

RAADSVOORSTEL

Onderwerp: Wegbeheer Moerdijk 2021 - 2025

Verantwoordelijke portefeuillehouder(s)	: C.J.A. van Dorst
Datum commissiebehandeling	: 25 mei 2021
Datum raadsbehandeling	: 17 juni 2021
Agendering en agendanummer	: RA 1001
Fase raadsbehandeling	: Besluitvormend
Zaaknummer	: 259855

Bijlagen: "Wegbeheer Moerdijk 2021 – 2025", ontwikkeling algemene reserve, factsheet

Gevraagd raadsbesluit

1. De notitie wegbeheer 2021-2025 vast te stellen met de daarbij behorende financiële middelen.
2. In te stemmen met scenario 2, waarbij met behulp van functioneel beheer en risico gestuurd onderhoud de onderhoudsachterstand gefaseerd wordt ingelopen.
3. Ten behoeve van het uitvoeren van scenario 2, een voorziening achterstallig onderhoud wegen in te stellen, hier een bedrag van € 6.900.000,- te doteren en dit te dekken vanuit de algemene reserve;
4. Ten behoeve van het uitvoeren van scenario 2 de volgende kredieten en budgetten beschikbaar te stellen:
 - a. Het jaarlijks budget voor klein onderhoud op te hogen met € 73.000,- in 2021 en verder;
 - b. De jaarlijkse dotatie aan de voorziening wegen op te hogen met € 600.000 in 2022 en € 800.000,- vanaf 2023 en verder;
 - c. Het totaal beschikbaar gestelde krediet voor wegen vanaf 2021 op te hogen met €1.725.000,- en de kredieten voor 2022 en verder jaarlijks mee te nemen in het schema van de vervangingsinvesteringen;
 - d. Het personeelsbudget voor team openbare ruimte op te hogen met € 37.500,- in 2021 en €75.000,- in 2022 en verder;
5. De totale lasten voor 2021 te dekken uit de stelpost nieuw beleid specifiek voor dit onderwerp geormerkte middelen en het restant wat hiervoor gereserveerd staat vrij te laten vallen ten gunste van het begrotingsresultaat 2021. De lasten van 2022 en verder deels ten laste te brengen van de specifiek hiervoor gereserveerde middelen in de stelpost nieuw beleid en het hogere deel aan lasten voor de jaren 2022 en verder te verwerken in een sluitende meerjarenbegroting.

(Publieks)Samenvatting

Bij het gebruik van de openbare ruimte hoort een bepaalde inrichting en een passend kwaliteitsniveau. Ook bij een verminderde mobiliteit is het van belang om de openbare ruimte geschikt te maken en te behouden. Een veilige, prettige en comfortabele openbare ruimte maakt een inclusieve openbare ruimte. En dat is van groot belang voor alle inwoners, ondernemers en bezoekers. Helaas is de openbare ruimte in kwaliteit achteruitgegaan. Op 8 oktober 2020 is de gemeenteraad geïnformeerd over de huidige onderhoudstoestand van de kapitaalgoederen. De kwaliteit van de wegen is de afgelopen 10 jaar in die mate achteruitgegaan, dat deze niet langer voldoet aan de vastgestelde beeldkwaliteit. Erger nog, op veel plaatsen is er een achterstand in het onderhoud en een dusdanige lage kwaliteit ontstaan dat het onveilig kan worden voor het regulier gebruik. We hebben een onderhoudsachterstand die hersteld moet worden. Niet alleen omdat wij dat noodzakelijk vinden, maar ook omdat we daar wettelijk toe verplicht zijn. De gemeente heeft 3.432.000 m² aan verhard areaal, 650.000 m² (20%) hiervan heeft een slechte tot zeer slechte kwaliteit. Om deze verhardingen weer op een minimaal kwaliteitsniveau te krijgen (veilig), dient een aanpassing plaats te vinden in de wijze waarop het wegbeheer nu wordt uitgevoerd.

