

ADAPTIEF WEGBEHEER VALKENBURG

Het verhaal van de wegen. Van normen naar beleving



Opdrachtgever:
Projectnr:

Gemeente Valkenburg aan de Geul
VAL222

Datum:

september 2016



ADAPTIEF WEGBEHEER

Het verhaal van de wegen. Van normen naar beleving

Opdrachtgever: Gemeente Valkenburg aan de Geul
Projectnr: VAL222
Status: concept
Datum: september 2016

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2016 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/
of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie,
microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder
voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens
verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter
beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe
te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming
wordt verleend.

Opsteller:
RVL

Verificatie:
PKA

Validatie:
PKA

kragten

INHOUDSOPGAVE

1	INTRODUCTIE OPGAVE	9
2	WERKWIJZE 'DE WERKPLAATS'	10
3	MET WIE GAAN WE AAN DE SLAG?	12
4	IDENTIFICATIE BELANGRIJKSTE DOELGROEPEN	15
5	IDENTIFICATIE KNOPEN	16
6	VOORBEELDEN	35
7	EEN FUNCTIEKAART	46
8	WELKE RICHTING GAAN WE OP?	50
9	CONCLUSIE	51
10	WAT WILLEN WE MET DIT NARRATIEF VOOR DE TOEKOMST?	54
	BESTAANDE FUNCTIES	58
	BESTAANDE BELANGRIJKSTE KNELPUNTEN	59
	VOORSTEL FUNCTIES WEGEN	60
	VOORSTEL CATEGORISERING	61
11	FINANCIËLE DOORREKENING	63

BIJLAGEN

DE THEORIE VAN DE WERKPLAATS

DE CROW KWALITEITSNIVEAUS

HET RISICODOSSIER

DE THEMATISCHE KAARTEN

FUNCTIEKAART AUTOVERKEER

FUNCTIEKAART BEDRIJVENTERREINEN

FUNCTIEKAART ECOLOGIE

FUNCTIEKAART FIETSVERKEER

FUNCTIEKAART FUNCTIES

FUNCTIEKAART GEMARKEERDE WANDELROUTES

FUNCTIEKAART GEVAARLIJKE SCHOOL-THUISROUTES

FUNCTIEKAART KNELPUNTEN

FUNCTIEKAART LANDBOUWVERKEER

FUNCTIEKAART OMGEVING

FUNCTIEKAART NOORD-ZUIDVERBINDINGEN

FUNCTIEKAART OOST-WESTVERBINDINGEN

FUNCTIEKAART OPENBAAR VERVOER

FUNCTIEKAART RECENTE PROJECTEN

FUNCTIEKAART TOERISCHTISCHE ATTRACTIES

FUNCTIEKAART VERKEERSVEILIGHEID

FUNCTIEKAART VRACHTVERKEER

FUNCTIEKAART WEGENCATEGORISERING

SAMENVATTING

Voor u ligt het beleidsplan voor de wegen van Valkenburg aan de Geul. Een ander plan dan u gewend bent. Niet een plan waarin we alle wegen in het beheerprogramma hebben ingevoerd en de uitkomsten hiervan aan u voorleggen. Dit is een plan waarin we u meenemen naar de verhalen achter deze cijfers. We beheren tenslotte niet de wegen om de cijfers kloppend te krijgen, maar om met de wegen bij te dragen aan dat wat we als Valkenburg willen zijn en belangrijk vinden.

We willen u met deze verhalen laten zien hoe we met de wegen omgaan, waar we tegenaan lopen, wat de betekenis is van het beheer van de wegen en wat wij denken dat belangrijk is bij het maken van keuzes over het wegbeheer.

Daarom hebben zijn we met vakambtenaren van verschillende disciplines in de werkplaats aan de slag gegaan. Dit heeft u ervaren toen u aansloot in de tweede ring aan het eind van de middag. Daar hebben we u al meegenomen in de voorlopige uitkomsten van die werkplaatsessies.

Graag nemen we u nu nog verder mee in het plan. Dit doen we in dit beleidsplan dat bestaat uit drie onderdelen.

- 1) het narratief met het verhaal over het wegbeheer;
- 2) de functiekaarten;
- 3) de (financiële) doorrekening

Deze drie documenten te samen moeten u een goed beeld geven van de huidige stand van het wegbeheer in Valkenburg aan de Geul, ook geeft het een beeld van de mogelijkheden. Hiermee verwachten we u van voldoende informatie te voorzien om een goed onderbouwde keuze te maken over welke kant we op willen met het wegbeheer in Valkenburg aan de Geul.

