

## Raadsvoorstel

### *Agendapunt:*

### Onderwerp

Wegenbeleidsplan 2014-2023

<b>Datum voorstel</b>	<b>Datum raadsvergadering</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>Ter inzage</b>
8 oktober 2014	9 december 2014		WBP 2014-2023

Aan de gemeenteraad,

### **0. Samenvatting**

Het wegenbeleidsplan moet geactualiseerd worden. Alhoewel het wegenareaal op orde is en bewoners tevreden zijn, wordt toch voorgesteld om het huidige beheerbeleid te wijzigen. Door het accent meer te verschuiven van vervanging naar onderhoud, dalen de vervangingskosten. Door meer in te zetten op onderhoud kan de kwaliteit worden gehandhaafd. De beleidswijziging is noodzakelijk, omdat de post 'wegen' voor vervangingen in de toekomst steeds minder kan rekenen op de synergie met andere werken zoals rioleringswerken en grote projecten (zoals het centrum). Dat maakt dat bij ongewijzigd beleid de kosten te sterk zullen oplopen om het onderhoudsniveau B te kunnen blijven garanderen. Door minder te vervangen en nadrukkelijker te onderhouden, worden de kapitaalslasten op investeringen beperkt en gaan we zuiniger om met onze wegen.

Wanneer we het huidige kwaliteitsniveau - na doorvoering van bovengenoemd beleidswijziging - willen handhaven, stijgen met deze beleidsverandering de onderhoudskosten. Op de lange termijn (na 2021) wordt de stijging van onderhoudskosten gecompenseerd door de afname van de kapitaallasten (we plegen immers minder vervangingen). Voor de periode vanaf heden tot 2021 ontstaat er echter wel een vraagstuk: in die periode stijgen de onderhoudskosten sterker dan dat de kapitaalslasten dalen.

Uw raad heeft dan een tweetal opties:

1. Het financieel tekort dekken, door bijvoorbeeld een beslag te leggen op de AWR of (andere) bezuinigingen door te voeren. Indien hiervoor gekozen wordt, dient er beslag te worden gelegd op de AWR voor de tekorten uit de periode 2015 tot en met 2020. Dat betekent een beslag van € 818.500,00.
2. De beschikbare onderhoudsgelden enigszins neerwaarts bijstellen, waarmee we nog meer op de ondergrens van onderhoudsniveau B uit zullen komen. Niet uitgesloten kan worden dat incidenteel het onderhoudsniveau zal dalen naar onderhoudsniveau C; in het concrete geval zullen wij uw raad een voorstel doen gericht op het behouden van onderhoudsniveau B.

Uw raad wordt voorgesteld te kiezen voor optie 2. Dit kan door de kwaliteit van onverharde en halfverharde wegen niet te verbeteren en het onderhoud aan elementenverhardingen te temporiseren.

**Ambtelijke bijstand:** Ferry Sabandar

## **1. Wat is de aanleiding / wat is het probleem?**

Wegen vormen de verbindingen, waarover nog steeds het hoofddeel van onze sociale, recreatieve en economische relaties mogelijk wordt gemaakt. Om de wegen veilig, comfortabel en in goede staat te houden, is het van belang om ze te onderhouden. Strategievorming is hierbij cruciaal. Het WegenBeleidsPlan (WBP) geeft de strategie aan waarmee de gemeente wegen, en speciaal verhardingen, wil beheren.

Het huidige Wegenbeleidsplan is verouderd. Vooral de technische-en financiële inzichten zijn inmiddels zover gewijzigd, dat het niet meer kan functioneren als kaderstellend instrument of beleidsmatige onderbouwing van de voor wegen benodigde middelen. Ambtelijk is er dringend behoefte aan actueel beleid. Ook de provincie verwacht, als financieel toezichthouder, dat de raad een actueel plan vaststelt. Een plan waaruit blijkt welk kwaliteitsniveau gehandhaafd moet worden en waarvan de financiële effecten volledig zijn verwerkt in de begroting. Een actueel WBP is zowel technisch, financieel, juridisch als maatschappelijk noodzakelijk.

