

WEGENBELEIDSPLAN 2025-2028

Gemeente Eijsden-Margraten

28 NOVEMBER 2024



INHOUDSOPGAVE

MANAGEMENTSAMENVATTING	4
1 INLEIDING	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doelstelling	7
1.3 Scope	8
1.4 Leeswijzer	8
2 EVALUATIE WEGENBELEIDSPLAN 2021-2024	9
3 KADERS	12
3.1 Wettelijk kader	12
3.2 Financieel kader	12
3.3 Beleidskader	14
3.3.1 Wegonderhoud	14
3.3.2 Karakteristieke gebieden	15
3.3.3 Beleidsuitgangspunten	16
3.3.4 Burgerparticipatie	16
3.4 Ontwikkelingen	18
3.4.1 Klimaatverandering	18
3.4.2 Veranderende wetgeving	18
3.4.3 Energietransitie	18
3.4.4 Circulaire economie	18
4 HUIDIGE SITUATIE	19
4.1 Omvang areaal	19
4.2 Kwaliteit areaal	21
4.3 Verloop kwaliteit	23
5 KOSTEN	24
5.1 Klein onderhoud	24
5.2 Groot onderhoud	24
5.3 Rehabilitatie	26
6 CONCLUSIE EN RISICO'S	27
6.1 Conclusies	27
6.1.1 Beleidskader	27

6.1.2	Financieel kader	27
6.2	Risico's	28
6.2.1	Vorstschade	28
6.2.2	Toename vracht- en landbouwverkeer	28
6.2.3	PAK (Teerhoudend asfalt)/ Vervuilde funderingen	28
6.2.4	Uitstel onderhoud	29
6.2.5	Holle wegen	29
7	AANBEVELINGEN	30
	BIJLAGE A – VERKLARENDE WOORDENLIJST	32
	BIJLAGE B – TOELICHTING KADERS	35
	BIJLAGE C – CROW WEGBEHEERSYSTEMATIEK	40
	BIJLAGE D – INSPECTIESYSTEMATIEK	42
	BIJLAGE E – ANALYSE KWALITEIT	45
	BIJLAGE F – UITGANGSPUNTEN MEERJARENBEGROTING	48
	BIJLAGE G – OVERZICHT TOEPASSEN BURGERPARTICIPATIE	52

MANAGEMENTSAMENVATTING

Aanleiding

De gemeente is verantwoordelijk voor een adequaat beheer van haar kapitaalgoederen, waaronder wegen, riolering, civiele kunstwerken, openbare verlichting en groen. Om invulling te geven aan deze opgave, wordt gebruik gemaakt van beleidsplannen en beheerplannen. Het huidige wegenbeleidsplan 2021-2024 is opgesteld in 2020 en is aan een actualisatie toe. De commissie BBV doet namelijk de aanbeveling om tenminste eenmaal in de vier jaar een integrale beleidsnota over het beleidskader onderhoud kapitaalgoederen door de raad te laten vaststellen en de hoofdlijnen daarvan jaarlijks in de begroting op te nemen in de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen, zoals bedoeld in artikel 9, tweede lid, onder c van de BBV. Naast een actualisatie van het wegenbeleidsplan is er tevens een evaluatie van het vorige wegenbeleidsplan opgenomen.

Werkwijze

De gemeente heeft alle verhardingen die in beheer zijn, opgenomen in een CROW gecertificeerd beheersysteem. De gegevens in het beheersysteem zijn actueel, betrouwbaar en compleet en vormen de basis voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud aan de verhardingen. De kwaliteit van de verhardingen is in 2023 door een extern gecertificeerd inspectiebureau in kaart gebracht. De resultaten van de inspectie zijn ingelezen in het beheersysteem en vervolgens getoetst aan de richtlijnen voor wegbeheer. Indien er niet wordt voldaan aan de criteria, dan neemt het beheersysteem de betreffende locatie op in de meerjarenplanning en -begroting voor het uitvoeren van groot onderhoud. In het eerste planjaar staan alle locaties opgenomen, waarbij sprake is van achterstallig onderhoud (kwaliteitsniveau D). Binnen de gemeente is dit onderdeel van de werkvoorraad.

Conclusies

Aan de hand van de evaluatie van het vorige wegenbeleidsplan 2021-2024, het in beheer zijnde areaal, de inspectieresultaten en de daaruit voortvloeiende meerjarenbegroting zijn de volgende conclusies te trekken:

- Evaluatie:
 - Budget:
 - De periode 2012-2015 kenmerkt zich door bezuinigingen.
 - De periode 2017-2021 kenmerkt zich door het gestaffeld toewerken naar het jaarlijks benodigd budget.
 - In de jaren 2021-2024 is het beschikbare budget gelijk aan het geadviseerde benodigde budget.
 - In 2022 is er slechts 45% besteed van het beschikbaar budget als gevolg van capaciteitsproblemen binnen het ambtelijk apparaat door langdurige afwezigheid van de wegbeheerder.
 - Kwaliteit: Het effect van bovenstaande is terug te zien in de achteruitgang in de kwaliteit (inspectieresultaten 2023) ten opzichte van de inspectieresultaten in 2021 en tevens in de verhoging van de benodigde kosten, zoals ze nu zijn gepresenteerd in voorliggende wegenbeleidsplan 2025-2028.
- Beheerareaal:
 - Omvang: Het totale oppervlak van de te onderhouden wegen, parkeerstroken, voet- en fietspaden bedraagt circa 2.043.000 m². Vergeleken met het vorige wegenbeleidsplan is het beheerareaal toegenomen met grofweg 180.000 vierkante meter. Dat is een toename van circa 10%. Dit betreft met name nieuwbouw, zoals de wegverhardingen in de bestemmingsplannen Poelveld (Eijsden) en Bloesemgaard (Margraten) en Karreweg (Sint Geertruid).
 - Circa 2/3 deel van het beheerareaal betreft asfaltverhardingen en 1/3 deel elementenverhardingen (zoals betontegel, betonstraatsteen, gebakken klinker).
 - Circa 74% van de verhardingen zijn terug te vinden in de buurtontsluitingswegen en de woonstraten.

- **Kwaliteit:**
 - Ambitieniveau: het gewenste kwaliteitsniveau is B. Voor de dorpscentra en de gebieden om de kerken geldt een hoger ambitieniveau (kwaliteitsniveau A).
 - Huidige kwaliteit:
 - Indien wordt gekeken naar het gehele areaal dat in beheer is bij de gemeente Eijsden-Margraten dan heeft circa 73% een voldoende kwaliteit (A+/A), 14% is van matige kwaliteit (B) en 13% is onvoldoende (kwaliteitsniveau C en D).
 - De overall score betreft kwaliteitsniveau C.
 - De gemiddeld belaste wegen en de fietspaden liggen er goed bij (A+ en A).
 - Bij circa 9% van het totale beheerareaal is daarbij sprake van achterstallig onderhoud (kwaliteitsniveau D). Binnen de gemeente is dit onderdeel van de werkvoorraad.
 - Indien de omvang (m2) van de aan te pakken verharding wordt beschouwd dan valt op, dat de meeste winst is te behalen in het wegwerken van de onvoldoende kwaliteit (C en D) bij de buurtontsluitingswegen en de woonstraten die zijn uitgevoerd met een asfaltverharding.

- **Kosten:**

Klein onderhoud

Hieronder zijn de kosten voor klein onderhoud weergegeven. De kosten zijn bepaald als percentage (10%) van het jaarlijks gemiddelde cyclusbetrag voor de lange termijn voor groot onderhoud.

Onderdeel	2025	2026	2027	2028	Gemiddeld
Benodigd	€ 390.271	€ 390.271	€ 390.271	€ 390.271	€ 390.271
Beschikbaar	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000
Verschil	€ -310.271	€ -310.271	€ -310.271	€ -310.271	€ -310.271

Tabel 1 Kosten klein onderhoud: benodigd versus beschikbaar

Groot onderhoud

Hieronder zijn de kosten voor groot onderhoud weergegeven. Ze zijn gebaseerd op de inspectieresultaten van 2023.

Onderdeel	2025	2026	2027	2028	Gemiddeld
Benodigd	€ 6.029.720	€ 859.247	€ 3.902.713	€ 3.902.713	€ 3.673.598
Beschikbaar	€ 2.547.000	€ 2.547.000	€ 2.547.000	€ 2.547.000	€ 2.547.000
Verschil	€ -3.482.720	€ 1.687.753	€ -1.355.713	€ -1.355.713	€ -1.126.598

Tabel 2 Kosten groot onderhoud: benodigd versus beschikbaar

Rehabilitatie

Hieronder zijn de theoretisch jaarlijks gemiddelde kosten weergegeven voor rehabilitatie (vervanging inclusief fundering).

Onderdeel	2025	2026	2027	2028	Gemiddeld
Benodigd	€ 5.102.542	€ 5.102.542	€ 5.102.542	€ 5.102.542	€ 5.102.542
Beschikbaar	€ 3.530.000	€ 3.530.000	€ 3.530.000	€ 3.530.000	€ 3.530.000
Verschil	€ -1.572.542	€ -1.572.542	€ -1.572.542	€ -1.572.542	€ -1.572.542

Tabel 3 Kosten rehabilitatie: benodigd versus beschikbaar

Het benodigd budget voor rehabilitatie is van theoretische aard en houdt geen rekening met eerder geplande ingrepen in de zin van een reconstructie of herinrichting. Voor een grondige onderbouwing van deze ingreep, is het aan te raden om zorgvuldig onderzoek uit te voeren.

Risico's

De volgende risico's worden benoemd bij dit wegenbeleidsplan:

- Extra kosten als gevolg van vorstschades.
- Toename en het zwaarder worden van vracht- en landbouwverkeer.
- Teerhoudend asfalt.
- Uitstel van onderhoud.
- De holle wegen.

Aanbevelingen

De eerder benoemde bevindingen resulteren in de volgende aanbevelingen:

- Voor het wegwerken van het achterstallig onderhoud is het noodzakelijk om conform de regelgeving van de BBV een voorziening Achterstallig onderhoud in te stellen. Achterstallig onderhoud waarmee onveilige situaties worden gecreëerd en waarbij sprake is van kapitaalvernietiging dient zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen een redelijke termijn hersteld te worden.
- Ter egalisatie van de kosten voor het groot onderhoud wordt geadviseerd een voorziening in te stellen. Voorwaarde daarbij is dat er een actueel beheerplan wegen aanwezig is of wordt opgesteld.
- Voor het levensduur verlengend onderhoud wordt geadviseerd om dit apart te registreren en te financieren, aangezien dit allen investeringen betreffen en daarmee volgens de regelgeving van de BBV moeten worden geactiveerd. Het verdient de aanbeveling om voor de daaraan gekoppelde kapitaallasten een bestemmingsreserve kapitaallasten te vormen. Een bestemmingsreserve kapitaallasten moet van voldoende omvang zijn om de kapitaallasten gedurende de gehele vastgestelde afschrijvingsperiode aan de reserve te kunnen onttrekken.
- Om te kunnen voldoen aan het ambitieniveau (kwaliteitsniveau B en kwaliteitsniveau A voor de bijzondere gebieden) is het van belang, dat achterstanden worden ingelopen en het beschikbaar budget voor klein onderhoud en groot onderhoud wordt verhoogd met jaarlijks gemiddeld € 310k en € 1,1 miljoen.
- Er is tevens een tekort voor rehabilitatie, jaarlijks gemiddeld € 1,6 miljoen. Het budget dat nodig is voor rehabilitatie is echter louter theoretisch en houdt geen rekening met geplande reconstructies of herinrichtingen. Om deze rehabilitatie maatregel gedegen te onderbouwen, wordt het aanbevolen om nader onderzoek te doen waarbij de draagkracht wordt bepaald van de wegen inclusief een advies over de restlevensduur van de wegen. Daarna kan een vervangingsplan inzicht bieden in de vereiste vervangingen voor de komende jaren, inclusief het benodigde budget.
- Het percentage ter bepaling van de kosten voor klein onderhoud in lijn met de bandbreedtes van percentages uit de CROW-wegsystematiek toepassen. Aangezien de gemeente beschikt over een eigen dienst gaat de gemeente vooralsnog uit van de onderkant van de bandbreedte (gemiddeld 10%).
- Rekening houden met een opslagpercentage voor de kosten voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht (18%).
- Bij het beschikbaar stellen van de benodigde budgetten niet uitgaan van zogenaamde "ingroeimodellen".
- Arealuitbreiding: Het verplicht opstellen van een beheerparagraaf bij een nieuw project of ontwerp, dat de consequenties voor het beheer en onderhoud inzichtelijk maakt. De uitvoering van het project vindt pas doorgang als daar ook structureel onderhoudsbudget tegenover staat.
- Integraliteit: Zoeken naar de mogelijkheid om werk met werk te maken door afstemming met andere disciplines (riolering, verkeer, woningbouwcorporaties).

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente is verantwoordelijk voor een adequaat beheer van haar kapitaalgoederen, waaronder wegen, riolering, civiele kunstwerken, openbare verlichting en groen. Om invulling te geven aan deze opgave, wordt gebruik gemaakt van beleidsplannen en beheerplannen, die als kaders dienen voor het beheer en onderhoud van de kapitaalgoederen. Daarnaast is in het Besluit, Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (hierna: BBV) vastgelegd, dat voor het beheer van de kapitaalgoederen meerjarenprogramma's beschikbaar moeten zijn. Het vaststellen van beheerplannen is bij het toepassen van voorzieningen voor kapitaalgoederen bovendien een verplichting in het kader van het BBV. En daar hoort een actueel beleidsplan aan ten grondslag te liggen.

Logischerwijs wordt eerst het beleid opgesteld en vervolgens doorgepakt naar het beheer, zoals hieronder ook aangegeven.



Figuur 1 Relatie Beleid-Beheer-Voorbereiding-Uitvoering

Het huidige wegenbeleidsplan 2021-2024 is aan een actualisatie toe. De commissie BBV doet namelijk de aanbeveling om tenminste eenmaal in de vier jaar een integrale beleidsnota over het beleidskader onderhoud kapitaalgoederen door de raad te laten vaststellen en de hoofdlijnen daarvan jaarlijks in de begroting op te nemen in de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen, zoals bedoeld in artikel 9, tweede lid, onder c van de BBV.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit beleidsplan is het leggen van een bestuurlijke, beheersmatige en financiële basis voor het beheer van het kapitaalgoed wegen voor de periode 2025-2028. Het beleidsplan dient antwoord te geven op de volgende vragen:

- Hoe is het de afgelopen periode vergaan? Evaluatie van het vorig wegenbeleidsplan 2021-2024.
- Wat hebben we in beheer? De omvang van het beheerareaal.
- Wat willen we bereiken? De ambities en de bijbehorende kaders (wetgeving, financiën, ambitie kwaliteitsniveau)¹.

¹ Uitgangspunt is dat de ambities niet opnieuw hoeven te worden vastgesteld.

- Voldoen we aan het ambitie kwaliteitsniveau? De huidige kwaliteit van het beheerareaal.
- Wat is er financieel nodig de komende 4 jaar om de ambities te kunnen realiseren? De werkvoorraad 2025-2028 om te komen van de huidige kwaliteit naar het ambitie kwaliteitsniveau.

1.3 Scope

Het wegenbeleidsplan richt zich op alle bij de gemeente Eijsden-Margraten in beheer zijnde verhardingen. Daarbij gaat het om klein onderhoud, groot onderhoud en rehabilitatie (vervanging) van de rijbanen, parkeerstroken en -vakken en voet- en fietspaden en pleinen uitgevoerd in een asfalt-, beton- en elementenverharding (klinkers en tegel).

Buiten de scope van dit wegenbeleidsplan vallen:

- Onverharde en half verharde veldwegen (wandelpaden, landwegen).
- Onderhoud van bermen.
- Reiniging (veegdienst).
- Gladheidbestrijding.
- Markeringen.
- Herinrichtingen.
- Reconstructies.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 gaat in op de aanleiding, doelstelling en scope van het wegenbeleidsplan. Hoofdstuk 2 evalueert het vorige beleidsplan. Hoofdstuk 3 beschrijft de wettelijke, financiële en beleidskaders. Ook worden in dit hoofdstuk voor wegbeheer relevante trends en ontwikkelingen aangestipt. Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van de kwantiteit en kwaliteit van het wegenareaal. Hoofdstuk 5 geeft inzicht in de budgetbehoefte. Daarin is onder andere de werkvoorraad opgenomen om te kunnen komen tot het ambitieniveau.

In bijlage A is een verklarende woordenlijst opgenomen. Naar de overige bijlagen wordt verwezen vanuit het Wegenbeleidsplan.

2 EVALUATIE WEGENBELEIDSPLAN 2021-2024

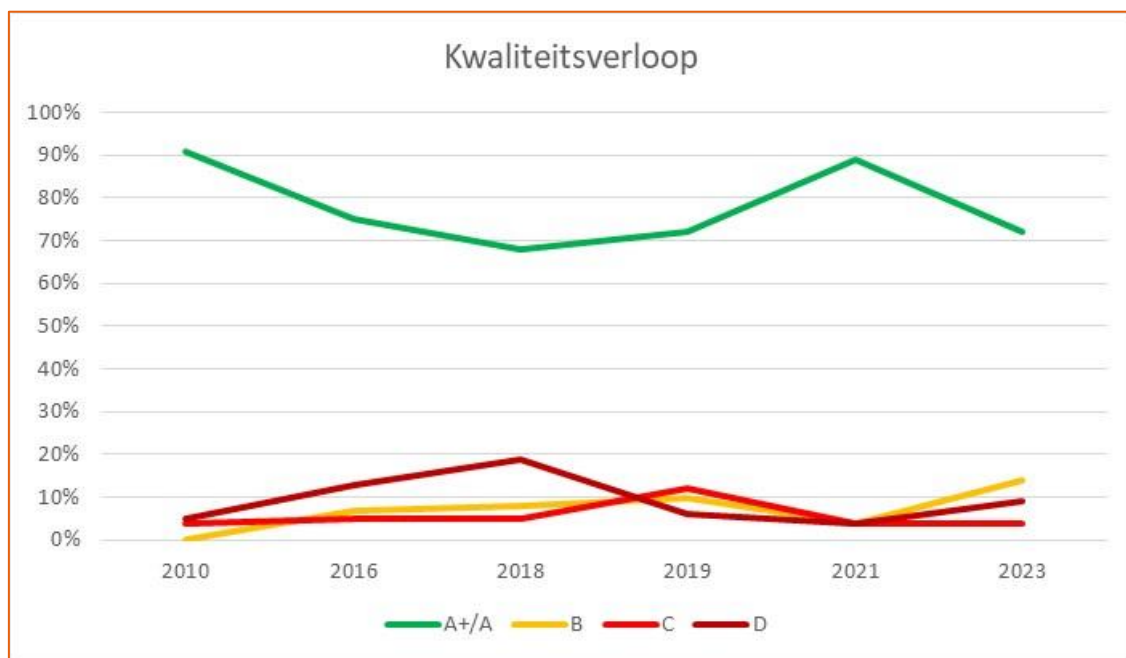
Kwaliteit

In de periode 2021-2024 is de kwaliteit in 2023 gemonitord om inzicht te krijgen of de werkelijke kwaliteit voldoet aan de ambities. Eind 2023 zijn de meest recente inspecties uitgevoerd.