De komende jaren gaan we daarom een flinke inhaalslag maken in het onderhoud. Aan de hand van 4 scenario's hebben we verschillende mogelijkheden uitgewerkt om hiermee om te gaan. Het voorkeursscenario is scenario 2, waarbij met behulp van functioneel beheer en risico gestuurd onderhoud de onderhoudsachterstand gefaseerd wordt ingelopen

Inleiding: reden van het voorstel

Aanleiding

De gemeente heeft 3.432.000 m² aan verhard areaal, 650.000 m² (20%) hiervan heeft een slechte tot zeer slechte kwaliteit. Om deze verhardingen weer op een acceptabel kwaliteitsniveau te krijgen, dient er een aanpassing plaats te vinden in de wijze waarop het wegbeheer nu wordt uitgevoerd. De komende jaren moet een flinke inhaalslag in het onderhoud gemaakt worden om de verhardingen weer veilig te kunnen blijven gebruiken. Aan de hand van 4 scenario's hebben wij verschillende mogelijkheden om hiermee om te gaan uitgewerkt. Tijdig onderhoud zorgt ervoor dat de veiligheid gewaarborgd kan blijven. Op de lange termijn is tijdig onderhoud kosten effectiever met minder risico's.

Achteruitgang van de kwaliteit van verhardingen heeft verschillende oorzaken

De kwaliteit van de verhardingen is de afgelopen jaren sterk afgenomen. Chronologisch gezien hebben we de volgende constatering gedaan:

- In 2011 is door de raad besloten om vanuit bezuinigingsoverwegingen 10% op het onderhoudsbudget te korten en het vervangingsbudget is gehalveerd. Destijds is op het risico gewezen dat kapitaalvernietiging op kan gaan treden als gevolg van het besluit. Als risicobeheersmaatregel zouden we regelmatig wegininspecties uitvoeren om onveilige situaties en kapitaalvernietiging tegen te gaan.
- Tegelijkertijd heeft de raad besloten dat jaarlijks krediet aangevraagd moest worden voor de vervangingsopgave;
- De daaropvolgende jaren hebben we gezien, dat niet voor alle jaren krediet aangevraagd is voor vervangingen van wegen. Wat we wel hebben gezien is dat vervangingen zijn bekostigd uit de voorziening voor groot onderhoud. Daarmee is de financiële ruimte voor groot onderhoud in die jaren sterk verminderd. Als gevolg daarvan is in die jaren onvoldoende groot onderhoud uitgevoerd met als gevolg kapitaalvernietiging;
- In 2017 is een wegininspectie uitgevoerd en die liet een beeld zien waarop we in 2017 hadden moeten ingrijpen om verdere achteruitgang te voorkomen en herstel in te zetten. Dat is toen niet gebeurd;
- Vanuit het organisatie-ontwikkeltraject Van Goed Naar Beter, werd in 2019 de beheersorganisatie gewijzigd en vanaf dat moment is geconstateerd dat we een forse achterstand hadden opgelopen en dat we vervangingen bekostigden uit middelen die waren geormerkt voor groot onderhoud;
- Vanaf 2019 worden vervangingen niet meer uit de voorziening bekostigd maar geactiveerd. Het gevolg daarvan is dat de vervangingskredieten zijn opgehoogd, maar de voorziening wegen werd met eenzelfde bedrag omlaag gebracht tot het huidige budget van € 1.100.000. Hadden we in 2019 een actueel beheersysteem en een actuele investeringsagenda gehad, dan hadden we anders gehandeld. Met de huidige inzichten weten we dat de voorziening wegen in zijn geheel aangewend had moeten worden voor het groot onderhoud van wegen en dat er voor de vervangingen een aanvullend krediet aangevraagd had moeten worden.

Bij een verouderd areaal loopt de kwaliteit van de verhardingen sneller terug dan bij nieuw aangelegde verhardingen en als onderhoud wordt uitgesteld wordt het onderhoud bijna exponentieel duurder. De afgelopen jaren heeft veel minder groot onderhoud plaats gevonden dan noodzakelijk. Dit is te zien in het teruglopen van de kwaliteit van de verharding en we zien kapitaalvernietiging en onveilige situaties toenemen. Op 8 oktober 2020 bent u daar uitgebreid over geïnformeerd.

