

Beleidsplan wegen 2025 – 2028

1 Inleiding

Gemeente Meerssen is verantwoordelijk wegbeheerder

De gemeente Meerssen is verantwoordelijk voor het beheer van en onderhoud aan het gemeentelijk wegennet in de kernen; Bunde, Geulle, Meerssen, Rothem en Ulestraten. Het betreft hier de openbare wegen, fietspaden, trottoirs en ander verhardingen waar de gemeente onderhoudsplichtige is. Het totale wegennet bestaat uit elementenverharding 485.797 m², asfaltverharding 766.034 m², cement-beton 19.598 m² en half/onverhard 115.406 m², tezamen opgeteld een oppervlakte van ca. 1,39 miljoen m².

Doel van het beleidsplan

In 2018 is een Beleidsplan wegen 2019 - 2023 opgesteld. De periode van dit plan is verlopen, waardoor een nieuw plan nodig. Het beleidsplan wegen 2025 - 2028 is een strategisch document. In dit beleidsplan maken we nieuwe afspraken om te zorgen dat onze verhardingen ook de komende jaren blijven voldoen aan veranderend verkeerskundig gebruik en klimaatadaptatieve maatregelen (onder andere hittestress en verhoogde neerslag). Het budget voor onderhoud wegen is niet oneindig wat betekent dat we hierin keuzes moeten maken. In dit beleidsplan maken we deze keuzes. Het beschikbare geld gebruiken we voor de zaken die er daadwerkelijk toe doen. De afspraken en keuzes in dit beleidsplan zorgen ervoor dat we een gezamenlijke visie en doel voor ogen hebben met de werkzaamheden die we in de toekomst op de verhardingen in de gemeente Meerssen uitvoeren. Met "gezamenlijk" bedoelen we dat het beleid intern en gemeentebreed draagvlak heeft en onderkend wordt.

Beheerplan als doorvertaling beleidsplan

In navolging van dit beleidsplan stellen we een beheerplan wegen op. Dit is een technische vertaling van het beleid waarin de concrete werkzaamheden, de planning en de uiteindelijke kosten voor de korte termijn van 4 jaar met een actualisatie van 2 jaar wordt vastgelegd. Alle maatregelen die in het beheerplan worden vastgelegd, volgen het beleid zoals omschreven in dit plan en de keuzes van de gemeenteraad.

Het beheerplan is een tactische doorvertaling van het beleidsplan. Het doel van het beheerplan is om te zorgen voor verbinding tussen de doelstellingen van de gemeente en de meerjarenprogrammering. Het beschrijft de keuzes die leiden tot de realisatie van de gestelde beheerdoelen die in het gemeentelijk beleid zijn beschreven. Tevens geeft het inzicht en onderbouwing van de kosten die gemaakt worden voor het beheer.

Handboek Openbare Ruimte (HOR)

Gelijktijdig met het opstellen van het beleids- en beheerplan wegen wordt het Handboek Openbare Ruimte, afgekort HOR, opgesteld. In dit handboek zijn de technische eisen van de inrichting van de openbare ruimte beschreven op het gebied van onder meer wegen, verkeer, groen en water. In het handboek zijn eisen voor onder andere de maatvoering, de vormgeving en materiaalgebruik van de openbare ruimte opgenomen. De keuzes die in het HOR zijn gemaakt zijn van invloed op de kosten van beheer.

Begrippenlijst

De begrippen zijn in bijlage 1 opgenomen.

Wet- en regelgeving

De wet- en regelgeving zijn in bijlage 2 opgenomen met uitleg.

Overzicht beleidsdocumenten met invloed op beleid wegen

Dit overzicht is in bijlage 3 opgenomen.

2 Beleidskaders

Dit hoofdstuk gaat over wet- en regelgeving waaraan de gemeente zich moet houden en de doelstellingen die de gemeente heeft. Ook wordt kort de methodiek van Wegbeheer beschreven.

2.1 Landelijke wetgeving en normeringen

De gemeente heeft geen volledige vrijheid in het vaststellen van haar beleid voor wegbeheer. Het beheer van wegen is namelijk (deels) in nationaal geldende wetten en besluiten geregeld. Zij geven de kaders aan voor het beheer. De belangrijkste wet- en regelgeving:

- Grondwet
- Burgerlijk Wetboek (BW)
- Gemeentewet
- Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)
- Omgevingswet, hierin zijn o.a. opgegaan per 1 januari 2024 de voor wegbeheer belangrijke:
Wet Geluidhinder (WGH)
Wet Milieubeheer
- Wegenverkeerswet (WVW)
- Code Milieu Verantwoord Wegbeheer
- Europese Richtlijn Omgevingslawaaï
- Arbeidsomstandighedenwet (Wet Arbo)

Meer informatie over deze wet- en regelgeving is opgenomen in bijlage 2.

2.2 Doelstellingen gemeente

Gemeente Meerssen kent verschillend beleid waarin doelstellingen zijn opgenomen die een relatie met wegbeheer hebben. Hieronder staan de belangrijkste documenten vermeld. Een toelichting van de inhoud vindt u in bijlage 3.

- Bestuursakkoord 2022 – 2026 Gemeente Meerssen ‘Samen verder bouwen’
- Omgevingsvisie Meerssen (in ontwikkeling)
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) 2024 – 2029
- Groenbeleidsplan Meerssen 2023 – 2043
- Waterprogramma Meerssen 2023 – 2027
- Beleidsplan Geluid 2014 - 2022 (dient geactualiseerd te worden) + Actieplan geluid

Beleidskeuzes

De belangrijkste Meerssense waarden voor wegbeheer zijn Inclusie (toegankelijkheid), Participatie en duurzaamheid (klimaat, energie en duurzaam gebruik).

Samenvattend zijn de voor wegbeheer meest belangrijkste beleidskeuzes per thema:

Thema	Beleidskeuzes
Participatie	→ Burgerparticipatie waar mogelijk bij inrichting van de leefomgeving.
Veiligheid	Waterveiligheid → Oplossen knelpunten watersysteem. → Afkoppelen regenwater van wegdek. → Infiltreren regenwater door wegdek naar ondergrond. Verkeersveiligheid → Daar waar de lokale situatie erom vraagt worden straten ingericht als 30km-zone. → Implementatie van 60 km/u buiten de bebouwde kom. → Lage snelheden in schoolzones. → Aanpak verkeersproblematiek in Ulestraten. → Ontwikkeling van wandelgebieden. → Brede fietspaden op hoofdroutes.
Toegankelijkheid	→ Verbeteren toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mindervalide verkeersdeelnemers.
Gezondheid/milieu	→ Milieuvriendelijke manier van onkruidbestrijding. → Verkeersinfrastructuur aanpassen voor minder vrachtverkeer in de kernen in verband met uitstoot van fijnstof.
Economie/ Aantrekkelijkheid	→ Herinrichten van de centrale (markt)pleinen.

	→ Ontwikkeling van wandelgebieden, profileren als internationale wandelgemeente → Verbeteren fietsnetwerk, profileren als internationale fietsgemeente.
Archeologie	→ Onderzoeken op archeologische kaarten of aanleg van wegen mogelijke archeologische vindplaatsen raakt en daarbij de passende maatregelen neemt.
Klimaatadaptatie	→ Verminderen hittestress door minder verhard oppervlak en/of verharding om te vormen naar grasbeton of halfverharding → Infiltreren en/of afvoer vertragen van hemelwater door minder verhard oppervlak en/of verharding om te vormen naar grasbeton of halfverharding. → Bij reconstructie naar 10% vermindering van verhardingen, als het geen negatieve gevolgen heeft, bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid
Energietransitie	→ Verzwaren elektriciteitsnetten en/of aanleg warmtenetten
Duurzaam gebruik	→ Het inspelen op veranderend gebruik van de wegen (bijvoorbeeld elektrische en zelfrijdende auto's) en de toenemende intensiteit ervan, en de realisatie van een gezonde leefomgeving. Bij erftoegangs-wegen (woonstraten) de asfaltverharding vervangen in elementenverharding (klinkers).
Circulaire materialen en hergebruik	→ Toepassen van materialen en grondstoffen die hergebruikt kunnen worden in soms andere hoedanigheden.
Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI)	→ Meenemen van de effecten op people, planet en profit bij inkopen om duurzaamheidsdoelstellingen te behalen. Het bevat de volgende thema's: - Klimaatbewust inkopen, onder andere klimaatneutraal, CO2-vrij/arm; - Biobased inkopen, fossiel vrije grondstoffen; - Circulair inkopen, hergebruik van grondstoffen en/of afvalreductie;

Tabel 1: Voor wegbeheer meest relevante beleidskeuzes per thema.

Toepassen innovaties

Werken aan duurzame maatregelen geeft ook kansen om hierbij innovaties toe te passen, die bovendien een communicatieve uitstraling opleveren. Het wegonderhoud biedt hiervoor mogelijkheden. Denk aan bijvoorbeeld het toepassen van koudere asfaltmengsels en levensduurverlengende technieken voor asfalt. Meerssen volgt landelijke ontwikkelingen op dit gebied en richt zich op het toepassen van innovaties met bewezen technieken die al bij andere gemeentes zijn toegepast. Het Handboek Openbare Ruimte is hier geschikt voor om duurzaamheid actief gestalte te geven met randvoorwaarden voor materialisatie en met een overzicht van welk materiaal waar wordt gebruikt.

Pragmatisch handelen met beleidsambities

We kiezen als uitgangspunt dat we ambities zo hoog mogelijk inzetten, zeker waar het de hierboven genoemde aspecten betreft. Elk moment van onderhoud biedt kansen om beleidsambities mee te nemen, zoals integrale projecten en uitvoering van groot- en klein onderhoud. Daarbij geldt echter ook, dat we pragmatisch handelen, vanuit gebalanceerde overwegingen tussen ambities, kosten en draagvlak.

Participatie

Participatie vindt plaats aan de hand van 'Participatie- & Inspraakverordening Gemeente Meerssen 2022', genaamd 'Burgerparticipatie & Burgerkracht', samenwerken aan een fijne gemeente. Ook voor het wegbeheer betekent dit dat afwegingen rond participatie en de mate waarin bewoners invloed hebben als vanzelfsprekend bij iedere opgave aan de orde zijn. Tegelijk komt het meeste wegonderhoud niet in aanmerking voor bewonersparticipatie, vanwege het overwegend technische karakter van de werkzaamheden. Participatie is in het bijzonder relevant bij de integrale projecten. Gebaseerd op de uitgangspunten van de verordening en het bijbehorende instrumentarium is in hoofdstuk 4 (beheerstrategie) aangegeven hoe wij binnen wegbeheer aan participatie invulling geven.

Integraliteit met andere beleidsterreinen

Waar mogelijk worden werkzaamheden integraal opgepakt. Daarom zijn ook de overig vastgestelde beleidsdocumenten van belang bij het bepalen van het juiste onderhoud en onderhoudsmoment.

De meest belangrijke bij onderhoud aan verhardingen zijn hierbij:

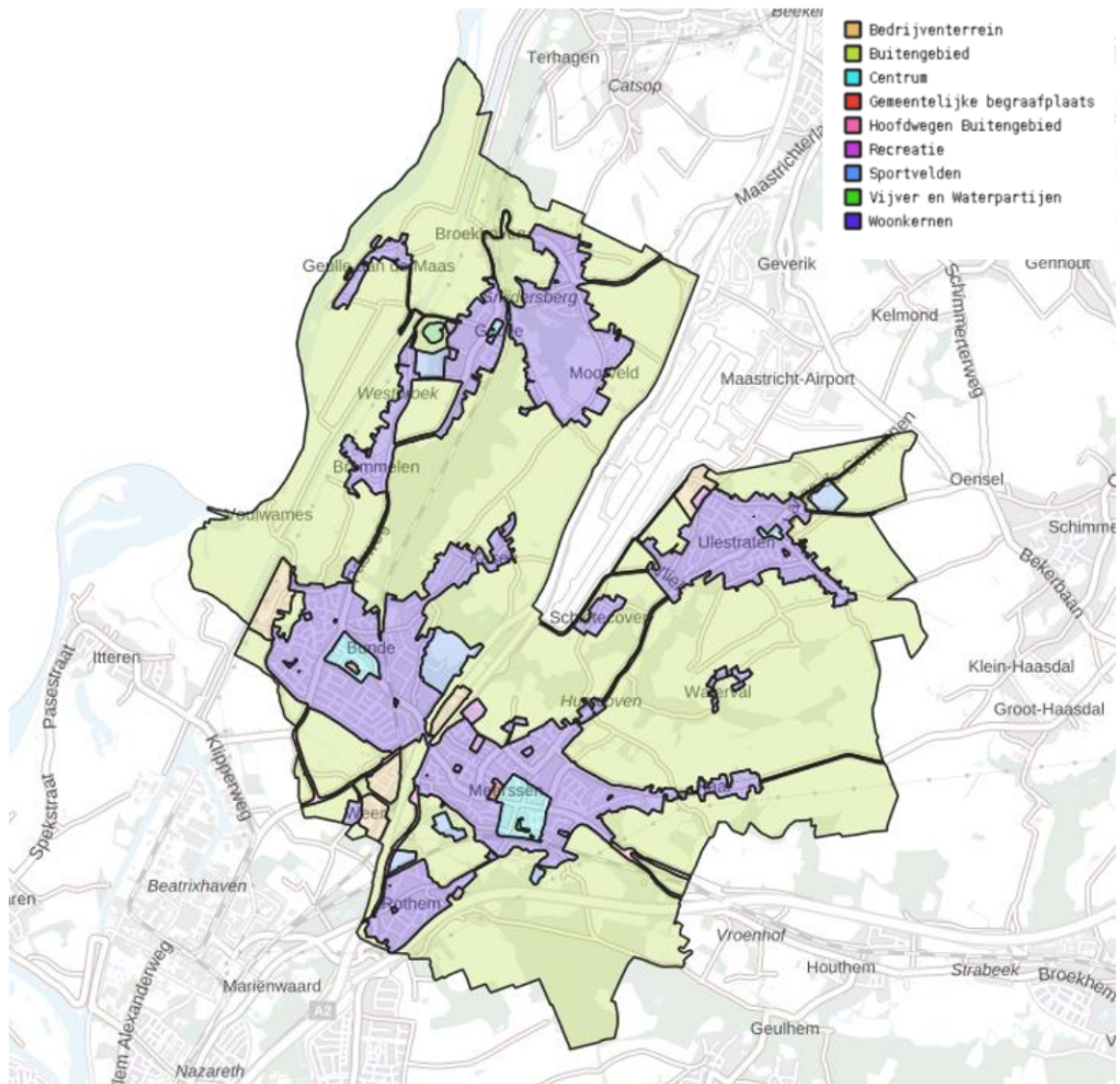
- Omgevingsvisie Meerssen (in ontwikkeling)
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) 2024 – 2029
- Groenbeleidsplan Meerssen 2023 – 2043
- Waterprogramma Meerssen 2023 – 2027
- Actieplan geluid: voor het vaststellen van overlastlocaties door wegverkeersgeluid en mogelijkheden voor vermindering van deze overlast.

