

MJOP WEGEN & MIP 2025 – 2029

CROW norm C met maximaal <10% D



Aanpak onderhoud WEGEN 2025 – 2029

Het in stand houden van een veilige en duurzame civieltechnische inrichting is een wettelijke verplichting waaraan iedere gemeente als wegbeheerder invulling moet geven. Uitvoering van deze verplichting vindt grotendeels plaats door het uitvoeren van onderhoud op basis van een Meerjaren onderhoudsplanning (MJOP). Het opstellen van een MJOP kapitaalsgoederen zoals wegen is tevens een verplichting vanuit de gemeentelijke financiële verordening. Elke 5 jaar wordt een dergelijke onderhoudsplanning aan de raad voorgelegd.

De huidige stand van zaken is dat we een achterstand ten aanzien van onderhoud hebben opgelopen. De aanpak ten aanzien van het wegonderhoud vraagt dan ook om een andere aanpak en deze aanpak bestaat uit twee sporen: te weten het MJOP wegen (gericht op het behalen van de benodigde onderhoudskwaliteit) en een tweede spoor een meerjareninvesteringsplan (MIP) dat tevens benodigd is om het benodigde onderhoudsniveau te behalen echter integraal aangepakt wordt vanuit meerdere disciplines tegelijk.

Doel van de aanpak:

Het in 5 jaar wegwerken van de huidige achterstalligheid van wegonderhoud en het op peil houden van het lopende onderhoud (CROW norm C met maximaal <10% D). Hierdoor kan worden voldaan aan onze wettelijke verplichtingen voor een veilige en duurzame civieltechnische inrichting.

Om dit te kunnen realiseren zijn de volgende acties nodig:

1. Overstappen van adaptief naar curatief/preventief wegonderhoud en het hanteren van 2 sporen om het onderhoud aan te pakken en bij te werken zodoende te kunnen voldoen aan de landelijke richtlijn conform CROW norm tot minder dan 10% achterstalligheid op onderhoudsniveau D.

Spoor 1: MJOP wegen

- Het onderhoudsniveau vaststellen voor de komende 5 jaar.
- Planning: het jaarlijks wegwerken van 11.000 m² achterstallig onderhoud (afgestemd op het CROW norm C met max. D < 10%) conform totaaloverzicht. De jaarlijkse uitvoeringsplanning van het MJOP voorleggen en laten vaststellen door het college.
- Budget: het structureel ophogen en indexerend van het reguliere budget onderhoud wegen.
- Monitoring: het opnemen van een prestatie-indicator achterstallig onderhoud op m² in de begroting.

Spoor 2: Meerjaren Investeringsplan integrale projecten

- Het aanwijzen van integrale vervangingsinvesteringsprojecten voor de komende jaren waarbij de wegen in zijn geheel vervangen worden en werk met werk gemaakt kan worden vanuit de diverse disciplines.
- Het verkrijgen van voorbereidingskrediet en uitvoeringskrediet voor deze investeringsprojecten door deze jaarlijks separaat aan de Raad voor te leggen.

Organisatorisch benodigd voor spoor 1 en 2

- Het verruimen van de personele capaciteit door het aanstellen van een toezichthouder en het aanstellen van een projectleider per investeringsproject.

Alle bovenstaande acties zijn nader uitgewerkt in de hiernavolgende beschreven aanpak.

1. Overstappen van adaptief naar curatief/preventief wegonderhoud.

In 2017 heeft de Raad besloten om adaptief wegonderhoud te hanteren. Na acht jaar moeten we concluderen dat deze vorm van onderhoud niet past bij onze organisatie. De organisatie is te klein, waardoor we niet ad hoc kunnen acteren op acute situaties (adaptief zijn en hier continu regie op voeren). Dit gaat ook ten koste van de juiste voorbereiding van integrale projecten. In het plan van 2017 om adaptief wegbeheer in te voeren werd een kostenbesparing geschetst voor het wegbeheer. Na een inventarisatie moeten we concluderen dat om deze kostenbesparing te realiseren een forse investering nodig was in personele bezetting. Die op zijn beurt de besparing gedeeltelijk te niet zou doen. Ook de krapte op de arbeidsmarkt heeft belemmerend gewerkt in het aantrekken/inhuren van gespecialiseerde civieltechnische mensen.