Met het voorliggende voorstel sturen we op een verantwoorde wijze bij, om op korte termijn de wegen veilig te maken en te houden. Op langere termijn groeien we toe naar de vastgestelde kwaliteit, waarbij kapitaalvernietiging niet meer aan de orde is. Daarmee komen we stapsgewijs weer aan de voorkant van ons wegbeheer.

Wettelijke verplichting

Volgens de regels van de BBV (Besluit Begroting en Verantwoording, financiële verantwoording waarop de provincie de begroting toetst) dienen de volgende onderdelen inzichtelijk en navolgbaar te zijn:

- Het beleidskader moet aangegeven worden;
- Het beheerbeleid moet hierop aansluiten;
- De financiële consequenties van deze kaders moeten in een begroting worden vertaald.
- De begroting dient aan te sluiten bij het gewenste kwaliteitsniveau.

Met de huidige middelen en capaciteit in het wegbeheer kan helaas niet voldaan worden aan het gewenste kwaliteitsniveau en is zelfs een onderhoudsachterstand ontstaan.

Voor de financiering van de achterstand dient een aparte voorziening ingericht te worden, die vanuit een verplichting van de BBV onderbouwd wordt met een meerjaren beheerplan.

Belang

Het doel van de bijgevoegde notitie is tweeledig: enerzijds inzicht geven in de omvang van de onderhoudsachterstand en de daarbij behorende kosten, anderzijds het vaststellen van een scenario voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand, waarmee de kwaliteit van de verhardingen weer op een veilig en acceptabel niveau komt.

Met deze notitie wordt tevens invulling gegeven aan de eisen uit de BBV. De BBV verplicht ons inzicht te geven in beleidsdoelen en of er voldoende budget is om het ambitieniveau te kunnen behalen. Bij een geconstateerde onderhoudsachterstand moet een plan opgesteld worden waarin is opgenomen hoe de achterstand ingelopen wordt. Tegelijkertijd dient een voorziening te worden ingericht om het inhalen van de onderhoudsachterstand te bekostigen.

Centrale vraag

Wil de raad de komende jaren investeren in veilige en toegankelijke verhardingen en de hiervoor benodigde capaciteit en middelen beschikbaar te stellen voor het inlopen van de onderhoudsachterstand om zodoende ook te voldoen aan wet- en regelgeving?

Beoogd maatschappelijk resultaat

Het veilig gebruik van de openbare ruimte voor alle deelnemers;
Het voorkomen van onveilige situaties door achterstand in onderhoud;
Het voorkomen van kapitaalvernietiging waardoor we de begroting onnodig belasten;
Het voldoen aan vigerende wet- en regelgeving (o.a. de BBV).

Kaders

- Zorgplicht gemeenten: Wegenwet, Burgerlijk Wetboek, Wegenverkeerswet
 - BBV (Besluit Begroting van Verantwoording provincies en gemeenten)
-

Argumenten

'Geadviseerd wordt te kiezen voor Scenario 2. Gefaseerd inlopen van de onderhoudsachterstand'. Van de vier onderzochte scenario's (zie paragraaf 'Alternatieven') is scenario 2 het beste scenario om onze achterstanden op beheer en onderhoud van wegen in te halen. Met behulp van functioneel beheer, risico gestuurd onderhoud en door tijdelijk te accepteren dat kwaliteitsambities niet overal gehaald worden, wordt de onderhoudsachterstand gefaseerd ingelopen. Door het inzichtelijk maken van risicovolle schades wordt de veiligheid geborgd. Het klein onderhoud zal zeker de eerste jaren toenemen omdat de omvang van de achterstand te groot is om deze snel in te lopen.

