

Onderhoudsplan en begroting wegen 2014 – 2023

Gemeente Schiermonnikoog.



19 augustus 2013.

1. Inleiding.

Adequaat onderhoud van de wegen is een taak van de gemeente. Goed onderhouden wegen zijn comfortabel te gebruiken en bovenal veilig te gebruiken. Het is aan de gemeente zodanige (fysieke) voorwaarden te creëren dat inwoners en recreanten veilig gebruik kunnen maken van de wegen.

Daarnaast heeft diverse wet- en regelgeving invloed op het beheer en onderhoud van wegen. De belangrijkste zijn de Wegenwet en Wegenverkeerswet. Deze schrijven voor dat de gemeente moet zorgen voor een goede staat van de wegen. Het Burgerlijk wetboek regelt wanneer de wegbeheerder aansprakelijkheid gesteld kan worden voor schade als gevolg van ondeugdelijk onderhoud van de wegen.

Het beheer van de gemeentelijke wegen vindt op dit moment als volgt plaats:

- Het *dagelijks of klein onderhoud* zorgt ervoor dat kleine problemen worden verholpen en de gemeentelijke wegen er verzorgd uitzien.
- Het *groot onderhoud* zorgt ervoor, dat de constructie en de functionaliteit van de wegen wordt gewaarborgd.

In een wegenonderhoudsplan schetsen wij het groot onderhoud aan de wegen. Het vorige onderhoudsplan wegen strekte zich uit over de periode 2008 – 2012. De uitvoering ervan is met ruim een jaar vertraagd. De bedoeling was om de Reeweg in 2010 te renoveren. Twee verbouwingen aan Hotel van der Werff, met inherent daaraan bouwverkeer dat het wegdek zwaar belast, waren de aanleiding om de renovatie van de weg uit te stellen. We gaan voor de zomer 2014 de Reeweg op basis van het onderhoudsplan 2008-2012 aanpakken. Direct aansluitend dan ook de Nieuwestreek op grond van het onderhoudsplan 2014-2023.

De vorige wegenonderhoudsplannen bestreken een periode van 5 jaar. Het voorliggende plan bestrijkt een periode van 10 jaar. Hiermee willen we inzicht geven in de financiële gevolgen op langere termijn. Dit ook in het kader van de rijks bezuinigingen waarmee we de komende jaren worden geconfronteerd.

2. Methode van wegenonderhoud.

Het wegenonderhoud op Schiermonnikoog is de laatste jaren veranderd. De ondergrond bleek onvoldoende draagkracht te bezitten om het straatwerk voor langere tijd in goede staat van onderhoud te behouden. Een probleem bij de hoofd/bus routes. Oorzaak van dit alles is het feit dat het zand op het eiland zeezand is en dus een ronde korrelvorm heeft. De haakweerstand van de korrels onderling is dusdanig gering dat de draagkracht van het zandbed niet voldoende is om de bedekking te dragen.

Daarom is een aantal jaren geleden gekozen voor een andere wijze van bestraten. Hierbij wordt onder een aantal te bestraten wegen, te weten de bus- of hoofdroutes, een menggranulaat aangebracht. Hierdoor ontstaat een plaatvorming en de draagkracht wordt verhoogd. Resultaat is dat de levensduur van de wegverharding toeneemt. We gaan uit van een afschrijvingstermijn van klinkerwegen van 25 jaar. De praktijk lijkt uit te wijzen dat dit reëel is.

In het wegenonderhoudsplan passen we drie methoden van wegonderhoud toe:

- volledig herinrichten: zand eruit en puinfundering erin;
- herstraten: op het zand bestraten inclusief banden en kolken herstel;
- gedeeltelijk herstraten: alleen de weg bestraten.

De wegen hebben we onderverdeeld in drie categorieën: hoofd/busroutes, erfontsluitingen en woonerven. De hoofd/bus routes worden volledig heringericht. Erfontsluitingen herstraten we en woonerven worden gedeeltelijk herstraat. (zie bijgevoegd onderhoudsplan).

De asfaltwerkzaamheden aan de Veerweg, Heereweg en Prins Bernhardweg bestaan uit het aanbrengen van een 6 centimeter dikke asfaltlaag.

3. Prioriteitstelling.

Problematiek

We hebben in april 2013 een visuele inspectie van de wegen laten uitvoeren. Een dergelijke inspectie is erg belangrijk, omdat de onderhoudsstaat van de wegen op Schiermonnikoog sterk afhankelijk is van de zwaarte van het verkeer dat er gebruik van maakt. Daarom hebben we een duur theoretisch wegenbeheer programma afgeschaft. Dergelijke programma's zijn voor de Schiermonnikooger situatie niet functioneel.