Het invoeren van zowel curatief als preventief onderhoud van wegen in plaats van adaptief heeft een aantal voordelen:

- Preventief onderhoud is gebaseerd op het tijdig signaleren en acteren volgens een planning, waarbij door regelmatige inspecties en kleine aanpassingen ernstige schade of achterstalligheid voorkomen kan worden.
- Curatief onderhoud omvat reparaties en ingrepen die noodzakelijk zijn na het optreden van schade aan de weginfrastructuur, zoals het vullen van gaten en het repareren van scheuren. Deze methode zorgt voor onmiddellijke verbeteringen.

Door gebruik te maken van geavanceerde monitoringtechnologieën (weginspecties) kunnen wegbeheerders potentiële problemen vroegtijdig identificeren. Hierdoor kunnen beheerders proactieve maatregelen nemen, zoals b.v. het aanbrengen van beschermende coatings en het uitvoeren van oppervlaktebehandelingen, om de levenscyclus van de weg te verlengen en grotere reparaties in de toekomst te vermijden. Deze preventieve strategie resulteert in kosteneffectieve onderhoudsprogramma's die de duurzaamheid van weginfrastructuur verbeteren en de veiligheid voor alle weggebruikers waarborgen. Daarnaast is het beter planbaar voor een kleine organisatie.

Spoor 1: MJOP wegen

Het MJOP wegen 2025-2029 beschrijft

- A. het beoogde onderhoudsniveau
- B. de planning van het onderhoud en
- C. de kosten van het onderhoud.

Ad A. Het beoogde onderhoudsniveau:

Hiervoor hanteren we de richtlijn van het CROW 146A Handboek visuele inspectie 2011. Op basis van deze normering worden de inspecties uitgevoerd en de wegvakken visueel beoordeeld op technische onderhoudstoestand en daarmee een koppeling gemaakt met het onderhoudsniveau (A t/m D).

Toelichting: CROW Visuele weg inspectie 146 op A, B, C, D technische kwaliteitsniveaus:

Inspectieproces

Het inspectieproces van CROW Visuele weg omvat meerdere fasen die gericht zijn op het waarborgen van de kwaliteitscontrole van de wegen. Allereerst wordt een gedetailleerde planning opgesteld, waarin de specifieke locaties en aspectevaluaties worden gespecificeerd. Vervolgens worden de wegen grondig geïnspecteerd, waarbij gebruik wordt gemaakt van gestandaardiseerde checklists om consistentie en nauwkeurigheid te waarborgen. Na de inspectie worden de verzamelde gegevens geanalyseerd, en worden eventuele tekortkomingen of verbeterpunten geïdentificeerd. Dit systematische proces helpt bij het handhaven van hoge kwaliteitsnormen en draagt bij aan de veiligheid en bruikbaarheid van de wegen.

Regelmatige inspecties als uitgangspunt

Het uitvoeren van regelmatige inspecties is van groot belang voor het goed kunnen inplannen van je groot onderhoud en heeft vele voordelen. Ten eerste zorgen deze inspecties ervoor dat eventuele problemen of tekortkomingen tijdig worden opgemerkt en aangepakt, waardoor de veiligheid en bruikbaarheid van de wegen gewaarborgd blijven. Daarnaast kunnen inspectieresultaten ook gebruikt worden om toekomstig onderhoud en reparaties te plannen en budgetten toe te wijzen.

Bovendien dragen regelmatige inspecties bij aan het verminderen van mogelijke schadeclaims en juridische geschillen, omdat eventuele gebreken tijdig worden aangepakt en opgelost. Dit kan ook leiden tot kostenbesparingen op lange termijn, omdat grotere reparaties of reconstructies voorkomen kunnen worden.

Toelichting Technische Kwaliteitsniveau 146 A, B, C, D

Het technische kwaliteitsniveau (volgens de CROW handboek visuele weginspectie 146A) A, B, C, D wordt gebruikt als referentie voor het beoordelen van de technische staat en kwaliteit van wegen. Dit niveau bestaat uit vier categorieën:

- A: Uitstekend
- B: Goed
- C: Redelijk
- D: Matig of slecht

Elke categorie geeft aan hoe goed een weg voldoet aan de specifieke normen en richtlijnen voor technische kwaliteit, duurzaamheid en veiligheid. Hierbij worden verschillende

aspecten geëvalueerd, zoals de staat van het wegdek, de verlichting en bewegwijzering, de afwatering en de toestand van bermen en taluds.

Deze kwaliteitsniveaus geven een beeld van de technische staat en geven de mogelijkheid aan de wegbeheerder om zijn onderhoud te gaan plannen. Bijvoorbeeld: wegen die nu op niveau B zijn ingeschaald moeten in de tijd gezien gepland worden voor onderhoud zodra deze niveau C bereiken.