## **2. Wat willen we bereiken?**

### **Technisch**

Het Wegenbeleidsplan is het ambtelijk kader voor het beheer, het onderhoud, de verbetering en de vernieuwing van verhardingen. Het geeft op strategisch niveau aan hoe de gemeente de komende 10 jaar het beheerbeleid van wegen wil invullen. Het geeft aan welke onderhoudskwaliteit moet worden nagestreefd en welke middelen hiervoor beschikbaar staan.

### **Financieel**

Met behulp van het Wegenbeleidsplan kunnen onderhoudsmaatregelen beter worden ingepland. Niet alleen in technische, maar ook in financiële zin. Elk type verharding is op een gegeven moment toe aan onderhoud en uiteindelijk vervanging. Dit is afhankelijk van de technische staat, de functie en het gewenste kwaliteitsniveau. De bijbehorende kosten zijn structureel; ze zijn voorzienbaar en keren regelmatig terug (cyclisch). Een actueel WBP verschaft het bestuur de beleidsmatige onderbouwing van de benodigde middelen om het wegenareaal te beheren.

De financieel toezichthouder, de provincie Noord-Brabant, stelt dat "de ramingen volledig realistisch en haalbaar moeten zijn". De ramingen voor uitgaven voor het in stand houden van gemeentelijke voorzieningen zoals wegen, rioleringen en openbare gebouwen dienen op actuele meerjarenonderhoud / beheerplannen te zijn gebaseerd en moeten voldoende zijn om achterstallig onderhoud te voorkomen.

### **Juridisch**

De gemeente heeft volgens de Wegenwet een onderhoudsplicht van openbare wegen en de zorgplicht dat de wegen in goede staat verkeren. Wanneer zij die plichten niet goed vervult, en er sprake is van een gebrek aan de weg, dan kan de gemeente aansprakelijk worden gesteld voor de schade die derden daardoor lijden. Dit op basis van de risico-aansprakelijkheid uit het Burgerlijk Wetboek. Een actueel WBP kan die aansprakelijkheid verminderen. De gemeente toont daarmee aan dat zij zich bewust is van haar onderhouds-en zorgplicht en laat zien hoe zij structureel en afgewogen deze plicht invult voor het hele wegenareaal. Het is duidelijk dat met een teruglopende kwaliteit van het wegennet, het risico op schadegevallen en aansprakelijkstellingen zal toenemen.

## Maatschappelijk

De peiling 'Waar staat je gemeente.nl' laat zien dat inwoners van de gemeente steeds meer tevreden zijn over het onderhoud van wegen, paden en pleintjes in de wijk. Ook in verhouding tot andere vergelijkbare gemeenten scoort de gemeente goed in deze peiling (7,0 in 2014). Maar om ook in de toekomst draagvlak te behouden voor gemeentelijk beleid, moet de gemeente aantoonbaar blijvende en structurele aandacht houden voor alle wegen. Bewoners vragen tijdens participatiemomenten, maar ook in spontane verzoeken, nadrukkelijk aandacht voor de kwaliteit van hun straat en woonomgeving. Het WBP kan hierbij duidelijkheid verschaffen en verklaart daarbij meteen waarom bepaalde acties niet of wel op korte termijn zullen plaatsvinden.

### **3. Wat gaan we daarvoor doen?**

#### **a. Evaluatie afgelopen periode**

Een evaluatie van de afgelopen periode heeft inzichten opgeleverd, die verwerkt zijn in het nieuwe Wegenbeleidsplan. Het Wegenbeleidsplan 2002-2011 werd in 2003 vastgesteld als kader voor het te voeren wegenbeleid. Voor verschillende gebieden werden aan de gewenste kwaliteit verschillende ondergrenzen gesteld. Hiervoor waren extra middelen nodig. In het advies werd gewaarschuwd dat zonder deze middelen de gewenste kwaliteit van wegen niet behaald zou worden en dat ook de kwaliteit op dat moment niet kon worden gehandhaafd.

De extra benodigde middelen voor het WBP zijn niet gevoteerd, maar de kwaliteit van het wegenareaal is niet achteruit gegaan. Er is gekozen voor een andere aanpak en in het beheer is ingezet op een integrale aanpak. De kwaliteit van het wegenareaal is verbeterd. In 2003 had 74% van de verharding voldoende kwaliteit; nu staat dit percentage op 90%.<sup>1</sup> Beheerstechnisch liggen de wegen er goed bij en blijken bewoners steeds meer tevreden te zijn over het onderhoud van wegen.

