



Samenvatting

Het college heeft de leidraad verhardingen vastgesteld. In dat document staat vastgelegd wat er de komende jaren moet gebeuren aan onderhoud van verhardingen (580 hectare aan straten, stoepen en pleinen). Inspectie leert dat het onderhoudsniveau redelijk op peil is. Het college wil de komende jaren extra aandacht besteden aan het verbeteren van zogenaamde elementverhardingen zoals stoepen, fietspaden en parkeervakken. Daarnaast wordt de aanpak van plekken waar wortelopdruk tot problemen leidt, geïntensiveerd. De benodigde financiële ruimte voor de aanpassingen voortkomend uit de leidraad, past binnen de kaders van de vastgestelde meerjarenbegroting.

Beslispunten

Het college besluit tot vaststelling van de leidraad verhardingen 2019 – 2023.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 5 november 2019:

Conform.



1. Aanleiding

De gemeente Maastricht is verantwoordelijk voor een adequaat beheer van haar kapitaalgoederen, waaronder wegen, riolering, water, groen en gebouwen. In het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is expliciet vastgelegd dat voor het beheer van de genoemde kapitaalgoederen actuele beleidskaders worden aangegeven inclusief de daaruit voortvloeiende financiële consequenties zodat deze vertaald kunnen worden in de (meerjaren)begroting.

Via deze collegenota wordt daar invulling aan gegeven door het presenteren van de nieuwe Leidraad verhardingen 2019 – 2023 (als actualisatie van de Leidraad verhardingen 2014 – 2018). De concept-Omgevingsvisie die binnenkort wordt vastgesteld is daarbij het door de raad vast te stellen kader en de sectorale leidraden (voor afzonderlijke producten zoals verhardingen, civiele kunstwerken, openbare verlichting e.d.) zijn daarbinnen passende beleidsdocumenten die vastgesteld worden door het college.

De Leidraad verhardingen is gebaseerd op areaal brede wegininspecties die najaar 2018 zijn uitgevoerd. Daartoe is gebruik gemaakt van de landelijk erkende CROW-systematiek voor wegbeheer. De inspectieresultaten zijn vertaald in jaarlijks benodigde bedragen voor groot- respectievelijk klein onderhoud. De huidige begroting bevat budgetten die beschikbaar zijn voor klein onderhoud (Sb) respectievelijk Groot onderhoud (B&O). Uit de inspectieresultaten blijkt dat de huidige begrotingsbudgetten in principe toereikend zijn om de onderhoudsopgave van de komende periode aan te kunnen. Daarbij is uitgegaan van de door de gemeenteraad vastgestelde kwaliteitsniveaus, d.w.z. CROW C voor het gehele areaal (“matig”: nadruk ligt op technische kwaliteit, discomfort en enige vorm van hinder worden geaccepteerd) met uitzondering van het voetgangersgebied in de binnenstad en de hoofdwegen waar is gekozen voor niveau CROW B (“Voldoende”: functioneel, standaard kwaliteitsbeeld).

2. Context

In de Leidraad verhardingen 2014 – 2018 werd destijds een tekort gesignaleerd bij de budgetten voor het onderhoud van verhardingen. Op basis van een analyse van de gemeten kwaliteitsniveaus vanaf 2005 werd geconstateerd dat deze structureel daalden. Met het oog daarop is in 2014 bij de vaststelling van de begroting 2015 een incidenteel extra budget ter beschikking gesteld van 8,4 miljoen euro voor het inlopen van onderhoudsachterstanden. Daarnaast werd het structurele budget voor groot onderhoud toen verhoogd van 2,2 miljoen euro naar circa 2,7 miljoen euro per jaar. Met het extra impulsbudget zijn in 2015 en 2016 de 700 zogenaamde “prioriteit straten” in Maastricht aangepakt om te voorkomen dat daar kapitaalvernietiging zou optreden. Uiteindelijk is door de gemeente ruim € 6.200.000,- eenmalig extra geïnvesteerd in het herstel van deze straten (impulsbudget groot onderhoud).