2.3 Beeldkwaliteitsniveau

Voor de kwaliteitsbeoordeling gebruikt de gemeente de beeldkwaliteitssystematiek, zoals vastgelegd in de Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte van het CROW (publicatie 380). Meerssen kent een differentiatie in 9 structuurgebieden met verschillende kwaliteiten. In tabel 2 staan de kwaliteitsambities weergegeven gedifferentieerd naar de structuurgebieden. In Figuur 1 is dit weergegeven op kaarten.

Structuurgebied	Ambitie	Structuurgebied	Ambitie
Bedrijventerrein	B	Gemeentelijke begraafplaats	A
Buitengebied - Hoofdwegen	A	Recreatie	B
Buitengebied - Overig	B	Sportvelden	B
Buitengebied - Landbouwweg	C	Woonkernen	B
Centrum	A		

Tabel 2: Ambitie kwaliteitsniveaus per structuurgebied.



Figuur 1 Structuurgebieden gemeente Meerssen

Voor het bepalen van de kwaliteit van het verhardingen en het op basis daarvan opstellen van het onderhoudsprogramma wordt de landelijk gehanteerde CROW-Wegbeheersystematiek gebruikt, vastgelegd in CROW-publicaties 146 en 147 (zie paragraaf 2.4).

De onderstaande tabel 3 laat zien wat de relatie is tussen deze systematiek en de gebruikte termen. Niveau Zeer Laag (D) is geen niveau waar op onderhouden kan worden. Niveau Zeer Hoog (A+) is de situatie van nieuwe aanleg en onmogelijk om vanuit beheer te handhaven, vanwege onder andere budget, organisatorisch (extra druk op beheerorganisatie, frequenter schouwen) en hinder voor de omgeving (vaker onderhoud). Niveau Zeer hoog (A+) kan worden gelezen als: streven naar zo hoog mogelijk als vanuit beheer mogelijk is, bovenop Niveau Hoog (A).

Kwaliteit	Beeldkwaliteit CROW		Technische kwaliteit (CROW 147)		Voorbeeld
Zeer hoog	A+	Nagenoeg ongeschonden, goed verzorgd en schoon beeld en in een verkeersveilige situatie	Volgende	Er is geen schade, de verharding is (zo goed als) nieuw	

Hoog	A	Aantrekkelijk, goed verzorgd en schoon beeld en in een verkeersveilige situatie	Vol-doende	Er is (zeer) lichte schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden	
Basis	B	Verzorgd en schoon beeld en in een verkeersveilige situatie	Vol-doende	Er is schade aanwezig. De waarschuwingsgrens wordt bereikt en soms overschreden (onderhoud binnen 3-5 jaar te verwachten)	
Laag	C	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder	Matig	De richtlijn is overschreden (onderhoud binnen 2 jaar noodzakelijk)	
Zeer laag	D	Kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functieverlies, juridische aansprakelijkstelling of sociale onveiligheid	Onvol-doende	De richtlijn is meer dan een klasse overschreden (onderhoudsachterstand)	

Tabel 3: Classificatie beeldkwaliteit.

2.4 Beheersystematiek



Voor het onderhouden van de verhardingen zijn richtlijnen ontwikkeld, die een hulpmiddel zijn om tot de meest optimale meerjarenplanning te komen. Deze wegbeheersystematiek is vastgelegd in publicaties 146 en 147 van het CROW.

Deze landelijk gebruikte systematiek bestaat al sinds 1986 en is in die tijd in samenwerking met diverse gemeenten ontwikkeld. Het is gebaseerd op een praktische benadering die 'voorspelt' hoe een weg in de toekomst slijt.

Op basis van de technische urgentie wordt een planning opgesteld voor het uitvoeren van onderhoud. Hierbij houdt men zo goed mogelijk rekening met de behoefte van de belanghebbenden (ambities), de wet- en regelgeving en overige zaken die specifiek zijn voor de gemeente. De technische urgentie is gebaseerd op het effect van schade op de aspecten veiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en beeldkwaliteit.

Daarnaast wordt door CROW het onderhoud aan verhardingen vanuit technisch en financieel oogpunt onderscheiden naar de volgende typen:

- **Klein onderhoud:**
Maatregelen en dagelijkse reparaties om het object in goed werkende en veilige staat te houden op het gewenste kwaliteitsniveau.

- **Groot onderhoud:**
Gepland, ingrijpend onderhoud aan een groot deel van het object na langere periode van gebruik om het object op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen.
- **Achterstallig onderhoud:**
Onderhoud dat niet op tijd is uitgevoerd, waardoor niet (meer) wordt voldaan aan het vastgestelde kwaliteitsniveau. Het kan leiden tot schade en/of onveilige situaties.
- **Uitgesteld onderhoud:**
In 2022 is er weinig groot onderhoud uitgevoerd door personeelsgebrek. In 2023 is geen groot onderhoud uitgevoerd vanwege afgelopen overeenkomst met aannemer. Uitgesteld onderhoud kan ook bewuste keuze zijn, omdat op korte termijn grote reconstructies/herinrichtingen plaats gaan vinden.
- **Vervangingsonderhoud/Reconstructies/Herinrichtingen:**
Onder vervangingsonderhoud wordt verstaan het vervangen van het complete object aan het einde van de levensduur. Dit gaat vaak gepaard met herinrichtingen.

3 Toekomstgericht beheer

Het vakgebied beheren van de openbare ruimte heeft zich ontwikkeld van een puur technische en financiële aangelegenheid richting een werkveld waar meer aandacht is voor o.a. integraliteit over sectoren heen, sturen op risico's en tevredenheid en betrokkenheid van de gebruikers van de openbare ruimte.

3.1 Huidige opgaven vragen om waardegedreven beheer

Er zijn vele ontwikkelingen en opgaven die invloed hebben op de openbare ruimte. Zie kader. Waar het beheer de afgelopen decennia veelal de nadruk heeft gehad op het in stand houden van de bestaande inrichting met bestaande functionaliteit, vragen deze nieuwe opgaven om ingrijpende veranderingen van de openbare ruimte. Dit vraagt om een toekomstbestendige openbare ruimte die de ontwikkelingen een plek biedt en een beheer dat hierop is toegerust.

Waardegedreven beheer

Om hiermee om te gaan vraagt het beheer van de openbare ruimte om een doordachte en gecoördineerde samenwerking en om weloverwogen beslissingen. Tijdige afstemming tussen beleid, andere disciplines in de openbare ruimte, onderhoud en aanleg zorgt voor een optimaal en effectief beheer en inrichting van de openbare ruimte. Van oudsher zijn beleid, onderhoud (beheer) en aanleg verschillende 'silo's'. Beleid is waardegestuurd: het gaat om het realiseren van maatschappelijke doelen. Onderhoud en aanleg zijn financieel gestuurd: het is de wereld van ontwerp, budgetten en kosten. Door de drie silo's te verbinden wordt waardegedreven beheer van de openbare ruimte mogelijk.

Ontwikkelingen in de openbare ruimte

Maatschappelijke/sociale ontwikkelingen als meer en steeds ouder wordende mensen die zelfstandig wonen, vragen om anders denken over de inrichting van de openbare ruimte. Inclusiviteit en beweegvriendelijkheid vragen om een toegankelijke openbare ruimte waarin ontmoeten, spelen en sporten gestimuleerd worden. Initiatieven als zelfbeheer van een speeltuin of een stuk groen vragen om ruimte vanuit de gemeente.

Economische ontwikkelingen als leegstand in winkelgebieden, de circulaire economie en een toename aan evenementen die vragen om anders omgaan met de openbare ruimte.

Klimatologische ontwikkelingen: verandering in klimaat zorgt voor o.a. wateroverlast, hittestress en afname biodiversiteit. Maatregelen om dit tegen te gaan of hier mee om te gaan vinden plaats in de openbare ruimte, in samenhang met privaat eigendom, gebouwen, maar ook het gedrag van burgers. Dit kan zijn het verminderen van verhard oppervlak door te vergroenen.

Technologische ontwikkelingen: elektrische voertuigen vragen om energie, zelfrijdende auto's hebben invloed op de verkeersveiligheid, het gebruik van data om dynamisch verkeersmanagement mogelijk te maken en files te voorkomen/verkleinen.

3.2 Model assetmanagement verhardingen

Het beheerbeleid is noodzakelijk om de juiste behoefte en keuzes bij het beheer en onderhoud van het wegenareaal te kunnen bepalen. Het door het bestuur vastgestelde Wegenbeleidsplan 2019-2023 is het uitgangspunt voor het professioneel beheer en onderhoud, ofwel assetmanagement.

Om enerzijds invulling te geven aan de vastgestelde beleidskaders en doelstellingen en anderzijds het beheerproces ten behoeve van verhardingen goed in te richten, maakt de gemeente Meerssen voor het beheer en onderhoud van verhardingen gebruik van de CROW-beheersystematiek (zie paragraaf 2.5 en 2.6) en het assetmanagementmodel, zoals in figuur 1 weergegeven.

Assetmanagement

Assetmanagement is een procesmatige manier van werken: een methodiek. De methodiek assetmanagement is een doorontwikkeling van het traditionele beheer, en helpt bij het kiezen van de juiste maatregelen en het helder onderbouwen van de keuze. Assetmanagement zorgt ervoor dat budgetten efficiënt worden ingezet. Hierbij is het onder andere noodzakelijk om duidelijke doelen te hebben. Meerssen neemt de toekomst mee in alle keuzes.

Assetmanagement gaat om het creëren van waarde. Naast economische waarde, kan een object ook esthetische, landschappelijke, politieke of symbolische waarde hebben. Met werken vanuit waarden weten verschillende disciplines op de werkvloer elkaar makkelijker te vinden om samen te werken. Het resultaat bestaat uit tevreden gebruikers, omdat het beheer inspeelt op behoeften. Door te sturen op waarde, maakt een bestuurder duidelijk wat belangrijk is en waar hij geld voor over heeft. Voor een beheerder wordt zo duidelijk of hij de juiste dingen aan het doen is. Dat wat geen waarde toevoegt, kan achterwege blijven.

De ISO55000 norm voor Assetmanagement hanteert als definitie van assetmanagement:
De gecoördineerde activiteiten van een organisatie om waarde te realiseren uit assets.

Voor de openbare ruimte is het begrip 'waarde' concreet vertaald in doelen en is de definitie als volgt:
Assetmanagement bestaat uit alle gecoördineerde activiteiten om de openbare ruimte optimaal bij te laten dragen aan de doelen van de gemeente.

De roos van iAMPro

De roos van iAMPro is een schematische manier om assetmanagement in het beheer van de openbare ruimte concreet te maken. De zes processtappen die binnen iAMPro worden gehanteerd, zijn weergegeven in onderstaande figuur. In de 'roos van iAMPro' zijn de processtappen in de vorm van bladeren met elkaar verbonden. Beslissingen werken door naar de volgende processtappen. In de praktijk worden de processtappen overigens niet zo lineair doorlopen als in de roos wordt gesuggereerd. Beleid, instandhouding en projecten hebben elk hun eigen tijdpad en zijn tegelijkertijd met elkaar verweven.

De bladeren van de roos (de processtappen) gaan over de assets en hun prestaties. De bedoeling is dat de assets in precies de juiste mate bijdragen aan het bereiken van de organisatiedoelen. Maar dat kunnen ze niet uit zichzelf. Daar zijn mensen bij nodig. In het hart van de roos bevindt zich daarom de zachte kant van assetmanagement, namelijk de organisatie en het assetmanagementsysteem.



Figuur 2: De roos van iAMPro.

Invulling in Meerssen

De stappen in het model kunnen met de klok mee worden doorlopen (**plan** (zeg wat je wilt doen) - **do** (doe wat je hebt gezegd) - **check** (kijk kritisch wat je hebt gedaan) - **act** (veranderen wat je doet als o.b.v. check blijkt dat dit nodig is). Vaak ligt de nadruk op de **plan** en **do** (de vier rechter blaadjes in het model) en minder op de **check** en **act**. Daarmee worden kansen gemist om aanpassingen in beleid en strategie te baseren op terugkoppeling vanuit beheer.

Aan het **checken** geeft Meerssen voor het wegbeheer invulling door het monitoren van opgeleverde wegvakken: deze worden terugkerend geïnspecteerd. Op basis van de inspectiegegevens wordt achterstallig onderhoud opgepakt (**act**) en dit wordt teruggekoppeld aan de provincie. Zo sluit Meerssen de iAMPro-roos voor wegbeheer.

3.3 Organisatie/ 'Anders' werken

Wil waardegedreven beheer, gericht op de toekomst, slagen, dan vraagt dit om een organisatie die op punten anders werkt dan een reguliere beheerorganisatie.

Voor het slagen van waardegedreven beheer zijn de belangrijkste kenmerken:

- In samenhang plannen van onderhoudswerkzaamheden. Dit vraagt om een andere manier van aanbesteden, waardoor in plaats van een aantal losse (postzegel) werkzaamheden, in 1 keer een grotere slag kan worden gedaan (meer kleinere projecten onderbrengen bij één aannemer). Werken aan bijvoorbeeld duurzaamheid is beter mogelijk, omdat materiaal op grotere schaal kan worden ingekocht en maatregelen op grotere schaal een groter duurzaamheidseffect hebben.
- Het proces zo inrichten dat een integrale afweging gemaakt kan worden op welke manier de thema's van duurzaamheid, innovatie, participatie en gebruik, vorm krijgen en in welke mate. Dit betekent eerder en interdisciplinair met verschillende beleidsmedewerkers met elkaar aan tafel: het inrichten van een Tafel Openbare Ruimte. De voorgenomen maatregelen voor het groot onderhoud vragen periodiek bespreking binnen de afdeling Ruimte of de maatregelen ook aanleiding zijn voor herinrichting. Vooral het afstemmen met het GVVP en Waterprogramma 2023-2027 is hierbij relevant, maar ook overwegingen met betrekking tot de stedenbouwkundige structuur zijn belangrijk. Het is de kunst om de samenloop van allerlei verschillende beleidsdocumenten zo goed mogelijk en weloverwogen mogelijk aan elkaar te knopen. Hierin heeft iedereen een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Deze samenhang zorgt ook voor financiële voordelen door combinatie van beschikbare middelen en mogelijkheden voor subsidies. Eventuele opwaardering van groot onderhoudsmaatregelen naar een herinrichting vraagt wel om een herinrichtingsbudget.
- Een andere manier van kijken naar de investeringen: van de meest voordelige beslissing per keer, naar een investering op waardes op de lange termijn, bijvoorbeeld door Life Cycle Costing (LCC)-berekeningen. De LCC-methode maakt een financiële afweging gedurende de levenscyclus mogelijk door investeringskosten, beheer- en onderhoudskosten en sloopkosten onderling met elkaar te vergelijken. Binnen de methodiek is het bepalen van een realistische levensduur een belangrijk element. De LCC-methode legt hiermee de focus op de levensduur van object en brengt hiermee de Total Cost of Ownership (TCO) van dit object in beeld. Zo kan het voordeliger

- en duurzamer zijn een grote ingreep te doen, die een aantal jaar geen nieuwe ingrepen vereist, dan elk jaar een kleine, maar goedkopere ingreep.
- **Communicatie:** meer en beter uitleggen van keuzes, verwachtingen beïnvloeden, zichtbaar maken waar de gemeente aan werkt, meer van binnen naar buiten toe gericht. Dit kan bijvoorbeeld door het onderdeel “Werk in uitvoering” op de website van de gemeente makkelijker vindbaar te maken en te voorzien van meer foto’s. Of gebruik te maken van “De Bouw app”, een mobiele applicatie waarmee eenvoudig en effectief gecommuniceerd kan worden met de omgeving van het project. Ook de digitale nieuwsbrief van de gemeente is een actief middel om de inwoners te benaderen naast de traditionele manier via het weekblad “De Geulbode”

Binnen afdeling Ruimte wordt er een integrale lange termijn Agenda (LTA) opgesteld voor projecten per discipline en onderhoudsplannen per discipline. Door middel van deze gezamenlijke agenda hopen we meer integraler te werk te gaan en meer samen op te trekken bij overlappende werkzaamheden. Denk hierbij ook aan het verschuiven van de planning per discipline om samen tot een uitvoeringsdatum te komen en alles in een keer op te pakken in de uitvoering en voorbereiding.