1) Het narratief

In het narratief staat het verhaal achter de cijfers beschreven. We hebben hier bewust gekozen voor het letterlijk opnemen van de gesproken woorden omdat dit beter het gevoel weergeeft wat bij het verhaal hoort. Dit betekent wel dat sommige uitspraken wat harder over kunnen komen dan wanneer het geschreven taal zou zijn. Toch zijn we van mening dat we op deze wijze het verhaal zo goed mogelijk inzichtelijk kunnen maken.

In het narratief hebben we de tekst gestructureerd aan de hand van zes knopen. Tegen deze knopen lopen we aan in het wegbeheer en om deze reden geven we deze een prominente plek in het document. Over deze knopen gaan we nu graag met u in dialoog, maar blijven we ook in de toekomst graag in dialoog. Dit, omdat de balans die we nu kiezen in de knoop in de toekomst nog weleens kan verschuiven door nieuwe ontwikkelingen of nieuwe inzichten. Naast de knooppunten geven we in het narratief ook ruimte aan een aantal voorbeelden. Veelal zijn dit wegen waar de knelpunten goed tot uitdrukking komen.

De knopen en de voorbeelden geven samen een goed beeld van de huidige situaties en de vraagstukken ten aanzien van het wegbeheer.

2) De functiekaarten

We hebben verschillende functiekaarten opgesteld om op kaart inzichtelijk te maken waar welke gebruiker zich op de weg begeeft en welke wensen en eisen hiermee aan de weg worden gesteld.

Die functie kaarten samen vormen de input voor de wegencategoriseringskaart. Hierop hebben we aangegeven welk onderhoudsniveau past bij de functie en het gebruik van de wegen. Op deze kaart hebben we de (delen van) wegen waar functie en gebruik niet in overeenstemming zijn met de inrichting deze (delen van) wegen sowieso een basisonderhoudsniveau gegeven. Hier doen we alleen het strikt noodzakelijke aangezien het knelpunt niet met beheer op te lossen is. Zo voorkomen we dat beheergeld onnodig wegvloeit in situaties die niet in stand te houden zijn.

3) De financiële doorrekening

Aangezien het financiële plaatje ook altijd belangrijk is om goede keuzes te kunnen maken, maken we dit ook voor u inzichtelijk. We laten u aan de hand van verschillende scenario's zien wat de kosten zijn voor het wegbeheer. Uiteraard is een van die scenario's gelijk aan het voorstel op de wegencategoriseringskaart.

Als u graag een aanpassing doet of wil doen, of hier in ieder geval de (financiële) consequenties wil zien dan kan dat uiteraard. We hebben het financiële overzicht zo ingericht dat dit gemakkelijk is om te doen. Zo kunt u dus zelf aan het roer staan om te sturen in de kwaliteit van het wegbeheer en wat u daarin belangrijk vindt voor Valkenburg aan de Geul en de financiële middelen.

Met andere woorden dit beleidsplan stelt u in staat om aan de knoppen te draaien van wat u belangrijk vindt voor Valkenburg aan de Geul en wat voor gemeente u wilt zijn. Wij verwachten met dit document u voldoende inzicht te geven in waar wij als vakmensen tegenaan lopen en u voldoende houvast te geven om een keuze te maken in hoe u wilt dat wij invulling geven aan het wegbeheer.

Wij hopen zo de driehoeksverhouding tussen de vakambtenaren, de politiek en de burgers meer recht te doen en beter te bedienen.

Op basis van de keuze die u hierin maakt, gaan wij ons de komende vier jaar met onze vakkennis inzetten om daar zo goed mogelijk invulling aan te geven. Na 2 jaar zullen wij de nieuwe methode van beheer evalueren en aan u rapporteren.