De resultaten van deze investering zijn verwoord in een raadsinformatiebrief (RIB) van 25 augustus 2017. Die brief was (mede) gebaseerd op hernieuwde areaal brede wegininspecties uit het najaar van 2016. Najaar 2018 hebben er opnieuw areaal brede wegininspecties plaatsgevonden zodat het inzicht in de kwaliteit van het wegareaal weer actueel is.

De resultaten van deze wegininspecties vormen het fundament van de voorliggende Leidraad 2019 – 2023 én van de daarin opgenomen meerjarenbegroting voor het onderhoud.

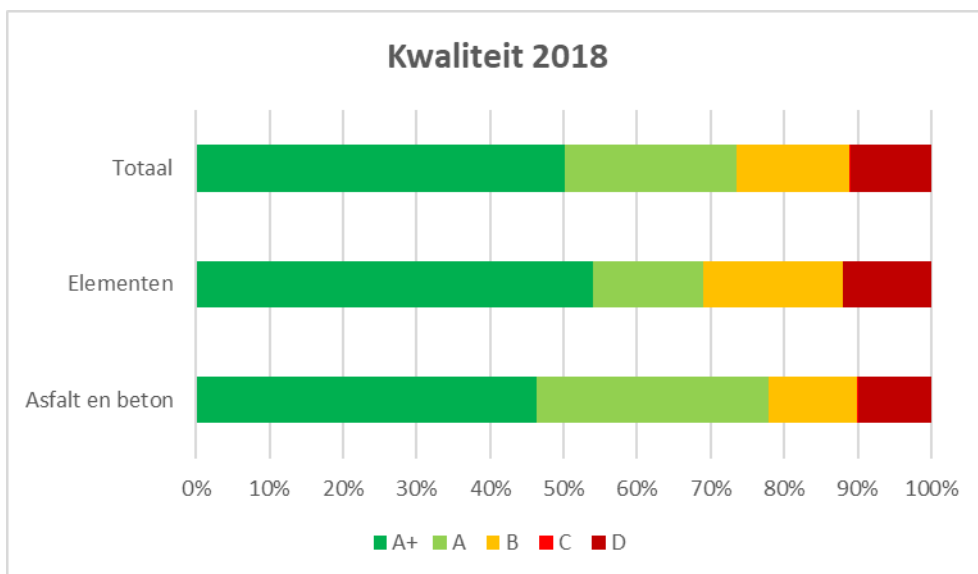
3. Gewenste situatie

De kwaliteit van de visuele wegininspecties kunnen worden gepresenteerd in de CROW kwaliteitsniveaus A+ tot en met D. Dat leidt tot de volgende indeling.

CROW 380	Omschrijving	Indicatie kwaliteit	CROW 147*
A+	Zeer goed	Nagenoeg ongeschonden	Er is geen schade; de weg ligt er bij als een "biljartlaken"
A	Goed	Mooi en comfortabel	Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden
B	Voldoende	Functioneel	De waarschuwingsgrens is overschreden: er is klein onderhoud nodig of binnen vijf jaar is groot onderhoud nodig
C	Matig	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder	De richtlijn is overschreden: er is binnen twee jaar groot onderhoud nodig*
D	Te slecht	Kapitaalvernietiging, functieverlies, juridische aansprakelijkheid	De richtlijn is meer dan één klasse overschreden: er is direct groot onderhoud nodig*