4 Beheerstrategie

De beheerstrategie is afgestemd op het voldoen aan wet- en regelgeving en de doelstellingen van de gemeente. Om het onderhoud te kunnen sturen wordt gewerkt met het opstellen van uitvoeringsprogramma’s. Hiermee worden jaarlijkse onderhoudsprogramma’s opgesteld die ervoor zorgen dat de doelen en de wensen worden geborgd. Dit proces is in de figuur weergegeven.



Figuur 3: Proces totstandkoming onderhoudsprogramma's/planning.

De gemeente voert elke 2 jaar wegininspecties uit, op basis waarvan het uit te voeren onderhoud wordt vastgesteld.

Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen, de gevolgen voor de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

Het onderhoud wordt zo integraal als mogelijk gepland, om het aantal onderhoudsmomenten (en dus belemmering van de doorstroming en overlast voor de gebruikers) te beperken. Bij de integrale projecten op buurtniveau is dit integraal plannen een leidend principe. Ook bij onderhouds- en vervangingsprojecten die niet onderdeel van een integraal project zijn wordt afstemming gezocht met disciplines buiten wegen. De Tafel Openbare Ruimte is een belangrijk instrument hierbij en wordt momenteel ingericht.

Onder **Planmatig beheer** valt het groot onderhoud aan verhardingen en onderhoud van wegmarkeringen en belijning. Het onderhoud aan wegmarkeringen komt niet vanuit de weginspectie, maar wordt vanuit veiligheid en aansprakelijkheid uitgevoerd.

Onder **Dagelijks beheer** valt het klein onderhoud aan elementenverhardingen op wegen/straten en pleinen en klein onderhoud aan asfalt zoals bijv. scheuren vullen. Bijv. afkomstig uit meldingen.

Er zijn twee **raamcontracten**: één voor groot en één voor klein onderhoud aan asfalt- en elementenverhardingen. Hierbij worden eenheidstarieven gegeven. Het groot onderhoud wordt vervolgens op basis van (geïndexeerde) eenheidstarieven per deelopdracht opgedragen.

Informatiestrategie

Voor de verhardingen houden we informatie bij, variërend van aanlegjaar tot oppervlakte en kwaliteit van de assets. De eenvoudigste manier is om dit vast te leggen in een beheersysteem. De huidige informatie is momenteel niet volledig compleet en accuraat. Uit de recente weginspectie is gebleken dat de kwaliteit van de data nagenoeg op orde is, echter is er een stukje achterstand. Dit heeft vooral betrekking op de aspecten areaaluitbreiding en enkele reconstructiewerken. Betreffende locaties zijn reeds geïventariseerd en het stukje achterstand wordt in 2024 door middel van het mutatieproces weggewerkt.

Inspectiestrategie

De verhardingen worden eens per 2 jaar visueel geïnspecteerd. Om zo de kwaliteit te kunnen bepalen en vervolgens de maatregelen te bepalen waarmee we assets die niet voldoen aan de kwaliteitseisen weer op het afgesproken kwaliteitsniveau brengen.

Onderhoudsstrategie

Voor verhardingen geldt dat zij worden onderhouden, middels monodisciplinair klein- en groot onderhoud en via integrale projecten. Dit om ervoor te zorgen dat de geplande levensduur wordt bereikt. Vanuit duurzaamheidsgedachte en circulaire economie is de insteek op hergebruik van materialen. Het onderhoud wordt zoveel mogelijk integraal uitgevoerd en kansen om gelijk beleidsambities mee te nemen worden meegenomen. Elk kwartaal wordt de planning indien nodig bijgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met politieke vragen en wensen. Het groot onderhoud wordt via raamovereenkomsten op de markt gezet, volgens inkoop- en aanbestedingsbeleid van de gemeente. Het klein onderhoud wordt uitgevoerd via een raamovereenkomst door een (lokale / regionale) aannemer.

Vervangingsstrategie

Voor verhardingen geldt dat, net zoals bij de onderhoudsstrategie, bij het vervangen aan einde levensduur wordt gekeken naar integraal uitvoeren van de werkzaamheden. Transitie, ambities, trends, functieverandering etc. worden, indien van toepassing en benodigd, tijdens de vervanging meegenomen. Ook wordt waar mogelijk aangesloten bij de ontwikkelingen in de gemeente en de wensen van de bewoners.

Financiële strategie

De dekking van de kosten van het onderhoud en vervanging wordt door beheer overlegd met de betreffende financiële medewerker(s)/adviseur(s). Rekening houdend met eisen vanuit het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) wordt er gebruik gemaakt van de onderhoudsvoorziening en exploitatiebudget.

Het streven is naar voldoende budget om de verhardingen in stand te houden en aan het einde van de levensduur te vervangen. In beide gevallen ramen we waar mogelijk ambities en transitie mee om bijvoorbeeld klimaatadaptatie meer vorm te geven in de stad.

Strategie voor ontwikkelingen met gevolgen voor wegbeheer

Tot slot zijn er projecten in de openbare ruimte die gevolgen hebben voor het wegbeheer. Denk hierbij aan ruimtelijke ontwikkelingsprojecten, gebiedsgerichte herinrichtingen, beleidsinitiatieven (zoals GVVP) en vastgoedontwikkelingen. Betrokkenheid vanuit wegbeheer is hier nodig om areaal in beheer te krijgen dat voldoet aan de wensen vanuit beheer, maar ook om de projecten goed af te stemmen op beheeractiviteiten in de omgeving.

In tabellen 4 en 5 staat meer in detail beschreven hoe we invulling geven aan de beheertaken.

Wet- en regelgeving	Opmerking	Beheermaatregel/actie
---------------------	-----------	-----------------------

Grondwet: Zorgen voor een goede weginfrastructuur		De weginfrastructuur is in de gemeente goed ingedeeld op de verhardingen, met extra oog voor prioritering van de aandachtsgebieden.
Burgerlijk wetboek: Aansprakelijkheid		De gemeente voert wegininspecties uit op basis waarvan ze planmatig onderhoud uitvoert. Door deze CROW-methode te volgen wordt het risico op aansprakelijkheidsstellingen geminimaliseerd.
Wegenwet en Wegenverkeerswet		De zorgplicht (Wegenwet artikel 15 en Wegenverkeerswet artikel 2) is geborgd door het ingestelde proces voor beheer en onderhouden van wegen.
ADAS (Advanced Driver Assistance Systems)		De toekomstige inrichting van wegen dient herkenbaar te zijn voor rijhulpsystemen van motorvoertuigen.
Omgevingswet	De voormalige Wet Milieubeheer is per 1-1-2024 opgenomen in de Omgevingswet. Betreft onder andere hoe om te gaan met hergebruik van materialen.	Onderhoudswerkzaamheden worden of via de raamovereenkomsten of (bij grotere projecten) via aparte bestekken op de markt uitgezet, waarin is opgenomen dat vrijkomende materialen conform de Wet milieubeheer worden behandeld, zoals asbesthoudende funderingen en vervuilde grond. Voor een ingreep wordt in beeld gebracht wat teerhoudend asfalt is conform CROW-publicatie 210 'Richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt'. Voor een oppervlakte vanaf 500 m ² wordt er onderzoek uitgevoerd en bij twijfel een aanvullend onderzoek d.m.v. een constructieboring. Kleinere oppervlaktes (onder de 500 m ²) worden standaard afgevoerd als zijnde teerhoudend.
Omgevingswet	De voormalige Code Milieu verantwoord Wegbeheer is per 1-1-2024 opgenomen in de Omgevingswet. Betreft onder andere regels over verwijderen teerhoudend asfalt.	De gemeente werkt conform de richtlijnen voor het onderzoeken en verwijderen van teer en andere verontreinigingen uit de asfaltketen.
Omgevingswet	De voormalige Wet geluidhinder (WGH) is per 1-1-2024 opgenomen in de Omgevingswet. Betreft bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie.	Voor wegen speelt dit onder andere bij de aanleg en wijzigingen van een weg en de bouw van nieuwe woningen nabij de wegen. Bij groot onderhoud wordt getoetst of er geluidsmaatregelen aan het wegdek nodig zijn. Dit speelt met name wegen met hoge intensiteit en wegen met een snelheidsregime van 50 km/u en hoger.
Omgevingswet	De Bodemrichtlijn Archeologie is per 1-1-2024 opgenomen in de Omgevingswet. Betreft wettelijk kader voor historische monumenten en archeologische vindplaatsen.	Bij groot onderhoud wegen en of rehabilitatie waarbij in de ondergrond gegraven wordt, wordt op plekken waar de kans rijkheid op archeologische vondsten groot wordt geacht een opsporingsonderzoek uitgevoerd.
Arbeidsomstandighedenwet Explosieevenrisicokaart		Bij groot onderhoud wegen en of rehabilitatie waarbij in de ondergrond gegraven moet worden rekening houden met de explosieevenrisicokaart, op kansrijke plaatsen wordt hiermee rekening gehouden door een opsporingsonderzoek uit te voeren.

Tabel 4: Beheerstrategie wet- en regelgeving.

Beleidsthema's	Beheermaatregel/actie
Veiligheid	De gemeente bewaakt de veiligheid door het uitvoeren van inspecties en naar aanleiding daarvan het onderhoud te prioriteren. De gemeente koppelt de prioritering aan de kwetsbaarheid van de verkeersdeelnemers: eerst trottoirs/voetpaden en fietspaden en vervolgens de straten en parkeervakken.

	Voor het herstel van gaten in asfalt, verzakking van straatwerk en door boomwortels omhoog gedrukte wegverharding voert de onderhoudsaannemer op regiebasis kleinschalig onderhoud uit. Voor meldingen Openbare Ruimte gebruikt Meerssen het digitale systeem Djuma waar MOR-meldingen binnenkomen. De gemeente verzorgt snelle afhandeling van meldingen en levert duidelijke communicatie op basis van de binnengekomen meldingen.
Bereikbaarheid	Er wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de bereikbaarheid bij het prioriteren van het onderhoud en er worden projectmatig omleidingsroutes ingesteld. Onderhoud doet de gemeente waar mogelijk integraal, om het aantal onderhoudsmomenten (en dus belemmering van de doorstroming) te beperken.
Kwaliteit op peil houden	De kwaliteit van de verhardingen op ambitieniveau te houden conform de ambities uit hoofdstuk 2. Dit betekent dat het percentage wegen met matige en lage (onvoldoende) kwaliteit alleen incidenteel mag voorkomen. Daarnaast heeft de gemeente extra aandacht voor de fiets- en voetpaden.
Duurzaamheid • Duurzame materialen	De gemeente past indien mogelijk duurzame materialen toe, gerelateerd aan de levensduur van de wegen. Bij onderhoud is de insteek om niet herbruikbaar (rest)materiaal zoveel als mogelijk te voorkomen.
• Klimaat-adaptatie en hittestress	Om wateroverlast te voorkomen en te beperken past de gemeente half- of waterdoorlatende verharding toe in groenstructuren en indien mogelijk op parkeerterreinen. En vermindert verharding op plekken waar beperkt gebruikte paden zijn en waarvoor nabijgelegen een alternatieve route is. Maatregelen voor beperken van wateroverlast en hittestress zijn ook: - Bij reconstructies streven naar 10% minder verhard oppervlak (als het geen gevolgen heeft voor de bereikbaarheid); - Waar mogelijk asfalt omvormen naar elementenverharding; Voor het verminderen van hittestress lichtere kleuren van verhardingsmateriaal toepassen.
• Werk met werk maken	Daarnaast stuurt Meerssen op de integrale opgaven en probeert met kleinere ingrepen en bijv. levensduurverlenging het groot onderhoud van wegen en reconstructies te plannen op het moment dat er een integraal project is op de desbetreffende locatie. Zo wordt werk met werk gemaakt en is de overlast voor bewoners relatief gezien kortdurend.
Ruimte voor innovatie	Meerssen volgt de landelijke trends op gebied van innovatie in het wegonderhoud nauwlettend. Zodra innovatieve toepassingen zich bewezen hebben staat de gemeente open deze te gaan gebruiken.
Participatie bij wegonderhoud	Participatie vindt plaats aan de hand van spelregels uit de verordening 'Burgerparticipatie & Burgerkracht': Informeren: Bij regulier onderhoud, zonder wijzigingen in de openbare weg, betreft het regeltechnische maatregelen, hierbij volstaat het informeren van bewoners over de werkzaamheden. Consultatie: Bij integrale projecten, waarbij grootschalige vervangingen aan de orde zijn, zijn een uitgelezen moment om over de inrichting mee te praten. Hierbij is consultatie minimaal aan de orde, maar is de intensievere vorm 'advisering' of 'co-creatie' ook wenselijk. Zelf doen: Naast meedenken, geeft het wegonderhoud soms ook kansen om mensen mee te laten doen. Dit geldt voor werkzaamheden als het zelf aanleggen van geveltuinen. De gemeente staat er hierbij open voor om een deel van het budget over te hevelen aan bewoners, mits goede afspraken mogelijk zijn. Signaleren: Bewoners kunnen altijd signaleren en een Melding Openbare Ruimte (MOR) doen via de website van de gemeente. Ook dit is een vorm van participatie en betrokkenheid.

Bovenstaande geldt als vuistregels. Een alerte en actieve houding zijn verder nodig om te beslissen welke vorm van participatie nodig is. Maatwerk is geregeld aan de orde. Overigens kan het tegen het licht houden van de wegcategorisering hierin ondersteunend zijn. Zo kan al van begin af aan meer rekening worden gehouden met het invoeren van essentiële herkenbaarheidskenmerken die horen bij ETW30 en GOW30 wegen, evenals GOW50 en Buiten Bebouwde Kom ETW60, GOW60 en GOW80. Zie het GVVP 2024-2030.

Tabel 5: Beheerstrategie t.a.v. beleidsthema's.