Het onderhoudsniveau MJOP 2025-2029

Het bestuur heeft in haar coalitieprogramma aangegeven dat een veilig Valkenburg aan de Geul prioriteit heeft en hiervoor moet de basis op orde zijn. Het onderhoudsniveau voor alle wegen in de gemeente moet ingesteld zijn op minimaal onderhoudsniveau C zijn of hoger en we accepteren een marge van maximaal 10% van de wegen op niveau D. Door dit onderhoudsniveau vast te stellen en te hanteren als kader kan de gemeente ook haar verantwoordelijkheid als wegbeheerder voldoende nemen. Het onderhoudsniveau C is landelijk bij de meeste gemeenten dan ook het uitgangspunt.

De CROW richtlijnen zijn weliswaar geen recht in de zin van art. 79 RO, maar bieden wel aanknopingspunten die de rechter kan meewegen bij de beoordeling van een gebrekkigheid aan de weg en de daarmee samenhangende beoordeling of de wegbeheerder aansprakelijk is voor daardoor geleden schade. Uit de lagere rechtspraak betreffende de wegbeheerdersaansprakelijkheid volgt dat afwijking van de richtlijnen niet automatisch tot aansprakelijkheid leidt en dat naleving van de richtlijnen niet automatisch leidt tot het ontbreken van aansprakelijkheid. Met andere woorden, de CROW-richtlijnen zijn in het kader van de wegbeheerdersaansprakelijkheid gezaghebbend, maar niet doorslaggevend.

Toelichting: technische kwaliteit versus beeldkwaliteit

De indeling in de onderhoudsniveaus A t/m D zegt niets over de gewenste beeldkwaliteit of uitstraling van de openbare ruimte. Het onderhoudsniveau (C) is dusdanig dat we voldoen aan onze wettelijke plicht een veilige en duurzame civieltechnische inrichting in stand te houden. Het beschikbare budget voor onderhoud is ingesteld op de huidige gebruikte materialen zoals asfalt, klinkers, stoeptegels etc. en gaat uit van vervangen van dezelfde materialen. Bijvoorbeeld: voor het centrum is gekozen voor een andere uitstraling/beeldkwaliteit door het toepassen van natuursteen. Dit is een bewuste keuze geweest. Om het onderhoud van deze wegen op het onderhoudsniveau C te kunnen behouden is een intensiever onderhoudstraject met bijbehorende kosten ingesteld.

Vanuit het centrumplan destijds en nu bijvoorbeeld mogelijk vanuit visies (oost/VTE) kan de raad besluiten om in te zetten op een ander beeldkwaliteitsniveau van de openbare ruimte. Dit betekent het veranderen van de huidig gebruikte materialen. Ook de impact van het klimaatadaptief (gaan) inrichten met andere materialen zal zijn impact gaan hebben op het regulier onderhoud en de onkosten daarvan.

In die zin is het MJOP wegen altijd onderhevig aan planvorming en beleidsinvloeden vanuit andere disciplines. Het MJOP wordt danwel vastgesteld voor de komende 5 jaar het is hoe dan ook afhankelijk van keuzes die gedurende deze periode gemaakt worden.

Stand van zaken onderhoudsniveau 2023

Overzicht kwaliteiten wegbeheer Valkenburg 2023				
Technische kwaliteit CROW		2023		
		asfalt	elementen	totaal
A+/A	Voldoende (onderhoud later dan jaar)	51,1%	79,3%	63,1%
B	Matig (onderhoud over 3 tot 5 jaar)	15,3%	3,9%	10,4%
C	Onvoldoende (regulier)	11,0%	1,9%	7,2%
D	Onvoldoende (achterstallig)	22,6%	14,9%	19,3%
		100,0%	100,0%	100,0%
	Totaal m2 oppervlakken ariaal wegen	586.652	404.723	991.376

Bovenstaande tabel geeft de stand van zaken ten aanzien de aantallen m2 (in %) per onderhoudsniveau onderverdeeld is asfalt en elementenverharding (in totaal 991.376 m2). Te zien is dat van de m2 asfaltwegen circa 22 % en van de elementenverharding circa 15% bij niveau D zijn ingedeeld.

Gemiddeld is het aandeel m2 op niveau D 19,3 % terwijl dit conform kader maximaal 10% zou mogen zijn.