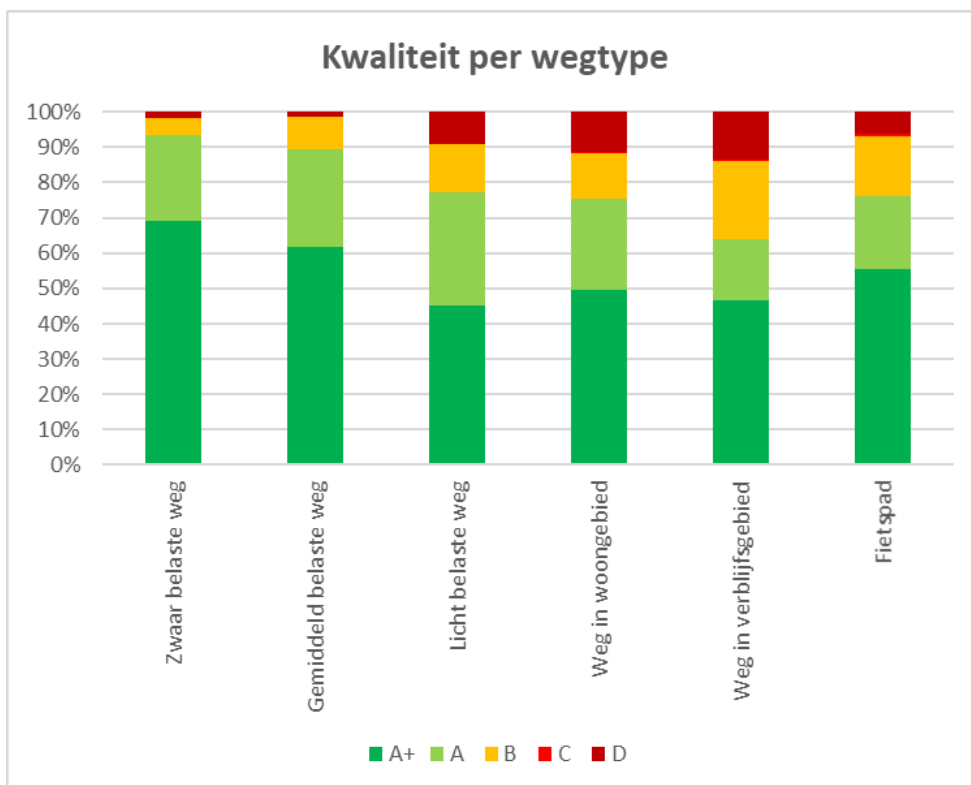
*Tabel indeling CROW kwaliteitsniveaus * In Maastricht worden de CROW-aanbevelingen genuanceerd gehanteerd met het oog op duurzaamheid, veiligheid en comfort (zie paragraaf duurzaamheid).*

De volgende figuur geeft inzicht in de resultaten in CROW-termen van de wegininspecties 2018.



Uit dit overzicht blijkt dat circa 11 % van het totaaloppervlak aan verhardingen D scoort, circa 15% B en circa 74% A/A+. Het aandeel C is niet noemenswaardig.

Als we vervolgens de kwaliteit per wegtype in beeld brengen dan ontstaat het volgende overzicht.