5 Areaal

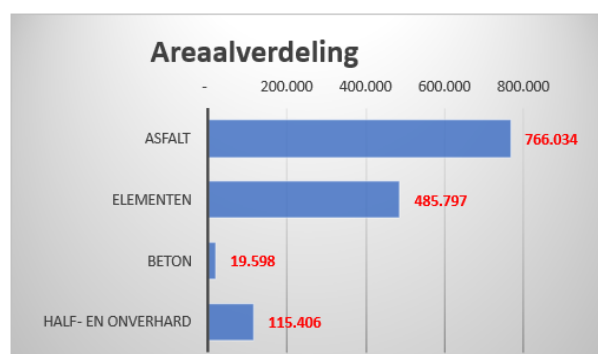
Dit hoofdstuk gaat in op het areaal wegnen. De gemeente Meerssen heeft het beheer en onderhoud van haar wegnen (verhard oppervlak) geënt op de landelijke norm voor wegbeheer in overeenstemming met de CROW-wegbeheersystematiek. Voor het waarborgen van de data verhardingen maakt de gemeente gebruik van een geautomatiseerd wegbeheersysteem. Met dit systeem worden de data van de wegen zowel administratief als grafisch gewaarborgd en gebruikt voor diverse doeleinden. Een paar voorbeelden zijn:

- Uitvoeren van cyclische weginspectie netwerkniveau;
- Maken van benodigde planningen;
- Sectoraal en integraal opstellen van meerjarenprogramma's;
- Input leveren ten behoeve van andere beheerdisciplines.

Het areaal wegnen binnen de gemeente Meerssen heeft een omvang van 1,39 miljoen m² en is te differentiëren in de hieronder genoemde verhardingstypen. Het grootste deel van de verhardingen bestaat uit asfalt. Elementen verharding bestaat uit gebakken stenen, tegels en betonstraatstenen. Het asfalt areaal bestaat hoofdzakelijk uit dichte deklagen.

Verhardingstype	Areaal in m2	Percentage
Asfalt	766.034	55%
Elementen	485.797	35%
Beton	19.598	2%
Half- en Onverhard	115.406	8%
Totaal	1.386.836	100%

Tabel 6: Areaalgegevens per verhardingstype.



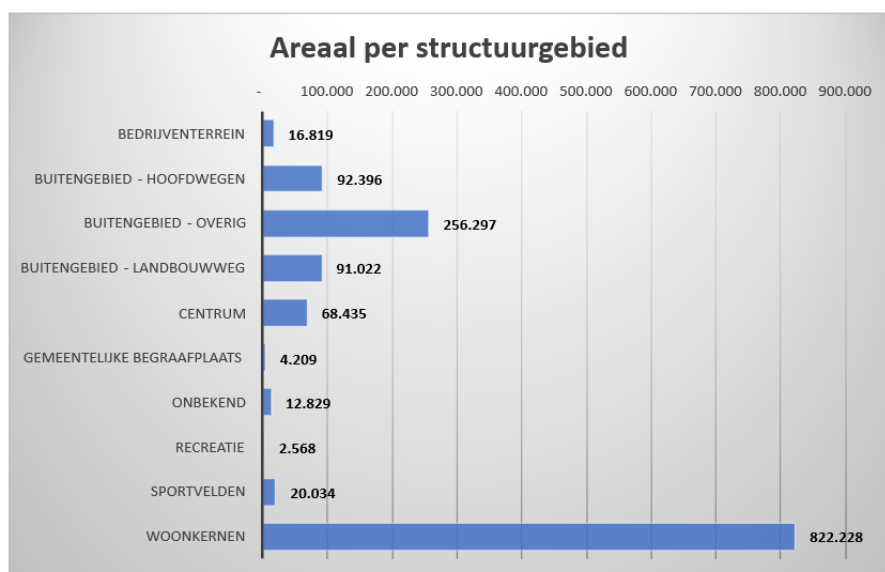
Figuur 4: Areaalverdeling in m².

In onderstaande tabel en figuur is de verdelingen van het areaal per structuurgebied weergegeven.

Structuurgebied	Asfalt	Elementen	Beton	Half- of onverhard	Totaal
Bedrijventerrein	8.132	7.635	738	313	16.819
Buitengebied - Hoofdwegen	83.617	4.324	4.454	-	92.396
Buitengebied - overig	212.754	9.354	34.188	-	256.297

Buitengebied - Landbouwweg	-	-	-	91.022	91.022
Centrum	14.793	47.590	907	5.145	68.435
Gemeentelijke begraafplaats	-	1.232	-	2.977	4.209
Onbekend	9.268	3.561	-	-	12.829
Recreatie	880	780	38	871	2.568
Sportvelden	964	18.437	-	633	20.034
Woonkernen	435.625	4.108	368.050	14.445	822.228
Totaal	766.034	97.021	408.375	115.406	1.386.836

Tabel 7: Overzicht verhardingstypen per structuurgebied in m2.



Figuur 5: Areaal per structuurgebied in m2.

Om verdere keuzes te kunnen maken zijn binnen de gemeente de wegen opgesplitst in de CROW-wegcategorieën. In tabel 8 is de verdeling weergegeven.

Wegtype	Voorbeeld	Percentage	Wegcategorie
2. Zwaar belaste weg		2%	GOW30, GOW50, GOW60,
3. Gemiddeld belaste weg		20%	GOW30, GOW50, GOW60
4. Licht belaste weg		13%	ETW60

5. Weg in woongebied		37%	ETW30
6. Weg in verblijfsgebied		21%	ETW30
7. Fietspad		7%	

Tabel 8: Gegevens areaal per wegtype en gekoppelde wegcategorieën.

De verhardingen van wegtype 2, 3 en 4 zijn van groot belang voor de bereikbaarheid. Zij bestaan voornamelijk uit asfalt met een hoge verkeersintensiteit. Ook gaan de routes voor openbaar vervoer over deze wegen. Ze zijn van vitaal belang voor de afwikkeling van het lokale en doorgaande verkeer. De uitvoering van onderhoud aan deze wegen heeft een grote invloed op de verkeersafwikkeling.

De verhardingen van wegtype 6 en 7 zijn belangrijk, omdat dit voornamelijk de voet- en fietspaden zijn en de gemeente hieraan extra aandacht geeft vanwege de (verkeers)veiligheid en comfort.



Figuur 6: Aanleg fietspad Weerterkerkweg.

6 Actuele kwaliteit wegennet

De laatste visuele wegininspectie, conform de CROW-methodiek, is in 2023 afgerond. In tabel 9 is de geconstateerde beeldkwaliteit van de wegen afgezet tegen de landelijk gehanteerde bandbreedtes, waarbinnen het areaal de beoogde beeldkwaliteit moet hebben om te voldoen aan beeldniveau B. Deze bandbreedtes zijn op basis van ervaringen binnen CROW en vele gemeenten tot stand gekomen.

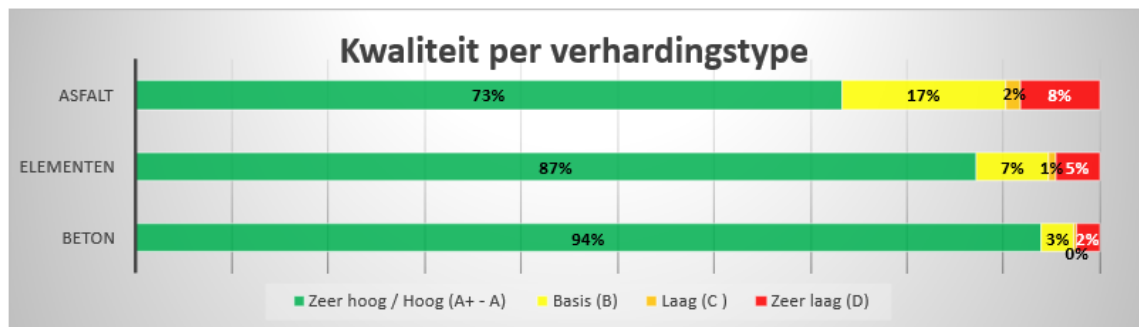
Kwaliteit	Gemeente	Norm	Conclusie
Zeer hoog / Hoog (A+, A)	79%	77%-87%	Binnen norm
Basis (B)	13%	9%-14%	Binnen norm
Laag (C)	1%	0%-9%	Binnen norm
Zeer laag (D)	7%	0%-5%	Boven norm

Tabel 9: Kwaliteit totale areaal.

De kleine overschrijding bij niveau D Zeer laag is te verklaren. Door het uitgesteld onderhoud is dit ontstaan.

Kwaliteit per verhardingstype

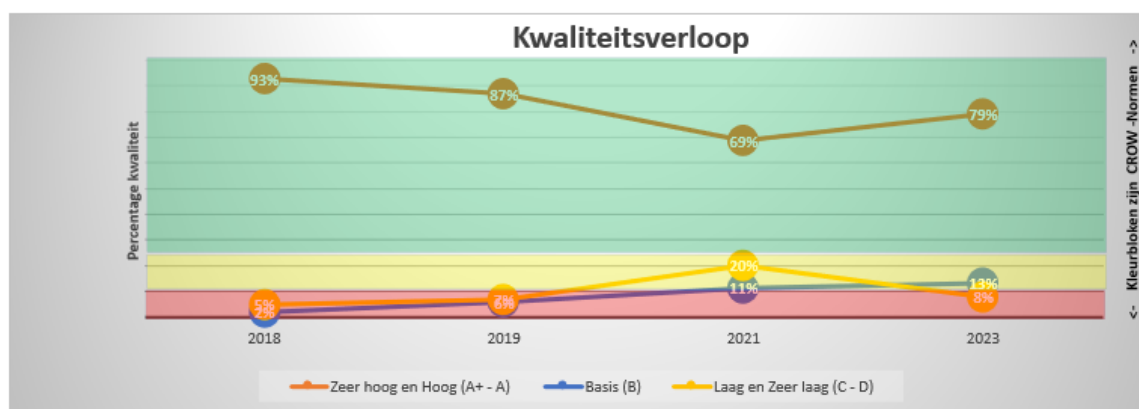
De kwaliteitsverhouding per verhardingstype laat zien dat de kwaliteit Zeer laag (D) voornamelijk bij asfalt (8%) voorkomt.



Figuur 7: Kwaliteit per verhardingstype.

Kwaliteitsverloop sinds 2018

In onderstaande grafiek is het kwaliteitsverloop sinds 2018 weergegeven voor (zeer)Hoog, Basis en (zeer)Laag. Hieruit blijkt dat de kwaliteit tot 2021 afnam en nu weer toeneemt.

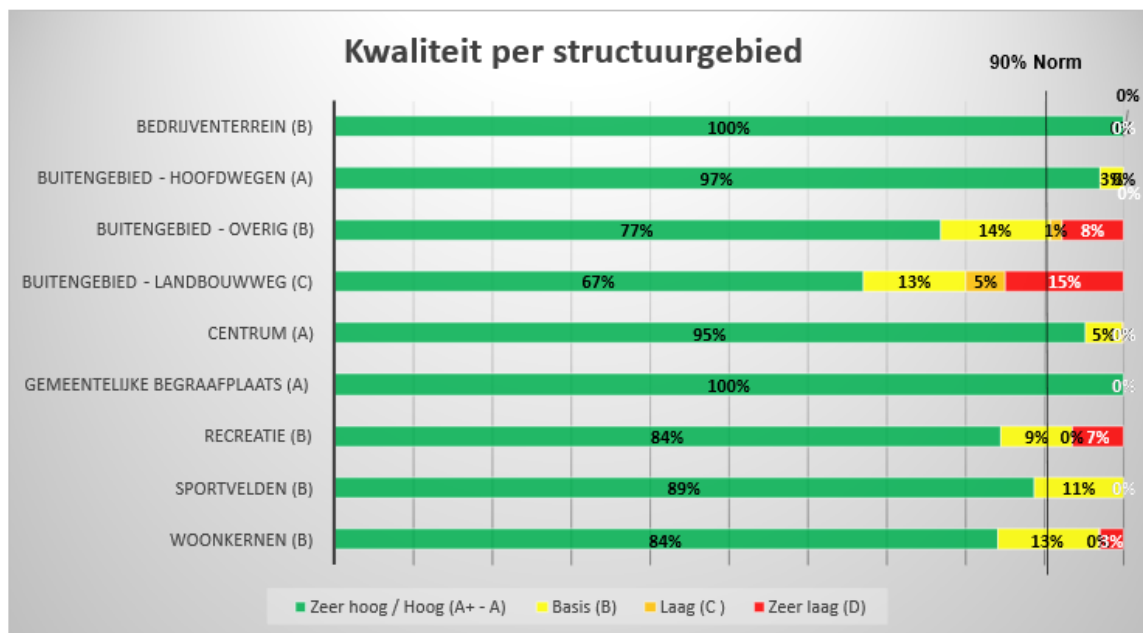


Figuur 8: Kwaliteitsverloop sinds 2018.

Algemeen geldt dat de percentages Matig (C) en Onvoldoende (D) nooit 0% zullen worden. Dit als gevolg van bewuste keuzes om geen grootschalig onderhoud uit te voeren, doordat bijvoorbeeld op korte termijn grootschalige herinrichtingen plaats gaan vinden. Wegbeheer kiest er dan voor om met plaatselijk onderhoud de verhardingen veilig en bereikbaar te houden tot het moment van herinrichting.

Kwaliteit per structuurgebied

De gemeente heeft per structuurgebied verschillende ambities (zie hoofdstuk 2.3). Kwaliteitsverhouding laat zien dat de kwaliteit van de verhardingen beneden de maximale CROW-streefwaarden op alle drie niveaus (voldoende, matig en laag) zit.

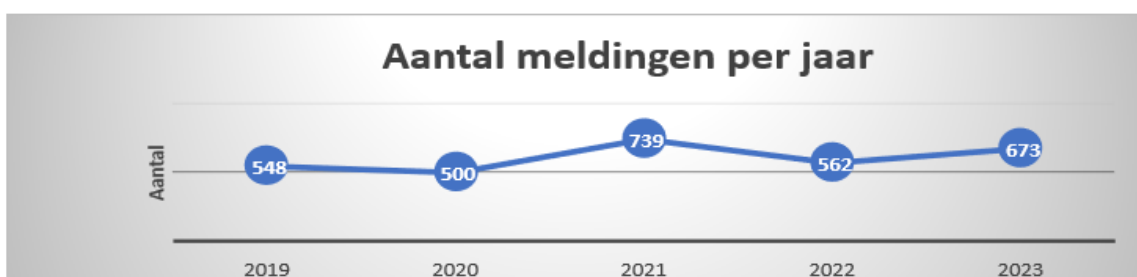


Figuur 9: Kwaliteit per structuurgebied.

Voor het bepalen van de gemiddelde kwaliteit per structuurgebied is hier gekeken naar de 90% norm van het CROW. Dit betekent dat 90% van het areaal in het structuurgebied moet voldoen aan minimaal de ambitie. Uit de cijfers is te herleiden dat alle structuurgebieden voldoen aan de ambitie en in een enkel geval zelfs een hogere kwaliteit hebben dan de ambitie (bedrijventerreinen en Landbouwwegen in het buitengebied).

