de oxidatie van de veenondergronden is een bekend fenomeen in Stichtse Vecht. De berekende kosten gaan uit van reguliere omstandigheden. Eventuele schades door extreme omstandigheden worden indien nodig apart in beeld gebracht en op kosten gezet.
- De ophoging van de budgetten is meegenomen bij het opstellen van de Kadernota 2022. Wanneer deze kosten niet worden opgenomen in de brede afweging van de Kadernota 2022 zal dit tot gevolg hebben dat het (achterstallig) onderhoud in de wegen niet op een voldoende niveau wordt opgelost en uitgevoerd. Hierdoor is het mogelijk dat wij aansprakelijkheidsrisico's gaan lopen en worden de kosten voor het wegonderhoud hoger.
- Het tijding in de markt kunnen zetten van de werkzaamheden en invloeden van buitenaf kunnen het daadwerkelijk buiten realiseren van de werkzaamheden nadelig beïnvloeden.

Uitvoering/planning

Op basis van de uiteindelijke uitvoeringsplanning worden de werkzaamheden verder uitgewerkt en afhankelijk van het type werkzaamheden vanuit de lopende onderhoudscontracten in 2021 en 2022 uitgevoerd. De werkzaamheden die onder een integraal project vallen worden als onderdeel van dat project opgepakt.

In 2022 worden in de lijn van de aanbevelingen vanuit het beheerplan wegen de wegen opnieuw geïnspecteerd, waarbij aansluitend de uitvoeringsplanning voor de jaren erna weer geactualiseerd zal worden.

8 juni 2021

Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht

Gemeentesecretaris
drs. F.J. Halsema

Burgemeester
drs. A.J.H.T.H. Reinders