Het voorliggende plan laat het volgende financiële beeld zien:

ONDERDEEL	RATIONEEL BEHEER	ADAPTIEF BEHEER
Achterstallig onderhoud	€ 1.237.900,-	€ 756.500,-
Jaarlijkse onderhoudskosten	€1.237.500,-	€ 876.400,-



1 INTRODUCTIE OPGAVE

INLEIDING WETHOUDER

“Wegbeheer dat is altijd een black box voor commissieleden. We hebben een groot computerprogramma daar rolt iets uit, dat programma heet CROW, en wat er dan uitrolt wordt aan de politiek voorgelegd en daar staan altijd maar twee dingen bij die uitdraai: het kost zoveel en wilt u hier ja zeggen. Tekenend bij het kruisje noemen ze dat in de commissie. Als mensen zich willen verdiepen gaan ze in dat programma kijken met Maurice en worden ze overdonderd door een hoeveelheid data. Maar ze krijgen er geen vinger achter: “Waarom kost het nou zoveel?” en “Wat doen we nou precies?”

Om die cirkel te doorbreken, heb ik in de commissie gezegd: we kunnen we ook op een andere manier naar wegbeheer kijken. Van te voren de kaders aangeven: wat vinden wij nu belangrijk in het wegbeheer en die kaders werk je uit en dan komt er iets en dat is niet meer een berekening van het computerprogramma, dat ligt er wel aan ten grondslag, maar dan heeft toch de politiek toch zijn invloed kunnen uitoefenen voor welke weg op welk niveau onderhouden wordt. Dat idee heet adaptief wegbeheer.”

“De commissieleden heb ik hier warm voor gekregen. Die willen wel eens weten waar ze nu over besluiten.”

“We gaan eerst alle kennis verzamelen, die zit hier in huis, op basis daarvan moeten we een voorzet geven: Als u aan dit knopje draait wordt die weg beter en als u aan dat knopje draait wordt die andere weg beter. Legt u die prioriteit en gaan we die weg beter onderhouden, maar let wel we hebben per keer vijf ton. Als u hier iets meer wilt, wordt het daar iets minder. Kunt u geen keuzes maken dan wordt het meer dan vijf ton, maar dan heb je dat wel zelf besloten. Wilt u het geld liever uitgeven aan een aantal scootmobielen, dan kunt u een aantal wegen aanwijzen waar het helemaal niet meer hoeft en wordt het vier ton en dan heeft u een ton over voor de scootmobielen. Dat is de positie waarin we de politiek nu willen brengen. Ik hoop dat we straks een aanzet voor een voorstel hebben dat we het straks bij de begrotingsbehandeling voor 2017 goed in de steigers hebben staan. Voor de voorjaarsnota van nu zijn we, Maurice en ik ervan uitgegaan, dat we het moeten doen met de vijf ton die we nu hebben. Voor de zekerheid hebben we daar wel maar een PM post opgenomen, omdat we de mogelijkheid en de waarschuwing willen afgeven dat het kan variëren op basis van de uitgesproken wensen. En om te voorkomen dat er straks wordt geroepen: ‘daar hebben jullie ons niet voor gewaarschuwd’, hebben we het maar zo opgenomen. Want er zijn partijen die zeggen wegen is het allerbelangrijkste, maar er zijn ook partijen die zeggen hier en daar een scheurtje kan wel, dan fiets je er maar omheen. Dat is het politieke spectrum waarin we ons straks gaan begeven.”

INLEIDING MAURICE

“Ik werk hier sinds 1998 en zolang is er ieder jaar een discussie over het onderhoud van de wegen. Het is niet goed, er moet geld bij, het is niet goed op orde. Het is iedere keer een beetje pappen en nathouden. Dan weer een ton bij dan weer een keer vijf ton verdeeld over vijf jaar en die kleine beetje helpen zeker, het is altijd positief, maar je merkt dat je zo de echte achterstand niet weg krijgt. Je bent steeds maar een beetje lapwerk aan het doen, terwijl je eigenlijk zou moeten zeggen dat het nodig is om een keer rigoureuus te werk te gaan. Het werkt op zich. Dat we hier bij elkaar zitten zegt toch iets. De ingeving ligt toch bij dat het geld niet aanwezig is. Door dat tekort hebben we ook geen vastgesteld meerjarenplan. Dat hebben we toch echt nodig, want dat eist de provincie ook gewoon. Adaptief wegbeheer biedt daarin misschien de mogelijkheid om op een andere manier tegen de wegen aan te kijken waardoor je met je budget gunstiger uitkomt.