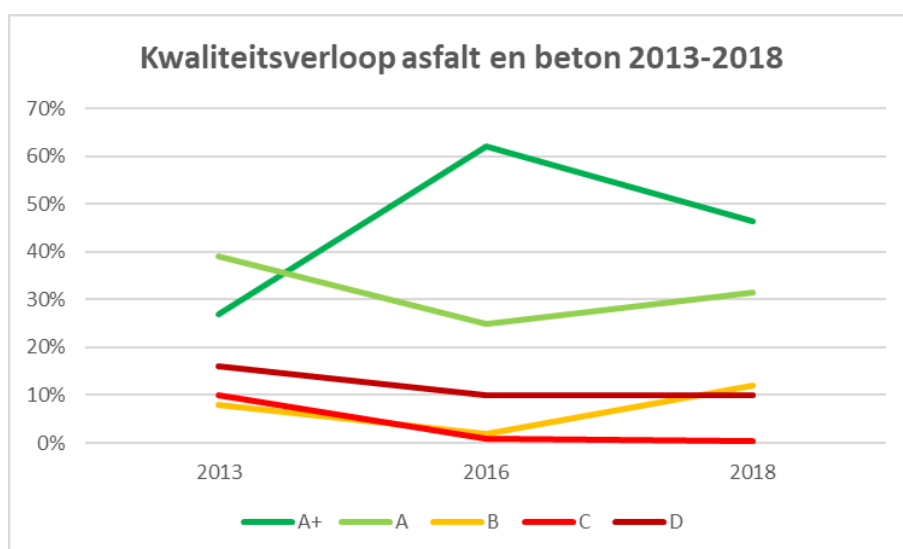


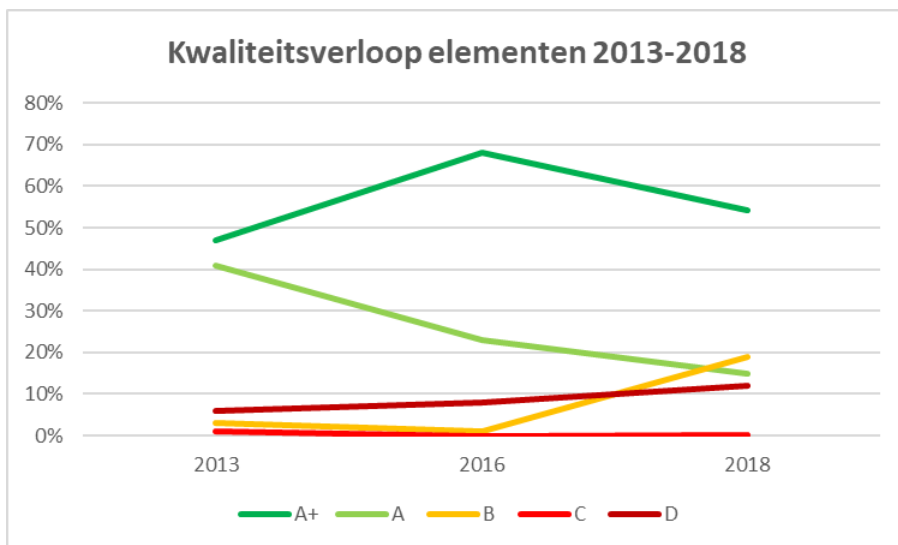
Hieruit blijkt dat met name de wegen in de woonbuurten (wegtypen wegen in woongebied respectievelijk verblijfsgebied) met respectievelijk 12% en 14% een hoog percentage op kwaliteitsniveau D scoren.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat er in woonbuurten vaak (in ca de helft van de gevallen) sprake is van het schadebeeld “rafeling”. Gelet op het gebruik en de lage rijsnelheden in de woonbuurten heeft rafeling niet of nauwelijks te maken met veiligheid of comfort. Vandaar dat wij er voor kiezen rafeling selectief aan te pakken, dat is verantwoord vanuit onderhoudsoptiek en bovendien duurzaam (we doen langer met ons kapitaalgoed en voeren sober onderhoud uit).

M.b.t. het kwaliteitsverloop van het wegenareaal is in de periode 2013 – 2016 een duidelijke kwaliteitsimpuls zichtbaar; dit vlakt weer wat af in de periode 2016 – 2018 waardoor er meer wegvakken dalen van niveau A/A+ naar B. Voor asfalt is het percentage D gezakt van 16% in 2013 naar ca 10% in 2018; wel is zichtbaar dat het percentage D bij elementenverhardingen licht toeneemt.

Samenvattend leidt dit tot de volgende beelden voor asfalt respectievelijk elementenverhardingen.





