



Samenvatting

Het college van Burgemeester en wethouders heeft besloten de nieuwe leidraad Civieltechnische kunstwerken voor de periode 2020 tot en met 2024 ter vaststelling aan de raad aan te bieden.

In de nieuwe leidraad worden de resultaten van de oude inzichtelijk gemaakt waaruit o.a. blijkt dat het merendeel van de geformuleerde beleidsdoelstellingen zijn behaald. Wel dienen extra onderhoudsinvesteringen te worden gedaan, gezien de leeftijd en het gebruik van een aantal grote objecten, waaronder de Markt-Maastunnel (tunneltechnische installaties), de Hoeg Brök (conserveren) en de 2 sluizen in de Zuid-Willemsvaart. De nieuwe leidraad zet sterk in op het borgen van het afgesproken kwaliteitsniveau en het doen van duurzame investeringen.

Beslispunten

1. Het college besluit akkoord te gaan met de leidraad Civieltechnische kunstwerken 2020 tot en met 2024.
2. Ter voldoening aan de nota Materiele vaste activa (commissie BBV, januari 2020) besluit het college de leidraad Civieltechnische kunstwerken 2020 tot en met 2024, voorzien van een korte inhoudelijke en financiële toelichting, ter vaststelling aan de gemeenteraad aan te bieden. Dit gebeurt via een integraal raadsvoorstel/besluit dat betrekking heeft op alle relevante leidraden/onderhoudsplannen ter zake. Dit raadsvoorstel ligt begin januari voor ter besluitvorming in het college.
3. Het college besluit in het raadsvoorstel als vorenbedoeld onder 2 op te nemen dat de onderverdeling binnen de begroting Civieltechnische kunstwerken wordt aangepast binnen het bestaand budget, zodat deze beter aansluit op de werkelijkheid.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d, 15 december 2020:

Conform.



1. Aanleiding

Binnen de gemeente Maastricht zijn er in totaal ruim 500 civieltechnische kunstwerken gelegen, waarvan er 394 eigendom zijn van de gemeente en deze vertegenwoordigen een herbouwwaarde van 241 miljoen euro. Als we het hebben over civieltechnische kunstwerken, dan bedoelen we hiermee objecten die nodig zijn om wegen, water of hoogteverschillen te kunnen overbruggen. Ze hebben niet alleen een functie, maar zijn in de openbare ruimte ook beeldbepalend en/of van historische waarde.

De looptijd van de leidraad Civieltechnische kunstwerken 2015 t/m 2019 is inmiddels verstreken, reden waarom er de afgelopen periode een nieuwe leidraad voor de beleidsperiode 2020 tot en met 2024 is opgesteld.

2. Context

In de vorige leidraad is vooral gestuurd op het wegwerken van een achterstand in onderhoud en het uitvoeren van onderzoeken betrekking hebbende op de draagkracht van bruggen. Daarnaast hebben enkele grote renovatieprojecten plaatsgevonden (waaronder de Noorderbrug, de Vijfkoppenbrug en brug Jojohaven) en zijn er veel nieuwe bruggen, trappen en keermuren bijgekomen (waaronder de bruggen binnen de Groene Loper).

Voor de nieuwe leidraad, is het hele areaal opnieuw geïnspecteerd. Voor de Markt-Maastunnel en de Hoeg Brök is een gedetailleerd onderzoek uitgevoerd en vertaald naar een Meerjaren onderhoud- en investeringsplan (MJOP). Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt onder andere dat:

- de genomen onderhoudsmaatregelen eraan hebben bijgedragen dat de civieltechnische kunstwerken, areaalbreed gesproken, in een veilige en functionele staat verkeren, met aandacht voor historie en ruimtelijke kwaliteit.
- het deel uitgesteld onderhoud niet dermate is verslechterd dat de veiligheid in het geding is of dat de herstelmaatregelen nu groter zijn dan wanneer het onderhoud wel al was uitgevoerd.
- een aantal bijzondere objecten de komende periode grootschalig onderhoud nodig hebben. Dat is ook begrijpelijk gezien de leeftijd en het gebruik van deze objecten. Meer daarover in “3 gewenste situatie” van deze nota.

Van een aantal bruggen was niet bekend of ze voldoende draagkracht hadden om het verkeer te kunnen dragen. Deze bruggen zijn nader onderzocht en berekend op draagkracht volgens de huidige normen. Uit deze berekeningen blijkt dat deze bruggen de komende 30 jaar, bij normaal gebruik, het verkeer kunnen dragen.



3. Gewenste situatie

Waar het in de vorige leidraad vooral ging om op een andere, nieuwe manier om te gaan met het beheer en onderhoud van de civiele kunstwerken (we hebben het dan over assetmanagement), ligt de nadruk in deze leidraad op het voortborduren op, en verbeteren van deze nieuwe werkwijze.