Zelf denk ik dat dat nog wel een hele uitdaging zal worden om dat gerealiseerd te krijgen. Iedereen zit hier vanuit een bepaald vakgebied en juist vanuit dat vakgebied zal de een zeggen ‘die weg is belangrijk,’ en de ander zegt ‘die weg is juist belangrijk.’ Als we straks het rondje gemaakt hebben denk ik dat er maar weinig zullen zijn die zeggen ‘ja die weg hoeft niet en die kan wel wat minder.’ Dat zal een hele uitdaging worden, toch gaan we proberen om op een lijn te komen. Bovendien is het goed om te realiseren dat bij civiele objecten de oprichtingskosten 20% van de kosten bedragen en 80% zit in het beheer en onderhoud.

2 WERKWIJZE 'DE WERKPLAATS'

De inleidingen van de wethouder en van Maurice Mommers zijn volledig uitgeschreven omdat dit een goed beeld geeft van de aanleiding, de opgave en hoe een ieder in de wedstrijd zit. Echter, niet alles wordt letterlijk opgeschreven omdat het dan een heel lijvig document wordt. Daarom wordt ook gewerkt met samenvatting in combinatie met letterlijke citaten. Soms staan die citaten op zichzelf, soms geeft het een deel van een dialoog weer. We kiezen voor deze opzet ten opzichte van een traditioneel document om te zorgen dat de verhalen die achter de cijfers zitten deelbaar te maken. Dit raakt aan de essentie van de werkvorm, de werkplaats. Govert licht deze werkvorm in zijn inleiding toe.

INLEIDING GOVERT

Govert introduceert de werkplaats. Voor de werkplaats zijn een aantal zaken essentieel:

1. We werken narratief, dat betekent dat de essentie van wat gezegd wordt tijdens de werkplaats letterlijk wordt vastgelegd. Dat doen we omdat:

"Je zult merken dat in het narratief de oplossing is verwoord. De oplossing ligt namelijk niet bij een van jullie, maar bij jullie gezamenlijk. Dat is de essentie."

2. Het verschil tussen een doel en de bedoeling

"In deze woorden zit het essentiële verschil tussen het traditioneel en adaptief wegbeheer. De essentie is dat in de bedoeling zit de context, wat je wilt bereiken. Je kunt doelen opstellen om dat te bereiken, die kun je voor heel Nederland opstellen bv. In 2020 moet 20% van de energie duurzaam zijn. Dat is een doel. De bedoeling is altijd lokaal. Dat is wat je kunt uitleggen aan mensen. Het is een effect. De bedoeling is wat je wilt bereiken voor de mensen die hier wonen, recreëren en op bezoek komen. Daar zit ook vaak de link met de politiek. Wij willen hier iets moois bereiken. En in feite is dat ook het verschil tussen traditioneel en adaptief beheer."

"Wat je hier in Valkenburg wilt bereiken is anders dan wat je in Maastricht wilt bereiken. De bedoeling is anders. Het doel kan hetzelfde zijn."

3. Niet alleen de focus op expliciete, maar juist ook de impliciete kennis

"Bij een ijsberg zit 11% boven de waterspiegel en 89% zit onder water."

Zo is het ook met onze kennis:

11% kunnen we op papier zetten, kunnen we in nota's vangen, kunnen we in een doel formuleren, kun je in Excelsheet verwerken. Dat is expliciete kennis.

89% is kennis die kun je niet onder woorden brengen, kun je niet gemakkelijk op papier zetten, maar je hebt het wel. Het heeft te maken met gevoel, intuïtie en ervaring. Daarom noemen we deze impliciete kennis ook wel ervaringskennis."

Dit is bijvoorbeeld de kennis die je inzet bij fietsen: "Er is geen een boek dat zo precies beschrijft hoe je fietst dat je na het lezen ervan op een fiets stapt en wegrijdt. Dat omdat het vooral gebaseerd is op impliciete kennis."

"We proberen niet te beargumenteren, maar we proberen vanuit de ervaringen te kijken wat de bedoeling is van

wat we met zijn alle proberen te bewerkstelligen. Daar komt een bepaalde logica uit voort en dat is uiteindelijk het product dat we gaan opleveren. Die logica hebben we nu niet. Die logica is een manier van werken, een manier van communiceren, maar ook een manier van verantwoordelijkheden delen en daar gaat het om. Nu ligt in principe alle verantwoordelijkheid bij de wegbeheerder.”

4. Het moment van de moeite

We gaan met de werkplaats in een moment van de moeite terecht komen.

“Het moment van de moeite is heel waardevol, dus daar gaan we niet met gele briefjes of spelvormen omheen, maar daar blijven we bij stil staan, want dan zit je precies daar waar de kern zit.”