Meldingen

De gemeente Meerssen heeft het systeem MOR (Meldingen Openbare Ruimte) waarin meldingen over de openbare ruimte worden geregistreerd. Het aantal en de aard van de meldingen geeft naast de reguliere inspecties ook doorlopend inzicht in de staat van verhardingen. Het is ook een bron die gebruikt wordt bij het bepalen van het onderhoud. Echter worden de meldingen nog onvoldoende gespecificeerd om daar een trend in de kwaliteitsontwikkeling van de wegverharding te analyseren. De meldingen betreffen onder andere schade straatmeubilair, aanleg glasvezel, winterse gladheid, onkruid, straatvuil en gebreken in het wegdek waarbij het type wegdek niet is aangegeven. In figuur 6 is het aantal meldingen per jaar weergegeven.



Figuur 10: Kwaliteitsontwikkeling op basis van meldingen.

Een ontwikkelpunt is om de nieuwe meldingen nader te specificeren op meldingen van het wegdek. Dus type verharding, aard en omvang van de schade. Door de betere informatie kan nog beter worden gestuurd.



Figuur 11: Herstel Pastoor Smeetsstraat.

7 Onderhoudsplanning

7.1 Integrale projecten

Integrale projecten komen voort uit ruimtelijke projecten zoals herinrichting, functiewijziging en groot onderhoud. Vaak zijn rioolvervangingsprojecten of actuele thema's aanleiding tot een complete herinrichting van de straat. Door gebiedsgericht de verouderde openbare ruimte compleet te vernieuwen en herin te richten, waarbij maximaal wordt ingestoken op een integrale aanpak, tezamen met maatregelen voor verkeer (duurzaam veilig) en actuele thema's (klimaat, energie, circulair) worden grote effecten bereikt. Op deze manier wordt een integrale aanpak van de openbare ruimte verkregen.

In de onderstaande tabel een overzicht van integrale projecten waarbij opgemerkt moet worden dat de doorkijk na medio 2028 vrij prematuur is omdat er nadere afstemming moet plaats vinden tussen de disciplines verkeer, wegen, groen, ruimtelijke ordening, kabels en leidingen, en de inwonersparticipatie.

Dorpskern	Weg/buurt tot medio 2028	Weg/buurt na medio 2028
Meerssen	- Proostenbuurt - St. Josephstraat – Proost de Beauforstraat - Kookstraat - Houthemerweg - Markt - Gansbaan	- Charles Eijckstraat – Pastoor Arnold Somyasingel - Humcoverstraat - Tussen de Bruggen (Rothem) - Kruispunt spoorwegovergang Meerssen Station

Bunde	▪ Maastrichterlaan & Bomenbuurt ▪ Repenhof ▪ Weerterveld	▪ Omgeving Geulstraat ▪ Sint Agnesplein
Geulle	▪ Leukdervoetpad ▪ Slingerberg	▪ Hulserstraat ▪ Kruispunt Cruisboomveld en Hussenbergstraat
Ulestraten	▪ Bamford ▪ St. Catharinastraat ▪ Dorpstraat en De Sauveurstraat ▪ Oost – West tangent	▪ Kasteelstraat
Rothem	▪ Kuilenstraat	▪ Holstraat ▪ Eburonenstraat ▪ Frankenstraat ▪ Bosstraat

Tabel 10: Overzicht integrale projecten.

De planning van het groot onderhoud is hierop zoveel mogelijk aangesloten. In geval van reconstructie wordt het gehele reconstructieproject opgevoerd als investering. Wegbeheer leverde tot op heden een bijdrage gebaseerd op het voorziene onderhoud als er geen reconstructie zou plaatsvinden. Dit zou neerkomen op een jaarlijks bedrag van € 283.074, -.

Conform BBV voorschriften is dit niet meer mogelijk en moet dit bedrag worden geactiveerd. We vragen derhalve minder onderhoudsbudget vanuit de voorziening, maar het investeringsbudget zal daardoor jaarlijks met € 283.074, - toenemen.

Dit investeringsbudget komt boven op het bestaande investeringsbudget van € 500.000, - dat gehandhaafd blijft uit het vorig beleidsplan wegen 2019-2023. De € 500.000,- is het geïndexeerde bedrag van € 460.000, - uit 2019. Hierin is een bedrag van ca. € 20.000, - voor voorbereiding en toezicht voorzien. Het investeringsbudget is jaarlijks gemiddeld nodig om rehabilitatie en/of reconstructie aan het einde van de levensduur van de verhardingen te kunnen bekostigen.

7.2 Onderhoudsplanung onderhoud

De inspectieresultaten zijn vertaald naar een meerjarenplanning voor de periode 2024 t/m 2028. Hierbij is een toets op de maatregel en een analyse op risico's uitgevoerd. De planning is een lijst, waarop per wegvak is aangegeven welk onderhoud uitgevoerd moet worden en in welk jaar. Het betreft zowel het groot- als het klein onderhoud.

Bij de toets op de maatregel wordt beoordeeld of deze aansluit op de werkelijke situatie buiten. Hierbij is een risicoanalyse op veiligheid van de weggebruiker en technische levensduur uitgevoerd. Zo zijn de prioriteiten bepaald en wordt het onderhoud als eerste uitgevoerd op de wegen met het grootste risico. Ook wordt gekeken naar de uitvoerbaarheid van de maatregel en het effect op de restlevensduur van de verharding. Bijvoorbeeld de maatregel 30% herstraten is een moeilijk uitvoerbare maatregel. Hier kan gekozen worden om de ernstige schade door middel van klein(schalig) onderhoud op te lossen, zodat de veiligheid is geborgd. Over een aantal jaren zal dan het wegdeel in aanmerking komen voor 100% herstraten. Door deze maatregeltoets is de veiligheid geborgd en wordt het onderhoud zo economisch mogelijk uitgevoerd.

Op deze manier is het operationele plan opgesteld, waarbij de maatregelen zo in tijd zijn verschoven, dat de jaarlijkse kosten gelijk zijn. Hierdoor is er een evenwichtige belasting op de organisatie en de bereikbaarheid van de gemeente, zonder kapitaalvernietiging. Het gemiddeld benodigd jaarbedrag voor groot onderhoud bedraagt daardoor € 994.330, - en wordt betaald vanuit de **onderhoudsvoorziening**.

Vorbereiding en toezicht

Voor het uitvoeren van groot onderhoud worden kosten voor de voorbereiding van en het toezicht op de uitvoering gemaakt. Op basis van de gemaakte kosten in de voorgaande jaren bedragen deze jaarlijks € 60.000, -. Ook deze kosten worden betaald vanuit de **onderhoudsvoorziening**.

Niet uitgevoerd onderhoud 2023

In 2024 zijn er nog extra uitgaven als gevolg van onderhoud dat in 2023 gepland stond, maar niet is uitgevoerd. Het betreft een totaalbedrag van € 1.135.456, -. Ook deze kosten worden betaald vanuit de **onderhoudsvoorziening**.

Budgetten periode 2029 en verder

Bij de actualisatie van het plan in 2027 worden de werkelijke benodigde budgetten opnieuw bepaald.

7.3 Klimaatadaptatie en duurzaamheid

Grote 'nieuwe' overstijgende opgaven, zoals de energietransitie, ordening van de ondergrondse infrastructuur (zoals kabels en leidingen) vanwege steeds intensiever gebruik van de ondergrond, duurzaamheid en klimaatadaptatie zijn uitdagingen waar de gemeente voor staat en waarin ook vanuit wegbeheer een inbreng is (zie hoofdstuk 2 en 3). Daarnaast heeft de gemeente in haar inkoopbeleid onder andere "Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI)" opgenomen en daarop haar ambities vastgesteld. De gemeente kiest voor de volgende, voor wegbeheer van belang zijnde, speerpunten:

1. **Klimaatneutraal inkopen:** Inkopen met een neutraal of zelfs positief effect op het klimaat en de natuur, zoals CO₂-reductie, duurzame energie, schone lucht, biodiversiteit, waterbestendig maken.
2. **Circulair inkopen:** Inkopen zonder afval te generen door hergebruikte producten te kopen of producten te vragen die herbruikbaar zijn. Rekening wordt gehouden met onderhoud, retourname aan het einde levensduur en inbouwen van financiële prikkels om te toezeggingen te borgen.
3. **Biobased inkopen:** Stimuleren van de markt om producten aan te bieden die zijn gemaakt van hernieuwbare, organische grondstoffen in plaats van fossiele grondstoffen.

Bij elk project zoekt wegbeheer naar de mogelijkheden om zoveel als mogelijk invulling te geven aan deze speerpunten. Vanuit onderhoud is er geen budget beschikbaar. Bij grotere aanpassingen zal er daarom extra geld gevraagd worden. Een aantal kansen zijn hieronder weergegeven, waarbij wordt aangegeven dat veel mogelijkheden pas bij herinrichtingen uitvoerbaar zijn:

Klimaatadaptatie

- Bij projecten kijken naar mogelijkheden voor omvorming asfalt naar elementenverharding.
- Asfalt voorzien van een lichte kleur wat positief bijdraagt aan verminderen van de hittestress.
- Verhard oppervlak verminderen zodat er meer ruimte voor groen/bomen ontstaat.
- Bij projecten kiezen voor waterdoorlatende verharding in de parkeerstroken en combineren met groen (groen parkeren), kolken of waterbergende fundering.
- Bij vervangen van de verharding of herinrichting de wegen "verdiept" aanleggen om meer water op straat te bergen zodat wateroverlast wordt verminderd/voorkomen.
- Op specifieke punten veranderen van afschot om te voorkomen dat water op plekken komt waar het niet behoort te komen.

Duurzaamheid

- Circulair inkopen:
 - o Hergebruik van materiaal of reststoffen.
 - o Gebruik van 100% circulaire materialen.
- CO₂-reductie:
 - o Bij aanbestedingen van onderhoud kiezen voor een lage Milieukosten Indicator (MKI): bijvoorbeeld door hoge mate van hergebruik (PR) of door laagtemperatuur asfalt (LTA). Hierdoor wordt de uitstoot van CO₂ beperkt.
 - o Alleen nog materieel met lage uitstoot, dus hoge klasse van emissiereductie (minimaal emissieklasse Euro 6) opnemen in onderhoudsbestekken (CO₂-prestatieladder).
- Het onderhoud beperken door robuust ontwerp, maar ook robuust onderhoud.
- Afvoer materialen op duurzame wijze, zodat zoveel mogelijk voor hergebruik in aanmerking komt. De werkwijze zo nodig op aanpassen: bijvoorbeeld apart frezen van teerhoudende asfaltlagen.

De mogelijke bijdragen zullen extra middelen vragen. Het extra benodigd bedrag is afhankelijk van de kansen en mogelijkheden. Nieuwe technologieën, die nu nog onbekend of in ontwikkeling zijn, gaan daarin op termijn een belangrijke rol spelen. De maatregelen worden genomen tijdens het uitvoeren groot onderhoud. Door de huidige inflatie en prijsstijgingen, als gevolg van tekort aan grondstoffen en hogere energieprijzen, is het moeilijk in te schatten wat de extra kosten werkelijk gaan bedragen. Op basis van huidige ervaringen binnen andere gemeenten worden de extra kosten voor klimaat en duurzaamheid geschat op ca. 5% van het groot onderhoud. Dat is voor Meerssen circa € 50.000, - per jaar en wordt betaald vanuit de **onderhoudsvoorziening**. Door aankomende jaren de werkelijke kosten te monitoren moet op termijn duidelijk worden wat het werkelijke bedrag is.

7.4 Onverharde wegen

Ook de onverharde wegen hebben regulier onderhoud nodig. Dit onderhoud bestaat onder andere uit herprofileren (egaliseren) van de weg en vullen van gaten en kuilen. Jaarlijks worden de wegen en paden bekeken en wordt het benodigde onderhoud vastgesteld. Op basis van de ervaringen van de afgelopen jaren bedragen de jaarlijkse kosten € 30.000, - per jaar en wordt betaald uit het **exploitatiebudget**.

7.5 Klein onderhoud

Klein onderhoud is gericht op wegwerken plaatselijke schades (kleiner dan 50 m²), geven van een kwaliteitsimpuls en uitstel groot onderhoud. Het is essentieel voor het waarborgen van de veiligheid van de wegen. De kosten voor het klein onderhoud bestaan onder andere uit asfaltreparaties, kleinschalig onderhoud aan de elementenverhardingen en verbeteren van graskeien in de bermen van wegen in het buitengebied. Het CROW adviseert voor het uitvoeren van klein onderhoud bij de huidige kwaliteit een bedrag van circa 10% tot 15% van het groot onderhoud te reserveren. De gemeente gaat, vanwege de goede actuele kwaliteit, uit van 10%. Dit komt uit op een bedrag van € 87.000, - per jaar en wordt betaald uit het **exploitatiebudget**.

7.6 Overige kosten

Teerhoudend asfalt

Voor wegen is er tot 1991 teer gebruikt als bindmiddel bij de aanleg en onderhoud van asfaltwegen. Dit is sinds die tijd verboden, omdat teer kankerverwekkend is. Zolang de wegverharding onaangetast blijft is er geen risico, echter wanneer een weg wordt opgebroken verandert dit. Omdat bekend moet zijn hoeveel teerhoudend asfalt vrijkomt, dient er te worden onderzocht of de wegen een of meerdere lagen met teer bevatten. Op basis van de ervaringen van de afgelopen jaren wordt een bedrag van € 30.000, - voorzien.

Vegen van en verwijderen onkruid op verhardingen

Het schoonhouden van de wegen is onder andere nodig om het riool vrij te houden van vervuiling en om afval op straat op te ruimen. Ook het verwijderen van onkruid is onderdeel van de straatreiniging. De totale kosten bedragen € 321.000, -. Hiervan neemt wegbeheer 1/3 deel voor haar rekening, voor het verwijderen van het onkruid op de verhardingen. Jaarlijks bedragen de kosten **€ 107.000, -**

Wegmarkering en figuraties

Voor het onderhoud aan de wegmarkeringen en figuraties is jaarlijks een bedrag van € 27.220 gereserveerd. Dit bedrag is gebaseerd op de gemiddelde uitgaven van de laatste 3 jaar. Het budget valt momenteel nog onder taakveld Verkeer, maar gaat over naar Wegbeheer.