Beheerstrategie:

We gaan de ingeslagen weg continueren. In lijn met de leidraad 2015-2019 gaan we uit van het continueren van het gekozen versoberde scenario. Het “Versoberd” scenario sluit qua ambities en doelstellingen aan op CROW B-niveau, het gaat dus om functioneel onderhoud (functionaliteit en veiligheid staan voorop) De vier pijlers van het fundament uit de vorige leidraad blijven daarmee ongewijzigd:

1. Sturen op de balans tussen prestaties, risico's en kosten.
Prestaties: Wat is de functie van het object, wat moet het kunnen?
Risico's: Wat heeft invloed op het niet kunnen vervullen van deze functie en hoe erg is dat?
Kosten: Wat kost het om risico's te beheersen of te voorkomen?
2. Sturen op constructieve veiligheid.
Wat kan een brug dragen, hoe lang gaat dat nog en op welk moment moet worden ingegrepen?
3. Sturen op goed gegevensbeheer.
Welke informatie heb ik minimaal nodig van bijvoorbeeld een brug om goed beheer te kunnen voeren en hoe maakt ik deze beschikbaar?
4. Toepassen van de assetmanagement methodiek.
Programmatisch wegzetten van werkzaamheden, het periodiek monitoren van de voortgang en het verzorgen van de juiste verantwoordingsdocumenten voor burger en bestuur.

Uitvoeringsstrategie:

We onderkennen vier productielijnen die we de komende periode nader programmatisch tot uitvoer brengen:

Programma A: Regulier (vast) Onderhoud/ dagelijks onderhoud/ storingsonderhoud

De komende periode gaan we het gestructureerd uitvoeren van onderhoud continueren en verder verbeteren. Eén van de grote aanbestedingen zal worden die van het meerjaren-onderhoudscontract van de Markt-Maastunnel.



Programma B: Groot (variabel) Onderhoud/ kleine vervangingen/ specialistisch werk

Binnen het onderhoud zijn er objecten waar meer onderhoud nodig is om het object weer op het gewenste onderhoudsniveau te brengen of te houden. Hier is objectgericht onderhoud de meest doelmatige aanpak.

Programma C: Grote vervangingen en renovaties

De grootste uitdaging voor de komende periode zit in de einde levensduur van een aantal grote componenten van enkele bijzondere objecten. Daarbij gaat het hoofdzakelijk om het vervangen/verbeteren van de tunnelinstallaties (Markt-Maastunnel), het vervangen van de sluisdeuren (sluizen 19 en 20), het renoveren van de kades en bruggen rondom de binnenstedelijke Jeker en de monumentale ophaalfietsbrug en de brug achter Sappi voorzien van een nieuw dek.

Programma D: Beheer: informatievoorziening, inspectie en onderzoek, monitoring

We gaan de komende periode de essentiële informatie over ons areaal verder digitaliseren. Het gaat dan om ontwerptekeningen, constructieberekeningen en aanleggegevens. Dit is belangrijk enerzijds om voor het nog beter kunnen uitvoeren van onderhoud deze informatie een hoop meerwerk kan voorkomen. Anderzijds is deze informatie belangrijk als het gaat om het beoordelen en verlenen van ontheffingen voor zwaar transport. We willen deze informatie direct beschikbaar hebben. Momenteel vergt het nog veel zoekwerk in de archieven.

Ook gaan we het monitoren en inspecteren meerjarig aanbesteden.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Met vaststelling van deze leidraad wordt een duurzame instandhouding van de civieltechnische kunstwerken geborgd.

5. Effect op de openbare ruimte

De leidraad biedt een duidelijk kader om een continue kwalitatieve borging te bereiken met het oog op het borgen van de veiligheid en functionaliteit.

6. Personeel en organisatie

Om het actieplan te kunnen realiseren, is voldoende personele capaciteit van groot belang. Besluiten hierover zijn ondermeer aan de orde bij de realisatie van het regiebureau binnen Stadsbeheer en lopen via de daartoe geëigende kanalen. Besluitvorming over deze leidraad heeft op zichzelf dus geen personele gevolgen.



7. Informatiemanagement en automatisering

Deze thema's vormen de basis van goed beheer en hebben daarom binnen de leidraad een prominente plek. Hiervoor is in de begroting een structureel budget opgenomen.