#### Integrale aanpak

Deze verbeterslag, zonder aanvullende middelen, is voornamelijk te danken aan de winst die met een integrale aanpak kon worden behaald.

- IBOR en de Infraplan-methodiek werden ingevoerd: met deze integrale aanpak kon veel winst behaald worden uit de onderlinge samenwerking van verschillende disciplines. Met het Infraplan wordt bekeken welke projecten integraal kunnen worden aangepakt (wegen/ riolering/ groen/ openbare verlichting) en met welke prioriteit. Door de integrale aanpak vallen de kosten per discipline lager uit en blijft er geld over voor extra dingen. Daarmee kan, in plaats van alleen maar vervangen, een weg makkelijker worden heringericht. Veel kosten konden worden gedeeld met de post riolering, omdat ook daarvoor de weg moest worden opgebroken.
- Maar ook grote plannen, zoals voor het centrum, werden uitgevoerd; ook hier leverde de integrale aanpak voordeel op.

Het is echter niet vanzelfsprekend dat de winst uit integrale aanpak ook in de toekomst kan worden vastgehouden:

- rioleringen worden steeds meer sleufloos hersteld en in het afkoppelen van regenwater is de grootste winst al behaald. De resterende oppervlaktes zijn vaak te duur of niet af te koppelen. Voor riolering hoeft de weg steeds minder opgebroken te worden.

---

<sup>1</sup> De kwaliteit van het wegenareaal is in juni 2013 bepaald. Na de inspectie zijn veel wegen van onvoldoende kwaliteit aangepakt of ingepland voor verbetering. De werkelijke kwaliteit is dus hoger dan uit de inspectie blijkt.

## **Agendapunt:**

- Grote plannen, zoals voor het centrum, zitten niet in de pijplijn.

Wegbeheer kan in de toekomst steeds minder meeliften met ander projecten en kan niet meer rekenen op de winst uit integrale aanpak.

*Conclusie: het wegbeheer zal meer op eigen benen moeten staan en heeft de daarbij behorende middelen nodig.*

### Wijziging beleid

Tot nu toe is er in de gemeente veel aandacht besteed aan herinrichtingen en reconstructies en veel minder aan onderhoud. In vergelijking met andere gemeenten besteedt de gemeente weinig geld aan 'groot onderhoud'.<sup>2</sup> Dit is ook herkenbaar in het 'dagelijks onderhoud'.<sup>3</sup> De kosten van dagelijks onderhoud zijn de afgelopen jaren behoorlijk gestegen, voornamelijk doordat het groot onderhoud onder druk stond. Vanuit het dagelijks beheer worden dan tijdelijke herstelmaatregelen genomen om de veiligheid te waarborgen. Maar deze noodoplossingen zijn relatief duur en werken maar tijdelijk. Wanneer het groot onderhoud weer planmatig wordt uitgevoerd, zullen de kosten voor dagelijks onderhoud dalen. Het onderhoud wordt daarmee duurzamer georganiseerd. Met planmatig groot onderhoud kan ook een belangrijk deel van de wegen van onvoldoende kwaliteit worden aangepakt. Dat is aanzienlijk goedkoper dan vervangen. Onderhoud aan dit deel van het wegennet moet wel zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Met goed onderhoud wordt de levensduur van een weg verlengd en kan vervanging langer worden uitgesteld. Per saldo wordt het beheer van de weg goedkoper.

In het Infraplan was tot nu toe het budget leidend en werd de jaarlijks beschikbare € 1.517.000,00 (prijspeil 2014) op basis van prioriteiten verdeeld over de projecten. Gevolg was dat er soms wegen werden heringericht die nog niet volledig aan het einde van hun levensduur waren.

Inmiddels is er (inter)nationaal meer inzicht ontstaan in het gedrag van verhardingen. Onderhoudsmaatregelen aan een weg kunnen beter worden geoptimaliseerd om een zo hoog mogelijk rendement uit de investeringen in onderhoud te behalen. Wegen die bijvoorbeeld nu na 45 jaar worden vervangen, kunnen met het juiste maatregelenpakket 60-70 jaar meegaan.