Omdat de kwaliteit van met name de elementenverhardingen achteruit is gegaan wordt dit jaar en komend jaar een groot bestek elementenverhardingen uitgevoerd ter waarde van ca 1,4 miljoen euro. Het nog relatief hoge percentage D wordt ook veroorzaakt door achterstallig onderhoud dat samenhangt met de zogenaamde wortelopdruklocaties. In verband hiermee is een “raamplan wortelopdruklocaties” opgesteld dat ca 1100 locaties bevat waarbij de te nemen maatregelen in beeld zijn gebracht. Dit is mede van belang om dit op de juiste wijze te kunnen aanbesteden. De uitvoeringskosten hiervan worden geraamd op ca € 1.000.000,-, te verdelen over de gehele planperiode van deze leidraad. M.b.t. de financiële consequenties van het vorenstaande (uitvoeren programma leidraad inclusief aanpak wortelopdruklocaties) wordt verwezen naar het gestelde onder 7 van deze nota.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Om bij te dragen aan het klimaatbestendig krijgen van de bebouwde omgeving zal bij het voorbereiden van onderhoudsmaatregelen frequente interactie plaatsvinden met andere disciplines. Daarbij komen de inrichting van de weg aan de orde, het afstromingsprofiel, (tijdelijke) berging van water op straat en materiaalgebruik om infiltratie te bevorderen op noodzakelijke locaties. Wat geluid betreft zijn wij gebonden aan een aantal beleidskeuzen ingegeven vanuit de Wet geluidhinder, Het Actieplan Omgevingslawaai (oktober 2018) en het beleid hogere grenswaarden Gemeente Maastricht (augustus 2011). Dat leidt tot het toepassen van geluid - reducerende deklagen die een levensduur hebben die ca 40% korter is dan de levensduur van regulier toe te passen asfalt. Omdat de levensduur van die wegen dus korter is (ca 7 jaar t.o.v. 12 tot 14 jaar) vormt dit een financieel risico voor de toekomst. Opgemerkt wordt dat geluid reducerende deklagen zowel in het project AV2 als Noorderbrugtracé op vrij ruime schaal zijn toegepast.



Het schadebeeld “rafeling” wordt in woon- en verblijfsgebieden, mede gelet op de aard van het gebruik en de lage rijsnelheden, selectief aangepakt. Mede vanuit een oogpunt van duurzaamheid is het niet altijd gewenst bij overschrijding van de CROW richtlijn ter plekke onderhoud te plegen.

5. Effect op de openbare ruimte

De leidraad verhardingen 2019 – 2023 draagt bij aan veilige, schone en hele openbare ruimte en vormt de beleidsmatige en financiële “onderlegger” voor het duurzaam in stand houden van het wegenareaal. Dat betekent onder meer dat de huidige werkwijze waarbij sprake is van een voorziening als bedoeld in het BBV (waarbij stortingen en onttrekkingen t.b.v. groot onderhoud plaatsvinden in relatie tot het groot onderhoudsprogramma wegen) kan worden gecontinueerd.

6. Personeel en organisatie

N.v.t.

7. Informatiemanagement en automatisering

N.v.t.

8. Financiën

Op basis van de weginspectie 2018 is met behulp van het beheersysteem “Obsurv” een meerjaren(basis)planning opgesteld conform de CROW-wegbeheerssystematiek. Dit leidt tot onderstaande kosten die nodig zijn om het wegareaal verantwoord in stand te kunnen houden.

Onderdeel	2019	2020	2021	2022	2023	Gemiddeld	totaal
Klein onderhoud	626.277	626.277	626.277	626.277	626.277	626.277	3.131.385
Groot onderhoud	8.018.953	1.609.779	208.219	2.017.094	65.118	2.383.833	11.919.163
Boomwortelopdruk	1.000.000					200.000	1.000.000
Totaal	9.645.230	2.236.056	834.496	2.643.371	691.395	3.210.108	16.050.548

Overzicht kosten ambitieniveau B/C, bedragen in euro's. Bron: leidraad verhardingen 2019 - 2023

