

Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 85 12/ J. Koops van't Jagt
Onderwerp Gevolgen uitstel langcyclisch onderhoud

de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te

GRONINGEN

Datum **26 OKT 2011**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO11.2746122

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Bij de bespreking van de Borgrapportage op 27 april 2011 heeft u een motie aangenomen waarin u ons verzoekt voor de begrotingsbehandeling met een inventarisatie te komen van de gevolgen van het wachten met lang cyclisch onderhoud. Met deze brief willen wij aan dit verzoek voldoen. Verder hebben wij bij de bespreking van de begroting 2011 toegezegd u nog voor de begrotingsbehandeling 2012 op hoofdlijnen te informeren over de resultaten van de laatste Borgschouw (mei/ juni 2011). Ook deze informatie treft u aan bij deze brief.

Onderhoudsmaatregelen.

De verschillende onderhoudsmaatregelen in de stad kunnen worden onderscheiden naar de frequentie waarmee deze worden uitgevoerd. Het zogenaamde kort cyclisch onderhoud bestaat uit maatregelen die één of meerdere malen per jaar – of zelfs dagelijks – worden uitgevoerd. Het gaat dan om verzorgende maatregelen zoals bijvoorbeeld kleine reparaties, het schoonhouden van de stad, onkruidbestrijding en grasmaaien. Maatregelen die met een langere tussentijd nodig zijn, zoals bijvoorbeeld het herstraten van een weg of trottoir of het opnieuw inplanten van een plantsoen vallen onder de noemer lang cyclisch onderhoud.

Budgetverlagingen.

In de jaren 2007 en 2011 zijn verlagingen van het onderhoudsbudget doorgevoerd die vooral hebben geleid tot een kleiner programma lang cyclisch onderhoud. In 2007 betrof het een verlaging van één miljoen euro. Samen met een verschuiving van middelen naar het schoonhouden van de stad leidde dit tot een 1,225 miljoen euro kleiner programma lang cyclisch onderhoud aan met name de onderdelen groen en verhardingen.

In 2011 is door het wegvallen van incidentele beleidsmiddelen het onderhoudsbudget opnieuw verlaagd, dit keer met 1,5 miljoen, waarvan ruim 1,3 miljoen euro is gekort op het lang cyclisch onderhoud en 0,2 miljoen op het schoonhouden van de stad. Ook bij deze verlaging hebben we het dagelijks onderhoud zo veel mogelijk ontzien en

hebben we ons grotendeels beperkt tot een vermindering van het lang cyclisch onderhoud. Op deze manier kon de onderhoudskwaliteit op korte termijn in ieder geval worden gewaarborgd.

De verminderingen van het budget voor lang cyclisch onderhoud per onderdeel zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Vermindering langcyclisch onderhoud 2007 en 2011 (bedragen x 1000)

	oorspr. langcycl. budget	budget- vermindering 2007	budget- vermindering 2011	totale vermindering	resterend langcycl. budget 2011	% verlaging
Kunstwerken	1050	-42	-456	-498	552	47%
Wegen	5128	-630	-340	-970	4158	19%
Water	402	0	-57	-57	345	14%
Groen	1813	-475	-478	-953	860	53%
Verkeer	379	-63	0	-63	316	17%
Beheer	nvt	-15	0	-15	nvt	nvt
totaal	8772	-1225	-1331	-2556	6231	29%

Ontwikkeling Borgscores 2007-2011

In de periode van 1996 tot 2006 is het onderhoudsbudget verhoogd met middelen uit de meerjarenbegroting. Deze verhoging maakte het mogelijk om de kwaliteit van het onderhoud geleidelijk te verbeteren. In 2006 werd hierdoor het beoogde Borg niveau bereikt. Onze verwachting was dat we – mede door het handhaven van het dagelijks onderhoud – met een kleiner programma groot onderhoud zouden kunnen volstaan om in de jaren daarna het bereikte onderhoudsniveau vast te houden. Dit bleek voor de stad als geheel in de praktijk inderdaad het geval te zijn. De daling van de gemiddelde Borgscore bleef tussen 2007 en 2011 beperkt tot 1 %. De scores op groen en verharding daalden in die periode aanvankelijk met 4 %, maar hebben zich in de laatste twee jaar enigszins hersteld. Per saldo scoren deze onderdelen nu 2 % lager dan in 2006.

In de bijlage bij deze brief treft u een overzicht met de scores uit de Borgschouw van 2011. Gemiddeld blijkt hieruit dat de Borgkwaliteit van de stad op hetzelfde peil is gebleven als in 2010.