*Beleidswijziging: Om dit rendement te behalen wordt voorgesteld om naast de gebiedsgerichte aanpak meer kwaliteitsgestuurd onderhoud uit te voeren.*

De keuze tot maatregelen wordt daarmee minder gebiedsgericht en meer kwaliteit-gestuurd. Toegepast op het Goirlese-en Rielse wegennet betekent dit dat er meer geld aan groot onderhoud moet worden besteed en minder aan vervangingen. Wegen kunnen daarmee duurzaam in stand worden gehouden voor de functie waarvoor zij zijn ontworpen en aangelegd.

Het deel van het groot onderhoud, waarbij een *hele* weg wordt herstraat of voorzien van een nieuwe deklaag, kan goed gecombineerd worden met werk van andere disciplines. Door deze maatregelen voortaan ook op te nemen in de Infraplan-methodiek, kunnen kwaliteitsgestuurde en gebiedsgerichte maatregelen beter gecombineerd worden.

---

<sup>2</sup> Groot onderhoud is het geheel of gedeeltelijk herstraten van 'elementenverharding' of het her-of overlagen van asfaltverharding. Met elementenverharding wordt verharding uit losse delen bedoeld, zoals tegels, klinkers of betonstraatstenen

<sup>3</sup> Dagelijks onderhoud bestaat uit het oplossen van meldingen van bewoners, schade door ongelukken of extreem weer, verhelpen van verzakkingen of preventieve maatregelen zoals het verwijderen van wortelopdruk.

### **b. Bepaling gewenste kwaliteit**

Kwaliteit 'B' of 'voldoende' is de IBOR-kwaliteit die nagestreefd wordt. Hiermee wordt de uniforme onderhoudskwaliteit voor de hele openbare ruimte bepaald. Naar verwachting kan met kwaliteit 'B' ook de tevredenheid over het onderhoud vastgehouden worden. De huidige gemiddelde kwaliteit van de verharding is ook 'B' of hoger.

*Uw raad wordt daarom voorgesteld om kwaliteit 'B' of 'voldoende' vast te stellen als ondergrens van het onderhoudskwaliteit van het hele wegenareaal.*

Een hogere kwaliteit leidt tot hogere kosten. Aangezien de kwaliteit van het wegenareaal al positief afsteekt tegen de wegenkwaliteit van de meeste gemeenten, is er voor de gemeente geen aanleiding om voor een hogere kwaliteit te kiezen. Een lagere kwaliteit verhoogt het risico op schade bij derden en kan tot kapitaalvernietiging leiden bij asfaltverhardingen.

### **c. Het nieuwe wegenbeleidsplan**

Het WBP 2014-2023 is tot stand gekomen in samenwerking met adviesbureaus Plan-Terra en Antea . Termijn; alhoewel het WBP voor een periode van tien jaar het beleid voor het wegbeheer bepaalt, bestrijkt de planning een periode van vijf jaar (2014-2018). Voor de periode na 2018 kan nog geen betrouwbare planning worden opgesteld. In 2018 kan de situatie opnieuw geïkt worden en kan wel een betrouwbare planning opgesteld worden. *Voor de planning van 2019-2023 zal dit plan in 2018 worden geactualiseerd.*

Dat neemt niet weg dat de voorgestelde beleidswijziging ook voor de periode 2019-2023 wordt aanbevolen. Per saldo bespaart deze wijziging geld.

## **4. Wat mag het kosten?**

### **a. Kosten verschuiving**

In onderstaande tabel worden de huidige kosten (tabel A) afgezet tegen de kosten van het nieuwe WBP (tabel B). Het jaar 2014 is voor dit vergelijk buiten beschouwing gelaten en bedragen zijn niet geïndexeerd. In Tabel C vindt u het gesaldeerde resultaat van deze beleidswijziging.