Onderstaande tabel en grafiek laten zien dat de kwaliteit de afgelopen planperiode achteruit is gegaan.

Kwaliteit	CROW 380	2010	2016	2018	2019	2021	2023
Voldoende	A+/A	91%	75%	68%	72%	89%	72%
Matig	B	0%	7%	8%	10%	4%	14%
Onvoldoende	C	4%	5%	5%	12%	4%	4%
Achterstallig	D	5%	13%	19%	6%	4%	9%

Tabel 4 Kwaliteit verhardingen diverse jaren



Figuur 2 Kwaliteitsverloop verhardingen 2010-2023

Deze achteruitgang kan meerdere oorzaken hebben. Hieronder wordt een en ander toegelicht.

Verloop beschikbare budgetten

- De periode 2012-2015 kenmerkt zich door bezuinigingen.
- De periode 2017-2021 kenmerkt zich door het gestaffeld toewerken naar het jaarlijks benodigd budget.
- In de jaren 2021-2024 is het beschikbare budget gelijk aan het geadviseerde benodigde budget, maar in 2022 slechts 45% besteed van het beschikbaar budget als gevolg van capaciteitsproblemen binnen het ambtelijk apparaat door langdurige afwezigheid van de wegbeheerder.

Beschikbaar budget versus benodigd budget 2021-2024

Onderdeel	2021	2022	2023	2024	Totaal	Gemiddeld
Onderhoud	€ 819.000	€ 797.000	€ 797.000	€ 797.000	€ 3.210.000	€ 802.500
LDV	€ 500.000	€ 1.750.000	€ 1.750.000	€ 1.750.000	€ 5.750.000	€ 1.437.500
Rehabilitatie	€ 2.900.000	€ 3.530.000	€ 3.530.000	€ 3.530.000	€ 13.490.000	€ 3.372.500
Totaal beschikbaar	€ 4.219.000	€ 6.077.000	€ 6.077.000	€ 6.077.000	€ 22.450.000	€ 5.612.500
Totaal benodigd	€ 10.497.326	€ 4.685.958	€ 4.992.491	€ 3.202.414	€ 23.378.189	€ 5.844.547
Vershil	€ -6.278.326	€ 1.391.042	€ 1.084.509	€ 2.874.586	€ -928.189	€ -232.047

Tabel 5 Vershil in benodigd budget en beschikbaar gesteld Wegenbeleidsplan 2021-2024

Als gevolg van succesvolle aanbestedingen en doeltreffende uitvoering van rehabilitatiewerken, is tot op heden geen aanvullend budget vereist geweest.

Uitgaven versus beschikbaar budget 2021-2024

Onderstaande tabel laat de werkelijke uitgaven zien versus de beschikbare budgetten voor de verhandingen.

Onderdeel	2021	2022	2023	2024
Groot onderhoud	€ 813.127	€ 308.629	€ 685.463	Nnb
Levensduur verlengend onderhoud	968.581	1.041.212	2.270.193	Nnb
Rehabilitatie	2.986.882	1.395.547	3.813.960	Nnb
Totaal Uitgaven	€ 4.768.591	€ 2.745.388	€ 6.769.616	Nnb
Groot onderhoud	€ 819.000	€ 797.000	€ 797.000	€ 797.000
Levensduur verlengend onderhoud	500.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000
Rehabilitatie	2.900.000	3.530.000	3.530.000	3.530.000
Totaal Budget	€ 4.219.000	€ 6.077.000	€ 6.077.000	€ 6.077.000
<i>Vershil Budget versus Uitgaven</i>	€ -549.591	€ 3.331.612	€ -692.616	<i>Nnb</i>

Tabel 6 Uitgaven versus Budget 2021-2024

Uit deze tabel blijkt dat groot onderhoud met uitzondering van 2022 grotendeels conform planning is uitgevoerd. Sommige projecten hadden te weinig budget als gevolg van inflatie, terwijl bij andere projecten juist sprake was van een overschot. Daarnaast zijn er ook projecten uitgevoerd zonder een vooraf bepaald budget. Dit benadrukt de noodzaak van gestructureerd budgetbeheer en nauwkeurige financiële planning bij de uitvoering van toekomstige projecten.

Het groot onderhoud, levensduur verlengend onderhoud en de rehabilitaties hebben in 2022 een aanzienlijke achterstand opgelopen. Het beschikbaar budget is in 2022 namelijk voor slechts 45% besteed, met name door capaciteitsproblemen binnen het ambtelijk apparaat als gevolg van langdurige afwezigheid van de wegbeheerder. Maar ook door:

- Langere voorbereidingstijd bij projecten die we nodig hebben om op de juiste wijze burgerparticipatie toe te passen.
- Belemmerende factoren, waaronder de stikstofwet en natuur.

Verder zijn in de periode 2021-2024 de prijzen voor materialen door inflatie c.q. de oorlog in Oekraïne enorm gestegen. Ter indicatie: Op basis van de CBS-indexering voor 2024 ten opzichte van 2020 zijn de prijzen voor gesloten verhardingen (asfalt en beton) met circa 47% gestegen. Voor de open verhardingen (elementen) is de prijsstijging circa 23%.

Perioden	Open verharding	Gesloten verharding
2021 april	1,70%	13,50%
2022 april	8,70%	40,60%
2023 april	8,60%	-15%
2024 april	4,30%	7,60%
Totaal	23,30%	46,70%

Tabel 7 Prijsindex CBS 2024 (april) t.o.v. 2020²

² Ontwikkeling prijsindex ten opzichte van 1 jaar eerder. De prijsindex voor 2023 en 2024 zijn voorlopige cijfers en nog niet definitief vastgesteld door CBS.

3 KADERS

De kaders geven de basis weer voor het beheer en onderhoud van de wegen op lange termijn. Ze zijn in dit wegenbeleidsplan als volgt gerangschikt:

1. Wettelijk kader.
2. Financieel kader.
3. Beleidskader.

3.1 Wettelijk kader

Het uitgangspunt is dat het beheer en onderhoud dient te worden uitgevoerd overeenkomstig het gestelde in de wettelijke kaders. De volgende wettelijke kaders zijn van invloed op het kapitaalgoed Wegen:

- Grondwet:
 - Zorgplicht gericht op de bewoonbaarheid van het land.
 - Zorgplicht gericht op de bescherming en verbetering van het leefmilieu.
- Burgerlijk Wetboek:
 - Risicoaansprakelijkheid.
 - Schuldaansprakelijkheid.
- Omgevingswet:
 - Vereenvoudigen en harmoniseren van wet- en regelgeving met betrekking tot de fysieke leefomgeving, waaronder ruimtelijke ordening, bouwen, milieu en natuur.
 - Meer nadruk op integraal denken en handelen.
 - Samenwerking tussen verschillende partijen.
 - Betrekken van belanghebbenden bij besluitvorming.
- Wegenverkeerswet:
 - Waarborgen veiligheid weggebruiker.
 - Waarborgen functionaliteit van de wegen.
- Wegenwet:
 - Onderhoudsplicht voor de in beheer zijnde wegen.
 - Goed rentmeesterschap: instandhouden van het kapitaal, dat in de wegen is geïnvesteerd, door het tijdig plegen van onderhoud.
 - Verplichting tot het bezit van een wegenlegger voor de openbare wegen buiten de bebouwde kom.

In bijlage B zijn bovenstaande en overige wettelijke kaders afzonderlijk toegelicht.

3.2 Financieel kader

De financiële kaders zijn verwoord in de volgende vastgestelde stukken:

- Financiële verordening gemeente Eijsden-Margraten 2023.
- Nota waarderen en afschrijven Eijsden-Margraten 2023
- Nota reserves en voorzieningen Eijsden-Margraten 2023.
- Programmabegroting 2025-2028.

Programmabegroting 2025-2028

De programmabegroting bestaat uit drie onderdelen:

1. Programmabegroting.
2. Paragrafen.
3. Financiële begroting.

De Programmabegroting bevat vijf programma's:

1. Kwaliteit van leven.
2. Landbouw, Landschap en Plattelandseconomie.
3. Duurzaamheid en Klimaatverandering.

4. Wonen en Leefomgeving.
5. Bestuur en dienstverlening.

Per programma zijn de doelstellingen voor het komende jaar geformuleerd en de financiële vertaling ervan om dit te kunnen realiseren.

Binnen het beleidsveld Openbare ruimte is er om meerdere redenen voldoende structurele aandacht voor de inrichting en onderhoud van de openbare ruimte:

- De openbare ruimte is het visitekaartje van de gemeente.
- Een geslaagde openbare ruimte verleidt om er te verblijven en te ontmoeten.
- Een plek waar inwoners en bezoekers zich thuis voelen.

Bepaling benodigd budget

De uitgevoerde visuele inspectie en de uitgangspunten van de CROW Wegbeheersystematiek vormen de basis voor de onderhoudsplanning voor de komende jaren. Om het benodigde onderhoudsbudget voor de komende jaren te bepalen worden door een gecertificeerde wegininspecteur de schadebeelden per wegvak in beeld gebracht. Afhankelijk van de aard en omvang van de schades wordt een maatregelenpakket en onderhoudstermijn bepaald. Het totaal aan maatregelen en termijnen resulteren in een meerjarenraming. De totaal geraamde onderhoudskosten variëren per planjaar, waarbij de eerste jaren meestal de hoogste bedragen laten zien.

Daarnaast dienen wegen periodiek geheel te worden vervangen. Om als gemeenten financieel in balans te zijn, is het belangrijk jaarlijks voldoende investeringsbudget te reserveren voor reconstructie alsmede rehabilitatie. Het benodigde budget voor vervangingsinvestering wordt bepaald door per verhardingstype (asfalt, beton of elementen) en wegtype het oppervlak te vermenigvuldigen met de vervangingswaarde. Op basis van de technische levensduur wordt vervolgens het benodigde budget berekend.

Het toepassen van hoogwaardige materialen als gebakken straatstenen of natuursteen is respectievelijk 25% en 100% duurder in aanschaf en verwerking dan in vergelijking met betonstraatstenen. Omdat veel van deze gebieden al hoogwaardiger zijn ingericht en we enkel vervangen bij einde levensduur is de financiële impact beperkt. Of deze materialen toegepast kunnen worden is afhankelijk van de situatie en het gebruik van de weg.

Beschikbaar budget

In onderstaande tabel is het beschikbaar budget weergegeven.

Onderhoudstype	Beschikbaar budget	Ten laste van
Klein onderhoud	80.000 ³	Exploitatie
Groot onderhoud	797.000	Exploitatie
Onderhoud onverharde/ veldwegen	40.000	Exploitatie
Levensduur verlengend onderhoud	1.750.000	Kapitaallasten via exploitatie
Rehabilitaties	3.530.000	Kapitaallasten via exploitatie

Tabel 8 Beschikbaar budget

³ Betreft materiaal en inhuur

3.3 Beleidskader

De beleidskaders voor dit beleidsplan zijn verwoord in de volgende vastgestelde stukken:

- Mobiliteitsvisie 2021-2030 Zuid-Limburg.
- Bestuursakkoord 2022-2026 Eijsden Margraten, Goed leven in elke kern.
- GVVP 2021.
- Wegenbeleidsplan 2021-2024: de aanwijzing van de gebieden met een hoger kwaliteitsniveau (A) als ambitieniveau.

Expliciet is de keuze gemaakt om de openbare ruimte primair goed te onderhouden. Hierbij wordt uitgegaan van een onderhoudsniveau van een zo genaamde **B-kwaliteit, sober en doelmatig**. Dat geldt voor wegen, bermen, groenvoorzieningen, fiets- en voetpaden. De dorpscentra en de gebieden om de kerken krijgen extra aandacht; hier geldt ambitieniveau A.

3.3.1 Wegonderhoud

De openbare ruimte is het visitekaartje van de gemeente. De inrichting ervan behoort in harmonie te zijn met de landschappelijke omgeving. Veel groen hoort daarbij, zowel in de kernen als de bedrijventerreinen. De openbare ruimte bestaat uit wegen, trottoirs, fietspaden, parkeerplaatsen, plantsoenen, gazons, hagen, solitaire bomen en bosplantsoenen. Omdat de waarde van het wegenareaal en ook het openbaar groen belangrijk is, wordt er geen onderscheid gemaakt in verschillende kwaliteitsniveaus. Zowel de wegen binnen en buiten de bebouwde kom als de wegen op bedrijventerreinen worden op B-kwaliteit (basiskwaliteit) onderhouden, sober en doelmatig. In paragraaf 3.3.2 wordt nader ingegaan op de karakteristieke gebieden.

Bij het onderhouden van de verhardingen onderscheiden we drie type werkzaamheden, een en ander ook afhankelijk van de afschrijftermijnen van de kosten. De verschillende typen zijn onder te verdelen in:

1. Onderhoud

- a. Klein onderhoud: Hierbij worden gebreken aan de verharding hersteld. Met als doel de bestaande verharding veilig te houden. Vaak gaat het hier om 'kleinere' ad hoc reparaties, zoals reparatievakken in het asfalt en reparaties aan de elementenverharding. Het betreft werkzaamheden die door de eigen dienst worden uitgevoerd.
- b. Groot onderhoud: Dit betreft werkzaamheden om de weg in stand te kunnen houden om daarmee de beoogde levensduur te halen. Voorbeelden van groot onderhoudsmaatregelen zijn het vervangen van asfaltdeklaag en het geheel herstellen van trottoirs. Deze reparaties volgen uit de visuele inspecties en worden uitbesteed.

2. Levensduur verlengend onderhoud

De gemeente kenmerkt zich door veel 'landschappelijke' ontsluitingswegen, die de kernen met elkaar verbinden. Bij deze wegen ontbreekt vaak een goede fundering onder en langs de weg. Hierdoor tekenen zich op deze wegen diverse schadebeelden af, onder andere veel randschade en scheurvorming. Gezien de lengte en de omvang van de schadebeelden van deze wegen volstaat regulier onderhoud niet.

Bij levensduur verlengend onderhoud wordt de bestaande verharding als basis gebruikt en wordt er een nieuwe asfaltconstructie en kantopsluiting aangebracht, zodat de weg weer minimaal 25 jaar mee kan.

3. Reconstructies en rehabilitatie

Bij een reconstructie of rehabilitatie wordt de gehele constructieve opbouw van de weg aangepakt. Dit is in de regel het moment om te bekijken of andere disciplines zoals riolering, verkeer of andere maatschappelijke ontwikkeling aanleiding zijn tot een gehele verandering van de inrichting. Als de gehele inrichting wordt aangepakt, wordt gesproken van een reconstructie, blijft de inrichting gelijk maar vindt een technische vervanging van de constructie plaats spreken we over een rehabilitatie. Beide maatregelen vallen in de categorie vervangingsinvestering omdat de constructieopbouw van de

weg met nieuw materiaal wordt aangepakt. Deze wegen worden op een termijn van 50 jaar afgeschreven.

3.3.2 Karakteristieke gebieden

De infrastructuur in Zuid-Limburgse dorpen kenmerkt zich door:

- Het gebogen karakter van de wegen waarbij de natuurlijke lijnen zijn en worden gevolgd.
- Een lage verkeersdynamiek, met uitzondering van de oude Rijkswegen die als gebiedsontsluitingsweg dienen.
- De afwezigheid van trottoirs in bepaalde gebieden door de aanwezige lintbebouwing.
- De aanwezigheid van veldwegen en watervoerende holle wegen.

In de gemeente Eijsden-Margraten bevinden zich een aantal, van rijkswege dan wel door gemeentewege, beschermde dorpsgezichten. Daarnaast liggen in de verschillende dorpen diverse concentraties monumenten, die bijdragen aan het speciale karakter en uitstraling van de dorpen. Binnen de gemeente komen diverse karakteristiek gebieden voor. Daarvan zijn er 8 bestempeld als beschermd dorpsgezicht. Naast deze beschermde dorpsgezichten worden de twee centra onderscheiden (Eijsden en Margraten) en een aantal karakteristieke kernen. Deze laatste gebieden kenmerken zich door de monumentale of karakteristieke omgeving, waardoor de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte hier extra aandacht vraagt. Dit is de reden dat de raad extra aandacht heeft gevraagd bij het eventueel inrichten van deze gebieden.

In een aantal documenten is beschreven welke uitstraling van de beschermde dorpsgezichten gewenst is. Daarbij moet worden gedacht aan beeldbepalend en beeld ondersteunend materiaal- en kleurgebruik. Er is niet specifiek beschreven, welke materialen er toegepast dienen te worden. Over het algemeen karakteriseren deze dorpsgezichten, of zouden zich moeten karakteriseren, door:

- De oorspronkelijke uitstraling van deze locaties, zowel door vormgeving als door kleurgebruik.
- De toepassing van gebakken bestratingsmateriaal en/ of natuursteen.
- De aanwezigheid van een smal voetpad of zelfs het ontbreken daarvan.
- Het verwijderen, verplaatsen of camoufleren van storend straatmeubilair.
- Het ontbreken van snelheidsbeperkende voorzieningen.

Het afgelopen decennium is op een groot aantal locaties deze authentieke uitstraling weer teruggebracht door deze locaties opnieuw in te richten en het gebruiken van hoogwaardige materialen.

Voor de centrumgebieden en de overige karakteristieke kernen en gebieden ontbreken vastgestelde documenten. Tijdens de raadsconferentie van 14 december 2015 zijn deze gebieden in een raadsdialoog besproken. Daarbij is ook ingezoomd op de argumentatie waarom dit kenmerkende gebieden zijn. Voorbeelden zijn de Diepstraat in Eijsden en de Gen hof in Margraten.

Voor de centrumgebieden van Eijsden en Margraten geldt dat deze recentelijk met hoogwaardige materialen zijn ingericht. Daarbij is onder andere gebruik gemaakt van gebakken bestratingsmaterialen en natuursteen. Daarmee sluiten deze gebieden qua materiaalgebruik aan bij de beschermde dorpsgezichten. De karakteristieke kernen en delen kennen een hoge mate van authenticiteit en eigenheid. De aanwezigheid van cultuurhistorische elementen en (rijks-)monumenten vraagt om een hoogwaardige inrichting en een **hoger kwaliteitsniveau**. Deze gebieden zijn deels al hoogwaardig ingericht met gebakken straatstenen en /of natuursteen. Er zijn, evenals bij de beschermde dorpsgezichten, ook locaties aan te duiden waar asfalt aanwezig is.