Pro

1. We vergroten de veiligheid voor met name de kwetsbare deelnemers. Door risico gestuurd onderhoud, op voet- en fietspaden, rond woonzorg complexen, wandelroutes en centra blijft de ambitie minimaal B kwaliteit. (veilig en redelijk comfortabel);
2. De bewonerstevredenheid zal stijgen en het aantal meldingen en klachten zal dalen;
3. Ontstane of potentiële kapitaalvernietiging wordt op den duur verleden tijd, waardoor we een kosten effectiever wegbeheer hebben;
4. Het werkelijke kwaliteitsniveau zal het vastgestelde ambitieniveau in het beleidskader "effect gestuurd beheer" (2017) steeds meer benaderen;
5. We voldoen aan onze wettelijke taak als wegbeheerder. De beheerder moet er immers voor zorgdragen dat de functie van de openbare ruimte kan worden vervuld. Voor wegen houdt dit in dat de beheerder ervoor moet zorgen dat de weggebruiker (waaronder ook fietsers en voetgangers) zich doelgericht, veilig en comfortabel over de openbare weg kan verplaatsen.
6. We voorkomen aansprakelijkheid voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg, omdat we een preventief onderhoudsbeleid uitvoeren, een goede klachtenregistratie hebben, regelmatige inspecties uitvoeren volgens de landelijk geaccepteerde methode en een goed werkend systeem van rationeel wegbeheer uit gaan voeren.

Contra

1. Overlast van de werkzaamheden: Om de onderhoudsachterstand in te lopen zal er de komende jaren een groot aantal onderhoudswerken in uitvoering gaan. Deze werken worden op elkaar afgestemd, zodat er altijd een minimale bereikbaarheid is. Toch zal enige hinder door werkzaamheden of omleidingen niet uit te sluiten zijn;
2. Op dit moment geldt de vastgestelde beeldkwaliteit voor alle onderdelen in de openbare ruimte. De kwaliteit van de verhardingen voldoet nu niet aan het ambitieniveau, dit heeft effect op de andere disciplines, zeker voor groen. Elementenverhardingen op C niveau hebben een grotere voegwijdte, wat nadelige gevolgen heeft voor het onkruidbeheer;
3. Er zullen meer middelen nodig zijn, zowel eenmalig als structureel, om ons wegbeheer uit te kunnen voeren waarmee we aan de minimale wettelijke eisen voldoen.

Alternatieven

1. *Scenario 1. Toewerken naar het huidige ambitieniveau.*
Het onderhoud vindt plaats op basis van de vastgestelde beleidsambities. Dit is ruim hoger dan de huidige kwaliteit van de verhardingen. Om aan dit gewenste kwaliteitsniveau te kunnen voldoen is een grote inhaalslag in het onderhoud en vervangingen noodzakelijk.
De huidige achterstand is te groot om in dit stadium voor scenario 1 te kiezen. Naast de hoge noodzakelijke middelen en capaciteit, lijkt dit scenario niet haalbaar vanwege de component bereikbaarheid. We kunnen onze gemeente niet "op slot" doen om tegelijkertijd heel veel werken in uitvoering te nemen. Op het moment dat we voldoende ingelopen zijn in onderhoudsachterstand kan de ambitie, indien gewenst weer bijgesteld worden.
Dit scenario heeft het minste kans op ongevallen en schades, maar de kosten zijn hoger dan voor de andere scenario's.
2. *Scenario 3. Aanpak op basis van budget uit de kadernota.*
Met behulp van functioneel beheer en risico gestuurd onderhoud wordt de onderhoudsachterstand op risicovolle onderdelen (fietspaden, voetpaden) ingelopen, maar zal op andere onderdelen toenemen. De onderhoudsachterstand loopt de komende 5 jaar verder op, van nu 10,6 miljoen naar 12 miljoen in 2026. Het risico op ongevallen en schades is bij dit scenario verhoogd.

- Scenario 3 zal door de toezichthoudende instantie (provincie) niet worden geaccepteerd, omdat we hiermee onveilige situaties en kapitaalvernietiging niet voorkomen.
3. *Scenario 4. Bijsturen op basis van de huidige budgetten.*
Met behulp van functioneel beheer en risico gestuurd onderhoud en het bijstellen van de kwaliteitsambities wordt het hoognodig onderhoud uitgevoerd waarbij de onderhoudsachterstand niet ingelopen wordt maar juist zal gaan toenemen. Het onderhoud zal bestaan uit het reactief handelen op de gevaarlijkste schades en het voorkomen van onveilige situaties.
Het aantal klachten en meldingen zullen naar verwachting verder stijgen en om de veiligheid te borgen zal nog meer klein onderhoud uitgevoerd moeten worden, wat ten koste gaat van groot onderhoud.
Na 5 jaar is de onderhoudsachterstand opgelopen van nu 10,6 miljoen naar 21 miljoen in 2026. Het risico op ongevallen en schades wordt ieder jaar hoger.
Scenario 4 zal door de toezichthoudende instantie (provincie) niet worden geaccepteerd, omdat we hiermee onveilige situaties en kapitaalvernietiging niet voorkomen.