We moeten hierbij wel een aantal kanttekeningen maken. In de eerste plaats heeft het op peil houden van het dagelijks onderhoud betekend dat vooral het lang cyclisch onderhoud is verminderd. De effecten daarvan worden pas op langere termijn zichtbaar. Verder worden in de Borgschouw niet *alle* aspecten van het onderhoud beoordeeld. Zo kan bijvoorbeeld van een beweegbare brug alleen de uiterlijke

kwaliteit door schouwers worden beoordeeld. De technische staat van de brug komt in de Borgscores echter niet tot uiting, daarvoor zijn technische inspecties noodzakelijk. Tenslotte is het zo dat de schouw in de maanden mei en juni wordt uitgevoerd. Voor de schouw van 2011 betekent dit dat de effecten van bijvoorbeeld verruiging van het groen nog niet in deze cijfers tot uitdrukking komen. De schouw van 2012 zal duidelijk maken wat de effecten van deze bezuinigingsmaatregel op de Borgkwaliteit zijn.

Toekomstige gevolgen vermindering lang cyclisch onderhoud.

Bij de budgetverlaging in 2007 hebben we ons voornamelijk beperkt tot vermindering van het lang cyclisch onderhoud aan groen en verhardingen. Civiele kunstwerken (viaducten, bruggen enz.) hebben we daarbij ontzien. De onderhoudsmiddelen voor dit onderdeel waren – ook vóór 2007 – al niet voldoende om aan alle voorzieningen tijdig groot onderhoud te kunnen plegen. Daardoor is in verleden bijvoorbeeld een achterstand ontstaan in het onderhoud van de zware beschoeiingen en kades. De budgetverlaging in 2011 heeft opnieuw geleid tot een kleiner programma lang cyclisch onderhoud. Om de impact op groen en verharding te beperken, hebben we op dat moment óók het budget voor kunstwerken moeten verlagen.

Hieronder gaan wij nader in op de gevolgen die de totale vermindering van lang cyclisch onderhoud op langere termijn heeft voor de verschillende onderdelen van de openbare ruimte.

Groen en verhardingen.

Door het op peil houden van het *kort* cyclisch onderhoud hebben de budgetverlagingen vanaf 2007 tot nu toe slechts een beperkte daling van de Borgkwaliteit veroorzaakt. De effecten van minder *lang* cyclisch onderhoud worden namelijk minder snel zichtbaar. Op termijn zal de achterstand in het lang cyclisch onderhoud echter groter worden. Het verkleinen van het lang cyclisch onderhoud leidt in het eerste jaar slechts tot uitstel van enkele projecten. Het jaar daarop moeten twee keer zoveel projecten worden uitgesteld; een deel door het lagere programmabudget en een deel om de uitgestelde projecten van het jaar daarvoor te kunnen uitvoeren. Na verloop van een aantal jaren neemt het aantal uitgestelde projecten daardoor zodanig toe dat het hele programma een jaar later uitgevoerd dan nodig is. We hebben dan een achterstand ter grootte van één onderhoudsjaar opgelopen. Bij groen en verhardingen ontstaat die situatie in ongeveer vier jaar. Als gevolg hiervan zal het aantal mankementen en noodzakelijke reparaties toenemen. In de begroting hebben we voor 2011 en 2012 0,6 miljoen euro en voor 2013 en 2014 jaarlijks 0,5 miljoen euro incidentele middelen nieuw beleid opgenomen om deze toename van mankementen het hoofd te kunnen bieden en zo de basis zoveel mogelijk op orde te houden.

Door uitstel van langcyclisch onderhoud zal op termijn de onderhouds(beeld)kwaliteit (Borgscore) lager worden. Hoewel plaatselijke mankementen zoveel mogelijk worden gerepareerd, zal het totaalbeeld van een straat of plantsoen minder worden. Bij het groenonderhoud zal zich dat vooral uiten in een achteruitgang van de visuele beleving,

bij verhardingen zal daarnaast ook het comfort voor de weggebruiker afnemen. Bij de huidige budgetten voor langcyclisch onderhoud houden we er rekening mee dat de Borgscore voor groen en verharding in de komende 10 jaar tussen de 10 en 15 % zal dalen.