In m2 hebben we het dan over 192.887 m2 oppervlak waar onderhoud gepleegd moet worden om op niveau C dan wel hoger (bij vervanging niveau A) uit te komen.

totale achterstand asfalt en element- verharding 2023	192.887	m2
---	---------	----

Het proces van het verminderen van de achterstand in onderhoud van weginfrastructuur tot onder de 10% van de vastgestelde CROW-norm D is cruciaal voor het verbeteren van de algehele veiligheid en efficiëntie. Deze aanpak omvat een systematische evaluatie van de bestaande wegcondities, prioritering van reparaties op basis van verkeersvolume en wegbelang, en de implementatie van een effectief onderhoudsschema.

Ad B. Planning: *het jaarlijks wegwerken van 11.000 m2 achterstallig onderhoud (afgestemd op het onderhoudsniveau, onderhoudsnorm C met max. D < 10%) conform totaaloverzicht door het uitvoeren van regulier groot en klein asfalt- en elementonderhoud.*

Voor het uitvoeren van het regulier onderhoud is er de opgave gesteld om jaarlijks 11.000 m2 achterstallig onderhoud (CROW norm D) weg te werken. Hiervoor is in 2024 budget ter beschikking gesteld door de Raad (budget wegen en wegbermen 6210010).

Uitvoeringplanning wordt vastgesteld aan de hand van de jaarlijkse visuele wegininspectie uitgevoerd door een externe gecertificeerde inspecteur. Aan de hand van deze inspectie en eigen waarnemingen wordt een vijf jaren planning opgesteld en jaarlijks ter beoordeling aan het college voorgelegd.

De opbouw van deze planning is als volgt: het eerste jaar is in opdracht bij de huis aannemer.

Het tweede jaar in voorbereiding en de jaren drie tot en met vijf is een doorkijk aan de hand van de inspectie.

Deze planning is een dynamisch document en wordt jaarlijks bijgesteld aan de hand van de inspectie en actuele situatie en aan het college voorgelegd.

Ad C. Kosten onderhoud

In de kadernota 2024 is reeds voorzien in een structurele ophoging en indexering van het reguliere budget onderhoud wegen. Er is € 441.000,- structureel bijgeraamd en een indexering van 2,5% gehanteerd. Totaal beschikbaar voor het MJOP is een jaarlijks budget van € 1.418.512,- .

Grootboeknummer	Begrotingsjaar 2025		6210010
Omschrijving	Omschrijving	kostensoort	bedrag
Primitieve begroting 2024	Direct noodzakelijk klein onderhoud	34038	€ 68.257
Primitieve begroting 2024	Onderhoudsplanning	34268	€ 876.322
Kadernota 2024	Onderhoudsplanning	34268	€ 441.000
Diverse bijstellingen index 2,5%	Onderhoudsplanning	34268	€ 32.933
totaal			€ 1.418.512

Tabel 1

Monitoring voortgang

De Raad wordt op de hoogte gehouden van de voortgang door middel van een prestatie-indicator achterstallig onderhoud op m2. Deze zal middels een RIB gedeeld worden met de Raad.

Spoor 2: MIP - een meerjareninvesteringsplanning van integrale vervangingsinvesteringsprojecten

Integrale projecten, zowel vanuit het waterprogramma als vanuit wegbeheer, worden steeds meer erkend als cruciaal voor duurzame ontwikkeling, vooral wanneer ze worden gezien als vervangingsinvesteringen waarbij de wegen in zijn geheel vervangen worden en werk met werk gemaakt kan worden vanuit de diverse disciplines

De programmering van deze integrale projecten ontstaat door het in samenhang zien van de diverse opgaven vanuit de diverse disciplines. Deze projecten zijn niet alleen gericht op het vervangen van verouderde infrastructuur of systemen, maar ook op het integreren van veerkracht, flexibiliteit en innovatie bijvoorbeeld klimaat adaptieve maatregelen. Door de focus op duurzaamheid te leggen zorgen deze projecten voor lange termijn voordelen, inclusief milieubescherming, economische besparingen en verbeterd welzijn van de gemeenschap. De brede integrale aanpak van deze projecten vergemakkelijkt de afstemming van diverse doelstellingen, waardoor ze een essentiële strategie zijn in hedendaagse planning en ontwikkelingsinitiatieven.