Voor alle benoemde gebieden geldt dat een karakteristieke uitstraling gewenst is en dat deze door een andere inrichting en materiaalgebruik is te realiseren. Nog niet alle aangewezen gebieden voldoen aan het beschreven beeld of er zijn uit praktisch oogpunt andere materialen toegepast. Het zogenaamde “omvormen” van deze locaties moet echter als een project worden gezien en, bij voorkeur, worden opgepakt op het moment dat de huidige verharding technisch aan vervanging toe is of wanneer er met een ander project kan worden meegelift (b.v. rioolvervanging of verkeerskundige herinrichting).

3.3.3 Beleidsuitgangspunten

- Het toepassen van de regelgeving BBV, notitie materiele vaste activa, bij het beheer en onderhoud van de verhardingen.
- Het Wegenbeleidsplan wordt voor 5 jaar vastgesteld, waarbij tussentijds de meerjarenplanning wordt geactualiseerd op basis van de resultaten van de laatste wegininspectie.
- Door tweejaarlijks de globale visuele wegininspectie uit te voeren en de meerjarenplanning te actualiseren wordt bereikt, dat de afwijking tussen de begroting, het daadwerkelijk uitgevoerde onderhoud en de ontwikkeling van de kwaliteit van het wegenareaal wordt verkleind. Daarmee is de gemeente meer in control op de ontwikkelingen van de kwaliteit van de wegverharding.
- Er vindt ook een klein onderhoudsinspectie plaats. Het werkpakket dat daaruit voortvloeit, wordt door de buitendienst opgepakt.
- Voor de uitvoering van de groot onderhoudsmaatregelen zijn meerjarige raamcontracten (asfalt en elementen) afgesloten.
- Waar mogelijk worden wegvakonderdelen samengevoegd tot wegvakken.
- Slijtlagen en oppervlakbehandelingen zijn niet gewenst binnen stedelijk gebied.

3.3.4 Burgerparticipatie

In het wegenbeleidsplan 2021-2024 is een eerste aanzet gedaan tot het onderdeel Burgerparticipatie. In deze paragraaf is daar nader op ingegaan.

Visie⁴

- Streven naar een inclusief en transparant participatieproces waarbij burgers actief worden betrokken bij besluitvorming en beleidsontwikkeling in de gemeente.

Doelen

- Betrekken van burgers bij ontwikkeling en evaluatie van gemeentelijk beleid en projecten.
- Creëren van mogelijkheden voor inwoners om invloed uit te oefenen op besluitvorming.
- Versterken van relatie tussen gemeente en burgers door open dialoog en samenwerking.
- Stimuleren van actieve participatie van burgers en bevorderen van maatschappelijke betrokkenheid.

Randvoorwaarden Burgerparticipatie

Om te bepalen of en in welke mate burgerparticipatie van toepassing is, zijn een aantal vragen geformuleerd. Als een van deze vragen negatief worden beantwoord is burgerparticipatie niet aan de orde. Het gaat om de volgende vragen:

- Is er beleidsruimte voor participatie?
 - Is er voldoende juridische ruimte?
 - Is er een belemmering door bestaande wet- en regelgeving?
 - Zijn er keuzemogelijkheden/ alternatieven aanwezig?
- Is het onderwerp geschikt voor inwoners/ burgers?
- Is er voldoende tijd beschikbaar?
- Is het college en/of de raad bereid om een bijdrage te leveren?
- Is er ambtelijke capaciteit en budget beschikbaar?

Wegen gerelateerde onderdelen

Vervolgens zijn de onderdelen in kaart gebracht waar mogelijk sprake kan zijn van burgerparticipatie. Het betreft de volgende onderdelen:

⁴ Participatieverordening Gemeente Eijssden-Margraten 2022

- Klein onderhoud.
- Groot onderhoud.
- Levensduur verlengend onderhoud (LDV).
- Rehabilitatie/ reconstructie.
- Herinrichting/ omvorming.
- Gladheidsbestrijding.
- Boomwortelproblematiek.
- Vorst-dooi schades.
- Kwaliteitsniveau.

Participatieniveaus

Om de rol en verantwoordelijkheid van de burger te kunnen duiden, zijn de volgende participatieniveaus benoemd:

- Meebeslissen: Bestuur en bewoners zoeken samen naar oplossingen en nemen gezamenlijk beslissingen.
- Coproduceren: Bestuur en inwoners bepalen samen de agenda, produceren gezamenlijk een plan en het resultaat weegt zwaar mee in de besluitvorming.
- Adviseren: Bestuur vraagt advies aan inwoners, zij kunnen problemen aankaarten en oplossingen aandragen.
- Raadplegen: Bestuur bepaalt de agenda en vraagt inwoners om mening of visie, zonder garanties voor verbintenissen.
- Informeren: Bestuur bepaalt de agenda en zorgt voor goede informatieverstrekking aan inwoners.

In bijlage G is een overzicht opgenomen, waarin de onderbouwing voor het wel of niet toepassen van burgerparticipatie is opgenomen. De conclusie daarbij is dat het veelal niet mogelijk is om inwoners te betrekken bij het juridisch c.q. financiële beleidsplan. In verband met onvoldoende juridische en beleidsruimte wordt in dit stadium burgerparticipatie dan ook afgeraden. Dit komt met name door de aanwezigheid van een aantal beperkende factoren, zoals landelijke wet- en regelgeving (zie paragraaf 3.1), financiële kaders (zie paragraaf 3.2) en eerder opgestelde beleidskaders (zie paragraaf 3.3). Zo is het uitgangspunt bij dit wegenbeleidsplan, dat de ambitiesniveaus niet zullen worden bijgesteld. En daarnaast is de Raad in een eerder stadium betrokken geweest bij het bespreken, aanwijzen en vaststellen van de karakteristieke gebieden.

Burgerparticipatie zal wel worden ingezet bij de voorbereiding en uitvoering van maatregelen voortvloeiend uit en in samenhang met het wegenbeleidsplan. Een en ander afhankelijk van de aard van de activiteit:

- Onderhoud: publicatie van de onderhoudswerkzaamheden in de lokale weekbladen en bezorging van bewonersbrieven.
- Levensduur verlengend onderhoud: voor dit onderdeel geldt op de participatieladder de term informeren. Aan de inrichting van de weg verandert niets, er wordt slechts onderhoud uitgevoerd waarbij de levensduur wordt verlengd.
- Rehabilitatie/ Reconstructies: voor dit onderdeel geldt op de participatieladder de term informeren. Aan de inrichting van de weg verandert niets. Het betreft hier vervanging waarbij mogelijk het profiel wordt aangepast zodat functie, vormgeving en gebruik van de weg goed op elkaar zijn afgestemd.
- Herinrichting/ Omvorming: organisatie van een tweetal inspraakavonden waarbij uitgebreid met de burgers in gesprek wordt gegaan. Tijdens de uitvoering wordt gestreefd naar steeds meer integraal omgevingsmanagement waarbij de bewoners geraadpleegd en geïnformeerd worden. Bij het opstarten van het project worden de burgers geraadpleegd om zodoende een gedragen definitief ontwerp te genereren. Als het ontwerp definitief is, worden de inwoners geïnformeerd over de planning, de fasering en wat het bouwteam is voor eventuele vragen tijdens de uitvoering.

Raadsleden en commissieleden worden uitgenodigd voor inspraakavonden.

3.4 Ontwikkelingen

Het beheer van de openbare ruimte staat niet op zich, maar is continu in beweging door diverse uitdagingen en ontwikkelingen. De belangrijkste ontwikkelingen met raakvlakken voor het wegbeheer zijn hieronder kort beschreven, bedoeld om de effecten en/of kansen aan te stippen en indien mogelijk in te passen binnen de huidige onderhoud strategie of anders apart krediet voor aan te vragen.

3.4.1 Klimaatverandering

Het klimaat is aan het veranderen en leidt tot meer extremen. Het wordt natter, droger en warmer. Het (hemel) watersysteem en de afvalwaterketen moet de neerslag zo goed als mogelijk kunnen verwerken. Het besef groeit, dat dit niet meer uitsluitend met grotere rioolbuizen is op te vangen, maar dat een integrale aanpak noodzakelijk is. In het kader van klimaatadaptatie zal een afweging moeten worden gemaakt tussen het accepteren of beperken van schade door wateroverlast bij extreme buien. Vanuit het nationaal Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie zijn door gemeenten klimaatstresstesten uitgevoerd om te komen tot klimaatadaptatiestrategieën.

3.4.2 Veranderende wetgeving

Met het in werking treden van de Omgevingswet wordt de focus verschoven naar de fysieke omgeving boven de traditionele ruimtelijke ordening. Aspecten als leefbaarheid en gezondheid krijgen hierbij aanzienlijk meer aandacht bij het afwegen van belangen tussen mobiliteit, water, groen, bebouwing, en andere factoren.

3.4.3 Energietransitie

Met de verandering naar een aardgasloze samenleving zal een nieuwe ondergrondse energie infrastructuur ontstaan, waarbij ook afvalwater steeds meer leverancier wordt van energie en grondstoffen. Dit thema biedt kansen om de onder- en bovengrondse infrastructuur kostenefficiënt te vernieuwen/ klimaat adaptief in te richten en samen meerwaarde te creëren.

3.4.4 Circulaire economie

Circulaire economie draait om het minimaliseren van afval en het optimaal benutten van hulpbronnen door middel van hergebruik, recycling en herwaardering. De gemeente volgt deze ontwikkeling en binnen wegbeheer gaat het onder andere om het hergebruik van verwijderd asfalt en het terugbrengen in eenzelfde gang bij het vervangen van de deklaag.

4 HUIDIGE SITUATIE

De gemeente Eijsden-Margraten is een uitgestrekt platteland met een karakteristiek landschap. Gelegen in het Heuvelland, Plateau en Maasdal maakt het deel uit van de groene corridor tussen Maastricht, Aken en Luik. De gemeente omvat 15 kerkdorpen en daarnaast ook 20 gehuchten en buurtschappen. Met zijn diverse en pittoreske kernen, de typerende natuurlijke schoonheid van Zuid-Limburg, en uitgestrekte landelijke gebieden met kilometers aan fiets- en wandelpaden, biedt de gemeente en haar omgeving een ideale setting voor wandelaars en fietsers. Dit vereist een specifieke benadering van het beheer en de inrichting van de openbare ruimte, waarbij rekening wordt gehouden met het landschap, wandelaars, fietsers, landbouwverkeer en de unieke kenmerken van de gebieden.

4.1 Omvang areaal

Om het beheer en onderhoud van de wegen binnen de gemeente op een verantwoorde manier te plannen, gebruikt de gemeente onder andere een beheersysteem. Het systeem is voor het wegbeheer voorzien van het landelijk CROW Keurmerk, waarmee is gegarandeerd dat het beheersysteem de wegbeheersystematiek (CROW-publicatie 147 – Wegbeheer) en bijbehorende berekeningen goed toepast. Jaarlijks vindt er een actualisatie plaats van het beheersysteem, inspecties en mutaties van de BGT. Met deze activiteiten kan worden gesteld dat het beheersysteem actueel, betrouwbaar en compleet blijft.

Areaal per verhardingstype

In tabel 8 is het beheerareaal weergegeven onderverdeeld naar verhardingstype.

Verhardingstype	Oppervlak [m ²]	Percentage [%]
Asfalt	1.286.377	63%
Beton	45.764	2%
Elementen	710.782	35%
Totaal	2.042.923	100%

Tabel 9 Omvang beheerareaal per verhardingstype [m²; %]

Het totale oppervlak van de te onderhouden wegen, parkeerstroken, voet- en fietspaden is circa 2.043.000 vierkante meter.

Vergeleken met het vorige wegenbeleidsplan is het beheerareaal toegenomen met grofweg 180.000 vierkante meter. **Dat is een toename van circa 10%.** Dit betreft met name nieuwbouw zoals de wegverhardingen in de bestemmingsplannen Poelveld (Eijsden) en Bloesemgaard (Margraten) en Karreweg (Sint Geertruid).

Circa 2/3 deel van het beheerareaal bestaat uit een asfaltverharding. Dit is gezien het karakter van een plattelandsgemeente en de daaraan gerelateerde wegen in het buitengebied begrijpelijk. Echter ook vele wegen met een gebruiksfunctie “weg in woongebied” zijn in asfalt uitgevoerd.

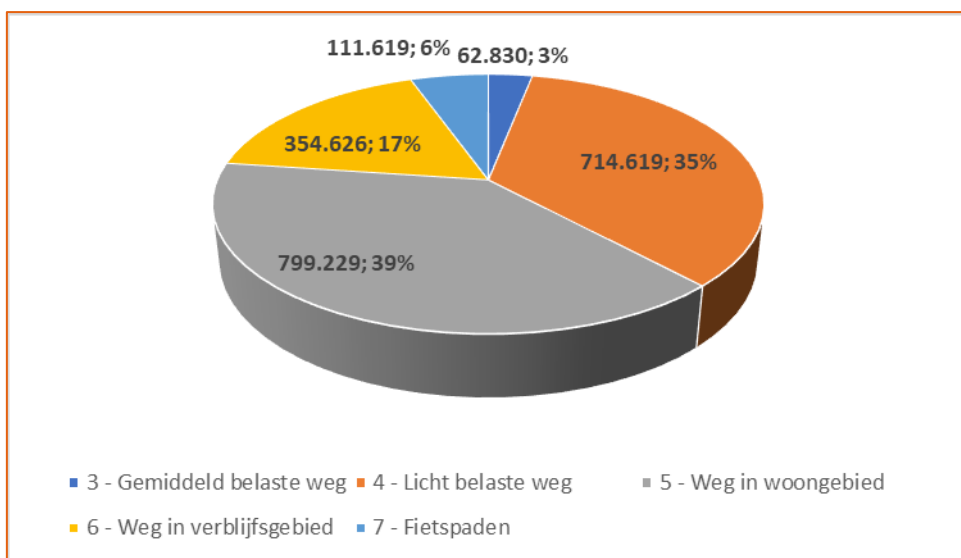
Areaal per wegtype

Het beheerareaal kan ook opgedeeld worden in wegtype.

Wegtype	Indicatie Gebruiksfunctie	Oppervlak [m ²]	Percentage [%]
3 - Gemiddeld belaste weg	Gebiedsontsluitingsweg	62.830	3
4 - Licht belaste weg	Buurtontsluitingsweg	714.619	35
5 - Weg in woongebied	Woonstraten/ parkeervakken	799.229	39
6 - Weg in verblijfsgebied	Voetpaden/ trottoirs	354.626	17
7 - Fietspaden	Fietspaden	111.619	6
Totaal		2.042.923	100

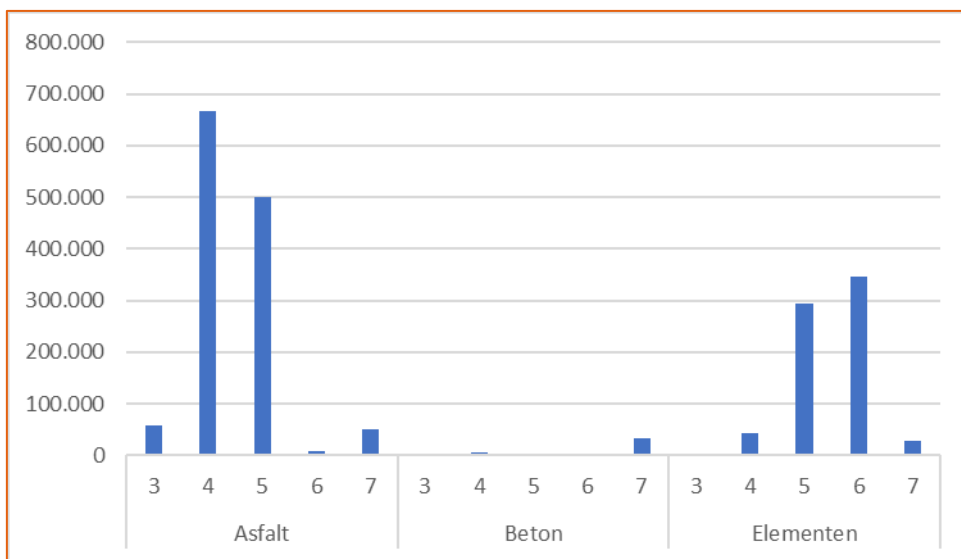
Tabel 10 Beheerareaal per wegtype

In onderstaande figuur is de verdeling gevisualiseerd weergegeven.



Figuur 3 Beheerareaal per wegtype

Binnen de gemeente heeft 39% van het beheerareaal heeft de functie weg in woongebied, 35% de functie van licht belaste weg, en 17% de functie van weg in verblijfsgebied. Slechts 6% van het areaal is aangemerkt als fietspad. Het gaat hierbij om verhardingen welke als een apart onderdeel gezien worden, de zogenaamde vrijliggende fietspaden. Doorgaans komt de fietsfunctie tot uitdrukking in fietssuggestiestroken, als onderdeel van de rijbaan. Het aandeel van de gemiddeld belaste wegen in het totale beheerareaal is slechts 3%.



Figuur 4 Beheerareaal per verhardingstype en wegtype [m2]

4.2 Kwaliteit areaal

Om de huidige kwaliteit van het beheerareaal in beeld te brengen en te voldoen aan wet- en regelgeving (aansprakelijkheidsrisico) zijn alle wegvakonderdelen in 2023 globaal visueel geïnspecteerd (conform CROW 146b) door een onafhankelijk CROW gediplomeerde inspecteur. De inspectieresultaten zijn input voor het beheersysteem en vormen de basis voor de meerjarige programmering groot onderhoud voor de korte en middellange termijn.

In bijlage C is een schematische weergave van het proces van wegbeheer conform CROW-publicatie 147 weergegeven. Bijlage D geeft een toelichting op de inspectiemethodiek.