Kern van het probleem is dat de wegeninfrastructuur op Schiermonnikoog niet overal is afgestemd op de aard van het vracht- en agrarische verkeer dat gebruik maakt van de wegen. Een grote verbouwing of nieuwbouw kan ertoe leiden dat het bouwverkeer (bijv. betonwagens) schade aanbrengt aan het wegdek. Ook het agrarisch verkeer en de melkauto vormen een zware belasting voor de wegen. De onderhoudsstaat van de wegen op Schiermonnikoog is dus, naast de "reguliere levensduur", ook afhankelijk van externe factoren.

Wat we wel doen is dat we bij grootschalige verbouwingen vooraf een overeenkomst met de aannemer of opdrachtgever afsluiten. In die overeenkomst spreken we af dat schade aan het wegdek wordt vergoed door die aannemer/opdrachtgever. Bij de verbouwing van Vita Maris heeft de aannemer de schade aan het wegdek ook daadwerkelijk vergoed.

Onderhoudsplanning.

Hieronder treft u de prioriteitstelling/planning aan. Zie ook het als bijlage bijgevoegde schema. We hebben hierbij twee kanttekeningen.

- 1.** Het herstraten van de Burg. v.d. Wormstraat, Burg. v.d. Bergstraat en Van Starckenborghstraat hebben we voorlopig gepland voor 2019 en 2020. De aanpak van de wegen hangt samen met de renovatie van de Riich. Het is nog niet bekend wanneer deze renovatie gaat plaatsvinden. De wegen pakken we niet eerder aan dan wanneer de renovatie van de Riich is afgerond. Immers het bouwverkeer zal via genoemde straten gaan.
- 2.** Verder hebben we te maken met wortelgroei onder de Langestreek, het gedeelte vanaf de Knuppeldam tot de afslag Badweg. De wortels van de destijds geplante lepen beginnen het wegdek op bepaalde plekken omhoog te drukken. We denken dit probleem de komende jaren te kunnen oplossen door het verrichten van plaatselijk klein onderhoud. Wel gaan we onderzoeken hoe we dit probleem in de toekomst structureel kunnen oplossen.

2014

Reeweg	:	bestaand budget in wegenplan 2008-2012
Nieuwestreek	:	€ 50.017,50 (volledig herinrichten);
Karelspad	:	€ 21.021,-- (volledig herinrichten);
Langestreek West	:	€ 7.371,-- (volledig herinrichten).
Voetpad Badweg	:	€ 39.000,-- (volledige renovatie).

2015

Tuntelerstraat	:	€ 12.285 (gedeeltelijk herstraten);
Gr. Susannestraat	:	€ 14.337,05 (gedeeltelijk herstraten);
Stachouwerstraat	:	€ 10.799,43 (gedeeltelijk herstraten);
Pathmosstraat	:	€ 9.618,70 (gedeeltelijk herstraten).

2016

Willem Dijkstraat	:	€ 32.760,-- (herstraten);
Gasastraat	:	€ 45.427,20 (herstraten);
Deze werkzaamheden vinden gelijktijdig plaats met een rioolvervanging in deze straten.		
Hazebloom	:	€ 5.896,80 (gedeeltelijk herstraten).

2017

Sintebloom	:	€ 4.709,25 (gedeeltelijk herstraten);
Buterbloem	:	€ 12.100,73 (gedeeltelijk herstraten);
Kantjebloom	:	€ 8.758,75 (gedeeltelijk herstraten);
Molendijk	:	€ 17.316,-- (herstraten).

2018

Oosterreeweg	:	€ 195.000,-- (volledig herinrichten);
Langestreek Oost	:	€ 21.937,50 (volledig herinrichten).

2019

Paaslandweg	:	€ 21.762,-- (herstraten);
Burg. v.d. Bergstraat	:	€ 44.187,-- (herstraten).

2020

Burg. v.d. Wormstraat	:	€ 34.265,40 (herstraten);
Van Starckenborghstraat	:	€ 36.660,-- (herstraten).

Totaal straatwerk : € 645.230,--

2022

Veerweg	:	€ 20.475,--	(overlagen met asfalt);
Heereweg	:	€ 173.507,--	(overlagen met asfalt);
Prins Bernhardweg	:	€ 116.783,--	(overlagen met asfalt).
Totaal asfaltwerk	:	€ 310.765,--	

4. Financiële gevolgen.

Overzichten.

Het jaarlijkse budget van de gemeente Schiermonnikoog voor regulier- en klein onderhoud is bestemd voor werkzaamheden als het repareren van schade aan wegen, bermonderhoud, onderhoud fiets- en voetpaden, bestrating bij de scholen, etc. Dit onderhoudsbudget bedraagt in 2013 € 37.160.