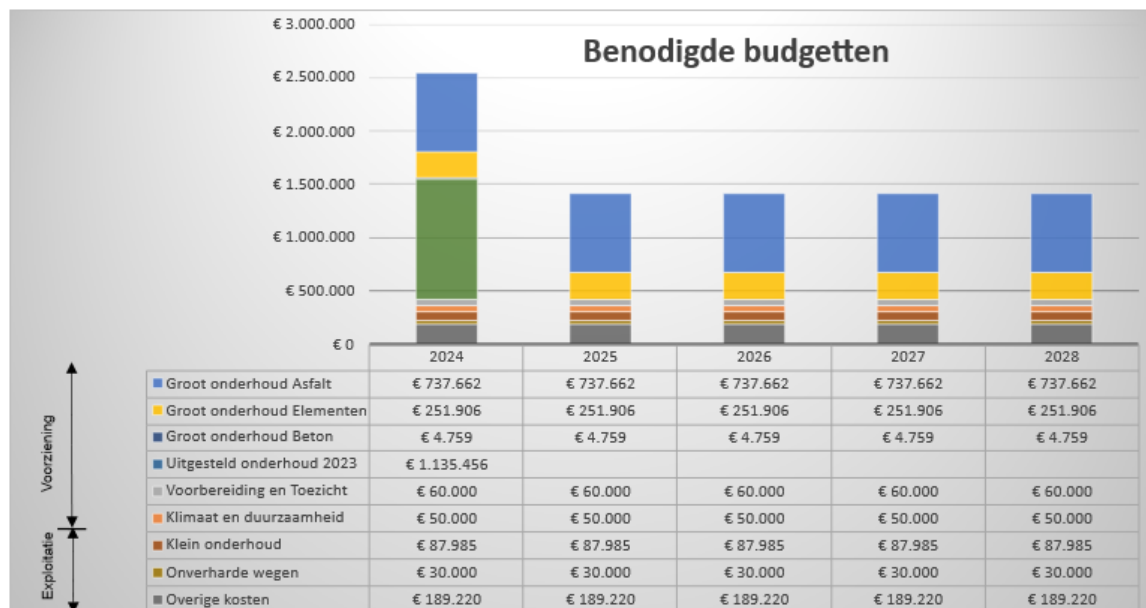
Inspecties, onderzoeken en advisering

Naast het onderhoud aan de verhardingen zijn ook financiële middelen nodig voor aanvullende activiteiten. Dit zijn kosten **weginspecties (1 x 2 jaar), externe advisering, onderzoekskosten, adviesdiensten door derden en onvoorziene kosten (calamiteiten)**. Hieraan wordt jaarlijks gemiddeld € 25.000, - uitgegeven.

Alle 'overige kosten' zoals benoemd in deze paragraaf worden betaald vanuit het **exploitatiebudget**.

7.7 Begroting periode 2025-2028

Samenvattend is in onderstaande figuur de begroting voor de periode 2025-2028 weergegeven. Ter referentie is ook 2024 in het overzicht opgenomen.



Figuur 12: Begroting periode 2025-2028.

Zoals in 7.1 aangegeven worden er vanuit de onderhoudsvoorziening geen bijdragen aan investeringsprojecten betaald, maar is het bedrag van € 283.074 toegevoegd aan het investeringsbudget.

8 Financiën

Dit hoofdstuk maakt de benodigde onderhoudsbudgetten voor de begrotingsjaren 2024 t/m 2028 inzichtelijk, conform de kaders van de Notitie Materiële Vaste Activa van de commissie BBV (Besluit Begroting en Verantwoording). De budgetten zijn nodig om aan de kwaliteitseisen en ambities van de gemeente te voldoen.

Bij het programmeren van het benodigd groot onderhoud en de investeringsprojecten is geen rekening gehouden met indexaties en toekomstige fluctuaties in de prijzen. De gehanteerde uitgangspunten bij het berekenen van de kosten voor het uitvoeren van onderhoud zijn opgenomen in bijlage 4.

8.1 Kaders vanuit het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)

Investeringen

Het BBV stelt dat investeringen in wegen vallen onder maatschappelijk nut: wegen genereren geen middelen en hebben derhalve geen economisch nut. Investeringsprojecten in wegen leiden tot grote waarde voor de gemeente: leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid, etc. Ze worden geactiveerd en meerjarig afgeschreven. Investeringsprojecten mogen alleen gebruikt worden bij aanleg en vervangingen, niet voor onderhoud.

Klein (dagelijks) onderhoud

Voor klein (dagelijks) onderhoud geldt dat de kosten in hetzelfde jaar ten laste van de exploitatie gebracht moeten worden. Dit betreft bijvoorbeeld het herstellen van losliggende tegels, het herstellen van verzakkingen in klinkerwegen en het repareren van gaten in asfaltwegen.

Groot onderhoud

Ook de kosten voor groot onderhoud mogen niet als te activeren investering beschouwd worden. Voor groot onderhoud heeft de gemeente een voorziening (conform BBV-artikel 44 lid 1c) ingericht. De kosten voor groot onderhoud worden in het jaar van realisatie volledig gedekt. Groot onderhoud betreft bijvoorbeeld het herbestraten van elementenverhardingen of het vervangen van asfaltdekkingen.

Kapitaalvernietiging en onveilige situaties

Het BBV verplicht tot het inrichten van een voorziening wanneer er sprake is van kapitaalvernietiging of wanneer er sprake is van onveilige situaties. In dat geval betreft het een voorziening voor achterstaligheid conform BBV-artikel 44 lid 1a. De gemeente dient deze situatie te voorkomen.

8.2 Benodigde budgetten

In onderstaande tabel zijn de benodigde bedragen per jaar weergegeven om de wegen in de periode 2025-2028 op ambitieniveau te krijgen en daarna te houden.

Kosten in €, excl indexatie	2024	2025	2026	2027	2028	2029 e.v.
Voorziening	€ 2.239.783	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 989.855
Groot onderhoud Asfalt	€ 737.662	€ 737.662	€ 737.662	€ 737.662	€ 737.662	€ 597.242
Groot onderhoud Elementen	€ 251.906	€ 251.906	€ 251.906	€ 251.906	€ 251.906	€ 274.905
Groot onderhoud Beton	€ 4.759	€ 4.759	€ 4.759	€ 4.759	€ 4.759	€ 7.708
Uitgesteld onderhoud 2023	€ 1.135.456					
Voorbereiding en Toezicht	€ 60.000	€ 60.000	€ 60.000	€ 60.000	€ 60.000	€ 60.000
Klimaat en duurzaamheid	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Exploitatie	€ 307.205	€ 307.205	€ 307.205	€ 307.205	€ 307.205	€ 307.205
Klein onderhoud	€ 87.985	€ 87.985	€ 87.985	€ 87.985	€ 87.985	€ 87.985
Onverharde wegen	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000
Overige kosten	€ 189.220	€ 189.220	€ 189.220	€ 189.220	€ 189.220	€ 189.220
• Teerhoudend asfalt	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000
• Vegen en verwijderen onkruid op verharding	€ 107.000	€ 107.000	€ 107.000	€ 107.000	€ 107.000	€ 107.000
• Markering, belijning en figuratie	€ 27.220	€ 27.220	€ 27.220	€ 27.220	€ 27.220	€ 27.220
• Inspecties, Beheersysteem, onderzoeken, advies	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000

Tabel 11: Benodigde budgetten 2025-2028.

*) De bijdrage aan investeringsprojecten wordt niet meer vanuit de onderhoudsvoorziening betaald, maar het bedrag van € 283.074 wordt toegevoegd aan het investeringsbudget (zie 7.1).

8.3 Vergelijk met beschikbare budgetten

De huidige beschikbare budgetten voor onderhoud zijn in tabel 12 weergegeven.

Beschikbaar Exploitatiebudget in €, excl. indexatie	2024
Voorziening	
Stand 1/1/2024	€ 3.092.000
Jaarlijkse dotatie	€ 1.400.000
Exploitatie	€ 342.220
Klein onderhoud	€ 123.000
Onverharde wegen	€ 30.000
Overige kosten	€ 189.220
• Teerhoudend asfalt	€ 30.000
• Vegen en verwijderen onkruid op verharding	€ 107.000
• Markering, belijning en figuratie	€ 27.220

• Inspecties, Beheersysteem, onderzoeken, advies	€ 25.000
--	----------

Tabel 12: Beschikbaar exploitatiebudget.

De beschikbare middelen zijn in de gemeentelijke begroting vastgelegd tot 2028 en bevatten dus nog niet de bedragen voor de periode 2028-2028. Om toch een vergelijk te maken zijn in die jaren de beschikbare middelen eenduidig geëxtrapoleerd. In 2027 wordt een nieuwe doorkijk gemaakt voor de periode 2028-2028.

Vergelijk voorziening en exploitatiebudget

In onderstaande tabel is weergegeven of het jaarlijks dotatiebedrag de aankomende 5 jaar voldoende is en is het benodigde exploitatiebudget vergeleken met het beschikbare budget.

Vergelijk budgetten in €, excl. indexatie	2024	2025	2026	2027	2028	2029 e.v.
Verloop voorziening						
Stand 1/1	€ 3.092.000	€ 2.252.217	€ 2.547.891	€ 2.843.564	€ 3.139.238	€ 3.434.911
Dotatie	€ 1.400.000	€ 1.400.000	€ 1.400.000	€ 1.400.000	€ 1.400.000	€ 1.400.000
Uitgaven	€ 2.239.783	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 989.855
Stand 31/12	€ 2.252.217	€ 2.547.891	€ 2.843.564	€ 3.139.238	€ 3.434.911	€ 3.845.056
Exploitatie						
Benodigd	€ 307.205	€ 307.205	€ 307.205	€ 307.205	€ 307.205	€ 307.205
Beschikbaar	€ 342.220	€ 342.220	€ 342.220	€ 342.220	€ 342.220	€ 342.220
Over / Tekort	€ 35.015	€ 35.015	€ 35.015	€ 35.015	€ 35.015	€ 35.015

Tabel 13: Vergelijk voorziening en exploitatie.

8.4 Conclusie

De huidige stand van de voorziening is met ca. € 3.000.000, - fors. De huidige vastgesteld dotatie is ruim voldoende om het verwachte onderhoud uit te kunnen voeren. Het voorstel is om de jaarlijkse dotatie te verlagen naar het gemiddelde uitgavebedrag voor de periode 2025-2028, zijnde afgerond € 1.104.000, -

Daarnaast is er de optie om eenmalig een bedrag van ca. € 1.000.000, - uit de voorziening te trekken. De gevolgen voor de voorziening wordt dan als volgt:

Vergelijk budgetten in €, excl. indexatie	2024	2025	2026	2027	2028	2029 e.v.
Verloop voorziening						
Stand 1/1	€ 3.092.000	€ 1.252.217	€ 1.252.217	€ 1.252.217	€ 1.252.217	€ 1.252.217
Extra onttrekking uit voorziening	€ 1.000.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Dotatie	€ 1.400.000	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 1.104.327
Uitgaven	€ 2.239.783	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 1.104.327	€ 989.855
Stand 31/12	€ 1.252.217	€ 1.252.217	€ 1.252.217	€ 1.252.217	€ 1.252.217	€ 1.366.689

Tabel 14: Vergelijk voorziening bij éénmalige onttrekking en verminderen dotatie.

De exploitatie laat een klein overschot zien. Het advies is om de huidige budgetten in stand te houden, zodat er ruimte is voor eventuele onverwachte uitgaven of calamiteiten op te lossen.

9 Conclusies

Dit beleidsplan geeft inzicht in de mate van beheersbaarheid van het wegennet, zowel kwalitatief als kwantitatief. Uit de in 2023 uitgevoerde wegininspecties blijkt dat de kwaliteit van het wegennet in gemeente Meerssen in lijn is met de landelijke CROW-richtlijn (wegbeheersystematiek) voor de instand-

houding van het wegnnet. Deze resultaten van de inspecties zijn vertaald naar een programmering waarbij een doorkijk gemaakt is voor de periode 2024-2028.

Met de huidige beschikbare middelen is gemeente Meerssen in staat om de wegen conform de landelijke normen en richtlijnen te beheren en te onderhouden. Hiervoor maakt gemeente Meerssen gebruik van een onderhoudsstrategie waarbij het benodigde onderhoud is gedifferentieerd in klein onderhoud, groot onderhoud en investeringsprojecten.

In lijn met de bovengenoemde onderhoudsstrategie en prioritering in de programmering wordt het benodigde onderhoud gedurende de komende jaren als volgt ingevuld:

- **Klein onderhoud** : wordt uitgevoerd door 2 aannemers in een raamcontract.
- **Groot onderhoud/voorziening** : wordt jaarlijks geactualiseerd met een doorkijk een paar jaar vooruit;
- **Investeringen** : worden vastgesteld met een realistische planning voor 5 jaar met een doorkijk tot 10 jaar.

10 Organisatie

De organisatie rondom (weg)beheer verandert landelijk continu. Er wordt nagedacht over nieuwe organisatievormen, vormen van uitbesteding en samenwerkingsverbanden met andere gemeenten en marktpartijen. Iedere gemeente is uniek en heeft het op een eigen manier georganiseerd. Wel blijven onafhankelijk van organisatievormen en samenwerking met andere partijen een aantal kernfuncties overeind. De organisatie functioneert zolang de bestaande, goed op elkaar afgestemde kerntaken steeds opnieuw (kunnen) worden herhaald. Deze kerntaken zijn gebaseerd op Assetmanagement conform de ISO 55002 en weergegeven in figuur 8.

Assetmanagement werkt alleen als iedereen er op de afgesproken wijze mee aan de slag gaat. 'Mens en organisatie' staat dan ook in het hart, omdat alles om de mensen die de beheertaken uitvoeren draait.



Figuur 13: Kernactiviteiten conform ISO 550002.

Om de beheertaken goed uit te voeren en de regie te houden zijn er voldoende medewerkers nodig. Hieronder vallen onder andere beleidsondersteuning, participatie, inspecties, programmering, directievoering en toezicht.

Indicatie benodigde FTE Wegbeheer, gemeente Meerssen

Om een indruk te geven van de benodigde capaciteit om de opgave van de gemeente goed in te kunnen vullen, is op basis van de huidige werkwijze, landelijke benchmark met vergelijkbare gemeenten en diverse modellen de verwachte benodigde FTE's in tabel 15 bepaald.

Activiteit	FTE benodigd
Beleid en strategie	0,3
Beheren en programmeren	0,4
Plannen en voorbereiden	0,4
Bouwen en onderhouden	1,0
Monitoren en analyseren	0,1
Evalueren en bijsturen	0,1
Overleg / Administratie / Databeheer	0,2

Totaal FTE	2,5
-------------------	------------

Tabel 15: Benodigde organisatie in FTE.

Hieronder vallen de beheertaken, programmering, directievoering en toezicht.

De huidige beschikbare capaciteit voor wegen is op dit moment niet gemakkelijk aan te geven. Dit komt omdat de functionarissen voor wegbeheer ook werkzaamheden in andere beleidsvelden uitvoeren. De functies waar wegbeheer in voorkomt en de beleidsvelden per functie:

Functie	FTE beschikbaar	Wegen	Verkeer	Civ. Kunstw.	OVL	K&L
Beleidsmedewerker	1	x	x	x	x	x
Dagelijks toezichthouder	1	x	x			x
Wegbeheerder en operationeel toezicht OVL en K&L	1	x			x	x

Tabel 16: Beschikbare totale FTE voor functies waar wegbeheer onderdeel van uitmaakt.

Conclusie

Een vergelijk tussen benodigde en beschikbare FTE is op dit moment niet te maken vanwege de diversiteit aan onderwerpen in de functies. Wat wel aan te geven is, dat als wordt gekeken naar wat benodigd is (2,5 FTE) en wat nu beschikbaar is voor de diversiteit aan onderwerpen (3 FTE) lijkt het waarschijnlijk dat er een tekort is voor wegbeheer. Omdat voor de andere beleidsvelden tezamen waarschijnlijk meer nodig is dan 0,5 FTE in totaal.