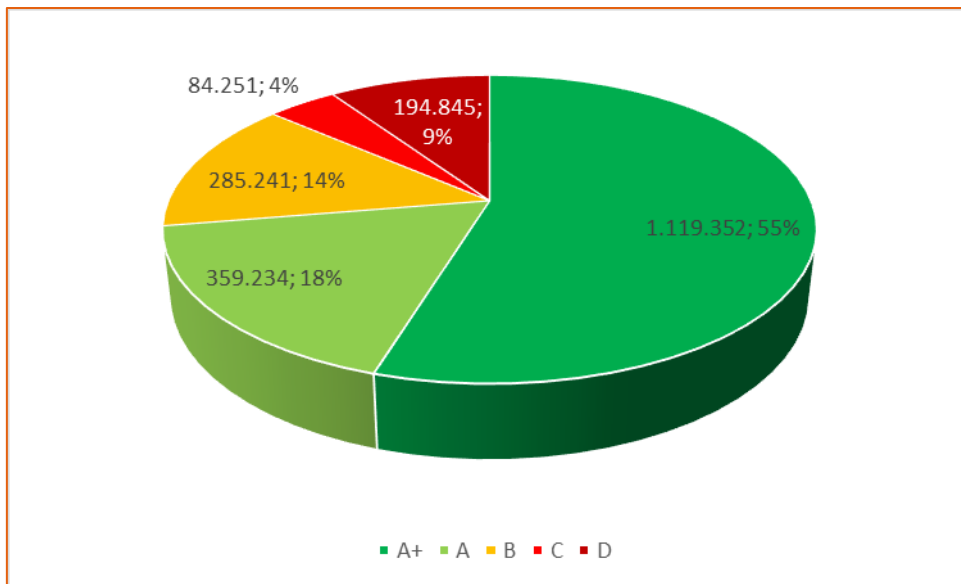
Binnen de CROW is er een relatie te leggen tussen de wegbeheersystematiek (CROW 147) en de beeldsystematiek (CROW 380), zodat de resultaten van de visuele inspectie van wegverhardingen kunnen worden gepresenteerd in de beeldkwaliteitsniveaus A+, A, B, C en D.

CROW 380	Omschrijving	Indicatie kwaliteit	CROW 147
A+	Zeer goed	Nagenoeg ongeschonden	Er is geen schade
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 11 Omschrijving en indicatieve relatie kwaliteitsniveaus CROW 380 en CROW 147

Overall kwaliteit

Als wordt gekeken naar het gehele areaal dat in beheer is bij de gemeente Eijsden-Margraten dan heeft circa 73% een voldoende kwaliteit (A+/A), 14% is van matige kwaliteit (B) en 13% is onvoldoende (kwaliteitsniveau C en D). Bij 9% van het totale beheerareaal is daarbij sprake van achterstallig onderhoud (kwaliteitsniveau D). Binnen de gemeente is dit onderdeel van de werkvoorraad.



Figuur 5 Overall kwaliteit beheerareaal

Nadere analyse kwaliteit

De inspectieresultaten en bijbehorende kwaliteitsniveaus zijn geanalyseerd. In bijlage E zijn de resultaten van deze analyse weergegeven. De gemiddeld belaste wegen en de fietspaden liggen er goed bij (A+ en A). De volgende typen wegen dragen het meeste bij aan het percentage met een onvoldoende kwaliteit (C/D):

- Voetpaden met een elementenverharding.
- Buurtontsluitingswegen met een asfaltverharding.
- Woonstraten met een asfaltverharding.
- Voetpaden met een asfaltverharding.

Als de omvang (m²) van de aan te pakken verharding wordt beschouwd dan valt op, dat de meeste winst is te behalen in het wegwerken van de onvoldoende kwaliteit (C en D) bij de buurtontsluitingswegen en de woonstraten die zijn uitgevoerd met een asfaltverharding. Met name de wegen voorzien van dichtasfaltbeton hebben een groot aandeel in de omvang met een slechtere kwaliteit. Dichtasfaltbeton komt het meeste voor bij de asfaltverhardingen (circa 96% van het beheerareaal asfalt).

4.3 Verloop kwaliteit

In 2023 is een visuele inspectie volgens de CROW Wegbeheersystematiek uitgevoerd op het totale wegen-areaal (rijbanen, voetpaden, parkeerstroken, fietspaden). Onderstaande tabel toont het verloop in kwaliteit gedurende de periode 2010-2023.

Kwaliteit	CROW 380	2010	2016	2018	2019	2021	2023
Voldoende	A+/A	91%	75%	68%	72%	89%	72%
Matig	B	0%	7%	8%	10%	4%	14%
Onvoldoende	C	4%	5%	5%	12%	4%	4%
Achterstallig	D	5%	13%	19%	6%	4%	9%

Tabel 12 Verloop kwaliteit in de loop der jaren

Kwaliteit	Planjaar
Voldoende	>5
Matig	3-5
Onvoldoende	1-2
Achterstallig	1

Tabel 13 Relatie kwaliteit met planjaar

Bovenstaande tabel toont dat de kwaliteit van het beheerareaal achteruitgaat. In 2021 is er nog een verbetering te zien in het areaal met een voldoende kwaliteit (van 72% naar 89%). Echter in 2023 is dit percentage weer afgenomen en is het percentage Matig en Achterstallig juist toegenomen. Het percentage Achterstallig zijn de wegvakken die in planjaar 1 moeten worden aangepakt. Binnen de gemeente zijn deze groep wegvakken onderdeel van de werkvoorraad.

De aanzienlijke toename van de percentages kan mogelijk als volgt worden verklaard:

- Periode 2012-2015:
 - Bezuinigingen.
- Periode 2017-2021:
 - Gestaffelde verhoging van de budgetten in plaats van een verhoging direct aan het begin van de planperiode.
- Periode 2021-2024:
 - Beschikbare budgetten zijn niet geïndexeerd, terwijl de kosten wel zijn gestegen sinds 2021 en er daardoor minder vakken onderhouden konden worden.
 - Capaciteitsproblemen binnen het ambtelijk apparaat waardoor werken niet konden worden voorbereid en niet zijn uitgevoerd.
 - Door uitstel van asfaltonderhoud zijn zwaardere en daardoor duurdere maatregelen nodig, waardoor minder locaties kunnen worden aangepakt met het beschikbaar budget.

5 KOSTEN

5.1 Klein onderhoud

Binnen de wegbeheersystematiek worden de kosten voor klein onderhoud (personeel en materiaal) gedefinieerd als een percentage van het jaarlijks gemiddeld cyclusbetrag voor de lange termijn voor groot onderhoud. In onderstaande tabel is de bandbreedte weergegeven, afhankelijk van het wegtype en verhardingstype.

Wegtype	Indicatie gebruiksfunctie	Asfalt	Elementen
2 – Zwaarbelaste weg	Stadsontsluitingsweg	5-8%	N.v.t.
3 – Gemiddeld belaste weg	Gebiedsontsluitingsweg	8-12%	15-20%
4 – Licht belaste weg	Buurtontsluitingsweg	8-12%	15-20%
5 – Weg in woongebied	Woonstraten/ parkeervakken	10-15%	15-20%
6 – Weg in verblijfsgebied	Voetpaden/ trottoirs	10-15%	15-20%
7 – Vrijliggende fietspaden	Fietspaden	10-15%	15-20%

Tabel 14 Percentage klein onderhoud ter bepaling van de kosten voor groot onderhoud (Bron: CROW 147)

Als bovenstaande percentages worden gerelateerd aan de werkelijke omvang per verhardingstype en wegtype, dan ligt de gemiddelde bandbreedte tussen de 10 en 15%. Doordat er bij de gemeente Eijsden-Margraten een deel van het klein onderhoud door de eigen dienst wordt uitgevoerd en een deel wordt uitbesteed lijkt het minimum percentage van de bandbreedte (10%) vooralsnog het meest voor de hand te liggen.

5.2 Groot onderhoud

De kosten voor groot onderhoud zijn binnen de gemeente Eijsden-Margraten gedefinieerd als de werkvoorraad 2025-2028. Het betreft de verhardingen met een onvoldoende en matige kwaliteit. Om deze verhardingen op het ambitieniveau te krijgen, zijn maatregelen nodig. Daar zijn kosten aan verbonden. Het beheersysteem genereert op basis van de inspectieresultaten en een toets aan de richtlijnen een basisbegroting voor een periode van 5 jaar. In planjaar 1 (2025) plant de systematiek al het aanwezige achterstallig onderhoud. Volgens de regelgeving van de BBV dient geconstateerd achterstallig onderhoud, waarmee onveilige situaties worden gecreëerd en waarbij sprake is van kapitaalvernietiging zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen een redelijke termijn hersteld te worden. Daarvoor dient een voorziening achterstallig onderhoud te worden ingesteld.

In dit wegenbeleidsplan zijn de kosten bepaald met behulp van het beheersysteem. Dit systeem volgt de wegbeheersystematiek uit CROW-publicatie 147 – Wegbeheer 2019. Bij Wegbeheer 2011 werden inspectieresultaten gebruikt als basis voor de kosten van groot onderhoud op korte termijn (1-2 jaar) en middellange termijn (3-5 jaar). Bij Wegbeheer 2019 zijn de kosten voor de korte termijn nog steeds gebaseerd op inspectieresultaten, maar voor de middellange termijn worden de kosten bepaald aan de hand van cyclische kosten.

In onderstaande tabel zijn deze kosten voor groot onderhoud (GO) weergegeven.

Planjaar	2025	2026	2027	2028	Gemiddeld
Directe kosten GO ⁵	€ 3.697.230	€ 526.862	€ 2.393.018	€ 2.393.018	€ 2.252.532
Verkeersmaatregelen	€ 184.861	€ 26.343	€ 119.651	€ 119.651	€ 112.627
Onvoorzien	€ 369.723	€ 52.686	€ 239.302	€ 239.302	€ 225.253
Subtotaal	€ 4.251.814	€ 605.892	€ 2.751.970	€ 2.751.970	€ 2.590.412
Uitvoeringskosten	€ 297.627	€ 42.412	€ 192.638	€ 192.638	€ 181.329
Algemene kosten	€ 363.955	€ 51.864	€ 235.569	€ 235.569	€ 221.739
Winst en risico	€ 196.536	€ 28.007	€ 127.207	€ 127.207	€ 119.739
Subtotaal	€ 5.109.933	€ 728.175	€ 3.307.384	€ 3.307.384	€ 3.113.219
VAT (18%)	€ 919.788	€ 131.072	€ 595.329	€ 595.329	€ 560.379
Totale kosten	€ 6.029.720	€ 859.247	€ 3.902.713	€ 3.902.713	€ 3.673.598

Tabel 15 Kosten Groot onderhoud

Benodigd versus beschikbaar

Planjaar	2025	2026	2027	2028	Gemiddeld
Benodigd	€ 6.029.720	€ 859.247	€ 3.902.713	€ 3.902.713	€ 3.673.598
Beschikbaar	€ 2.547.000	€ 2.547.000	€ 2.547.000	€ 2.547.000	€ 2.547.000
Verschil	€ -3.482.720	€ 1.687.753	€ -1.355.713	€ -1.355.713	€ -1.126.598

Tabel 16 Benodigd versus beschikbaar budget Groot onderhoud

⁵ Inclusief levensduur verlengende maatregelen ten behoeve van met name de wegen in het buitengebied.

5.3 Rehabilitatie

De vervangingswaarde van de wegen zijn vanuit het vorige wegenbeleidsplan bepaald op jaarlijks € 3,2 miljoen. Op basis van het actuele beheerareaal en de vervangingsmaatregelen per verhardingstype en wegtype uit het beheersysteem vermeerderd met de opslagpercentages voor onvoorzien en VAT is het nieuwe benodigd budget voor rehabilitatie bepaald. Daarbij is uitgegaan van een theoretische levensduur afhankelijk van verhardingstype, wegtype en ondergrondsoort en een onderhoud strategie die daarvoor landelijk gangbaar is (CROW 145). In tabel 17 zijn de theoretisch jaarlijks gemiddelde kosten weergegeven voor rehabilitatie (REH), vervanging inclusief fundering.

Planjaar	2025	2026	2027	2028	Gemiddeld
Directe kosten REH	€ 3.128.714	€ 3.128.714	€ 3.128.714	€ 3.128.714	€ 3.128.714
Verkeersmaatregelen	€ 156.436	€ 156.436	€ 156.436	€ 156.436	€ 156.436
Onvoorzien	€ 312.871	€ 312.871	€ 312.871	€ 312.871	€ 312.871
Subtotaal	€ 3.598.021	€ 3.598.021	€ 3.598.021	€ 3.598.021	€ 3.598.021
<i>Uitvoeringskosten</i>	€ 251.861	€ 251.861	€ 251.861	€ 251.861	€ 251.861
<i>Algemene kosten</i>	€ 307.991	€ 307.991	€ 307.991	€ 307.991	€ 307.991
<i>Winst en risico</i>	€ 166.315	€ 166.315	€ 166.315	€ 166.315	€ 166.315
Subtotaal	€ 4.324.188	€ 4.324.188	€ 4.324.188	€ 4.324.188	€ 4.324.188
VAT (18%)	€ 778.354	€ 778.354	€ 778.354	€ 778.354	€ 778.354
Totale kosten	€ 5.102.542	€ 5.102.542	€ 5.102.542	€ 5.102.542	€ 5.102.542

Tabel 17 Kosten Rehabilitatie

Benodigd versus beschikbaar

Planjaar	2025	2026	2027	2028	Gemiddeld
Benodigd	€ 5.102.542	€ 5.102.542	€ 5.102.542	€ 5.102.542	€ 5.102.542
Beschikbaar	€ 3.530.000	€ 3.530.000	€ 3.530.000	€ 3.530.000	€ 3.530.000
Verschil	€ -1.572.542	€ -1.572.542	€ -1.572.542	€ -1.572.542	€ -1.572.542

Tabel 18 Kosten rehabilitatie: benodigd versus beschikbaar

6 CONCLUSIE EN RISICO'S

6.1 Conclusies

6.1.1 Beleidskader

Het te beheren areaal van de gemeente Eijsden-Margraten heeft een omvang van circa 2.042.923 vierkante meter, waarvan circa 2/3 bestaat uit asfaltverhardingen. De verhardingen worden onderhouden op een basisniveau (ambitie: kwaliteitsniveau B en de bijzondere gebieden⁶ kwaliteitsniveau A).

Binnen de gemeente zijn gebieden bij de vaststelling van het wegenbeleidsplan 2017-2021 aangewezen, waar extra aandacht voor inrichting gewenst is. Het gaat hierbij op beschermde dorpsgezichten, centrumgebieden en overige gebieden die door een authentieke uitstraling of cultuurhistorische waarde zijn getypeerd als karakteristiek. Voor een aantal van deze gebieden geldt dat het karakteristieke beeld onder andere door het aanwezige bestaingsmateriaal wordt bereikt of kan worden bereikt. Het gebruik van natuursteen en gebakken bestratingsmaterialen, maar ook de inrichting en vormgeving van deze gebieden moeten een positieve inbreng hebben. Ondanks het feit dat de gewenste verhardingsmaterialen doorgaans duurder zijn dan de gebruikelijke verhardingsmaterialen, biedt het vormen van de eigen, karakteristieke gebieden wel de mogelijkheid om de leefomgeving een duurzame kwaliteitsimpuls te geven voor bewoners en bezoekers.

De gemeente Eijsden-Margraten heeft een wegbeheersysteem dat actueel, betrouwbaar en compleet is. Om goed en professioneel wegbeheer te kunnen blijven voeren, moeten de bestaande arealen jaarlijks geactualiseerd worden. Dit houdt in: jaarlijkse actualisatie van de administratieve gegevens en het periodiek uitvoeren van inspecties en het bijhouden van jaar van aanleg en onderhoudsjaar.

De kwaliteit van de verhardingen wordt periodiek in beeld gebracht. De meest recente inspectie is van eind 2023. De kwaliteit van de verhardingen is de laatste jaren teruggelopen. De overall score betreft kwaliteitsniveau C. Circa 73% heeft een voldoende kwaliteit (A+/A), 14% is van matige kwaliteit (B) en 13% is onvoldoende (kwaliteitsniveau C en D).

Door enerzijds meer budget beschikbaar te stellen en anderzijds een integrale aanpak en gebruik makend van de beschikbare raamovereenkomsten kunnen de vakken met een onvoldoende kwaliteitsniveau (13%) worden weggewerkt naar het gewenste kwaliteitsniveau.

6.1.2 Financieel kader

De gemeente Eijsden-Margraten vertaalt de resultaten van haar wegininspecties in haar begroting en meerjarenraming. Hiermee laat de gemeente zien, dat zij haar kapitaalgoederen duurzaam in stand wil houden.

Groot onderhoud

Voor de instandhouding van het beheerareaal is in de periode 2025-2028 jaarlijks gemiddeld circa € 3,7 miljoen nodig. In het eerste planjaar van de meerjarenplanning en -begroting is echter al het achterstallig onderhoud opgenomen.

Gelet op het grote buitengebied en de hieraan verbonden situationele uitdagingen in het onderhoud heeft de gemeente ervoor gekozen om een gedeelte van haar onderhoudsopgave aan te merken als levensduur verlengend onderhoud, waarbij men de lasten koppelt aan de minimale verlenging van de levensduur. In de praktijk betekent dit, dat men het levensduur verlengend onderhoud koppelt aan een afschrijvingstermijn van 25 jaar.

Omdat levensduur verlengend onderhoud leidt tot een significante kwaliteitsverbetering en tot een levensduurverlenging, valt dit onder investeringen. Omdat het investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut betreft, moeten deze investeringen worden geactiveerd.

⁶ Beschermde dorpsgezichten, centrumgebieden en overige gebieden die door een authentieke uitstraling of cultuurhistorische waarde zijn getypeerd als karakteristiek

Klein onderhoud

De kosten voor klein onderhoud worden bepaald op basis van een percentage van het jaarlijks gemiddeld cyclusbedrag voor de lange termijn voor groot onderhoud: gemiddeld circa 10-15%.

Aangezien de gemeente beschikt over een eigen dienst ligt het minimum van de bandbreedte voor de hand. Daarmee komen de jaarlijks gemiddelde benodigde kosten uit op € 390.000.

Rehabilitatie

Uitgaande van een theoretische levensduur van 50 jaar is het jaarlijks gemiddeld benodigd budget voor rehabilitatie circa € 5,1 miljoen.

Het benodigd budget voor rehabilitatie is van theoretische aard en houdt geen rekening met eerder geplande ingrepen in de zin van een reconstructie of herinrichting. Voor een grondige onderbouwing van deze ingreep, is het aan te raden om zorgvuldig onderzoek uit te voeren.

6.2 Risico's

6.2.1 Vorstschade

De gemeente Eijsden-Margraten hanteert als beleid dat hemelwater zoveel als mogelijk oppervlakkig moet worden afgevoerd. Bij vorst-dooi periodes is de kans groter op vorstschade. De beheerder moet rekening houden met jaarlijkse onvoorziene kosten voor reparaties aan het asfalt ten gevolge van winterschade/ vorstschade.

De vorstschade ontstaat doorgaans door het niet tijdig uitvoeren van onderhoud op de al aanwezige schades. Dit leidt tot de versnelling van het schadeproces. Hierdoor is het mogelijk dat onderhoud, dat al gepland stond voor de middellange termijn, door de versnelling van het schadeproces eerder in de begroting naar voren kan komen. Om de vorstschade te beperken is noodzakelijk om periodiek visuele inspecties uit te voeren.