Belangrijkste gevolg van het sinds 2011 verder verminderen van het lang cyclisch onderhoud is dus het geleidelijk opbouwen van een onderhoudsachterstand en de daarmee gepaard gaande lagere Borgkwaliteit. Als de financiële situatie dat toelaat zal deze achterstand op enig moment weer kunnen worden ingelopen. Voor de open verharding en het groen hoeft een later uitvoeren van lang cyclisch onderhoud niet te leiden tot meer kosten dan met de huidige budgetverlagingen wordt uitgespaard. Bij het herstel van asfalt ligt dat anders. Daar leidt uitstel van noodzakelijk onderhoud na vijf jaar tot versnelde degeneratie en dus tot meerkosten. Om dat te voorkomen stellen we het lang cyclisch onderhoud van asfalt niet langer dan maximaal twee jaar uit.

Kunstwerken.

Het groot onderhoud aan (civiele) kunstwerken vraagt vaak grote sommen geld en als een dergelijke voorziening (geheel of gedeeltelijk) aan vervanging toe is, dan gaat het zelfs om een veelvoud daarvan. Overigens geldt dat ook voor de vervanging van andere 'dure' voorzieningen zoals hele wegconstructies, verlichtingskabels enzovoort. In het verleden zijn hiervoor nooit structurele middelen in de begroting gereserveerd of gespaard. Als zich een noodzakelijke vervanging aandiende, dan werd zo'n knelpunt incidenteel opgelost. Zo is in de afgelopen jaren bijvoorbeeld incidenteel nieuw beleidsgeld beschikbaar gesteld voor de aanpak van de grootste risico's bij vervallen kademuren en beschoeiingen. Het ging hierbij om een gefaseerde inzet van in totaal 7,6 miljoen euro uit de begrotingen van de jaren 2007 tot en met 2010. Dit was echter nog niet voldoende om alle knelpunten op dit gebied op te lossen.

Wij voorzien voor de komende periode dat een aantal voorzieningen in de stad – na zo'n 40/50 jaar – het einde van hun levensduur bereiken, waardoor het aantal storingen stijgt, de reparatiekosten (sterk) toenemen en de risico's (op het gebied van veiligheid en aansprakelijkheid) oplopen. Door het wegvallen van incidentele middelen voor lang cyclisch onderhoud wordt het nog moeilijker om dergelijke voorzieningen verantwoord overeind te houden.

Meerjarenplan.

Om te voorkomen dat we de komende jaren telkens incidentele problemen moeten oplossen binnen de begroting, hebben we gezocht naar een nieuwe, meer structurele aanpak. Daarvoor hebben we in de eerste plaats een inventarisatie gemaakt van alle noodzakelijke vervangingen en lang cyclisch onderhoud in de komende tien jaren waarvoor binnen de onderhoudsbegroting nu geen dekking is. Het gaat daarbij om verlichtingskabels, verhardingen, oeverbeschoeiingen, bruggen, tunnels/viaducten, sluisen en speelvoorzieningen. Voor de aanpak daarvan hebben wij u voorgesteld in de begroting van 2012 een structureel bedrag van € 1.335.000,- te reserveren. Als uw raad deze middelen ter beschikking stelt dan werken we de inzet daarvan verder uit in

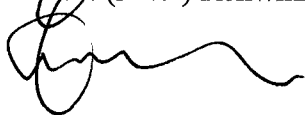
Volgvel 4

een gefaseerd plan van aanpak voor vervangingsinvesteringen en aanvullende lang cyclisch onderhoud in de komende jaren. Dit plan van aanpak verwachten wij dan op korte termijn aan u te kunnen voorleggen.

Wij vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Bijlage: Scores Borgschouw 2011

ASPECT	ONDERDEEL	2011	2010
	beplanting	87%	88%
	bomen	93%	94%
	gras	87%	86%
totaal groen		89%	88%
	bebording	90%	92%
	speelvoorzieningen	93%	91%
	straat- en park meubilair	88%	86%
	verlichting	95%	96%
	wijkobjecten	88%	88%
totaal meubilair		92%	92%
	oevers	90%	90%
	oeverbeschoeiing	84%	86%
totaal oevers		89%	89%
	drijfvuil	90%	87%
	graffity	93%	93%
	onkruid in verharding	82%	82%
	zwerfvuil in groen	90%	89%
	zwerfvuil op verharding	92%	92%
	hondepoep	95%	94%
totaal schoon		89%	88%
	fietspad	86%	84%
	rijbaan	90%	88%
	trottoir	86%	85%
	wegmarkering	88%	87%
totaal verharding		88%	87%
totaal score Groningen		89%	89%