Het verdient aanbeveling dit verder in kaart te brengen, door ook de benodigde FTE's in kaart te brengen voor verkeer, civiele kunstwerken, openbare verlichting, kabels en leidingen. En de verdeling van de werkzaamheden binnen de huidige beschikbare FTE's inzichtelijk te maken. Dan is een nauwkeuriger vergelijk mogelijk.

11 Risicoparagraaf

In deze paragraaf wordt ingegaan op enkele risico's die samenhangen met beheer en onderhoud aan wegen.

Reconstructies

Bij reconstructies van wegen wordt goede afstemming met nutsbedrijven gedaan, als zij hun kabels- en leidingen moeten vernieuwen. In verband met steeds meer beperkte ruimte in de tracés geeft dat steeds meer problemen en kan leiden tot oponthoud tijdens een werk. Oponthoud bij de hoofdaannemer kost de gemeente extra geld. Er zijn voorbeelden dat het werk daardoor 5% duurder is uitgevallen.

Flora- en Faunawet

Onderhoudswerkzaamheden kunnen tijdelijk uitgesteld worden doordat er gewerkt wordt in de nabijheid van nestgelegenheden van beschermde dieren.

Teerhoudend asfalt

Voor wegen is er tot 1991 teer gebruikt als bindmiddel bij de aanleg en onderhoud van asfaltwegen. Zolang de wegverharding onaangetast blijft, is er geen risico, echter wanneer een weg wordt opgebroken verandert dit. Omdat bekend moet zijn hoeveel teerhoudend asfalt vrijkomt, dient er te worden onderzocht of de wegen één of meerdere lagen met teer bevatten. Bij overschrijding van de normen dient het asfalt te worden gereinigd, dit leidt tot kostenverhoging van het project. Deze extra kosten zijn niet op voorhand in te schatten. Op dit moment is niet exact bekend hoeveel teerhoudende asfaltwegen gemeente Meerssen heeft. Wel is er een strategie en heeft de gemeente € 30.000/jaar beschikbaar voor nader onderzoek. De gemeente gaat hier projectmatig mee om.

Stikstof

De impact van de veranderde stikstof-wetgeving kan van invloed zijn op werken in beheer en onderhoud in de buitenruimte. Hiertoe is een beoordeling gemaakt in het "Limburgs Programmaplan Landelijk Gebied, deelgebied Zuid-Limburg". Vooralsnog ligt de focus op landschap- en natuurherstel en nieuwe infrastructurele werkzaamheden. Integrale onderhoudsprojecten worden nog niet geraakt.

Er is een redelijk groot "grijs" gebied, de invloed op onderhoudswerken is nog onzeker. Voor die categorie zal per geval beoordeeld moeten worden hoe groot de impact is. Dit is afhankelijk van de aard van het werk, de duur ervan en de afstand tot Natura2000-gebied. Risico is dat door het niet doorgaan van

projecten vanwege stikstof-wetgeving er werkzaamheden mogelijk niet door kunnen gaan, terwijl dit bijv. uit het oogpunt van veiligheid wel noodzakelijk is. De verdere impact van de stikstof-wetgeving moet de komende jaren nog verder duidelijk worden.

Bodemverontreiniging

Voor het aanvragen van een bouw- of milieuvergunning moet duidelijk zijn of een bodem is verontreinigd, en zo ja in welke mate. Normaal gesproken wordt het onderzoek ingezet als het vermoeden bestaat dat op een locatie de bodem verontreinigd is. De gemeente heeft een lijst van de met zinkassen verontreinigde wegen. Bij onderhoud wordt hier al rekening gehouden met de mogelijke extra kosten. De gebruikelijke volgorde van onderzoek is historisch onderzoek (HO), verkennend onderzoek (VO) en tot slot nader onderzoek (NO). Als op basis van de resultaten van het onderzoek wordt besloten dat de verontreinigingen verwijderd of beheerst moeten worden, volgt daarna een sanering. De hoogte van de kosten zijn op voorhand niet in te schatten. Wel is er in de gemeente een saneringsfonds beschikbaar, waaruit deze kosten betaald kunnen worden.

Archeologie en explosieven.

Vooruitlopend op werkzaamheden dient via archeologische en explosievenrisico-kaarten bepaald worden of nader onderzoek noodzakelijk is.

Verdroging

Het klimaat verandert en zorgt voor forse schade aan verhardingen. De hoge temperaturen zorgen ervoor dat de boomwortels de condens aan de onderzijde van de asfaltconstructie opzoeken. De boomwortels drukken daardoor de asfaltconstructie omhoog wat resulteert in oneffenheden. Daarnaast zijn door de temperatuurstijging de grondwaterstanden erg laag. De boomwortels onttrekken door de droogte meer water uit de bodem. Deze factoren zorgen ervoor dat de ondergrond inklinkt. Hierdoor ontstaan schades die vanuit de onderkant van de constructie beginnen.

Zowel de schade door boomwortels als de schade door droogte vragen om een forse herstelmaatregel. Om deze schades te herstellen dient de gehele verhardingsconstructie aangepakt te worden wat resulteert in forse onderhoudskosten. De kans dat dit type schade zal optreden lijkt op basis van de huidige klimaatontwikkelingen steeds groter te worden. Daarbij komt kijken dat er voor de bestaande verhardingen geen risicobeheersingsmaatregel voorhanden is om dit type schade te voorkomen.

PFAS

Van gemeenten wordt verwacht dat ze bodemkwaliteitskaarten opstellen en specifiek beleid voor PFAS. Als dit er niet is moet voor ieder los ruimtelijk project aanvullend onderzoek worden gedaan. Om dit te voorkomen heeft de regio Heuvelland in 2023 onderzoek gedaan naar de gehalten PFAS in de bodem en een bodemkwaliteitskaart opgesteld voor onder andere de gemeente Meerssen. De grond in de gemeente bevat over het algemeen geen verhoogde concentraties. Door vaststelling van deze kaart kan hiernaar worden verwezen en hoeft er bij ontwikkelingen geen extra onderzoek te worden gedaan. Daardoor zijn er geen extra verwerkingskosten te verwachten. Er zijn wel onderzoekskosten nodig om dit aantoonbaar te maken bij de grondverwerker.

Openbaarheid van onverharde landbouwwegen

Diverse onverharde landbouwwegen worden onderhouden op het laagste onderhoudsniveau. Hierdoor is een grotere kans op aansprakelijkheidsstellingen van schade die is opgelopen door het gebruik van deze wegen wanneer deze wegen niet aan de openbaarheid zijn onttrokken.

Winter/vorstschade

Een niet te verwaarlozen invloed is het weer en dan in het bijzonder die van dooi en vorst op het asfalt. Gaten in het asfalt na een dooi/vorst periode heeft niet alleen te maken met (achterstallig) onderhoud, maar ook met het toegepaste type asfalt. Vooral een kwakkelwinter met veel wisselende dooi- en vorstperiodes zorgt voor veel schade. Door vorst zet water in het wegdek uit, met als gevolg dat er scheuren en gaten kunnen ontstaan. Ondanks onderhoud kan dus een (streng) vorstperiode toch onverwacht veel schade veroorzaken. Vooral op de hoofdstructuur is dit risico het grootst. En ook door de aanwezigheid van diverse soorten asfaltmengsels. Momenteel is er geen reservering opgenomen om winterschade op te vangen. Bij een langdurige periode van wisselende dooi- en vorstperiodes kan de schade aanzienlijk zijn. Als dit optreedt zal wegbeheer onderbouwd extra budget vragen om de veiligheid en bereikbaarheid niet in gevaar te laten komen.



Prijsstijgingen

De afgelopen tijd zijn stevige prijsverhogingen en oplopende levertijden opgetreden. Er zijn signalen uit de markt dat dit de aankomende jaren nog effect zal hebben en de prijzen daardoor blijven stijgen. Het advies is echter om de prijsrisico's niet volgens CBS-indexatie af te dekken maar vooralsnog uitgaan van de gemiddelde stijging van afgelopen jaar van 5%-10%.

Door bij aanbestedingen goed te monitoren waar de echte kostendrijvers zitten en het gesprek aan te gaan met de aannemer kunnen risico's goed worden verdeeld en voor beide partijen werkbare oplossingen worden gezocht. Eventuele extra verhogingen van de projecten zijn dan goed uitlegbaar.



Figuur 14: Humcoverstraat (bron: Fietzersbond).

12 Ontwikkelagenda

Actielijst/lijst met ontwikkelpunten om op te pakken:

Punten voor de beheerstrategie:

- Op dit moment is er geen inzicht in de hoeveelheid teerhoudend asfalt. Meerssen wil dit de komende tijd inzichtelijk maken. Dit wordt door middel van asfaltkernboringen opgepakt;
- Draagkrachtmetingen op netwerkniveau opstellen. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van valgewichtdeflectiemeting op asfaltwegen. Daarmee wordt inzicht in de restlevensduur van het asfaltareaal verkregen;
- Het in beeld brengen van asfaltwegen met geluidsreducerende deklagen. Deze deklagen hebben een kortere levensduur ten opzichte van conventioneel asfalt en zijn veelal duurder. In Meerssen zijn verschillende soorten asfaltmengsels als geluidsreducerende deklagen toegepast. Wens is het aantal verschillende soorten te reduceren, om ad hoc onderhoud te verminderen en meer structuur te hebben in het netwerk. Inzicht in waar welke soorten deklagen zich bevinden, zorgt voor een betere monitoring en instandhouding. Bij vervanging van geluidsreducerende deklagen heeft Meerssen de keuze gemaakt om het mengsel SMA-NL G8+ zo homogeen mogelijk toe te passen; Beleidsplan Geluid 2014-2022 doet geen uitspraak over bronaanpak wegen.
- Het creëren van overzicht van de situaties in gemeente Meerssen waarin sprake is van areaal van derden waarover Meerssen beheer heeft en andersom: areaal van Meerssen waarover een andere

partij beheer heeft. Hoe compleet de gegevens zijn in de beheerdatabase, wat de precieze omvang van beide situaties is en hoe het beheer en onderhoud daarin is geregeld, daarvoor is een analyse nodig om overzicht te creëren.

Organisatie:

- Aantal benodigde FTE en beschikbare FTE nauwkeuriger in beeld brengen om inzichtelijk te maken hoe taken zijn verdeeld en hoe groot het tekort is aan FTE voor wegbeheer.



Figuur 15: Herstel Markt Meerssen.

Bijlage 1 Begrippenlijst

Assets

Alles van waarde dat in eigendom is.

Assetmanagement

Het vergroten van de waarde van assets door optimaal beheer te realiseren op basis van afgewogen kosten, prestaties en risico's over de hele levenscyclus van assets.

ADAS systemen

Staat voor (Advanced Driver Assistance Systems), oftewel: geavanceerde rijhulpsystemen in gemotoriseerde voertuigen. In relatie tot wegbeheer betekend dat onder andere wegmarkeringen en verkeersborden aan uniforme eisen moeten voldoen.

Planning en -begroting

Planning en begroting waarbij de onderhoudsmaatregelen zijn gepland overeenkomstig de technische noodzaak.

BBV

Besluit Begroting en Verantwoording. Bevat de wettelijke voorschriften voor correcte en juiste opzet van begrotingen en jaarstukken.

Beheer

Systematisch plannen, budgetteren, voorbereiden en uitvoeren van activiteiten die erop gericht zijn een object blijvend zijn functie te laten vervullen.

Beheerdata

Vaste en variabele gegevens die in het (digitale) beheersysteem zijn opgenomen.

Beheersysteem

Het geheel van gegevensinwinning, kwaliteitsregistratie en bewerking om te komen tot een meerjarenplanning en begroting.

Budget

De financiële middelen die benodigd/beschikbaar zijn voor het uitvoeren van onderhoud.

CROW

Het kennisplatform voor overheden, aannemers en adviesbureaus. De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van **C**entrum voor **R**egelgeving en **O**nderzoek in de grond-, water en **W**egenbouw en de verkeerstechniek.

Cyclusbedrag

Gemiddelde jaarlijkse kosten van het onderhoud per m2 verharding gedurende een onderhoudscyclus.

Deflectiemetingen

Bepalen van de sterkte en levensduur van asfaltconstructies.

ETW30

Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30km/u. Het betreft wegen met gemengd langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer binnen de bebouwde kom, veelal 30 km/u-zones.

ETW60

Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60km/u. Het betreft wegen met gemengd langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer buiten de bebouwde kom, veelal 60 km/u-zones.

Gedragmodel

Model van het gedrag van een schade in de tijd.

GOW30

Gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Staat er een ander getal, dan geldt deze snelheid. Dit zijn wegen met een doorstroombaan voor verkeer waarop erftoegangswegen op aansluiten.

Groot onderhoud

Onderhoudsmaatregelen die over een groot gedeelte van het oppervlak van een wegvak onderdeel planmatig worden uitgevoerd, met het doel de verharding in goede staat te brengen.

GVVP

Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan

Instandhouding

Totaal aan activiteiten om een kapitaalgoed te beheren.

Inspectie

Het beoordelen van de technische kwaliteit van kapitaalgoederen.

Kapitaalgoederen

Alle kapitaalintensieve objecten in de openbare ruimte die nodig zijn diensten en goederen aan burgers te leveren. Het zijn grote objecten die vaak veel waarde hebben en meerdere jaren meegaan.

Kapitaalvernietiging

Verschil tussen de kosten van uitgesteld onderhoud en de kosten van tijdig onderhoud (bij asfaltverhardingen).

Klein onderhoud

Onderhoudsmaatregelen die lokaal, over een beperkt gedeelte van het wegvakonderdeel, worden uitgevoerd. De maatregelen zijn bedoeld om de verharding in goede staat te houden.

Kortetermijnplanning

Planning van onderhoudsmaatregelen voor de periode van 1 - 2 jaar.

Kwaliteit

Mate waarin een verharding voldoet aan de gestelde (technische) richtlijnen of (functionele) doelstellingen.

Kwaliteitsklasse/niveau

Aanduiding van de kwaliteit van de verharding, uitgedrukt in de termen Voldoende, Matig en Onvoldoende.

Langetermijnplanning

Planning voor de periode van 6 jaar en verder.

Levensduur

De maximale periode waarop een kapitaalgoed kan worden ingezet. De grens wordt bepaald door techniek, politiek en wetgeving. De economische levensduur geeft aan hoe lang een kapitaalgoed in de boeken staat.

Levensduur verlengende maatregel

Maatregel die wordt uitgevoerd om de technische levensduur van een kapitaalgoed te verlengen om een relatief korte periode tot aan de vervanging te overbruggen.

Life Cycle Costing (LCC)

Dit zijn de totale verwachte kosten voor een programma of object over de gehele levensduur inclusief voorbereiding, oprichten/aanleg, instandhouding en beëindiging/sloop.

Maatregel

Een handeling of actie die wordt uitgevoerd in het kader van een specifiek doel.

Maatregeltoets

Beoordeling en eventueel aanpassing van de door de methode gegenereerde maatregel en planjaar, inclusief afstemming met andere plannen.

Matig

Betreft wegvakonderdelen met schadebeelden en gepland onderhoud in de middellange termijn (3-5 jaar).