De gebieden waar integrale koppelkansen zich voordoen hebben we reeds in beeld gebracht. Deze zogenaamde integrale vervangingsinvesteringsprojecten zijn omvangrijk van aard en nemen vaak 1-3 jaar in beslag om van voorbereiding tot uitvoering te brengen. Onze organisatie is erop gericht om 4 projecten per jaar in voorbereiding dan wel uitvoering te hebben. Echter om aan de slag te kunnen gaan moeten we kunnen starten op basis van een voorbereidingskrediet waarmee de nadere uitwerking van het project bepaald kan worden zodoende een voldoende onderbouwde kredietraming op te kunnen stellen voor het totale project (uitvoering) en voor te kunnen leggen aan de raad.

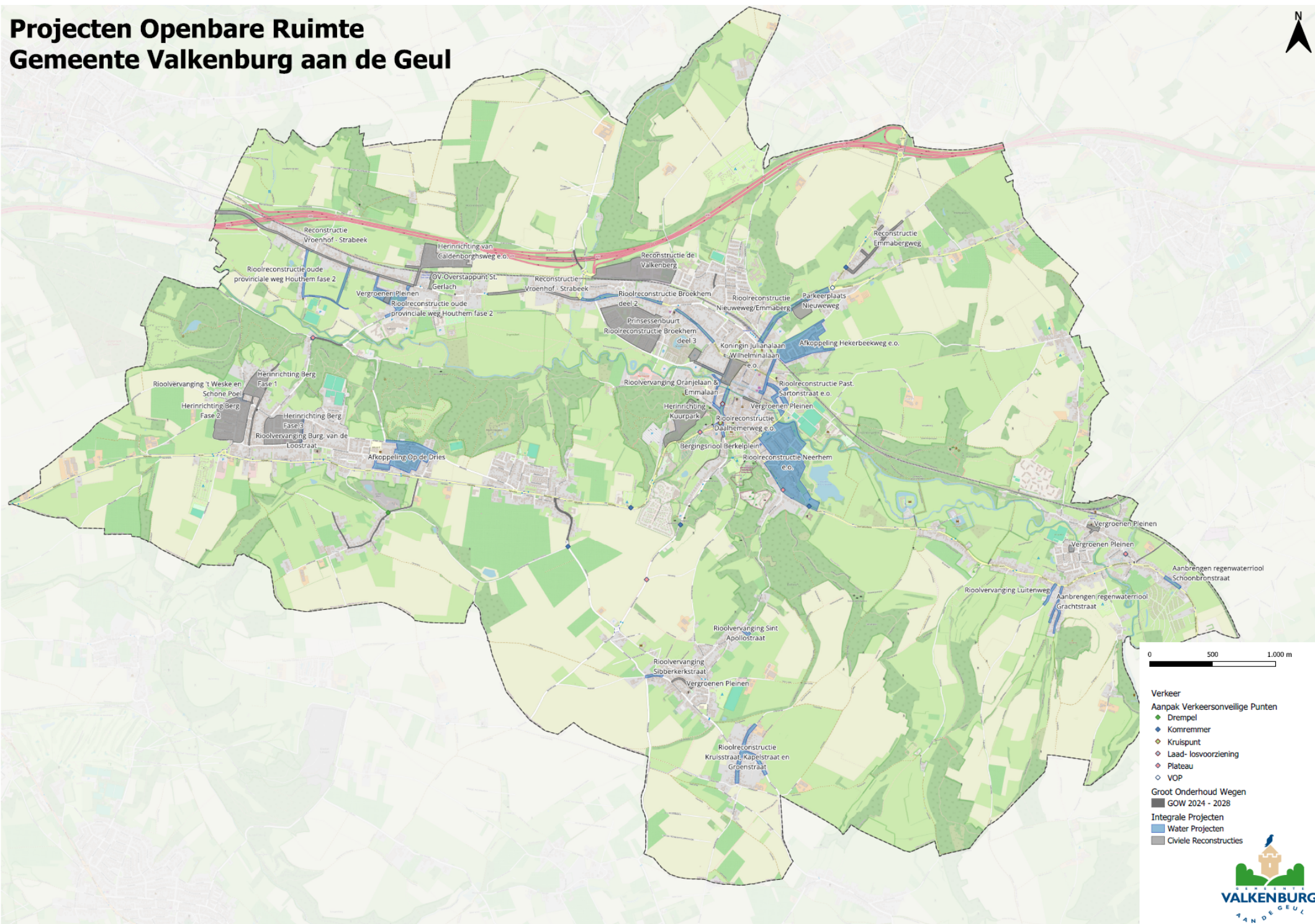
De financiering van deze integrale projecten wordt deels gedekt uit reeds voorziene onderhoudskosten met name vanuit het waterprogramma. Echter dit is niet altijd het geval of voldoende geborgd. Het is bijvoorbeeld ook mogelijk dat door onderzoek naar de wegconstructie in de voorbereidingsfase er een aanpak uitkomt die meer gevolgen heeft voor bijvoorbeeld de riolering dan was voorzien sec vanuit het onderhoud. De overzichtskaart en tabel 2 en tabel 3 geven een overzicht van de integrale projecten welke reeds zijn opgestart en deels gefinancierd en de nog op te starten integrale projecten.