**Tabel A. Uitgaven bij ongewijzigd beleid**

		<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
vervangingsinvesteringen	€	1.517.000	1.517.000	1.517.000	1.517.000
Bestaande en nieuwe kapitaallasten	€	724.000	834.000	941.500	1.047.000
onderhoud <sup>4</sup>	€	814.500	814.500	814.500	814.500
<b>TOTALE UITGAVEN</b>	€	<b>1.538.500</b>	<b>1.648.500</b>	<b>1.756.000</b>	<b>1.861.500</b>

<sup>4</sup> Onder onderhoud wordt verstaan: dagelijks onderhoud, groot onderhoud, personeelskosten en waterschapslasten. Het dagelijks onderhoud neemt na gewijzigd beleid, naar verwachting af met € 22.500,00 per jaar vanaf 2017 (incl. personeelskosten)

**Agendapunt:**

**Tabel B: Uitgaven na gewijzigd beleid**

		<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
vervangingsinvesteringen	€	1.073.000	1.073.000	1.073.000	1.073.000
Bestaande en nieuwe kapitaallasten	€	689.500	765.500	840.000	913.000
onderhoud	€	1.090.000	1.090.000	1.067.500	1.067.500
<b>TOTALE UITGAVEN</b>	€	<b>1.779.500</b>	<b>1.855.500</b>	<b>1.907.500</b>	<b>1.980.500</b>

**Tabel C: Uitgavenwijziging na gewijzigd beleid**

		<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Daling kapitaallasten	€	-34.500	-68.500	-101.500	-134.000
Stijging Onderhoud	€	275.500	275.500	253.000	253.000
<b>STIJGING EXPLOITATIELASTEN</b>	€	<b>241.000</b>	<b>207.000</b>	<b>151.500</b>	<b>119.000</b>

*Effect beleidswijziging op exploitatie*

Door minder te vervangen worden de kapitaallasten beperkt. Op de langere termijn (vanaf ca. 2021) compenseert deze beperking de verhoging in onderhoudskosten. Maar tot circa 2021 ontstaan er tekorten; deze meerkosten dienen op andere wijze te worden opgevangen. Dat kan op twee manieren:

1. Het financieel tekort dekken, door bijvoorbeeld een beslag te leggen op de AWR of (andere) bezuinigingen door te voeren;
2. De beschikbare onderhoudsgelden enigszins neerwaarts bijstellen, waarmee we nog meer op de ondergrens van onderhoudsniveau B uit zullen komen. Dit kan bijvoorbeeld door de onderhoudsmaatregelen te temporiseren. Niet uitgesloten kan worden dat incidenteel het onderhoudsniveau zal dalen naar onderhoudsniveau C; in het concrete geval zullen wij uw raad een voorstel doen gericht op het behouden van onderhoudsniveau B.

**Optie1: Dekking uit de AWR**

*Uw raad kan de verhoging in onderhoudskosten tot 2021 incidenteel uit de AWR dekken.*

Omdat de meerkosten op termijn structureel worden gedekt, kunnen ze op de kortere termijn gedekt worden door incidenteel geld in te zetten. Indien hiervoor gekozen wordt, dient er beslag te worden gelegd op de AWR voor de tekorten uit de periode 2015 tot en met 2020. Dat betekent een beslag van € 818.500,00. Voor de provincie is dat acceptabel. De begroting blijft structureel in evenwicht. Dit legt naar onze mening een te groot beslag op de AWR.

**Optie2: Temporiseren van groot onderhoud.**

Door een deel van de onderhoudsmaatregelen te temporiseren, wordt voorkomen dat voornoemde meerkosten ontstaan. Dat kan met een tweetal tijdelijke maatregelen:

1. door de kwaliteit van de halfverharde -en onverharde wegen voorlopig niet te verhogen;
2. door het groot onderhoud aan elementenverhardingen te temporiseren tot en met 2020.

**Maatregel 1: Handhaven van de bestaande kwaliteit van halfverharde en onverharde wegen**

Het nieuwe WBP beoogt de kwaliteit van onverharde-en halfverharde wegen te verhogen naar kwaliteit B. De huidige kwaliteit van deze wegen is slecht. Toch kan hier mogelijk de kostenstijging beperkt worden. Ondanks de toestand van de wegen ontvangt de gemeente hierover maar weinig klachten. Gebruikers stellen aan deze wegen blijkbaar niet dezelfde eisen als aan verharde wegen. Door de kwaliteit van deze wegen niet te verhogen, kan er € 53.000,00 aan hogere kosten bespaard worden.