Maatschappelijk draagvlak

Het accepteren van een lagere beeldkwaliteit 'C' zal niet voor iedere burger te begrijpen zijn. Met deze keuze accepteren we een matig onderhoudsniveau met gevolgen voor comfort, aanzien en duurzaamheid. Echter, door het C niveau als ondergrens te houden, kunnen de onveilige situaties (D niveau) het snelst worden aangepakt. Door extra inzet op fiets- en voetpaden zal hier de veiligheid, het comfort en de beleving wel verbeteren, wat tot meer tevredenheid leidt. En belangrijker, minder risico op letsel.

Over vier jaar, als het grootste deel van de onderhoudsachterstanden is weggewerkt, wordt opnieuw de stand van zaken opgemaakt en wordt weer een voorstel gemaakt voor een haalbaar ambitieniveau. Dat zal dan zijn in het volgende wegenbeheerplan.

Personele consequenties

In de vervangingskredieten en de budgetten van de 'Voorziening Achterstand' is 15% aan VAT (Voorbereiding, Administratie en Toezicht) kosten meegerekend. Binnen deze VAT kosten is gemiddeld 7,5% nodig voor personele inzet (projectleider, omgevingsmanagement en toezicht/directievoering). De vaste formatie binnen het wegbeheer is gebaseerd op de huidige onderhoudsbudgetten en de voorziening wegen (die niet bedoeld is voor achterstallig groot onderhoud). Door het structureel verhogen van de uitvoeringsopgave is ook meer structurele menskracht nodig om het werk voor te bereiden en uit te voeren.

Als we voor de reguliere onderhoudstaken eenzelfde zorgvuldigheid willen bereiken in omgevingsmanagement, toezicht en voorbereiding is een formatie-uitbreiding nodig van 1 fte schaal 9 voor werkvoorbereiding en areaalbeheer.

Financiële consequenties

Uit scenario 2 van de notitie wegen volgen de volgende financiële consequenties:

Er wordt een voorziening gevormd t.b.v. het achterstallig onderhoud wegen waar € 6.900.000 aan gedoteerd wordt. Deze storting wordt gedekt vanuit de algemene reserve.

Inclusief de toekomstige ontwikkelingen die plaats vinden op de stand van de algemene reserve (aangepast weerstandsvermogen en toevoeging jaarrekeningresultaat 2020) past dit binnen de "vrije ruimte" van de algemene reserve. Een overzicht van de ontwikkeling van de stand van de algemene reserve is in een aparte bijlage opgenomen bij dit raadsvoorstel.

Het jaarlijks reguliere vervangingskrediet wordt met € 575.000 per jaar opgehoogd ten opzichte van wat nu in de begroting is opgenomen. Daarnaast is voor een periode van 6 jaar een extra ophoging nodig van het vervangingskrediet van € 1.150.000 per jaar voor het inlopen van het achterstallig onderhoud, door middel van levensduur verlengend onderhoud wat geactiveerd dient te worden. De totale ophoging komt hiermee op € 1.725.000 per jaar.

Voor de vervangingsinvesteringen zijn de komende jaren de volgende kredieten benodigd:

Scenario 2	2021	2022	2023	2024	2025
Jaarlijks vervangingskrediet	2.675.000	4.225.000	3.325.000	3.425.000	3.675.000

Voor het uitvoeren van deze extra vervangingswerkzaamheden is ook extra capaciteit nodig. In de benodigde bedragen is rekening gehouden met 15% VAT kosten zodat het mogelijk is om de extra benodigde capaciteit hiermee te kunnen financieren.

Voor het jaarlijkse onderhoud is er jaarlijks € 73.000 extra onderhoudsbudget nodig voor het klein onderhoud en voor het groot onderhoud is een hogere storting in de voorziening nodig van € 600.000 in 2022 oplopend naar € 800.000 in de jaren hierna. Voor 2021 is geen extra storting nodig in de voorziening omdat bij het vaststellen van de jaarrekening 2020 al een extra storting van € 400.000 is gedaan voor het groot onderhoud van 2021.