6.2.2 Toename vracht- en landbouwverkeer

De gemeente Eijsden-Margraten kenmerkt zich door een groot aantal wegen buiten de bebouwde kom die de diverse kernen met elkaar verbindt. Deze wegen zijn van oudsher zo ontstaan en door de jaren heen met de intensiteit en grootte van de voertuigen gegroeid/ verbreed. Doordat de wegen van origine vrij smal waren en er een goede fundering ontbreekt, is kans op (rand)schade aan deze wegen groter. Ook doordat de voertuigen bij dit verkeer zwaarder zijn geworden. Om deze schades in de toekomst te voorkomen, worden diverse wegen voorzien van een goede kantopsluiting en een gedegen asfaltpakket (levensverlengend onderhoud 25 jaar).

6.2.3 PAK (Teerhoudend asfalt)/ Vervuilde funderingen

Een factor waar bij het plegen van onderhoud rekening mee moet worden gehouden, is de mogelijke aanwezigheid van teerhoudend asfalt⁷. In de gemeente Eijsden-Margraten komen daarnaast funderingen voor met zinkas als vulmateriaal. Zinkas, een restmateriaal van de lokale zinkindustrie, bevat zware metalen en arseen. Provincies en gemeenten willen een maatschappelijk verantwoord beheer van de met zware metalen verontreinigde bodem. Met name in de voormalige gemeente Eijsden (de kernen Eijsden, Oost-Maarland, Gronsveld-Rijckholt) bevinden zich zinkassen in de

⁷ Tot 1991 werd bij de aanleg en onderhoud van asfaltwegen teer gebruikt als bindmiddel, zij het op relatief beperkte schaal in verhouding tot asfaltbitumen. Met name in oude oppervlakbehandelingen komt teer voor. Teer bevat relatief hoge concentraties PAK (Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen). De gezondheids- en milieurisico's van teer worden dusdanig groot geacht dat verwerking thans niet meer is toegestaan. Verwerking van de in het verleden toegepaste teerhoudende bouwstoffen is geregeld in de milieuwetgeving en het Bouwstoffenbesluit. Zolang de wegverharding onaangetast blijft is er geen risico, echter wanneer een weg om technische redenen wordt opgebroken is er sprake van een bijzondere situatie.

fundering. Het is echter niet aan te geven in welke wegen en in welke concentraties. Het is daardoor niet mogelijk de financiële consequenties in beeld te brengen.

De post Onvoorzien is bedoeld om de kosten te dekken in relatie tot:

1. Teerhoudend asfalt.
2. Zinkverontreiniging in de fundering of de berm.

6.2.4 Uitstel onderhoud

Het risico bij het uitstellen van onderhoud is kapitaalvernietiging en onveilige situaties. Bij het uitstel van onderhoudsmaatregelen voorbij de planperiode worden de werkzaamheden niet op het meest optimale moment uitgevoerd. Hierdoor zijn later zwaardere en daardoor duurder onderhoudsmaatregelen nodig dan oorspronkelijk gepland. Ook kunnen onveilige situaties ontstaan met als gevolg mogelijke aansprakelijkheidstellingen.

6.2.5 Holle wegen

De gemeente beheert naast de gebruikelijke infrastructuur ook de holle wegen in het buitengebied. Deze wegen vormen een significant onderdeel van het natuurlijke en culturele erfgoed binnen de gemeente. De aanwezigheid van voertuigen die te breed zijn voor de wegbreedte van de holle wegen heeft geresulteerd in schade aan de bermen en begroeiing langs de holle wegen. Naast aantasting van het landschap vormt dit tevens een potentieel financieel risico voor de gemeente.

Om deze kwestie aan te pakken, zal het beleid gericht moeten zijn op het beheren en beschermen van deze holle wegen. Daarbij kan worden gedacht aan:

- Het vaststellen van specifieke voorschriften met betrekking tot voertuigtoegang, zoals gewichts- en breedtebeperkingen, ter bevordering van de veiligheid van de wegen en het behoud van de natuurlijke omgeving.
- Implementeren van maatregelen om overtredingen te voorkomen
- Handhaven, om op die manier de schade aan bermen en begroeiing te minimaliseren.

Het beleid dient erop gericht te zijn om de kenmerkende holle wegen te behouden, de financiële risico's voor de gemeente te verminderen en op een duurzame manier ons natuurlijk erfgoed te beheren.

7 AANBEVELINGEN

- Financiële inrichting: Het maken van een heldere scheiding tussen kosten ten laste van de exploitatie, voorziening en investeringen:
 - Voor het geconstateerde achterstallig onderhoud geeft de BBV aan, dat daarvoor een aparte voorziening Achterstallig onderhoud moet worden ingesteld. Achterstallig onderhoud waarmee onveilige situaties worden gecreëerd en waarbij sprake is van kapitaalvernietiging dient zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen een redelijke termijn hersteld te worden.
 - Voor het groot onderhoud wordt geadviseerd om een voorziening groot onderhoud in te stellen. Het is daarbij wel van belang dat er een actueel beheerplan aanwezig is.
 - Voor het levensduur verlengend onderhoud wordt geadviseerd om dit apart te registreren en te financieren, aangezien dit allen investeringen betreffen en daarmee volgens de regelgeving van de BBV moeten worden geactiveerd. Het verdient de aanbeveling om voor de daaraan gekoppelde kapitaallasten een bestemmingsreserve kapitaallasten te vormen. Een bestemmingsreserve kapitaallasten moet van voldoende omvang zijn om de kapitaallasten gedurende de gehele vastgestelde afschrijvingsperiode aan de reserve te kunnen onttrekken.
- Benodigd budget:
 - Om te kunnen voldoen aan het ambitieniveau (kwaliteitsniveau B en kwaliteitsniveau A voor de bijzondere gebieden) is het van belang, dat achterstanden worden ingelopen en het beschikbaar budget voor klein onderhoud en groot onderhoud wordt verhoogd met jaarlijks gemiddeld € 310k en € 1,1 miljoen.
 - Er is tevens een tekort voor rehabilitatie, jaarlijks gemiddeld € 1,6 miljoen. Het budget dat nodig is voor rehabilitatie is echter louter theoretisch en houdt geen rekening met geplande reconstructies of herinrichtingen. Om deze rehabilitatie maatregel gedegen te onderbouwen, wordt aanbevolen om nader onderzoek te doen waarbij de draagkracht wordt bepaald van de wegen inclusief een advies over de restlevensduur van de wegen. Daarna kan een vervangingsplan inzicht bieden in de vereiste vervangingen voor de komende jaren, inclusief het benodigde budget.
- Beheersysteem:
 - Actueel, betrouwbaar en compleet houden van de areaalgegevens in het beheersysteem. Dit betreft onder andere het bijhouden van mutaties in het beheersysteem, zoals uitgevoerd onderhoud, wijziging in materialisatie, wijziging van wegtypen en aanpassen van situaties als gevolg van herinrichtingen, reconstructies, rehabilitaties, omvormingen of areaaluitbreidingen.
 - Tweejaarlijks uitvoeren van een globale visuele inspectie
 - Onderbouwen van het maatregelpakket dat het vertrekpunt vormt voor het genereren van de meerjarenplanning en -begroting. Inclusief benoeming van gehanteerde opslagpercentages voor verkeersmaatregelen, onvoorzien, algemene kosten, uitvoeringskosten, winst en risico en voorbereiding, administratie & toezicht (VAT).
- Opslagpercentages:
 - VAT-kosten: Bij het beschikbaar stellen van de benodigde budgetten wordt geadviseerd om ook rekening te houden met de benodigde kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht.
- Klein onderhoud: we adviseren om het percentage dat de hoogte van de kosten voor klein onderhoud⁸ bepaalt in lijn te brengen met de bandbreedte zoals deze binnen de CROW-wegbeheersystematiek wordt geadviseerd. Op basis van de verdeling van de omvang van verhardingstypen en wegtypen bedraagt de bandbreedte daarvoor circa 10-15%.
- Indexering: De beschikbare budgetten zijn de afgelopen planperiode gelijk gebleven en niet geïndexeerd. We adviseren om de maatregelprijzen periodiek te indexeren. Ter vergelijking: conform CBS-statline Grond-, weg- en waterbouw (GWW) zijn de prijzen in 2024 voor gesloten verhardingen met 47% gestegen en voor de open verhardingen met 23% gestegen ten opzichte van het jaar 2020 (ten tijde van het opstellen van het vorige wegenbeleidsplan).
- Bij het beschikbaar stellen van de benodigde budgetten niet uitgaan van zogenaamde "ingroeimodellen".
- Areaaluitbreiding: Het verplicht opstellen van een beheerparagraaf bij een nieuw project of ontwerp, dat de consequenties voor het beheer en onderhoud inzichtelijk maakt. De uitvoering van het project vindt pas doorgang als daar ook structureel onderhoudsbudget tegenover staat.

⁸ Als percentage van het jaarlijks gemiddelde cyclusbedrag voor de lange termijn voor groot onderhoud.

- Integraliteit: Zoeken naar de mogelijkheid om werk met werk te maken door afstemming met andere disciplines (riolering, verkeer, woningbouwcorporaties).

BIJLAGE A – VERKLARENDE WOORDENLIJST

Achterstand	1. Verschijnsel dat de schade op wegvakonderdelen de richtlijn met meer dan één inspectieklasse heft overschreden. 2. Verschijnsel dat onderhoud aan wegvakonderdelen naar voorbij de planperiode zijn geschoven.
Basisplanning en -begroting	Planning en begroting waarbij onderhoudsmaatregelen zijn gepland overeenkomstig de technische noodzaak.
Beheer	Systematisch plannen, budgetteren, voorbereiden en uitvoeren van activiteiten die erop gericht zijn een object blijvend zijn functie te laten vervullen.
Beheersysteem	Het geheel van gegevensinwinning en bewerking om te komen tot een meerjarenplanning en begroting.
Beleidsthema	Thema dat van belang is voor het beleid ten aanzien van de kwaliteit van de verharding (dat wil zeggen voor de veiligheid, duurzaamheid, het comfort en het aanzien).
Budget	De financiële middelen die beschikbaar zijn voor het uitvoeren van onderhoud.
Budgetplanning en -begroting	Planning en begroting, waarbij onderhoudsmaatregelen zijn verschoven als gevolg van opgelegd budget of gestelde prioriteiten.
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water en Wegenbouw en Verkeerstechniek.
Gedragmodel	Model van het gedrag van een schadeontwikkeling in de tijd.
Groot onderhoud	Onderhoudsmaatregelen die lokaal, over een groot gedeelte van het oppervlak van een wegvak planmatig worden uitgevoerd, met als doel de verharding weer aan de richtlijnen te laten voldoen.
Kapitaalvernietiging	Verschil tussen de kosten van uitgesteld onderhoud en kosten van tijdig onderhoud (bij asfaltverhardingen).
Klein onderhoud	Onderhoudsmaatregelen die lokaal, over een beperkt gedeelte van het wegvak worden uitgevoerd. De maatregelen zijn deels preventief en deels bedoeld om de verharding in goede staat te houden.
Korte termijn	Planning van onderhoudsmaatregelen voor de periode van 1-2 jaar.
Kwaliteit	Mate waarin een verharding voldoet aan de gestelde (technische) richtlijnen of (functionele) doelstellingen.
Kwaliteitsniveau	Aanduiding van de kwaliteit van de verharding, uitgedrukt in de termen Voldoende, Matig en Onvoldoende.
Lange termijn	Planning voor de periode van meer dan 5 jaar.
Levensduur	Verwachte levensduur van een object of een onderhoudsmaatregel, berekend tot het moment waarop een onderhoudsrichtlijn wordt overschreden.
Levensduur verlengend groot onderhoud	Onderhoudsmaatregelen die tot doel hebben de levensduur van een weg met minimaal 25 jaar te verlengen. Deze vorm van onderhoud wordt vaak

toegepast bij doorgaande wegen in het buitengebied (Bruisterboschweg, Voerenstraat en de Keerestraat)

Maatregelgroep	Groep van gelijksoortige onderhoudsmaatregelen.
Maatregeltoets	Beoordeling in situ van de door het systeem gegenereerde maatregel en planjaar, inclusief afstemming met andere plannen.
Middellange termijn	Planning van onderhoudsmaatregelen voor de periode van 3-5 jaar.
Planjaar	Jaar waarin een onderhoudsmaatregel wordt voorzien.
Planperiode	Periode waarin onderhoud op een wegvakonderdeel is voorzien.
Rafeling	Het verdwijnen van stenen (met een doorsnede groter dan 2mm) uit het oppervlak van asfalt.
Reconstructie/ Herinrichting	Bij een reconstructie wordt niet alleen het complete weglichaam, het asfalt, de fundering, trottoirs, parkeervakken vervangen, maar wordt ook de inrichting aangepast. Is binnen de gemeente onderdeel van de vervangingsinvesteringen.
Rehabilitatie/ Vervanging	Bij rehabilitaties wordt de verhardingsconstructie, na het doorlopen van een groot onderhoudscyclus, aan het einde van de technische levensduur (50 jaar voor asfaltverhardingen) op het oorspronkelijke structurele en kwalitatieve gebruiksniveau gebracht. Is binnen de gemeente onderdeel van de vervangingsinvesteringen.
Restlevensduur	Verwachte levensduur van een verharding vanaf het moment van beoordeling tot het moment waarop de norm wordt overschreden.
Richtlijn	Waarde van een schade in ernst en omvang waarbij binnen 1 tot 2 jaar onderhoud noodzakelijk is.
Samenhang	Mate waarin de verhardingsmaterialen met elkaar zijn verbonden of waarin zij zijn samengevoegd. Heeft voornamelijk invloed op de instandhouding van de verharding.
Schadebeeld	Bepaalde zichtbare, typerende vorm waarin schade aan de dag treedt. Voor de eenvormigheid van de schadecatalogus worden de onderdelen kantopsluiting, afwatering, berm en parkeerstrook/ bushalte om praktische redenen als schadebeeld aangeduid.
Textuur	Geometrische beschrijving van vorm, grootte en rangschikking van de oneffenheden van het (weg)oppervlak, op de schaal van de korrelafmeting. In de macrotuur komt de ruwheid van het wegooppervlak tot uitdrukking, die van de afzonderlijke korrels in de microstructuur. Heeft voornamelijk invloed op veiligheid in gebruik en instandhouding van de wegverharding.
Variabele gegevens	De variabele gegevens betreffen de kwaliteit van het in beheer zijnde areaal en bestaan uit inspectiegegevens en metingen.
Vaste gegevens	De vaste gegevens beschrijven wat de wegbeheerder in beheer heeft en worden in principe eenmalig vastgelegd.
VAT	Interne kosten voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht
Verhardingstype	Groep van gelijksoortige wegverhardingen; er wordt onderscheid gemaakt in de verhardingstypen asfalt, elementen en cementbeton.
Verhardingssoort	Onderverdeling binnen een verhardingstype.

Vervangingsinvesteringen	Zie reconstructie en rehabilitatie
Visuele inspectie	Is het herkennen, beoordelen en eenduidig vastleggen van zichtbare schades. De weg wordt op technische gronden bekeken en de schades worden in kwalitatieve en kwantitatieve zin, dat wil zeggen naar ernst en omvang, beoordeeld. De resultaten van de objectieve beoordeling geven een beeld van de conditie van de weg. De verharding wordt beoordeeld op: 1. Textuur (rafeling). 2. Vlakheid (dwarsonvlakheid, oneffenheden). 3. Samenhang (scheurvorming). 4. Kantstrook (randschade). 5. Diversen (o.a. zetting).
Vlakheid	Mate waarin het dwars- en lengteprofiel voldoet aan de normen voor verticale vervorming. Heeft voornamelijk invloed op de veiligheid in het gebruik en in stand houding van de wegverharding.
Waarschuwingsgrens	Waarde van een schade waarbij binnen 3 tot 5 jaar onderhoud noodzakelijk is.
Wegtype	Benaming voor een weg met bepaalde kenmerken, die een aanduiding kunnen zijn voor de functie, het gebruik of het beheer van de weg. 1. Hoofdwegen, zoals (stads)autosnelweg en autoweg. 2. Zwaarbelaste wegen, zoals (stads)autosnelweg en provinciale weg. 3. Gemiddeld belaste wegen, zoals drukkere waterschapsweg, stadsontsluitingsweg, busbaan en industrieweg (gebiedsontsluitingswegen). 4. Licht belaste wegen, zoals rustige waterschapsweg, buurtontsluitingsweg, parallelweg en landbouwweg (erftoegangswegen buiten de kom). 5. Wegen in woongebied, zoals woonstraat, woonerf, parkeerterrein en wijkstraat (erftoegangswegen binnen de kom). 6. Weg in verblijfsgebied, zoals voetpaden, trottoirs, plein, winkelerf 7. Fietspaden, dit betreft de (vrij liggende) fietspaden

Tabel 19 Verklarende woordenlijst

BIJLAGE B – TOELICHTING KADERS

Grondwet

Volgens Artikel 21 van de Grondwet is de zorg van de overheid gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Het beheer van wegen past in dit grondwetsartikel en van oudsher wordt de zorg voor een goede infrastructuur dan ook als een taak van de overheid gezien.

Wegenwet

De Wegenwet heeft betrekking op alle openbare wegen en vereist van de beheerder dat alle binnen het gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen welke door het Rijk, de provincie of het Hoogheemraadschap worden onderhouden, in goede staat verkeren. Daarbij maakt de wet onderscheid tussen het beheer van wegen en de onderhoudsplicht van wegen. De wegbeheerder heeft in het algemeen de onderhoudsplicht van de wegen die zij in beheer heeft. De Wegenwet vereist verder van de beheerder 'goed rentmeesterschap'. Daarbij wordt de beheerder verplicht om voorzieningen regelmatig en duurzaam te onderhouden. Dit betekent dat de wegbeheerder ervoor moet zorgen dat het kapitaal dat in de wegen is geïnvesteerd, in stand blijft door het tijdig plegen van onderhoud. Ook verplicht de Wegenwet wegbeheerders tot het bezit van een Wegenlegger. Deze Wegenlegger is een registratie instrument, waarin voor openbare wegen buiten de bebouwde kom wordt aangegeven, wie de beheerder is en wat zijn rechten en plichten zijn.

Burgerlijk Wetboek

In het Burgerlijk Wetboek (BW) dat van kracht is geworden op 1 januari 1992, is de aansprakelijkheid geregeld voor schade als gevolg van een onrechtmatige daad. Ten opzichte van het oude BW is de bewijslast omgedraaid. Indien de beheerder aansprakelijk wordt gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg, dient deze beheerder aan te tonen dat hij de visuele inspectie en het onderhoud van de wegen (inclusief voet- en fietspaden) met optimale zorg uitvoert. Met andere woorden: de beheerder moet kunnen aantonen wat hij heeft gedaan om risico's voor de weggebruiker te beperken en dat hij structureel aan monitoring en onderhoud doet. Alleen op die manier is het risico van aansprakelijkheidstelling door weggebruikers terug te dringen.