De gemeente loopt een wat hoger aansprakelijkheidsrisico. Ook is er een risico dat enkele bewoners hun woningen in de winter soms moeilijker kunnen bereiken. Mogelijk moet dan extra onderhoud worden gepleegd. *Aansprakelijkheidstellingen en extra onderhoud zullen, indien zij zich voor doen, uit de AWR moeten worden gedekt.*

**Maatregel 2: Temporiseren van het groot onderhoud aan elementenverhardingen**

De resterende meerkosten kunnen voorkomen worden door het groot onderhoud aan elementenverharding te temporiseren tot en met 2020. Het beperken van groot onderhoud van andere verhardingssoorten wordt niet aanbevolen. Het areaal cementbeton is zo gering dat besparingen nauwelijks effect hebben. Asfaltwegen zijn voornamelijk hoofdwegen; een verminderde kwaliteit heeft impact op een grote groep weggebruikers. Bovendien dreigt bij asfalt het risico van kapitaalvernietiging; als de deklaag niet goed wordt onderhouden, kunnen ook de onderliggende asfaltlagen sneller worden aangetast. Elementenverhardingen zijn hier minder gevoelig voor.

Deze maatregel heeft het nadeel dat er een achterstand ontstaat in groot onderhoud; er moet geaccepteerd worden dat noodzakelijk onderhoud gemiddeld anderhalf jaar later wordt uitgevoerd dan gepland in het WBP en dat incidenteel de gewenste kwaliteit 'B' soms niet kan worden gehandhaafd. Ter plaatse kan de kwaliteit dalen naar niveau 'C'. Maatregel 2 vraagt bovendien meer dagelijks onderhoud. Een besparing op het dagelijks onderhoud is daardoor voor 2019 niet mogelijk. Deze afwijkingen vallen echter binnen de marge van het WBP, waardoor de kwaliteit van het totale areaal op 'B' blijft staan.

Bij een kostenbeperking op groot onderhoud kan het gebruik van situationeel onderhoud nodig zijn. Indien de algehele kwaliteit van een weg te ver daalt, kunnen er teveel problemen ontstaan. Dan kan het nodig zijn om de weg alsnog aan te pakken. De situatie moet per jaar worden beoordeeld en, indien nodig, wordt uw raad voorgesteld om alsnog aanvullend budget uit de AWR te voteren.

De achterstand in groot onderhoud die door deze optie ontstaat, kan alleen worden afgebouwd met de beperking van kapitaallasten. De beoogde winst uit de beleidswijziging van het WBP zal daardoor pas later bereikt worden. Verwacht wordt dat deze maatregel nodig is tot en met 2018 en de actualisatie van het wegenbeleidsplan. Met het temporiseren van het elementenonderhoud kan wel de koers van het WBP binnen de begroting worden gewijzigd.

**Agendapunt:**

**Tijdelijke maatregelen om meerkosten te voorkomen**

	2015	2016	2017	2018
Begrote tekort in exploitatie na beleidswijziging €	241.000	207.000	151.500	119.000
<b>Maatregelen</b>				
1: Handhaven kwaliteit on-/ halfverharde wegen €	- 53.000	- 53.000	- 53.000	- 53.000
2: Temporiseren groot onderhoud elementen €	-188.000	-154.000	- 98.500	- 66.000
<b>TOTAAL</b> €	<b>-241.000</b>	<b>-207.000</b>	<b>-151.500</b>	<b>-119.000</b>

Wij stellen uw raad voor te kiezen voor optie 2: het temporiseren van onderhoudsmaatregelen. In tijden van financiële onzekerheden en risico's (transities, grondexploitaties, rijksbezuinigingen) is optie 1 niet wenselijk. Het daadwerkelijk verlagen van het niveau (van B naar C) is eveneens niet wenselijk. Wij denken echter dat bij toepassing van optie 2 niveau B nog net gehaald wordt. Incidenteel kan, wanneer daar aanleiding toe is, uw raad worden voorgesteld om alsnog een beperkt beroep te doen op de AWR.