Bij de vertaling van de financiële consequenties van dit wegenplan zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de in de bijlage genoemde kosten zijn inclusief 10% onvoorzien en 20% eilandertoeslag, maar exclusief 21% BTW, want de BTW is compensabel;
- uitgegaan is van prijspeil 2013, zonder indexatie. De noodzaak van indexatie wordt per jaar bekeken, temeer daar ook al de hierboven genoemde toeslagen zijn meegenomen en de markt momenteel goed is;
- de afschrijvingstermijn voor wegen is volgens het activerings- en afschrijvingsbeleid 25 jaar. Deze afschrijvingstermijn hebben we ook gehanteerd voor de asfaltverharding en voor de klinkers;
- Het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) schrijft voor dat investeringen in wegen bij voorkeur niet mogen worden geactiveerd, omdat het maatschappelijk nut betreft. Met wegwerkzaamheden zijn echter vaak grote bedragen gemoeid. Deze kunnen lang niet altijd worden gedekt, omdat de eenmalige middelen daarvoor ontbreken. Daarom stelt hetzelfde BBV dat gemeenten om die reden af mogen wijken van de voorkeursvariant. In verband met beperkte eenmalige middelen is ons uitgangspunt daarom: grote bedragen (bedragen boven de € 40.000) activeren wij. Bedragen onder de € 40.000 dekken wij ineens uit onze reserve wegen.
- er is gerekend met een rentepercentage van 4% vanaf 2014, conform ons voorstel uit de Notitie Financieel Kader 2014-2017.

In onderstaande tabel 1 wordt het verloop geschetst van de reserve wegen, waarbij alle investeringen uit het MOP 2014-2023 die begroot staan voor < (lager dan) € 40.000 worden gedekt uit de reserve wegen. Uitgangspunt daarbij is dat de reserve in geen enkel jaar negatief mag zijn.

Tabel 1: Verloop reserve wegen 2013-2023 als gevolg van wegwerkzaamheden MOP < € 40.000

	stand reserve wegen 01-01	rente 4% (vanaf 2014)	storting	onttrekkingen	stand reserve wegen 31-12
2013	157.000	7.065	45.650		209.715
2014	209.715	8.389	9.835	67.392	160.547
2015	160.547	6.422	9.835	47.041	129.762
2016	129.762	5.190	9.835	38.657	106.131
2017	106.131	4.245	9.835	42.885	77.326
2018	77.326	3.093	9.835	21.938	68.316
2019	68.316	2.733	9.835	21.762	59.122
2020	59.122	2.365	9.835	70.925	397
2021	397	16	9.835		10.248
2022	10.248	410	9.835	20.475	18
2023	18	1	9.835		9.853
				331.075	

Om de reserve wegen in alle jaren positief te houden is in 2013 een eenmalige storting nodig van € 45.650. Verder moet er jaarlijks een bedrag van € 9.835 worden toegevoegd aan de reserve. Voor het bedrag van € 45.650 is geen dekking. Dit moet dus worden gedekt uit de algemene reserve.

Van de structurele toevoeging stellen we voor dit te halen uit ons eigen onderhoudsbudget. Dat is in 2013 € 37.160 en wordt in 2014 dan € 27.882 (€ 37.160 + 1,5% - € 9.835). Dit is mogelijk omdat wij verwachten dat aan de straten uit dit wegenplan, na uitvoering van dit wegenplan, minder klein onderhoud nodig is dan nu het geval is.

In onderstaande tabel staat in de laatste kolom het effect op de begroting van de investeringen > (hoger dan) € 40.000 in asfalt en klinkers. Dit effect betreft de structurele kapitaallasten van de investeringen.

Tabel 2: structurele effecten exploitatie als gevolg van reconstructie wegen > € 40.000 uit MOP 2014-2023

kap.la n	investering 25 jr (klinkers)	investering 25 jr (asfalt)	van inv. 2014	van inv. 2016	van inv. 2018	van inv. 2020	van inv. 2022	totale extra structurele lasten
2014	50.018		2.001					2.001
2015			3.922					3.922
2016	45.427		3.842	1.817				5.659
2017			3.762	3.561				7.323
2018	195.000		3.682	3.489	7.800			14.971
2019			3.602	3.416	15.288			22.306
2020	44.187		3.522	3.343	14.976	1.767		23.608
2021			3.442	3.271	14.664	3.464		24.841
2022		290.290	3.361	3.198	14.352	3.393	11.610	35.914
2023			3.281	3.125	14.040	3.322	22.760	46.528
	334.632	290.290						

Uit de tabel blijkt dat er de komende jaren -en vooral vanaf 2018- flink geld bij moet om de kwaliteit van onze wegen op niveau te houden. Het voordeel van het huidige wegenplan is dat we een goed beeld hebben van wat we de komende tien jaar aan kosten voor wegonderhoud kunnen verwachten. Het nadeel in de jaren 2014 t/m 2017 verwerken we in de begroting 2014 en verder.