Onontbeerlijk voor een overtuigende bewijsvoering zijn daarbij preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie en een goed werkend systeem van rationeel wegbeheer. De mate waarin aan de onderhoudsplicht moet worden voldaan, hangt af van de functie van de weg en de verwachting die de weggebruiker heeft op grond van het feitelijke beeld van de weg. Jurisprudentie heeft inmiddels uitgewezen dat het kwaliteitsniveau "5" (zeer slecht) volgens de oude CROW Wegbeheersystematiek vermeden moet worden. Daar deze vijfschaal inmiddels niet meer wordt gebruikt, zal het begrip "onderhoudsachterstand" als grens worden aangehouden.

Als gevolg van het BW met daarin het aangepaste aansprakelijkheidsrecht, is het aantal klachten en daarmee het aantal aansprakelijkheidsstellingen toegenomen. Er is een maatschappelijke verandering waarneembaar waarbij de wegbeheerder ook in de toekomst rekening dient te houden met een groeiend aantal aansprakelijkheidsstellingen. Landelijk wordt gesproken over een verdubbeling van de schade. Een bijkomende trend is het feit dat letselschadeadvocaten op basis van no-cure-no-pay mogen gaan werken. Een verdere groei van het aantal aansprakelijkheidsstellingen zou kunnen ontstaan.

Geaccepteerde schade

Het CROW heeft door middel van publicatie 185, 'Handboek aansprakelijkheid beheer openbare ruimte' richtlijnen gegeven voor kwaliteits- en veiligheidsaspecten. Hierin wordt aan de hand van 'geaccepteerde schade per wegoppervlak' aangegeven, wat de uitgangspunten kunnen zijn voor de wegbeheerder.

Deze normen voor geaccepteerde schade komen overeen met de richtlijnen in CROW-publicatie 147 - Wegbeheer. De voorgestelde basiskwaliteit (R) is afgeleid van deze richtlijnen. Beleidsprofiel R staat voor het referentieniveau. Dit is het minimale, in Nederland gangbare kwaliteitsniveau en is de

feitelijke ondergrens van maatschappelijk aanvaard beheer.

Verantwoord beheer

Het doel van de gemeente moet zijn adequaat beheer te verrichten en op deze wijze claims te voorkomen. Dit kan gerealiseerd worden door te werken conform de richtlijnen voor wegbeheer (CROW 147) en het 'Handboek Aansprakelijkheid Beheer Openbare Ruimte' (CROW 185). De CROW-richtlijnen zijn opgesteld met het uitgangspunt dat groot onderhoud structureel wordt uitgevoerd. De richtlijn heeft een 'standaard CROW-invulling', waarbij ervan wordt uitgegaan dat onderhoud wordt uitgevoerd op het technisch optimale moment. Te laat uitvoeren kan betekenen dat verkeersonveilige situaties ontstaan met als gevolg een verhoogde kans op aansprakelijkheidsstellingen. Voor asfaltverhardingen komt door te laat uitvoeren van onderhoud daar nog kapitaalvernietiging bij.

Schadenormen

Het kwaliteitsniveau voor een bepaald wegtype kan worden vertaald naar maximaal toelaatbare schade. Deze schadenormen zijn een gelijkschakeling van:

- De uitgave van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties 'Slim beheer van Kapitaalgoederen' (bestuurlijk); Hierin is omschreven dat verantwoord beheer moet worden uitgevoerd op basis van de wegbeheersystematiek waarbij een minimaal niveau wordt nagestreefd en claims zoveel mogelijk worden voorkomen.
- CROW-publicatie 185, 'Handboek aansprakelijkheid beheer openbare ruimte' (juridisch); Dit handboek omschrijft de richtlijnen, waaraan de verhardingen moeten voldoen om claims te voorkomen. De beschreven richtlijnen zijn gebaseerd op de wegbeheersystematiek, zoals omschreven in CROW-publicatie 147.
- CROW-publicatie 147, 'Wegbeheer' (technisch); deze publicatie beschrijft op welke wijze de wegverhardingen binnen een gemeente moeten worden beheerd, zodat sprake is van verantwoord beheer.

De drie bovengenoemde stukken hanteren dezelfde normering, waardoor er een koppeling ontstaat. De CROW-richtlijnen zijn opgenomen in het wegbeheersysteem en zodoende zijn bovengenoemde uitgangspunten gewaarborgd en is er sprake van verantwoord beheer. Voorwaarde daarbij is wel dat alle maatregelen, die door het wegbeheersysteem in de planning wordt voorgesteld, tijdig zullen worden uitgevoerd.

Omgevingswet

De Omgevingswet is een nieuwe wet die tot doel heeft om het huidige complexe stelsel van wetten en regels op het gebied van de fysieke leefomgeving te vereenvoudigen en te integreren. Het biedt een kader voor het beheeren en ontwikkelen van de leefomgeving op een duurzame en samenhangende manier. Voor wegbeheer en het beheer en onderhoud van wegen betekent de Omgevingswet dat er meer nadruk komt te liggen op integraal denken en handelen, samenwerking tussen verschillende partijen en het betrekken van belanghebbenden bij besluitvorming. Dit kan leiden tot meer efficiëntie en effectiviteit in het wegbeheerproces, maar vraagt ook om een nieuwe manier van werken en omgaan met de omgeving en stakeholders.

Wegenverkeerswet

Deze wet bevat zowel bepalingen voor weggebruikers als voor beheerders. De Wegenverkeerswet verwacht van de wegbeheerder, dat hij streeft naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen borgen. Deze wet doet een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid van de weggebruiker. Daarnaast dienen de éénmaal genomen maatregelen zodanig te worden gehandhaafd, dat de weggebruiker zich op de situatie kan instellen. Hieruit blijkt het belang van goed beheer en onderhoud van verkeersvoorzieningen en verkeersmaatregelen.

Wet Milieubeheer

In de Wet Milieubeheer is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen zijn aangemerkt. Deze stoffen, die in dit kader kunnen vrijkomen bij de aanleg van en het onderhoud aan wegen, mogen niet zonder beschermende maatregelen in het milieu worden gebracht. Er wordt echter een uitzondering gemaakt

voor secundaire grondstoffen die in de wegenbouw worden toegepast. Deze materialen mogen wel worden gebruikt indien ze worden aangewend overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit.

Code Milieu Verantwoord Wegbeheer

In een brief d.d. 25 juni 2008 heeft het ministerie van VROM alle wegbeheerders in Nederland aangeschreven om de Code Milieu Verantwoord Wegbeheer te ondertekenen.

Het betreft de volgende punten:

- Inzicht in het wegenbestand over de aanwezigheid van teer;
- Het door middel van onderzoek ontdekken van teer in wegverhardingen en wegfunderingen voorafgaand aan reconstructie of sloop;
- Het selectief verwijderen van teerhoudende lagen en het rechtstreeks voor thermische verwerking afvoeren van het vrijgekomen TAG naar een vergunde inrichting.

De wegbeheerders hanteren hierbij voor de omgang met vrijkomend asfalt de CROW-Richtlijn 210: "Omgaan met vrijkomend asfalt – aandacht voor de teerproblematiek".

De werkwijze in de gemeente Eijsden-Margraten sluit aan bij deze code. Bij het plegen van onderhoud aan de asfaltverharding wordt projectmatig bekeken of er sprake is van teerhoudend asfalt. Bij het constateren van teer wordt vervolgens overgegaan tot het selectief verwijderen hiervan. Net als alle andere vrijkomende materialen wordt ook teerhoudend asfalt afgevoerd naar een erkende inrichting.

Wet Geluidshinder (Wgh)

De wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie zijn sinds het einde van de jaren zeventig vastgelegd in de Wet geluidshinder. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidsbelasting moet worden getoetst. Voor het wegverkeer is dit onder andere bij de aanleg van een nieuwe weg, de bouw van nieuwe woningen en wanneer er wijzigingen aan de weg plaats vinden. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties is toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting terug te brengen.

Sinds 1981 werd de voorgeschreven methode om wegverkeerslawaai te berekenen of meten vastgelegd in een Reken- en Meetvoorschrift. In 2002 is het Reken- en Meetvoorschrift vervangen door het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002 (RMV 2002). Een reden voor het opstarten van een herziening was de wens en noodzaak om met geluid reducerende wegdektypen te kunnen rekenen. Daarnaast bestond de indruk dat de geluidsemissie van het huidige voertuigpark inmiddels behoorlijk afwijkt van de geluidsemissie van de voertuigen waarop de RMW is gebaseerd.

Bij de wijziging van de Wet geluidshinder van 2007 is het tot dan toe vigerende Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002 (RMV 2002) vervangen door de bijlage III behorende bij het Reken- en Meetvoorschrift geluidshinder 2006. Voor het grootste deel is deze gelijk aan het RMW 2002. Nieuw is de toevoeging van de rekenregel voor een middenscherm.

Arbeidsomstandighedenwet (Wet Arbo)

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het opstellen van een meerjarenplan daarvoor en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid moet zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid, welzijn als milieu. Daarnaast moet worden voldaan aan het Bouwprocesbesluit. Dit is een uitwerking van de EG-richtlijn "Minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiel bouwplaatsen". Voor de wegbeheerder betekent dit in hoofdzaak het opstellen van bestekanalyses of arboprojectrisico-inventarisaties en het zorgdragen voor het opstellen van Veiligheids- en Gezondheidsplannen (V&G-plannen). In het kader is ook de CROW-publicatie "Maatregelen bijwerken in uitvoering" van toepassing.

Daarnaast of eigenlijk ook wel daarbij geldt dat we als wegontwerper verantwoorde keuzes moeten maken in de ontwerpen. Niet alleen moeten we bedenken of dat wat we ontwerpen aangelegd kan worden, maar ook of dat, met aandacht voor de arbeidsomstandigheden waaronder veilig werken, later onderhoud aan de weg kan worden uitgevoerd.

Besluit Asbestwegen Milieubeheer

Besluit van 8 september 2000, houdende regels voor wegen waarin asbest bevattend materiaal is verwerkt (Besluit asbestwegen Wms). Als asbest in het verleden als verharding voor toegangswegen, kavelpaden of erven is gebruikt, kan dit risico's opleveren voor de volksgezondheid. Dit is vooral het geval als het asbest onvoldoende is afgedekt. Asbestvezels kunnen door het berijden van de weg, pad of erf loskomen en opstuiven. Als deze vezels worden ingeademd, ontstaat er een verhoogde kans op een asbestziekte. Vooral direct omwonenden lopen een verhoogd risico. In 2000 is vanwege de risico's voor de volksgezondheid het Besluit asbestwegen milieubeheer van kracht geworden. Volgens dit besluit is het verboden een onbedekte asbesthoudende weg of erf in het bezit te hebben.

Financiële verordening Eijsden-Margraten 2023

In de financiële verordening, vastgesteld d.d. 6 februari 2023, zijn voor het kapitaalgoed wegen de volgende relevante punten opgenomen:

- Artikel 3: De begroting en jaarstukken richten we in conform het Besluit Begroting en Verantwoordingprovincies en gemeenten (BBV). De begroting is opgebouwd uit paragrafen en programma's.
- Artikel 4: Het college biedt jaarlijks voor het zomerreces een kadernota aan de raad aan over de hoofdlijnen van het beleid en de financiële kaders van de begroting voor het volgende begrotingsjaar en de meerjarenraming.
- Artikel 5: De raad autoriseert uiterlijk 15 november voorafgaand aan het betreffende begrotingsjaar de baten en de lasten per programma door middel van het vaststellen van de begroting.
- Artikel 6: Het college informeert de raad door middel van bestuursrapportages over de realisatie van de begroting van de gemeente van het lopende boekjaar.
- Artikel 6: De eerste bestuursrapportage bevat zowel een uiteenzetting over het gevoerde beleid zoals opgenomen in de begroting, als een bijstelling van de begrote bedragen.
- Artikel 6: De tweede bestuursrapportage bevat enkel een financiële bijstelling van de begrote bedragen.
- Artikel 7: De raad stelt met het vaststellen van de begroting de budgetten per programma beschikbaar.
- Artikel 7: Via bestuursrapportages en afzonderlijke begrotingswijzigingen doet het college voorstellen aan de raad voor het wijzigen van de beschikbaar gestelde budgetten en de beschikbaar gestelde investeringskredieten.
- Artikel 7: Voor niet in de begroting opgenomen incidentele exploitatielasten van maximaal € 50.000 en structurele exploitatielasten van maximaal € 10.000 kan het college zonder voorafgaande autorisatie van de raad zelfstandig verplichtingen aangaan;
- Artikel 7: Voor niet in de begroting opgenomen investeringskredieten van maximaal € 100.000 kan het college zonder voorafgaande autorisatie van de raad zelfstandig verplichtingen aangaan;
- Artikel 7: Voor investeringskredieten groter dan € 100.000, incidentele exploitatielasten groter dan € 50.000 en structurele exploitatielasten groter dan € 10.000 waarvoor de raad bij de begroting nog geen budget beschikbaar heeft gesteld, legt het college de voorstellen aan de raad voor voordat verplichtingen worden aangegaan.
- Artikel 7: Zelfstandig door het college aangegane verplichtingen zoals bedoeld onder lid 4 en 5 worden achteraf via de bestuursrapportages door de raad vastgesteld.
- Artikel 15: Het college stelt een nota op met nadere regels ten aanzien van activeren, waarderen en afschrijven in overeenstemming met het BBV.
- Artikel 16: Het college stelt een nota op met nadere regels ten aanzien van reserves en voorzieningen.

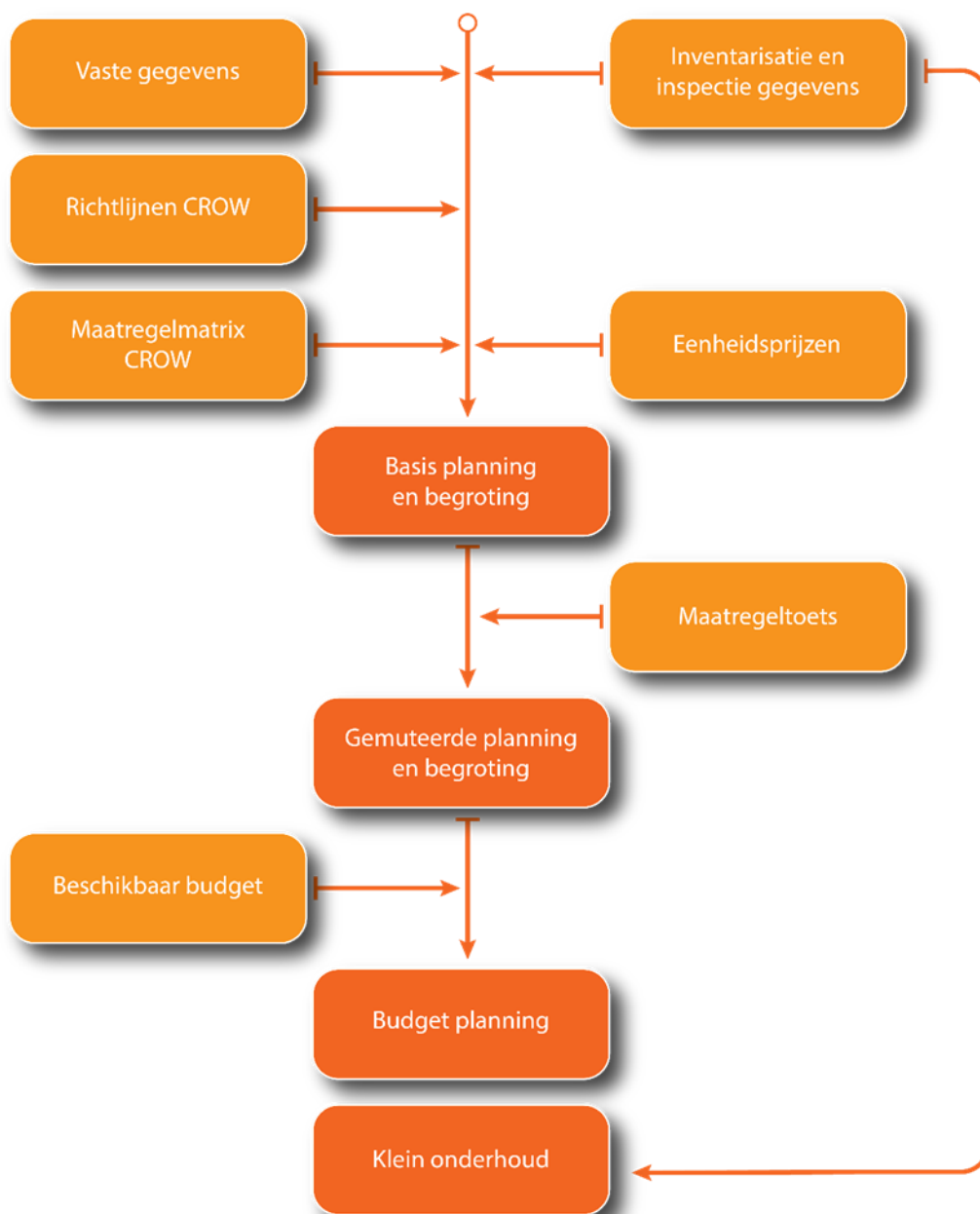
Nota waardering en afschrijven 2023 Eijsden-Margraten

De volgende uitgangspunten hebben een relatie met het kapitaalgoed wegen en dienen als kaders voor het College waarbinnen het activerings- en afschrijvingsbeleid moet worden uitgevoerd:

- Investerings met een gebruiksduur van drie jaar of minder en/of en verkrijgings- of vervaardigingsprijs van € 10.000 of minder, activeren we niet maar brengen we ten laste van de exploitatie.
- Bijdragen aan activa in eigendom van derden activeren we indien is voldaan aan de voorwaarden van artikel 61 van het BBV. Jaarlijks bekijken we of er extra afschrijvingen mogelijk zijn.
- De geactiveerde vaste activa schrijven we in principe af tot nihil. We hanteren alleen een restwaarde bij een actief, daar waar een budgethouder een reële inschatting kan geven.

- We passen de componentenmethode alleen toe bij investeringen als er wezenlijke verschillen zijn in afschrijvingstermijnen én het een substantieel deel van de investeringen betreft.
- In principe hanteren we de lineaire afschrijvingsmethode.
- We hanteren de afschrijvingstermijnen zoals opgenomen in bijlage 1: Materiele vaste activa:
 - Wegen: aanleg/ reconstructie: 50 jaar.
 - Wegen: levensduur verlengend: 25 jaar.
- In incidentele gevallen is afwijking van de afschrijvingstermijnen zoals beschreven in bijlage 1 van deze notitie mogelijk, mits gemotiveerd.
- De afschrijvingen starten per 1 januari volgende op het jaar van ingebruikname.
- Voor de rentetoerekening hanteren we het omslagpercentage.
- De rentetoerekening vindt plaats op basis van de boekwaarde op 1 januari. Het eerste jaar wordt uitgegaan van een half jaar rente.
- Bij een onderschrijding van het krediet vloeit het restant in eerste instantie terug naar de algemene middelen. Bij investeringskredieten volgend uit het MIP- wegen blijft de onderschrijding van krediet beschikbaar voor het MIP.