De bedragen zijn inclusief diverse opslagen die noodzakelijk zijn in verband met voorbereiding, onderzoek, directievoering, toezicht en risico. Opgemerkt wordt dat de meeste kosten in planjaar 1 zijn voorzien: dit hangt samen met de CROW-systematiek die er van uitgaat dat al het achterstallig onderhoud in planjaar 1 wordt weggewerkt. Omdat dit in de praktijk niet mogelijk is zijn de gemiddelde kosten per planjaar én de totaalkosten het meest relevant. Voor de goede orde wordt



opgemerkt dat sturing en het aangaan van onomkeerbare verplichtingen ca 2 jaar vooruit loopt en dat financieel onomkeerbare beslissingen voor de volgende planjaren dus later worden genomen. De berekende kosten voor klein onderhoud (€ 3.131.385,-) kunnen worden gedekt via de exploitatiebegroting van SB, post verhardingen, exclusief gladheidsbestrijding. De totale op basis van inspecties berekende kosten groot onderhoud voor 2019 t/m 2023 kunnen blijkens onderstaande tabel worden gedekt uit de voor deze periode meerjarig ter beschikking gestelde middelen.

Kosten onderhoud o.g.v. leidraad		Dekking via begroting B & O (exploitatie én MJIP)		
Kostensoorten	Kosten 2019 t/m 2023	Exploitatie 2019 t/m 2023	MJIP 2019 t/m 2023	Totaal dekking
Groot onderhoud	11.919.163		12.500.000	12.500.000
Boomwortel-opdruk	1.000.000	1.000.000		1.000.000
Totaal GO	12.919.163	1.000.000	12.500.000	13.500.000

Overzicht kosten groot onderhoud versus begroting 2019 - 2023

Wel willen wij bij deze melding maken van de belangrijkste risico's die de leidraad noemt (paragraaf 5.5. van de leidraad):

1. De constructie van de hoofdwegen voldoet qua funderingsopbouw niet altijd aan de huidige (vaak zeer toegenomen) verkeersbelasting; het is niet overal duidelijk waar dit verschijnsel zich voordoet.
2. Doordat de opbouw van wegen niet systematisch is vastgelegd bestaat het risico dat wegonderhoud in een aantal gevallen duurder is; zo hebben we een aantal malen aanzienlijke extra kosten moeten maken omdat de onderliggende fundering absoluut niet voldeed aan minimaal voor die weg te stellen eisen. Dus groot onderhoud door vervanging van deklagen moet dan bijv. uitgebreid worden met het aanbrengen van nieuwe fundering.
3. Doordat de focus de afgelopen periode is gericht geweest op de 700 prioriteit straten is er minder aandacht geweest voor de overige straten en dat is daarmee van invloed op de toekomstige onderhoudsbehoefte.
4. We hebben de afgelopen periode in een aantal grote projecten geluidsreducerend asfalt toegepast. De levensduur hiervan is ongeveer 40% lager dan bij gewoon asfalt.



Wat deze zaken betreft zullen wij de vinger aan de pols houden (2- jaarlijkse areaal brede inspecties incl. doorlopende schouwen en waar nodig nadere onderzoeken uitvoeren). Verder zullen we proberen optimale combinaties te maken indien diverse disciplines betrokken zijn bij onderhoudsprojecten (met name waar het de producten groen, water en mobiliteit en economie betreft). Daarmee worden financiële middelen gebundeld, wordt werk met werk gemaakt en worden soms aanvullend externe subsidies binnengehaald die anders niet konden worden verkregen.

9. Aanbestedingen

In het kader van de aanbestedingen voor de aanpak/renovatie van het wegenareaal worden de Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) duurzaamheidscriteria van PIANOo.nl, toegepast.

10. Participatie tot heden

Voor het vaststellen van de voorliggende leidraad verhardingen 2019 – 2023 als zodanig is het doorlopen van een participatietraject niet nodig. Wel is het uiteraard zo dat afhankelijk van de impact van een deelproject meer of minder intensieve communicatie hierover plaats vindt.

11. Voorstel

Het college besluit tot vaststelling van de leidraad verhardingen 2019 – 2023.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

De uitvoering van de leidraad verhardingen is een continue proces; in het najaar van 2020 zal het totale areaal verhardingen opnieuw worden geïnspecteerd.