De totale financiële gevolgen voor de begroting zijn in de onderstaande tabel opgenomen.

Scenario 2	2021	2022	2023	2024	2025
Hogere lasten klein onderhoud	73.000	73.000	73.000	73.000	73.000
Hogere jaarlijkse dotatie voorziening groot onderhoud	0	600.000	800.000	800.000	800.000
Hogere kapitaallasten jaarlijkse vervangingsinvesteringen	47.400	141.800	235.000	327.400	418.700
Totaal hogere jaarlijkse lasten	120.400	814.800	1.108.000	1.200.400	1.291.700
Hogere jaarlijkse lasten uitbreiding 1 FTE	37.500	75.000	75.000	75.000	75.000
Beschikbaar in de stelpost nieuw beleid	327.900	595.160	904.400	979.140	979.140
Ten laste van Begrotingsresultaat	-170.000	294.640	278.600	296.260	387.560

De hogere lasten in 2021 kunnen volledig gedekt worden uit de stelpost nieuw beleid specifiek voor dit onderwerp geormerkte middelen. Het restant van € 170.000 wat nog in de stelpost nieuw beleid zit kan vrijvallen ten gunste van het begrotingsresultaat 2021. De lasten 2022 en verder die uit de beleidsnotitie voortvloeien kunnen slechts gedeeltelijk gedekt worden uit de stelpost nieuw beleid specifiek voor dit onderwerp geormerkte middelen. Het hogere deel voor de jaren 2022 en verder dient verwerkt te worden in een sluitende meerjarenbegroting.

Voor 2022 gaat dit om een bedrag van € 294.640, voor 2023 om € 278.600, voor 2024 om € 296.260 en voor 2025 € 387.560.

Communicatie

De uit te voeren werken vragen om een gedegen communicatie traject. De wijze van communiceren is mede afhankelijk van de impact van de werkzaamheden op de omgeving en het gebruik van de huidige inrichting. Bij elk onderhoudstype hoort een eigen wijze van communiceren en betrokkenheid van bewoners.

Onderhoudstype	Werkzaamheden	Communicatie	Wijze communicatie
Service onderhoud	Meldingen en klachtafhandeling	Zo nodig informeren	Krant, website
Regulier onderhoud	Plaatselijk herstel (>50m ²) (raambestekken asfalt en elementen). Monodisciplinair opgepakt	Informeren Berichtgeving over wat en wanneer	Informatiebrief, krant, website, bebording
Groot onderhoud	Vervangen deklaag en herstraten delen rijbanen en voetpaden. Zo mogelijk integrale aanpak.	Raadplegen, verzamelen van reacties bewoners over kleine aanpassingen	Brief met reactie mogelijkheid,
Vervangingen	Vervanging 1 discipline Bestaande situatie vervangen	Raadplegen en bij aanpassingen leidt dit tot vernieuwing	Brief met reactie mogelijkheid
Vernieuwing	Integrale vervanging, reconstructie en herinrichting openbare ruimte	Actief betrekken bewoners	Brief (informeren) en informatie ophalen (locatiebezoek)

Het eerste jaar richten we ons met name op het locatie gericht onderhoud. Dit heeft minimale gevolgen voor de inrichting van een straat waardoor de communicatie met name informatief zal zijn middels brieven en berichten in de krant en op de website. Het groot onderhoud zal met name plaatsvinden vanaf planjaar 2. Deze projecten worden integraal gepland en afgestemd waarin het communicatie en participatietraject ook tijdig opgepakt kan worden. Dit zal gebeuren met een omgevingsmanager die de verschillende projecten behartigt en de afstemming met de gebiedsregisseurs, burgers en belanghebbenden bewaakt en coördineert.

De impact van het communicatietraject op de kosten en doorlooptijd van een project verschilt sterk per project. Bij integrale vervanging en herinrichtingsprojecten dient rekening gehouden te worden dat de voorbereidingskosten hoger zijn dan 15% van de projectkosten en dat door de gewenste aanpassingen de projectkosten zullen stijgen.