8. Financiën

De vier programma's zijn vertaald naar de posten in de begroting. Per begrotingspost is aangegeven voor welk programma dit is bedoeld. Dit leidt tot onderstaand overzicht:

Begrotingspost	Programma	2020	2021	2022	2023	2024
Groot Onderhoud	B	€ 600.793	€ 600.793	€ 600.793	€ 600.793	€ 600.793
Werkbudget	D	€ 10.312	€ 10.312	€ 10.312	€ 10.312	€ 10.312
Personeelskosten	A,B,C,D	€ 126.453	€ 127.859	€ 127.859	€ 127.859	€ 127.859
Markt-Maas tunnel	A	€ 653.640	€ 648.840	€ 645.000	€ 643.200	€ 648.000
Hoeg Brok	A	€ 54.000	€ 54.000	€ 54.000	€ 54.000	€ 54.000
Antieke sluis	A	€ 19.800	€ 19.800	€ 19.800	€ 19.800	€ 19.800
Leuningen en sierhekwerken	B	€ 161.189	€ 161.189	€ 161.189	€ 161.189	€ 161.189
Overige civiele kunstwerken	A	€ 69.714	€ 69.714	€ 69.714	€ 69.714	€ 69.714
Inspecties en onderzoek	D	€ 103.745	€ 96.905	€ 70.207	€ 72.711	€ 64.079
Beheerkosten (Informatiemanagement, ICT)	D	€ 65.000	€ 65.000	€ 65.000	€ 65.000	€ 65.000
Kapitaallasten	C	€ 406.343	€ 404.463	€ 402.585	€ 400.706	€ 398.826
Kapitaallasten nieuwe leidraad	C	€ -	€ 12.150	€ 43.200	€ 43.008	€ 47.352
Kapitaallasten Kennedybrug	C	€ 112.606	€ 112.095	€ 111.583	€ 111.071	€ 110.560
Totaal		€ 2.383.594	€ 2.383.120	€ 2.381.242	€ 2.379.362	€ 2.377.483

Collegevoorstel

Het huidig beschikbare budget is toereikend voor het realiseren van de vier programma's. Hiervoor is binnen het product "Civieltechnische kunstwerken" geschoven met de budgetten voor exploitatie en groot onderhoud. De vervangingsinvesteringen en renovatiewerken worden afgeschreven over de levensduur (gemiddeld 25 jaar).



Ondanks dat het areaal goed is onderzocht en inzichtelijk is gemaakt wat er moet gebeuren, spelen er een aantal onzekerheden om rekening mee te houden. In dit stadium is niet te bepalen of, wanneer en met welke financiële consequenties deze onzekerheden zich voor gaan doen. We achten de kans wel reëel dat deze onzekerheden ook daadwerkelijk gaan spelen, maar wanneer in tijd en met welke financiële impact, is in dit stadium niet te kwantificeren.

De belangrijkste drie zijn:

- De aanbesteding van het nieuwe onderhoudscontract Markt-Maastunnel in 2023. We verwachten dat het nieuwe contract duurder wordt, maar hoeveel is nu niet te voorspellen.
- De kans op verborgen gebreken. Ondanks dat het areaal zorgvuldig is onderzocht, kan bij nadere onderzoeken of tijdens het uitvoeren van onderhoud blijken dat meer nodig is dan aanvankelijk is waargenomen.
- Uitfasering als gevolg van nieuwe ontwikkelingen. Voorbeelden zijn camera's die van analoog naar digitaal omgezet moeten worden, maar ook het aanpassen van vluchtroutes in de tunnel als gevolg van nieuwe wetgeving.

We zullen over deze risico's rapporteren in de gemeente brede Planning & Control cyclus. Waar mogelijk proberen we e.e.a. binnen de beschikbare budgetten op te vangen.

9. Aanbestedingen

De activiteiten die binnen vier productielijnen plaatsvinden worden de komende periode meerjarig aanbesteed. Denk bijvoorbeeld aan het meerjarig aanbesteden van het objectgericht grootonderhoud. Productielijn C is daarin een uitzondering, omdat in deze productielijn sprake is van een eenmalige investering.

10. Participatie tot heden

N.v.t.

11. Voorstel

1. Het college besluit akkoord te gaan met de leidraad Civieltechnische Kunstwerken 2020 tot en met 2024.
2. Ter voldoening aan de nota Materiele vaste activa (commissie BBV, januari 2020) besluit het college de leidraad Civieltechnische Kunstwerken 2020 tot en met 2024, voorzien van een korte inhoudelijke en financiële toelichting, ter vaststelling aan de gemeenteraad aan te bieden. Dit gebeurt via een integraal raadsvoorstel/besluit dat betrekking heeft op alle relevante



leidraden/onderhoudsplannen ter zake. Dit raadsvoorstel ligt begin januari voor ter besluitvorming in het college.

3. Het college besluit in het raadsvoorstel als vorenbedoeld onder 2 op te nemen dat de onderverdeling binnen de begroting Civieltechnische kunstwerken wordt aangepast binnen het bestaand budget, zodat deze beter aansluit op de werkelijkheid,

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

De huidige werkzaamheden m.b.t. civieltechnische kunstwerken zijn een continu proces en lopen door. Na vaststelling van de leidraad zal dit document wel leidend zijn in het kader van de te nemen vervolgstappen.