Uw raad wordt in het verlengde daarvan voorgesteld om voor de post 'wegen' onderstaande begroting voor 2015 vast te stellen.

Vervangingen	€ 1.073.000,00
Dagelijks onderhoud	€ 230.000,00
Groot onderhoud	€ 352.000,00
Personeelskosten	€ 238.500,00
Waterschapslasten	€ 28.500,00
Totaal onderhoud	€ 849.000,00

De € 35.000,00 meerkosten voor groot onderhoud ten opzichte van de huidige begroting 2015 worden in de exploitatie gecompenseerd met de vermindering in kapitaallasten.

**5. Communicatie en participatie / inspraak**

De vaststelling van het wegenbeleidsplan wordt bekend gemaakt met een publicatie op de gemeentepagina van het Goirles Belang. Het wegenbeleidsplan weegt op macroniveau belangen af voor het volledige wegenareaal. Bewoners willen met inspraak de aandacht richten op microniveau; bijvoorbeeld het kwaliteitsniveau van hun woonstraat. Een zorgvuldige afweging van die belangen op microniveau kost veel tijd en is nu niet aan de orde. Het is in het algemeen belang om tijdig het wegenbeleidsplan vast te stellen. Het college heeft daarom besloten nu geen inspraak te verlenen. Het spreekt voor zich dat we in een concreet geval (wijkreconstructies, etc.) altijd overgaan tot (beg)inspraak.



## **6. Vervolgtraject besluitvorming**

Zoals genoemd onder 3.c moet het wegenbeleidsplan in 2018 worden geactualiseerd voor de planning van de periode 2019-2023. Aansluitend zou de actualisatie dan ter vaststelling aan uw raad kunnen worden voorgesteld.

Voorziening 'wegen' - Ter informatie

Samen met de actualisatie van het wegenbeleidsplan in 2018, zal het instellen van een voorziening 'wegen' opnieuw moeten worden overwogen. Met het instellen van een voorziening 'wegen' dient het effect van kapitaallasten meegewogen te worden. De kapitaallasten voor de vervanging van wegen zullen in de toekomst steeds zwaarder op de exploitatie drukken.

De afgelopen 15 jaar is 40% van de wegen vervangen. Daardoor hoeven er in de komende periode naar verhouding minder wegen vervangen te worden. Maar op de lange termijn komen er weer meer wegen op leeftijd, die vervangen of onderhouden moeten worden.

Leeftijdopbouw van het wegenareaal

Periode van aanleg	Areaal (m <sup>2</sup> )	% van totaal areaal
Voor 1960	14.000	1%
1960 - 1969	72.000	5%
1970 - 1979	249.000	17%
1980 - 1989	309.000	21%
1990 - 1999	215.000	14%
2000 - nu	631.000	41%

Om die kostenfluctuatie op te vangen werd in het oude wegenbeleidsplan voorgesteld om een voorziening 'wegen' in te stellen. Dat voorstel is toen aangehouden. Het instellen van een voorziening wordt ook nog steeds bepleit door de provincie.

Bij een voorziening 'wegen' wordt uitgegaan dat de gemiddelde jaarlijkse kosten die nodig zijn op de lange termijn, ook jaarlijks ter beschikking worden gesteld. In een jaar waar minder dan gemiddeld onderhoud nodig is, kan het overschot als buffer in het fonds worden gestort. Op deze wijze worden lasten eerlijker verdeeld over de generaties; ook de generatie die nu gebruik maakt van het wegenareaal, draagt bij aan het toekomstig behoud ervan.

De gemiddelde jaarlijkse kosten op de lange termijn zijn hoger dan de kosten in de aankomende periode. Het overschot zou in een wegenfonds(voorziening) moeten worden gestort. Maar dit overschot is nu niet beschikbaar, er is zelfs een tekort waardoor ambities tijdelijk moeten worden aangepast. Met de actualisatie van het wegenbeleidsplan in 2018 kan een betrouwbare planning voor de lange termijn worden opgesteld. Daarmee kan ook een concreet voorstel voor een voorziening 'wegen' worden opgesteld. Daarbij wordt geadviseerd om ook de invloed van kapitaallasten te betrekken.