Het participatie traject in het algemeen en voor (integrale) werkzaamheden in de openbare ruimte zal nog verder uitgewerkt worden.

Realisatie: risico's, planning, evaluatie, duurzaamheid

Risico's

- Capaciteit: Op dit moment is een dalende lijn van de kwaliteit te zien met een olopende onderhoudsachterstand. Om deze dalende lijn te breken, is forse inzet van capaciteit en middelen nodig. In de huidige markt is er een krapte voor civieltechnisch personeel. Op dit moment is de benodigde formatie nog niet volledig ingevuld vanwege deze krapte op de arbeidsmarkt. Dit kan leiden tot vertraging in de uitvoering van het benodigd onderhoud.
- Onvoldoende budget voor kwaliteitsambitie: De gevraagde budgetten van scenario 2 zijn voldoende voor functioneel en noodzakelijk onderhoud. We voldoen hiermee op termijn aan de ondergrens van verantwoord wegbeheer. Een hoger ambitieniveau dan sec noodzakelijk, kan niet binnen 4 jaar vanuit deze onderhouds- en vervangingsbudgetten worden gerealiseerd.
- Onvoorziene kosten door verontreinigingen: Bij groot onderhoud en vervanging kunnen verontreinigingen voorkomen in de constructie of ondergrond, ook ondanks vooronderzoeken in de bodem. In de nu gevraagde budgetten is geen rekening gehouden met deze risico's, omdat daarmee al rekening is gehouden in ons weerstandsvermogen;
- Onvoldoende betrokkenheid burgers: De inspraak van inwoners bij urgente werkzaamheden komen mogelijk niet overeen met de wensen die zij voor hun omgeving hebben. Dit kan tot onvrede richting de gemeente leiden. Met de inzet op goed omgevingsmanagement willen we de verwachtingen managen en draagvlak voor de maatregelen vergroten.
- Onverwacht snelle afname kwaliteit: Op dit moment heeft onze gemeente een hoog percentage wegen op kwaliteit D niveau en een aanzienlijk percentage wegen heeft kwaliteit C. Wegen met

kwaliteit D houden zich niet altijd aan de bepaalde gedragsmodellen in achteruitgang van de weg. Dit houdt in dat een onderhoudsmaatregel duurder uit kan vallen dan nu is ingeschat;

- Toename aansprakelijkheidsstellingen: Door de achterstand zien wij een toename in het aantal letselschades en materiele schades. Door risico gestuurd onderhoud worden de risicovolle locaties als eerst aangepakt het aantal aansprakelijkheidsstellingen zal daardoor geleidelijk afnemen;
- Uitstel onderhoud: De aanpak voor het wegwerken van achterstandswegen ten behoeve van veiligheid zal de eerste jaren helaas ten koste gaan van gepland onderhoud ter voorkoming van kapitaalvernietiging.
- Afwijken kwaliteitsambitie: De huidige ambitie wordt tijdelijk losgelaten om de achterstand in te lopen. Op het moment dat deze achterstand beheersbaar is, kan gefaseerd toegewerkt worden naar het ambitieniveau.
- Ingrijpen provincie: De gemeente heeft een zorgplicht naar haar inwoners. De ondergrens voor verantwoord wegbeheer ligt op kwaliteitsniveau C. Bij scenario 3 en 4 loopt de huidige achterstand verder op en wordt niet langer voldaan aan deze zorgplicht. Het risico bestaat in dit geval dat de provincie ingrijpt vanuit haar controlerende taak.

Planning

De daadwerkelijke meerjarenplanning wordt vastgelegd in het Wegenbeheerplan, die aan het college wordt aangeboden en vastgesteld. De raad zal deze ter informatie ontvangen. De inzet in de eerste 2 jaar zal zich vooral richten op de risico locaties (voetpaden, fietspaden en gebiedsontsluitingswegen). Dit om de grootste veiligheidsrisico's zo snel mogelijk te verhelpen. Daarna wordt ingezet op groot onderhoud met integrale projecten en het voorkomen van verdere kapitaalvernietiging.