Middellangetermijnplanning

Planning van onderhoudsmaatregelen voor de periode van 3 - 5 jaar.

Netwerkniveau

Betrekking hebbend op het gehele wegennet dat in beheer is.

Onderhoud

Combinatie van alle technische, administratieve en managementactiviteiten gedurende de levensduur van een kapitaalgoed, bedoeld om het kapitaalgoed in een dusdanige staat te brengen of te houden dat het zijn functie kan vervullen.

Onderhoudscyclus

Geheel aan maatregelen waarmee een wegvakonderdeel tot in lengte van jaren kan worden onderhouden.

Onderhoudsniveau

Het niveau waarop de verhardingen worden onderhouden. Volgens de landelijke norm van het CROW worden voor verhardingen de volgende niveaus gehanteerd:

- Hoog
- Basis
- Laag

Onvoldoende

Betreft wegvakonderdelen met schadebeelden en gepland onderhoud in korte termijn (1 - 2 jaar)

Openbare ruimte

Ruimte die voor iedereen toegankelijk is.

Planjaar

Jaar waarin een onderhoudsmaatregel wordt voorzien.

Planning

Het tijdsplan van uit te voeren activiteiten.

Planningstermijn

Termijn waarop onderhoudsmaatregelen zijn voorzien.

Projectniveau

Betrekking hebbend op specifieke projecten (voor wegen, wegvakken of wegvakonderdelen).

Risico

De kans dat een (ongewenste) gebeurtenis optreedt in relatie tot het effect van deze gebeurtenis. $\text{Risico} = \text{kans} * \text{effect}$.

Schade

Bepaalde zichtbare, typerende vorm waarin een gebrek aan een wegverharding aan de dag treedt.

Schadebeoordeling

Beoordeling van de schade uitgedrukt in ernst en omvang.

Tafel Openbare Ruimte

Afstemmingsoverleg van disciplines die betrokken zijn bij het ontwerp en beheer van de openbare ruimte.

Total Cost of Ownership

De totale kosten om iets te kopen, te onderhouden en af te staan.

VAT-kosten

Kosten die gemeoid zijn met Voorbereiding – Administratie – Toezicht.

Verhardingstype

Groep van gelijksoortige wegverhardingen; er wordt onderscheid gemaakt in de verhardingstypen asfalt, elementen en cementbeton.

Verhardingssoort

Onderverdeling binnen een verhardingstype (tegels, gebakken klinkers, dichtasfaltbeton, oppervlakbehandeling).

Vervanging

Een nieuw kapitaalgoed in de plaats brengen van het oude, versleten kapitaalgoed, waarbij het nieuwe kapitaalgoed dezelfde prestaties levert als het oude.

Waarschuwingsgrens

Schadebeoordeling waarbij binnen 3 tot 5 jaar onderhoud noodzakelijk is.

Waterprogramma

Dit is het gemeentelijk riool- en waterplan waarbij beleid en programma op dit thema worden omschreven.

Wegtype

Benaming voor een weg met bepaalde kenmerken, die een aanduiding kunnen zijn voor de functie, het gebruik of het beheer van de weg.

Wegvak

Een deel van een weg waarbij de weg in lengterichting is opgedeeld in één of meerdere delen (vakken).

Wegvakonderdeel

Een deel van een wegvak met dezelfde functie (voetpad, parkeervak, rijbaan etc.).

Bijlage 2 Wet- en regelgeving

De gemeente heeft in haar rol als wegbeheerder geen volledige vrijheid in het vaststellen van haar beleid. Het beleid hoe en in welke kwaliteit het beheer van het wegenareaal uitgevoerd moet worden is namelijk (deels) in nationaal geldende wetten en besluiten geregeld. Deze wetten en besluiten geven de kaders aan waarbinnen de uitvoering van beheertaken ten aanzien van verhardingen moeten plaatsvinden. Voor het beheren en onderhouden van wegen gelden diverse vigerende wet- en regelgevingen. In de volgende tabel is een overzicht hiervan weergegeven.

Wet/richtlijn	Inhoud	Effect op wegen
Grondwet	Zorg van de overheid gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.	De zorg voor een goede weginfrastructuur.
Burgerlijk Wetboek	Hierin is de aansprakelijkheid geregeld voor schade als gevolg van een onrechtmatige daad.	De beheerder moet aantonen wat hij heeft gedaan om risico's voor de weggebruiker te beperken en dat hij structureel aan monitoring en onderhoud doet.
Wegenverkeerswet (WVV)	De wet regelt de veiligheid en de doorstroming op de weg, en het voorkomen van schade en overlast door het verkeer aan anderen. De wet regelt ook bijvoorbeeld de afgifte van rijbewijzen, kentekens, en welke voertuigen op de weg worden toegelaten worden.	De beheerder moet de wegen goed inrichten en onderhouden.
Gemeentewet	Het is een organieke wet die de inrichting van het gemeentelijk bestuur en de financiële huishouding.	Het tijdig vaststellen van beleids- en beheerplan onderhoud wegen maakt het mogelijk de wegen te onderhouden volgens vastgesteld beleid.
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording. Bevat de wettelijke voorschriften voor correcte en juiste opzet van begrotingen en jaarstukken.	Door het opstellen van meerjarenbegrotingen van onderhoud wegen op basis kwaliteitsbeoordelingen en deze te toetsen aan vastgesteld beleid beschikt men over voldoende financiële middelen.
Code Milieu verantwoord Wegbeheer	Bevat richtlijnen voor het vaststellen en verwijderen van teerhoudende lagen in asfaltverhardingen.	Bij onderhoud aan asfaltverhardingen bekijken we projectmatig of er sprake is van teerhoudend asfalt. Bij het constateren van teer gaan we over tot het selectief verwijderen hiervan.
Europese Richtlijn Omgevingslawaaï	Hierin is het bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd.	Voor wegen is dit onder andere bij de aanleg van een nieuwe weg, de bouw van nieuwe woningen nabij de wegen en bij wijzigingen aan de weg.
Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet)	Wet die regels bevat voor werkgevers en werknemers om de gezondheid, de veiligheid en het welzijn van werknemers en zelfstandig ondernemers te bevorderen. Het doel is om ongevallen en ziekten, veroorzaakt door het werk, te voorkomen.	Het veilig aanleggen en onderhouden van wegen.
Arbeidsomstandighedenwet Explosievenrisico kaart	De verantwoordelijkheid voor het onderzoek naar en de ruiming van explosieven vanuit Arbo-regelgeving ligt in eerste instantie bij de initiatiefnemer van de graafactiviteiten. Het behoort tot de voorbereidingswerkzaamheden van de werkzaamheden. Mocht sprake zijn van daadwerkelijke veiligheidsrisico's voor inwoners of omgeving, zal de gemeente als bevoegd gezag voor openbare orde en veiligheid in beeld komen. Dit kan het geval zijn wanneer bij onder-	Bij groot onderhoud wegen en of rehabilitatie waarbij in de ondergrond gegraven moet worden rekening houden met de explosievenrisico kaart.

	zoek daad-werkelijk explosieven zijn aangetroffen en ruiming noodzakelijk is. De gemeente voert als bevoegd gezag openbare orde en veiligheid in principe geen eigen onderzoek uit naar explosieven. Wel draagt de gemeente zorg voor het actueel houden van de genoemde explosievenrisicokaart.	
CROW-richtlijnen	Oorspronkelijk een acroniem voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.	Richtlijnen hoe de openbare weg ingericht en onderhouden moet worden.
ADAS-2024	Binnen de ADAS wetgeving wordt vastgesteld dat alle nieuwe voertuigen vanaf 2024 voorzien zijn van rijhulpsystemen. Met behulp van deze wetgeving wil het Europees parlement bijdragen aan het streven naar 0 verkeersdoden in 2050.	De wegmarkeringen en bewegwijzeringen (bebording) spelen een grote rol bij het vergroten van de verkeersveiligheid. De rijhulpsystemen rijden op sensoren waarbij het belangrijk is dat de wegmarkeringen en bebording goed gedetecteerd/herkend kunnen worden.
WIBON	Wet informatie uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken (kabels en leidingen).	Bij groot onderhoud wegen en of rehabilitatie de rekening houden met de aanwezigheid van kabels en leidingen.
Omgevingswet	<i>Een groot aantal wetten is in zijn geheel of gedeeltelijk opgenomen in de Omgevingswet per 01-01-2024. Hieronder voor wegbeheer relevante voormalige wetten die (deels) in de Omgevingswet zijn opgegaan:</i>	
Wet Milieubeheer, is deels opgegaan in Omgevingswet	In deze wet is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen zijn aangemerkt en niet zonder beschermende maatregelen in het milieu worden gebracht. De onderwerpen stoffen, afvalstoffen, broeikasgasemissies, openbaarheid milieugegevens en milieuaansprakelijkheid blijven in de Wet milieubeheer.	De vrijkomende materialen bij onderhoud aan wegen.
Wet Geluidhinder (WGh) is opgegaan in Omgevingswet, Aanvullingswet geluid	Hierin is het bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd.	Voor wegen is dit onder andere bij de aanleg van een nieuwe weg, de bouw van nieuwe woningen nabij de wegen en bij wijzigingen aan de weg.
Bodemrichtlijn is opgegaan in Omgevingswet	Het wettelijk kader voor de bescherming van historische monumenten en archeologische vindplaatsen. Via de Aanvullingswet bodem Omgevingswet en Aanvullingsbesluit bodem Omgevingswet worden de regels voor bodem onderdeel gemaakt van de Omgevingswet. Voor lopende gevallen, blijven de regels van de Wet bodembescherming als overgangsrecht gelden.	Bij groot onderhoud wegen en of rehabilitatie waarbij in de ondergrond gegraven moet worden rekening houden met de bodemrichtlijn.

Bijlage 3 Overzicht beleidsdocumenten met invloed op beleid wegen

Bestuursakkoord 2022 – 2026 Gemeente Meerssen ‘Samen verder bouwen’

In deze bestuursperiode wordt in de openbare ruimte gebouwd aan onder andere het volgende:

- Goede verbindingen en voor eenieder toegankelijke voorzieningen;
- Een duurzame en klimaatbestendige gemeente;
- De stedelijke kwaliteit van het centrum en het kleinschalige karakter van ons landschap, waarbij onze dorpskernen centraal staan.

Daarnaast zijn de volgende thema's die raakvlakken hebben met beleid- en beheer wegen:

- Burgerparticipatie waar mogelijk bij inrichting van de leefomgeving;
- Waterveiligheid, oplossen van knelpunten in het watersysteem. Voor wegen kan het afkoppelen van regenwaterafvoer van wegdekken en/of het infiltreren van regenwater door het wegdek in de ondergrond;
- Daar waar de lokale situatie erom vraagt worden straten ingericht als 30km-zone;
- Verbeteren toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mindervalide verkeersdeelnemers;
- Aanpak verkeersproblematiek in Ulestraten;
- Herinrichten van de centrale (markt)pleinen;
- Ontwikkeling van wandelgebieden;
- Milieuvriendelijke manier van onkruidbestrijding;
- Verkeersinfrastructuur aanpassen voor minder vrachtverkeer in de kernen in verband met uitstoot van fijnstof;
- Profileren als internationale fiets- en wandelgemeente;
- Energietransitie: verzwaren elektriciteitsnetten, aanleg warmtenetten.

Omgevingsvisie Meerssen

Ten tijde van het opstellen van dit beleidsplan is de Omgevingsvisie nog in wording. Over het algemeen wordt bestaand beleid in de Omgevingsvisie opgenomen, maar de mogelijkheid bestaat om beleidskeuzes aan te passen die van invloed kunnen zijn op gebruik en aanleg van wegen.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) 2024 - 2029

Binnen de gemeente Meerssen is het cluster Infra belast met de uitvoering van het GVVP in combinatie met reconstructie wegen en onderhoud wegen. Bij start van een project worden alle disciplines benaderd om inbreng te leveren voor een ontwerp.

De grootste thema's uit het GVVP die van invloed zijn op de inrichting van wegen:

- Herkenbare wegen. Conformereren aan de CROW-richtlijnen.
- Veilige snelheden binnen en buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom de inrichting wijzigen van 50km/u naar 30km/u ondersteunen onder andere door asfaltverharding te vervangen door elementen-verharding. Buiten de bebouwde kom zijn het veelal maatregelen in de vorm van aanpassen van wegmarkeringen.
- Veilige schoolomgevingen. Lagere snelheden in schoolzones ondersteunen door de fysieke inrichting aan te passen. Denk aan verkeersdrempel of verbeteren oversteekbaarheid.

Groenbeleidsplan Meerssen Ambtelijk document 2023 – 2043

Dit groenbeleidsplan geeft een integrale visie op de ontwikkeling van openbaar groen- en bomenstructuur binnen de gemeente. De groeiplaatsen van het groen hebben raakvlakken met beleid en beheer van wegen en leveren een bijdrage aan klimaatadaptieve maatregelen. Voortdurend zal gezocht worden op 'meekoppelkansen' bij onderhoud en integrale projecten van wegen en riolering.

Waterprogramma Meerssen 2023 – 2027

In dit waterprogramma staat hoe de gemeente Meerssen van 2023 t/m 2027 de gemeentelijke watertaken uit wil voeren en wil bekostigen vanuit de rioolheffing. Dit waterprogramma is gericht op de wettelijke zorgplichten van de gemeente voor afvalwater, hemelwater en grondwater, maar deze zorgplichten hebben natuurlijk raakvlakken met andere thema's zoals afwatering van verhard oppervlak (waaronder wegen), groen, ruimtelijke ordening en klimaatadaptatie.

Beleidsplan Geluid 2014 - 2022

Deze dient geactualiseerd te worden. Het beleidsplan doet geen uitspraak over bronaanpak wegen. Anticiperend op toekomstig beleid wordt bij vervanging van geluidsreducerende deklagen heeft Meerssen de keuze gemaakt om het mengsel SMA-NL G8+ zo homogeen mogelijk toe te passen.

Actieplan geluid: Deze stelt vast overlastlocaties door wegverkeersgeluid en onderzoekt de mogelijkheden voor vermindering van deze overlast.

Bijlage 4 Financiële uitgangspunten

Financiële uitgangspunten

De in dit rapport genoemde bedragen zijn gebaseerd op berekeningen voor kosten van onderhoud. Bij het berekenen van die kosten voor het uitvoeren van onderhoud zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het betreffen de all-in aannemersprijzen o.b.v. SSK-Ramingen en ervaringen uit diverse onderhoudsbestekken.
- Gebaseerd op prijspeil januari 2024.
- Inclusief bijkomende werkzaamheden als:
 - o Trottoirbanden en opsluitbanden.
 - o Opnieuw stellen kolken.
 - o Opnieuw stellen inspectieputten.
- Inclusief toeslagen voor:
 - o Verkeersmaatregelen 2,5%.
 - o Eenmalige kosten:
 - Asphalt- en elementenverhardingen 2%.
 - Cementbetonverhardingen 8%.
 - o Uitvoeringskosten 6%.
 - o Algemene kosten 8%.
 - o Winst en risico 5%.
- Exclusief:
 - o Jaarlijkse indexaties.