BIJLAGE C – CROW WEGBEHEERSYSTEMATIEK



Figuur 6 Wegbeheersystematiek

Hieronder zijn een aantal van de stappen uit bovenstaande figuur kort toegelicht.

Vaste gegevens

Allereerst worden de vaste gegevens in het wegbeheersysteem gezet. Onder de vaste gegevens wordt verstaan de verzameling van gegevens betreffende gebieden, wegen, wegvakken, wegvakonderdelen, verhardingssoorten, wegtypen, oppervlaktes e.d.

Variabele gegevens (inventarisatie en inspectiegegevens)

De variabele gegevens vormen naast de vaste gegevens de input voor het wegbeheersysteem. Hoe meer de variabele gegevens zijn afgestemd op de lokale situatie des te betrouwbaarder de uitkomsten van het systeem zullen zijn. De variabele gegevens betreffen onder andere:

- Eenheidsprijzen;

- Maatregelmatrix CROW, waarin een relatie wordt gelegd tussen de betreffende maatregelgroep en de daaraan gekoppelde gewenste maatregel;
- Inspectiegegevens, die door middel van een globale visuele wegininspectie door een onafhankelijke inspecteur zijn uitgevoerd.

Richtlijnen, gedragsmodellen en waarschuwingsgrenzen

Nadat de inspectiegegevens zijn ingelezen in het wegbeheersysteem, worden de resultaten getoetst aan richtlijnen, rekening houdende met gedragsmodellen en waarschuwingsgrenzen.

Basisplanning en -begroting

Aan de hand van de beoordeling wordt met het wegbeheersysteem voor een planperiode van 5 jaar bepaald:

- Welke onderhoudsmaatregelen jaarlijks genomen moeten worden;
- Wanneer deze maatregelen moeten worden uitgevoerd. Daarbij zijn er een aantal mogelijkheden:
 - Korte termijn (planjaar 1 of 2).
 - Middellange termijn (planjaar 3-5).
 - Lange termijn (> 5 jaar).
- Wat de kosten van deze onderhoudsmaatregelen zijn.

Het eindresultaat daarvan is een CROW Basisplanning en –begroting. Na 2 jaar vindt er een actualisatie plaats op basis van nieuwe inspectieresultaten.

Maatregeltoets

In de stap volgend op de Basisplanning wordt de meerjaren onderhoudsplanung en begroting afgestemd of verfijnd. In deze werkstap vindt de integrale afstemming plaats met geplande (onderhouds)projecten en andere disciplines (o.a. riolering) en worden de resultaten van de verplichte maatregeltoets verwerkt.

Gemuteerde basisplanning

De planning en bijbehorende begroting, die na de afstemming ontstaat, wordt ook wel de gemuteerde basisplanning en –begroting genoemd. Dit is de planning die is afgestemd op de lokale en specifieke situatie.

Budgetplanning

De laatste stap in het wegbeheerproces is het toetsen of de geplande onderhoudskosten kunnen worden gefinancierd met het beschikbare budget. Indien dit niet haalbaar is, zal de budgetplanning de meest optimale alternatieve planning opstellen, behorend bij het opgegeven budget. Daarbij worden maatregelen naar achteren geschoven in de planning of zelfs buiten de planperiode verplaatst. Hierdoor zullen er hogere kosten ontstaan als gevolg van het uitstellen van onderhoud, waarbij kapitaalvernietiging niet wordt uitgesloten.

Klein onderhoud

Tijdens de wegininspectie kan ervoor gekozen worden dat de wegininspecteur optioneel “klein onderhoud” schades op neemt. Dit zijn ernstige schades maar in een te kleine omvang om als schadecijfer te noteren voor het groot onderhoud. Voor de gemeente Eijsden-Margraten is een klein onderhoudsinspectie uitgevoerd parallel aan de globale visuele inspectie. Dit als input voor het werkpakket van de buitendienst.

BIJLAGE D – INSPECTIESYSTEMATIEK

De inspectiemethodiek is beschreven in CROW-publicatie 146b - "Handleiding globale visuele inspectie". Tijdens de inspecties wordt de conditie van de weg vastgelegd, waarbij de voorkomende schades zijn beoordeeld op omvang (Zeer gering, Gering, Enig en Groot) en ernst (Licht, Matig en Ernstig). Bij de kwaliteitsbeoordeling is onderscheid gemaakt in de verschillende verhardingstypen. De scheiding wordt aangebracht, omdat de vervolgschade bij asfaltverhardingen in korte tijd de hele verharding kan aantasten. Bij de elementenverhardingen is dit risico minder groot.

In deze bijlage is per verhardingstype de mogelijk voorkomende schade aangegeven (onderstaande tabel). Tevens is aangegeven wat het effect van de schade is op de beleidsthema's, wat de oorzaak is van de schade en wat de gevolgen zijn voor de gebruiker en voor de verhardingsconstructie.

Schadegroep	Asfalt	Elementen	Cementbeton
Textuur	Rafeling	-	-
Vlakheid	Dwarsonvlakheid Oneffenheden	Dwarsonvlakheid Oneffenheden	Oneffenheden
Samenhang	Scheurvorming	Voegwijdte	Scheurvorming
Waterdichtheid	-	-	Voegvulling
Verhardingsrand	Randschade	-	-
Diversen	Zetting	Zetting	Zetting

Tabel 20 Schadebeelden bij de globale visuele inspectie

Hieronder zijn de schadebeelden, met uitzondering van de facultatieve schadebeelden, bij asfalt- en elementenverhardingen benoemd. Deze twee verhardingstypen beslaan 100% van het totale verharde wegenareaal.

Schadebeelden asfalt

Bij de asfaltverhardingen wordt onderscheid gemaakt in de schadegroepen textuur, vlakheid en samenhang.

Textuur

In de schadegroep Textuur komt de schade Rafeling voor, als gevolg van defecten aan het asfaltoppervlak (steenverlies). Deze schade heeft een negatief effect op:

- Veiligheid (lagere stroefheid, langere remweg, afwijkend rijgedrag, ruitbreuk).
- Comfort (discomfort).
- Geluidhinder (verhoging geluidsniveau).
- Structurele waarde (verkorting levensduur).

Rafeling komt voor in de schadegroep textuur, waarbij stenen groter dan 2 mm uit het oppervlak verdwijnen. Dit treedt vaak op bij scheurvorming en plaatsen die lang nat blijven. Als de schade zich met betrekking tot de textuur negatief verder ontwikkelt, ontstaan er grotere gaten, waardoor er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

Vlakheid

Vlakheid of, beter gesteld, onvlakheid is tevens een voorbeeld van een oppervlakteschade. De oorzaak van de schade ligt echter dieper in de constructie, waardoor niet meer kan worden volstaan met een simpele onderhoudsmaatregel. Bij deze schadegroep komen de schadebeelden dwarsonvlakheid en oneffenheden voor.

Dwarsonvlakheid

Een verticale vervorming van het dwarsprofiel van de weg met een lengte van minimaal 5 meter. Een veel voorkomend voorbeeld van dwarsonvlakheid is spoorvorming.

Dwarsonvlakheid heeft een negatief effect op:

- Veiligheid (instabiel rijgedrag, aquaplaning).
- Comfort (plaspvorming, fietsers, voetgangers).

De verschijningsvormen van dwarsonvlakheid zijn spoorvorming en langssleuven.

De steilte van de flank is bepalend voor de diepte van de oorzaak:

- Flauw >> oorzaak in zandbed.
- Minder flauw >> oorzaak in fundering.
- Steil >> oorzaak in bovenlagen.

De oorzaken van onvlakheid zijn veelal:

- Instabiliteit.
- Naverdichting.
- Onderdimensionering.
- Te lichte kantopsluiting (bij elementenverharding).

Oneffenheden

Plaatselijk voorkomende, verticale vervormingen van de verharding met een oppervlakte kleiner dan 5 m². Voorbeelden zijn plaatselijke verzakkingen, hoogteverschillen als gevolg van boomwortelgroei of gefundeerde elementen, die niet mee zakken zoals inspectieputten en duikers.

Oneffenheden hebben een negatief effect op:

- Veiligheid (langere remweg, ladingverlies, afwijkend rijgedrag).
- Comfort (discomfort, resonanties).
- Duurzaamheid (toename dynamische belastingen -> verkorting levensduur).

De oorzaken van oneffenheden zijn veelal:

- Heterogeniteit.
- Onderdimensionering.
- Naverdichting.
- Reparaties.
- Lekke riolering.

Samenhang

Schade, die zich manifesteert in de vorm van scheuren in lengterichting en/of scheuren in lengterichting en dwarsrichting, die onderling verbonden zijn. In het laatste geval is er sprake van craquelé. De oorzaak van de scheurvorming zit diep in de constructie. Veel scheuren beginnen zelfs aan de onderkant van het asfalt. Dit houdt in dat dit type schade alleen goed hersteld kan worden door de gehele constructie te vervangen.

Scheurvorming heeft een negatief effect op:

- Duurzaamheid.

Schadebeelden elementen

Vlakheid

Net als bij de asfaltverhardingen komen ook bij elementenverhardingen dwarsonvlakheid en oneffenheden voor. Onvlakheid op een klinkerweg wordt veroorzaakt door een verzakking in de fundering van de weg. Op de weg ontstaan waterplassen, die hinder opleveren voor de gebruikers van de weg. Elementenverhardingen slijten ook (onder andere breuk van de stenen). Deze schade wordt niet meegenomen tijdens de globale inspectie aangezien deze schade geen invloed heeft op de technische kwaliteit van de verharding.

Hierboven zijn de oorzaken en gevolgen van de verschillende schadebeelden behandeld. De consequenties worden pas duidelijk als wordt gekeken naar de kwaliteit van de verhardingen binnen de beheergrenzen. In onderstaande tabel is schematisch aangegeven, hoe de vertaling van inspectiecijfers (de codering bij de schadeklasse G t/m E3) naar planperiode (uitvoeringsjaar) en kwaliteitsoordeel plaatsvindt voor een willekeurig schadebeeld, wegtype en verhardingstype. Daarnaast is ook de vertaling naar andere CROW-kwaliteitsniveaus gemaakt.

Schadeklasse	G	L1	L2	L3	M1	Waarschuwingsgrens	M2	Richtlijn	M3	E1	E2	E3
Planperiode	>5						3-5		1-2	1-1		
	Op basis van gedragsmodellen											
Kwaliteitsoordeel	Voldoende						Matig			Onvoldoende		
Kwaliteitsniveau CROW 380	A+	A					B		C	D		

Tabel 21 Vertaling inspectiegegevens naar planperiode en kwaliteitsoordeel

Een waarschuwingsgrens/ richtlijn ligt altijd tussen twee schadeklassen in. In de praktijk wordt de schadeklasse na de waarschuwingsgrens/ richtlijn als dusdanig aangeduid.

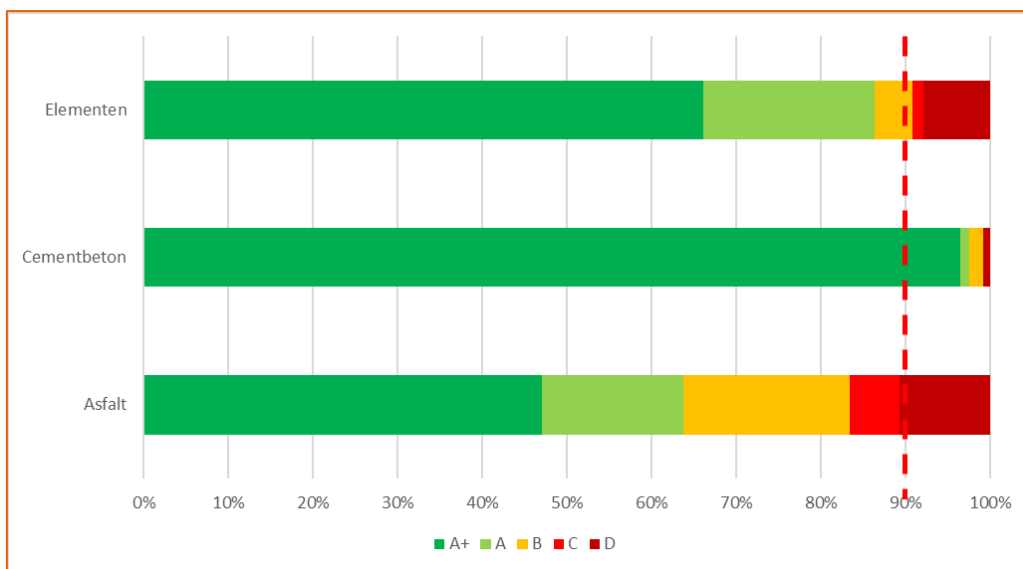
Kwaliteitsbeoordeling	CROW 380	Planjaar	Omschrijving
Voldoende	A+/A	> 5 jaar	Op basis van de geconstateerde schade wordt geen onderhoud verwacht op de korte en middellange termijn.
Matig	B	Jaar 3-5	Waarschuwingsgrens is overschreden. Op basis van de geconstateerde schade wordt onderhoud verwacht op de middellange termijn.
Onvoldoende	C	Jaar 2	Richtlijn is overschreden. Onderhoud op korte termijn is noodzakelijk.
Onvoldoende	D	Jaar 1	Richtlijn is ruimschoots overschreden, er is sprake van achterstallig onderhoud. Onderhoud op zeer korte termijn is noodzakelijk.

Tabel 22 Vertaling kwaliteitsbeoordeling naar planjaar

BIJLAGE E – ANALYSE KWALITEIT

Kwaliteit per verhardingstype

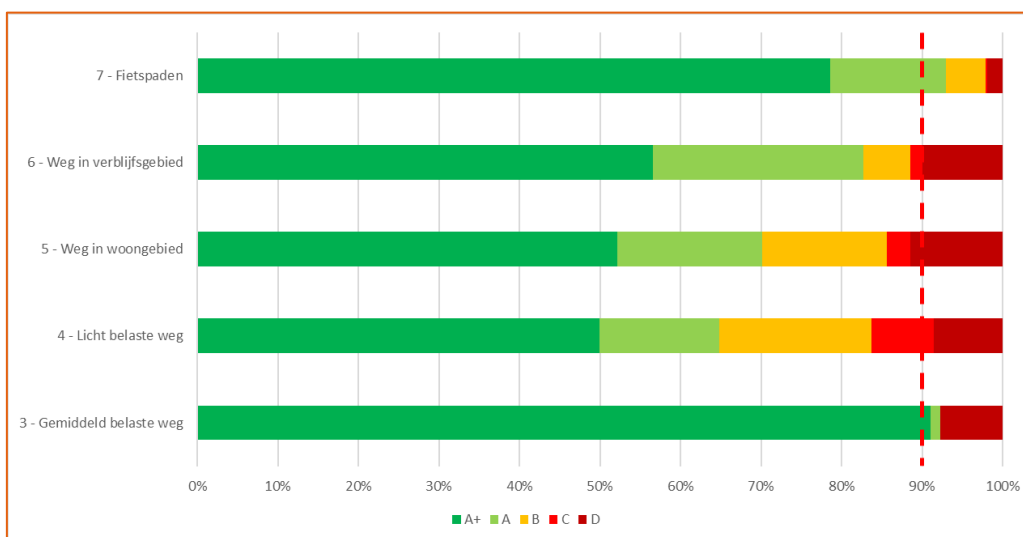
Naast een overall kwaliteit is het mogelijk om de kwaliteit gedetailleerder inzichtelijk te maken. Zodat inzichtelijk wordt waar het achterstallig onderhoud nu het meeste voorkomt. Indien de kwaliteit per wegtype in beeld wordt gebracht dan valt op dat de elementenverhardingen (B) en betonverhardingen (A) voldoen aan het ambitieniveau. Met name de asfaltverhardingen dragen dus bij aan de overall kwaliteit van C. Dat is ook niet verwonderlijk aangezien circa 2/3 deel van het beheerareaal uit asfaltverhardingen bestaat.



Figuur 7 Kwaliteitsbeoordeling per verhardingstype conform CROW 380 (90% lijn)

Kwaliteit per wegtype

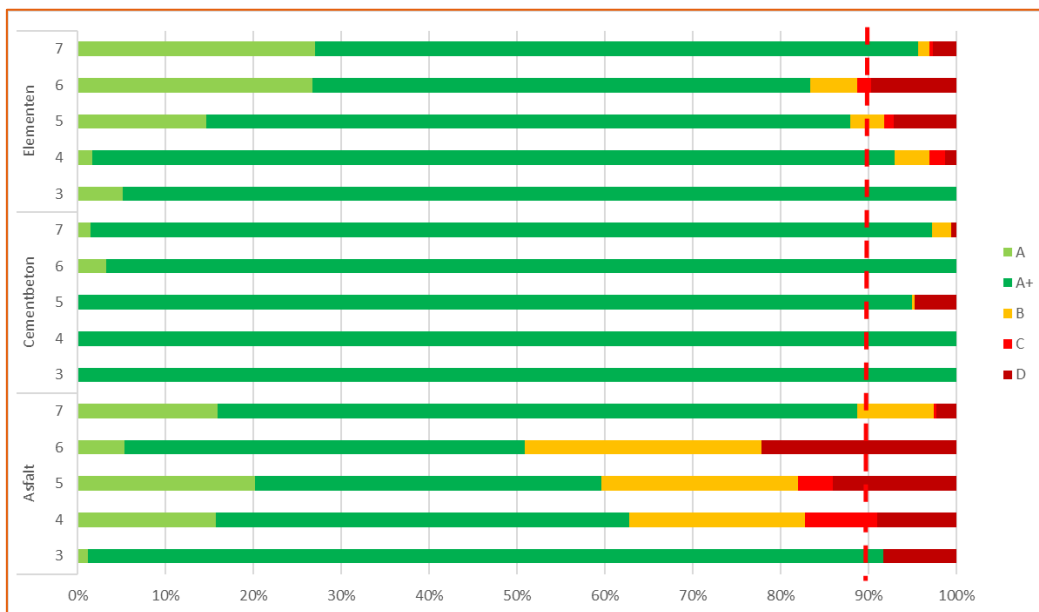
Onderstaande figuur toont de kwaliteit per wegtype. Daaruit valt op te maken dat wegtype 4 (licht belaste weg) en 6 (weg op verblijfsgebied) kwaliteitsniveau C hebben en wegtype 5 (weg in woongebied) kwaliteitsniveau D en daarmee niet voldoen aan het ambitieniveau (B).