Evaluatie

In 2022 wordt de nieuwe weginspectie uitgevoerd. Tot 2025 zullen wij onze wegen jaarlijks via een visuele weginspectie conform de CROW laten inspecteren en monitoren. Jaarlijks wordt een tussenrapportage gemaakt en wordt zichtbaar hoe de kwaliteit van onze wegen verloopt. Het jaarlijks inspecteren doen wij tot de D kwaliteit (achterstand) van ons areaal minder is dan 5%, dan gaan we weer terug naar 2-jaarlijkse inspectierondes. Een achterstand <5% is acceptabel, mits er voldoende onderhoudsbudget is om deze binnen 1 jaar in te lopen.

Vanaf 2022 wordt de raad jaarlijks geïnformeerd over de kwaliteit en het inlopen van de achterstand wegen.

Duurzaamheid

Bij het onderhoud aan wegen is er altijd aandacht voor duurzaamheid. Binnen de hele levenscyclus van een weg wordt duurzaamheid meegewogen en er is ruimte voor duurzame innovatie vanuit de markt.

Mocht u vragen hebben over dit voorstel, dan kunt u contact opnemen van de griffier via telefoonnummer 0168-373414 of via e-mail: griffie@moerdijk.nl.

Zevenbergen, 20 april 2021

Burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,



ir. J.C. Slagboom



J.P.M. Klijs

RAADSBSLUIT

Raadsvergadering van 17 juni 2021

De raad van de gemeente Moerdijk,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 20 april 2021;

overwegende dat:

de gemeente Moerdijk een zorgplicht heeft voor de openbare ruimte en wegen zodanig in stand gehouden moeten worden dat er veilig en doelmatig gebruik van kan worden gemaakt.


gelet op:

de Wegenwet 1930, Burgerlijk Wetboek deel 6, Wegenverkeerswet

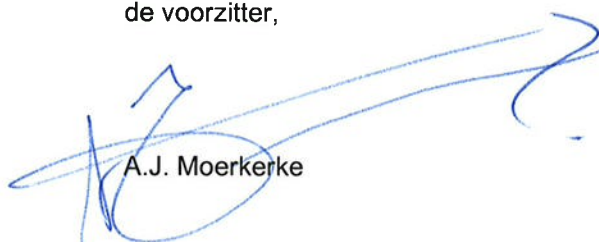
BESLUIT

1. De notitie wegbeheer 2021-2025 vast te stellen met de daarbij behorende financiële middelen.
2. In te stemmen met scenario 2, waarbij met behulp van functioneel beheer, risico gestuurd onderhoud de onderhoudsachterstand gefaseerd wordt ingelopen.
3. Ten behoeve van het uitvoeren van scenario 2, een voorziening achterstallig onderhoud wegen in te stellen, hier een bedrag van € 6.900.000,- te doteren en dit te dekken vanuit de algemene reserve;
4. Ten behoeve van het uitvoeren van scenario 2 de volgende kredieten en budgetten beschikbaar te stellen:
 - a) Het jaarlijks budget voor klein onderhoud op te hogen met € 73.000,- in 2021 en verder;
 - b) De jaarlijkse dotatie aan de voorziening wegen op te hogen met € 600.000 in 2022 en € 800.000,- vanaf 2023 en verder;
 - c) Het totaal beschikbaar gestelde krediet voor wegen vanaf 2021 op te hogen met €1.725.000,- en de kredieten voor 2022 en verder jaarlijks mee te nemen in het schema van de vervangingsinvesteringen;
 - d) Het personeelsbudget voor team openbare ruimte op te hogen met € 37.500,- in 2021 en €75.000,- in 2022 en verder;
5. De totale lasten voor 2021 te dekken uit de stelpost nieuw beleid specifiek voor dit onderwerp geormerkte middelen en het restant wat hiervoor gereserveerd staat vrij te laten vallen ten gunste van het begrotingsresultaat 2021. De lasten van 2022 en verder deels ten laste te brengen van de specifiek hiervoor gereserveerde middelen in de stelpost nieuw beleid en het hogere deel aan lasten voor de jaren 2022 en verder te verwerken in een sluitende meerjarenbegroting.

Vastgesteld in de raadsvergadering d.d. 17 juni 2021,
de griffier, de voorzitter,



A. Goslings



A.J. Moerkerke