Kapitaallasten

Artikel 59 lid 4 van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) stelt dat investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut kunnen worden geactiveerd. In de toelichting op dit artikel staat verder dat het de voorkeur verdient om niet te activeren. Bij de gemeente Goirle worden de wegvervangingen afgeschreven over 25 jaar en zo worden de jaarlijkse kosten (kapitaallasten) laag gehouden.

Bij een investeringsvolume van € 1,1 miljoen per jaar stijgen de kapitaallasten met € 85.000,00 per jaar. Na een periode van 25 jaar ontstaat er een evenwicht (ideaal complex). De nieuwe kapitaallasten kunnen dan opgevangen worden door de vrijvallende kapitaallasten. Als gevolg van deze methodiek stijgt het renteaandeel tot circa 49% van het investeringsvolume en blijft er steeds minder geld over voor vervanging.

Bovenstaand voorbeeld gaat uit van een schone start, zonder kapitaallasten van bestaande investeringen. In werkelijkheid bedragen de kapitaallasten in 2014 bijna € 0,6 miljoen. Met het huidige investeringsvolume van € 1,5 miljoen per jaar stijgen de kapitaallasten zonder indexering naar € 2,25 miljoen per jaar in 2040.

Met de nieuwe beheerstrategie wordt dit probleem ten dele opgelost; door minder wegen te vervangen, hoeft er minder nieuw geld te worden geïnvesteerd en dalen de kapitaallasten met 40% naar € 1,6 miljoen per jaar. De resterende druk van kapitaallasten kan niet binnen het wegenbeleid alleen worden opgelost. Hiervoor is te zijner tijd een aparte strategie nodig.

## **7. Fatale beslisdatum**

9 december 2014

**Agendapunt:**

**8. Voorstel**

Uw raad wordt voorgesteld om:

- a. het Wegenbeleidsplan 2014-2023 vast te stellen voor de periode tot en met 2018 en daarmee de strategie voor het wegbeheer te wijzigen met minder nadruk op vervanging en meer nadruk op groot onderhoud.
- b. De meerkosten voor groot onderhoud tot en met 2018 op de volgende wijze te dekken:
  1. door de huidige kwaliteit van onverharde-en halfverharde wegen tot 2019 te handhaven en
  2. door het groot onderhoud van elementenverhardingen tot 2019 te temporiseren.
- c. De begroting van 2015 te wijzigen voor de post 'wegen' in:

Vervangingen           € 1.073.000,00

Dagelijks onderhoud   € 230.000,00

Groot onderhoud       € 352.000,00

Personeelskosten       € 238.500,00

Waterschapslasten      € 28.500,00

Totaal onderhoud      € 849.000,00

- d. Het wegenbeleidsplan voor eind 2018 te actualiseren.

burgemeester en wethouders van Goirle

Machteld Rijsdorp, burgemeester  
Michel Tromp, secretaris

**Agendapunt:**

De raad van de gemeente Goirle;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 14-10-2014;

gelezen het advies van de commissie Ruimte d.d. 19-11-2014;

gelet op de Gemeentewet;

**b e s l u i t :**

- a. het Wegenbeleidsplan 2014-2023 vast te stellen voor de periode tot en met 2018 en daarmee de strategie voor het wegbeheer te wijzigen met minder nadruk op vervanging en meer nadruk op groot onderhoud.
- b. De meerkosten voor groot onderhoud tot en met 2018 op de volgende wijze te dekken:
  1. door de huidige kwaliteit van onverharde-en halfverharde wegen tot 2019 te handhaven en
  2. door het groot onderhoud van elementenverhardingen tot 2019 te temporiseren.
- c. De begroting van 2015 te wijzigen voor de post 'wegen' in:  
Vervangingen           € 1.073.000,00

Dagelijks onderhoud	€	230.000,00
Groot onderhoud	€	352.000,00
Personeelskosten	€	238.500,00
Waterschapslasten	€	28.500,00
<u>Totaal onderhoud</u>	€	<u>849.000,00</u>

- e. Het wegenbeleidsplan voor eind 2018 te actualiseren.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Goirle in zijn vergadering van 09-12-2014.

, de voorzitter

, de griffier