Deze investeringsprojecten (spoor 2) worden jaarlijks aan de Raad voorgelegd ten behoeve van het verkrijgen van voorbereidingskrediet en uitvoeringskrediet.

Organisatorisch: Het verruimen van de personele capaciteit door het aanstellen van een toezichthouder (1fte).

Een toezichthouder of opzichter civiele techniek speelt een cruciale rol in het waarborgen van de kwaliteit en veiligheid van civieltechnische werken. Deze professional is verantwoordelijk voor het toezien op en handhaven van de technische specificaties, ontwerpplannen en bouwnormen tijdens de uitvoering van infrastructuurprojecten. Een structurele formatieplek geeft invulling aan het toezien op de juiste kwaliteit van de uitvoering van het gemeentelijk wegenonderhoud

Met deze personele uitbreiding is reeds ingestemd door de Raad bij de kadernota 2024.



Meerjaren investeringsprojecten

Reeds geplande en gefinancierde Projecten (water/civiel/groen)

Locatie	Globale verdeling kosten	Indicatieve planning (jaar)
Past. Sartonstraat e.o.	80% riool / 20% civiel	2026
Emmabergweg	100% civiel	gereed
Vroenhof - Strabeek	vervangingsinvestering	2025
Hekerbeek fase 1	70% riool / 30% civiel	2025
Vergroenen 4 pleinen	70% groen / 30% civiel	2025-2029
Houthem fase 2	20% groen / 70% riool / 10% civiel	2027
Berg Oost (op de Dries)	70% riool / 30% civiel	2027
Totale onderhoudsoppervlakte	21.705 m2	

Tabel 2

Integrale projecten (MIP vervangingsinvesteringen)

Locatie	m2	Indicatieve planning (jaar) uitvoering
Geneindestraat	4.822,2	2027
Berg fase 1	4.836,13	2025
Berg fase 2	2.599,76	2026
Berg fase 3	3.526,86	2027
Valkenberg	7.422,77	2030
Hekerbeek fase 2	2.154,32	2025
Kuurpark	6.943,66	2026
Parkeerplaats Margrietlaan	4.988,43	2025
Nieuweweg	6.219,47	2030
Van Caldenborghseweg e.o.	4.932,55	2026
Prinsessenbuurt	3.932,55	2029
Cauberg - Wilhelminalaan-Grendelplein-Daalhemerweg	9.755	2027-2028
	48.852	

Tabel 3

Resumé

Het in 5 jaar wegwerken van de huidige achterstalligheid op wegonderhoud en het op peil houden van het lopende onderhoud (CROW norm C met maximaal <10% D).

De haalbaarheid is van het wegwerken van het bestaande achterstallig onderhoud is afhankelijk van de inzet van de volgende middelen.

Spoor 1 De gemiddelde kosten voor het wegwerken van achterstallig onderhoud kost gemiddeld € 124 per m2 verharding. Met het jaarlijks budget van totaal (zie tabel 1) €1.418.512 kunnen we jaarlijks 11.440 m2 achterstallig onderhoud wegwerken. Uit de wegininspectie, uitgevoerd in 2023 is gebleken dat 192.887 m2 (19,3%) van het areaalwegen achterstallig is CROW niveau D.

Spoor 2 Op dit moment zijn er middelen ter beschikking gesteld om diverse projecten te realiseren waar achterstalligheid wordt weggewerkt (21.705m2) In het MIP zijn toekomstige integrale vervangingsprojecten benoemt waar bij achterstalligheid wordt weggewerkt (48.852 m2).

Jaarlijks beschikbaar budget (2025)	€ 1.418.512	per jaar
Gemiddelde kosten wegwerken m2	€ 124,00	per m2
Totale achterstand asfalt en element- verharding 2023	192.887	m2
spoor 1. Groot onderhoud per jaar (regulier budget)	11.440	m2
spoor 2 . Achterstalligheid in reeds gefinancierde projecten	21.705	m2
Integrale projecten (te financieren via Verv. Invest.)	48.852	m2
duur wegwerken tot 0%	10	jaar
duur wegwerken tot < 10%	5	jaar