Figuur 8 Kwaliteitsbeoordeling per wegtype conform CROW 380 (90% lijn)

Kwaliteit per verhardingstype en wegtype

Interessanter is het dan nog om de kwaliteit te beschouwen op basis van de combinatie wegtype en verhardingstype.

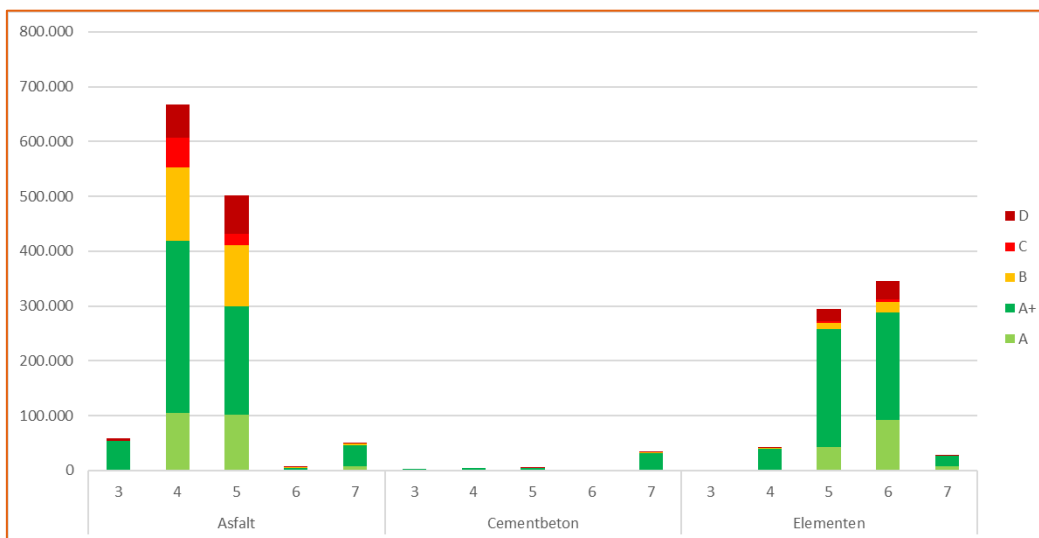


Figuur 9 Kwaliteitsbeoordeling per verhardingstype en wegtype conform CROW 380 (90% lijn)

Uit bovenstaande figuur kan geconcludeerd worden dat de volgende combinaties niet voldoen aan het ambitieniveau:

- Wegtype 6 (weg in verblijfsgebied) met een elementenverharding (C).
- Wegtype 4 (licht belaste weg) met een asfaltverharding (C).
- Wegtype 5 (weg in woongebied) met een asfaltverharding (D).
- Wegtype 6 (weg in verblijfsgebied) met een asfaltverharding (D).

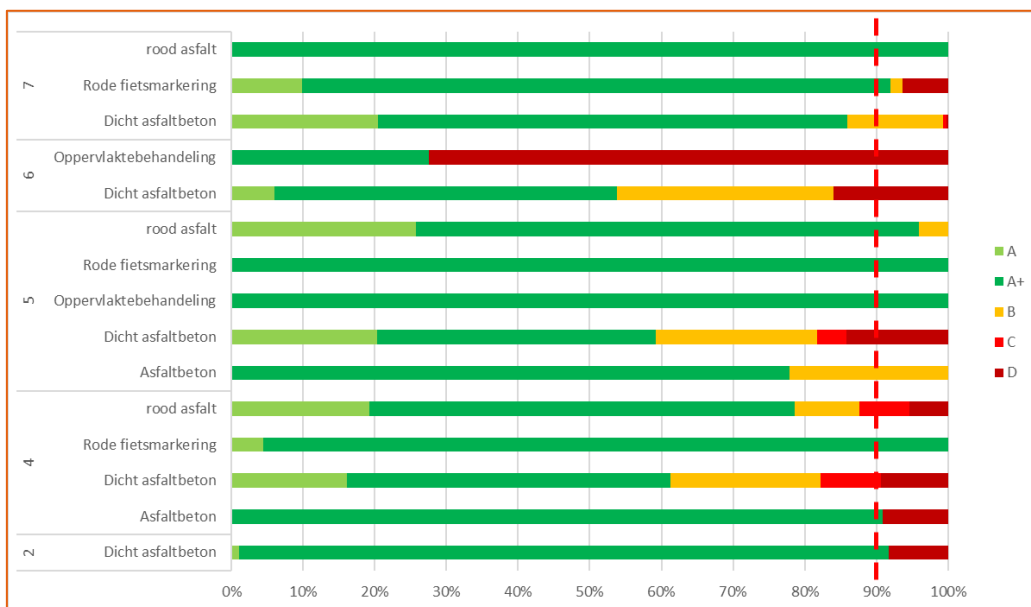
Indien de aan te pakken verhardingsoppervlakken worden beschouwd dan valt op, dat de meeste winst is te behalen in het wegwerken van de onvoldoende kwaliteit (C en D) bij de wegtypen 4 en 5 uitgevoerd in een asfaltverharding.



Figuur 10 Kwaliteitsbeoordeling per wegtype conform CROW 380 [m2]

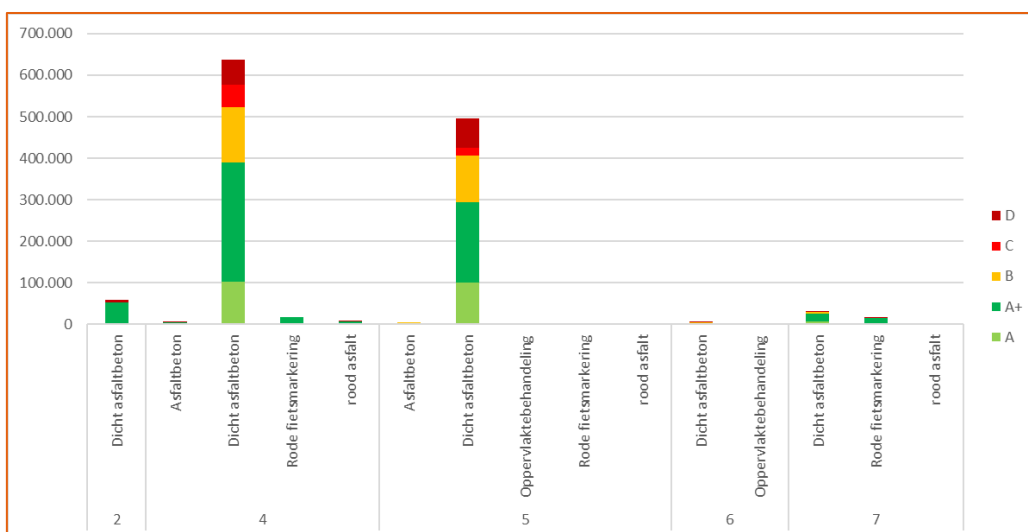
Kwaliteit asfalt per wegtype en verhardingssoort

De 90% lijn toont aan, dat de hoogste percentages met achterstallig onderhoud zich bevinden bij de wegen voorzien van een oppervlakbehandeling. Oppervlakbehandelingen worden toegepast bij rafeling, lichte scheuren of om de stroefheid te verbeteren. Oppervlakbehandelingen zijn goedkoper dan een traditionele deklaag (DAB of SMA), maar hebben daarnaast wel een aanzienlijk kortere levensduur.



Figuur 11 Kwaliteitsbeoordeling per verhardingstype, wegtype en verhardingssoort conform CROW 380 [%]

Indien de oppervlakken echter worden beschouwd dan is de grootste omvang met achterstallig onderhoud terug te vinden bij dicht asfaltbeton bij wegtype 4 en 5 uitgevoerd in een asfaltverharding. Dichtasfaltbeton komt het meeste voor bij de asfaltverhardingen (circa 96% van het beheerareaal asfalt).



Figuur 12 Kwaliteitsbeoordeling per verhardingstype, wegtype en verhardingssoort conform CROW 380 [m²]

BIJLAGE F – UITGANGSPUNTEN MEERJARENBEGROTING

De basisbegroting vanuit het beheersysteem bevat de volgende uitgangspunten:

Exclusief

- Kosten voor klein onderhoud.
- Reconstructies/ herinrichting.
- Rehabilitatie.
- Kapitaalslasten.
- BTW.
- Jaarlijks inflatiepercentage.
- Kosten Voorbereiding, Administratie en Toezicht (VAT)
- Onvoorzien.

Inclusief

- Kosten voor groot onderhoud
- Eenheidsprijzen prijspeil 2024 inclusief opslagpercentages:
 - Verkeersmaatregelen: 5%.
 - Uitvoeringskosten: 7%.
 - Algemene bedrijfskosten: 8%.
 - Winst en risico: 4%.

Noot

De inspectieresultaten zijn aangeleverd door een extern bureau, dat via de opdrachtgever apart opdracht heeft gekregen voor het uitvoeren van een globale visuele inspectie. Ook het genereren van de CROW-basisplanning is door dit extern bureau gedaan. De inspectieresultaten en daaruit volgende CROW-basisplanning vormen de basis voor de financiële gegevens van het groot onderhoud in dit beleidsplan.

Eenheidsprijzen

De volgende eenheidsprijzen zijn de basis voor de bepaling van de meerjarenplanning en -begroting.

Maatregel	Maatregelprijs 2020	Geïndexeerde maatregelprijs 2024
Asfalt en fundering vervangen, wegtype 1 en 2	103,46	135,19
Asfalt en fundering vervangen, wegtype 3,4 en 5	72,08	94,50
Asfalt en fundering vervangen, wegtype 3,4 en 5 (rood)	90,62	117,47
Asfalt en fundering vervangen, wegtype 6 en 7	51,22	66,55
Asfalt en fundering vervangen, wegtype 6 en 7 (rood)	62,66	80,08
Asfaltverharding vervangen (gem. 10 cm) (specifiek voor fietspaden)	43,13	66,55
Asfalt vervangen (rood) (gem. 10 cm)	54,95	80,08
Frezen (gem 4 cm) + aanbrengen tussen- + deklaag (gem 8 cm)	41,66	55,23
Frezen (gem 4 cm) + aanbrengen deklaag (gem 4 cm) (rood)	50,16	63,40
Aanbrengen deklaag (gem. 4 cm)	23,50	30,89

Aanbrengen deklaag (gem. 4 cm), rood asfalt	37,23	47,14
Deklaag vervangen of ZOAB vervangen	19,43	25,57
Aanbrengen dunne deklaag	10,02	13,25
Aanbrengen dunne deklaag (rood)	20,62	26,38
Aanbrengen dubbele oppervlakbehandeling	6,81	8,61
Aanbrengen dubbele oppervlakbehandeling (rood)	7,03	9,45
Aanbrengen enkele oppervlakbehandeling	4,23	5,42
Aanbrengen enkele oppervlakbehandeling (rood)	7,00	8,95
Frezen 3 cm + inlage 3 cm op 10% van het oppervlak	2,14	2,78
Frezen 3 cm + inlage 3 cm op 10% van het oppervlak + aanbrengen enkele opp.beh.	6,36	8,18
Frezen 3 cm + inlage 3 cm op 10% van het oppervlak + aanbr.enkele opp.beh.(rood)	9,12	11,70
Frezen 3 cm + inlage 3 cm op 10% van het oppervlak (rood)	3,51	4,40
Frezen 4 cm + inlage 4 cm op 10% van het oppervlak	2,60	3,40
Frezen 4 cm + inlage 4 cm op 10% van het oppervlak + aanbrengen dubbele opp.beh.	9,40	11,99
Frezen 4 cm + inlage 4 cm op 10% van het oppervlak + aanbr. dubbele opp.beh.(rood)	9,61	12,82
Frezen 4 cm + inlage 4 cm op 10% van het oppervlak + aanbrengen enkele opp.beh.	6,82	8,79
Frezen 4 cm + inlage 4 cm op 10% van het oppervlak + aanbr. enkele opp.beh.(rood)	9,58	12,32
Frezen 4 cm + inlage 4 cm op 10% van het oppervlak (rood)	4,43	5,55
Frezen 6 cm + inlage 6 cm op 15% van het oppervlak	5,18	6,73
Frezen 6 cm + inlage 6 cm op 15% van het oppervlak (rood)	7,24	9,17
Frezen 6 cm + inlage 6 cm op 15% van het oppervlak + aanbrengen dunne deklaag	15,08	19,92
Frezen 6 cm + inlage 6 cm op 15% van het oppervlak + aanbrengen dunne deklaag (rood)	25,67	33,05
Frezen 8 cm + inlage 8 cm op 15% van het oppervlak	6,70	8,73
Frezen 8 cm + inlage 8 cm op 15% van het oppervlak (rood)	9,44	11,99
Frezen 8 cm + inlage 8 cm op 15% van het oppervlak + aanbrengen nieuwe deklaag	30,71	40,31

Frezen 8 cm + inlage 8 cm op 15% van het oppervlak + aanbrengen nieuwe deklaag (rood)	38,94	49,47
Frezen 8 cm + inlage 8 cm op 15% van het oppervlak + aanbrengen dunne deklaag	16,53	21,70
Frezen 8 cm + inlage 8 cm op 15% van het oppervlak + aanbrengen dunne deklaag (rood)	27,12	34,82
Frezen 8 cm + tussenlaag (oab) + aanbrengen deklaag	42,26	56,00
Ophogen en nieuwe constructie, wegtype 1 en 2	109,06	142,88
Ophogen en nieuwe constructie, wegtype 3, 4 en 5	77,68	102,18
Ophogen en nieuwe constructie, wegtype 3, 4 en 5 (rood)	96,22	125,15
Ophogen en nieuwe constructie, wegtype 6 en 7	56,82	74,22
Ophogen en nieuwe constructie, wegtype 6 en 7 (rood)	68,26	87,77
Aanbrengen profileer deklaag (gem. 3,5 cm)	23,31	30,74
Aanbrengen profileer deklaag (gem. 3 cm) (rood)	38,78	49,06
Uitvullen + deklaag (4 cm)	30,42	40,20
Uitvullen + deklaag (rood) (3,5 cm)	49,36	62,64

Tabel 23 Eenheidsprijzen Asfalt (Bron: beheersysteem Gemeente Eijsden-Margraten)

Maatregel	Maatregelprijs 2020	Geïndexeerde maatregelprijs 2024
Cementbeton + fundering vervangen/beuken + overlagen	73,56	128,85
Cementbeton vervangen/beuken + overlagen	61,22	107,86
Gedeeltelijk plaatvervanging/oppersen/frezen	40,50	69,82
Klein onderhoud cemenbetonverharding	10,13	17,46
Ophogen + nieuwe constructie	79,91	140,51
Plaatselijk repareren en voegen vullen	23,29	40,14

Tabel 24 Eenheidsprijzen Beton (Bron: beheersysteem Gemeente Eijsden-Margraten)

Maatregel	Maatregelprijs 2020	Geïndexeerde maatregelprijs 2024
Gedeeltelijk herstraten (30% van het oppervlak) betonsteen	6,56	12,01
Gedeeltelijk herstraten (30% van het oppervlak) betontegels	4,39	7,93
Gedeeltelijk herstraten (30% van het oppervlak) gebakken steen	6,80	12,26
Gedeeltelijk herstraten (30% van het oppervlak) sierbestrating	11,95	12,26
Gedeeltelijk herstraten (50% van het oppervlak) betonsteen	13,93	25,46
Gedeeltelijk herstraten (50% van het oppervlak) betontegels	10,45	18,89
Gedeeltelijk herstraten (50% van het oppervlak) gebakken steen	14,33	25,90
Gedeeltelijk herstraten (50% van het oppervlak) sierbestrating	22,92	25,90
Herstraten (100% van het oppervlak) betonsteen	29,23	53,53
Herstraten (100% van het oppervlak) betontegels	22,27	40,41
Herstraten (100% van het oppervlak) gebakken steen	30,35	54,72
Herstraten (100% van het oppervlak) sierbestrating	47,54	54,72
Herstraten + fundering vervangen (betonsteen)	53,56	97,62
Herstraten + fundering vervangen (betontegels)	47,22	85,20
Herstraten + fundering vervangen (gebakken steen)	61,36	110,64
Herstraten + fundering vervangen (sierbestrating)	77,80	110,64

Tabel 25 Eenheidsprijzen Elementen (Bron: beheersysteem Gemeente Eijsden-Margraten)

BIJLAGE G – OVERZICHT TOEPASSEN BURGERPARTICIPATIE

Burgerparticipatie bij beheer en onderhoud van wegen																											
Activiteit	Randvoorwaarde (indien 1x met Nee beantwoord, dan wordt burgerparticipatie afgeraden)					Beleidsfase Wanneer burgerparticipatie?					Participatietrede (rol & verantwoordelijkheid / ruimte voor inbreng / mate van invloed)					Communicatie en Informatievoorziening (gespreksvorm)					Participatiemethoden						
	Ruimte voor participatie? Keuzes, alternatieven?	Geschied voor inwoners/ burgers?	Is er voldoende tijd beschikbaar?	Bestuur bereid bijdrage te leveren?	Is er capaciteit en budget beschikbaar?	Agendavorming	Beleidsvoorbereiding	Besluitvorming	Uitvoering	Evaluatie	Informeren	Raadplegen (Wat vind je ervan?)	Adviseren (Hoe zie je het voor je?)	Coproduceren (Samen tot stand brengen)	Meebeslissen (Stem inwoner weegt mee)	Gemeentelijke website	Social Media	Nieuwsbrief / Bewonersbrief	Informatiebijeenkomst	Infoborden en flyers	Online Platforms	Online Workshop	Enquete	Referendum	Informatiebijeenkomst	Uitdaagrecht	Maatschappelijke initiatief
In relatie tot B&O wegen	Nee								X																		
Klein onderhoud	Ja	Nee							X		X					X	X	X									
Groot onderhoud	Ja	Nee							X		X					X	X	X									
Levensduurverlengend onderhoud (LDV)	Ja	Nee							X		X					X	X	X									
Rehabilitatie / reconstructie	Nee								X		X					X	X	X									
Herinrichting / omvorming	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja				X			X							X						X		
Gladheidsbestrijding	Ja	Nee							X		X					X	X										
Boomwortelproblematiek	Ja	Nee					X		X																		
Vorst- dooi schades	Nee								X																		
Kwaliteitsniveau	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja		X					X							X						X		

COLOFON

WEGENBELEIDSPLAN 2025-2028

KLANT

Gemeente Eijsden-Margraten

AUTEUR

Jeroen Verhoef

PROJECTNUMMER

30215072

DATUM

28 november 2024

STATUS

Definitief

GECONTROLEERD DOOR

Jeffry van den Hengel
Senior adviseur Assetmanagement

VRIJGEGEVEN DOOR

Jeroen Verhoef
Senior adviseur Assetmanagement

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 56825
1040 AV Amsterdam
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com