“Dat moment komt en koester het want dat is het moment waar we de essentie gaan raken. Ik waarschuw even, want op een gegeven moment wordt het gewoon minder leuk, maar dat is dus wel een heel belangrijk moment om uiteindelijk tot de oplossing te komen.”



3 MET WIE GAAN WE AAN DE SLAG?

De sessie is begonnen met een voorstelronde. Daarbij lichten de werkplaatsdeelnemers toe wie ze zijn en wat ze doen, maar vooral ook wat hun belangrijkste observaties zijn vanuit de wegen en misschien wel veel breder, "de vogels fluiten hier zo mooi" het kan relevant zijn. Wat dat betreft gelden niet heel veel restricties, maar gevoelsmatig moet er natuurlijk wel een verband zijn met de wegen.

Al tijdens de voorstelronde kwamen veel knopen ter sprake. Deze knopen laten we terug keren in "Hoofdstuk 5) Identificatie van de knopen."

Nu de introductie aan de hand van een aantal typerende zinnen.

JANNEKE HOUBEN:

Beleidsmedewerker economische zaken (toerisme is hier onderdeel van).

"Ik kijk vanuit de toerist, als je aankomt rijden wat valt je dan op. Is het logisch, staan er voldoende bordjes, is het duidelijk waar je kunt parkeren en hoeveel plekken er vrij zijn. Zien de infohokjes er mooi uit, hoe ziet de rotonde eruit, staan er mooi bloemetjes op of is het een soort onkruiding. En als je dan op de parkeerplaats zelf bent, hoe is het dan geregeld, hoe kom je dan naar de binnenstad, naar het evenement, naar je accommodatie, naar de attractie."

STEPHANIE STASSEN:

Beleidsmedewerker openbare orde en veiligheid.

"Ik kijk vooral naar de veiligheidsaspecten in relatie tot de wegen (denk o.a. aan de openbare verlichting) . Daarnaast ben ik deelnemer aan de stuurgroep evenementen en van daaruit vind ik het ook belangrijk dat de wegen er goed bij liggen voor bijvoorbeeld de veiligheid van fietsers bij wielerevenementen."

NIEK BERGMANS:

Opzichter Civiel techniek

"Als je kijkt naar de normen, dan is mijn mening dat die overdreven zijn en niet meer van deze tijd."

Voor de wegen vind ik dat de toestand goed is, ik denk niet dat je het met minder kan doen. Ook in het kader van de aansprakelijkheid kan het niet. Hoeft niet met meer, kost ook meer, maar minder kan eigenlijk ook niet. Hoewel in België gaat het ook goed en dat je bepaalde centra mooier maakt vind ik ook logisch. Maar echt met minder zou het niet kunnen omdat we al tegen die rand opzitten."

BART KLINKIEN:

Beleidsmedewerker verkeer en mobiliteit

"Wat mij opvalt is niet zozeer de technische staat maar ik ben meer benieuwd naar de match straks tussen enerzijds het asfalt en anderzijds hetgeen wat erop komt. De link met verkeerskunde. Hoe gaat de weggebruiker het straks ervaren? Hoe stimuleren we dat de weggebruiker het gedrag vertoont dat wij graag willen zien."

BERNHARD KATERBERG:

Teamleider openbare ruimte

"Ik heb om de vier, vijf jaar een moment van de moeite zoals je dat noemt. De gemeente Valkenburg staat erom bekend dat we nooit voldoende middelen hebben voor het wegonderhoud. Om de vier, vijf jaar moeten we dat aantonen aan de raad en dan krijgen we weer een financiële injectie. En dan roepen we iedere keer heel hard: Nee dat geld moet structureel komen. En dat komt dan niet. En dan vier jaar later krijgen we weer dezelfde discussie en"

dan wordt ons voorgelegd: he maar je roept nu dat je geld nodig hebt, maar vier jaar geleden heb je er nog geld bij gekregen. Dus dat is iedere keer een vervelende discussie."

MAURICE MOMMERS:

Wegbeheerder

"Wat ik een wezenlijke vind, is waar praten we eigenlijk over? Welke wegen horen daarbij veldwegen, geasfalteerde wegen, wandelpaden?"

"Wat ik ook een wezenlijke vind is wat onderhouden we nu eigenlijk? Ik kan bijvoorbeeld zeggen ik vind dat de rijbaan in orde moet zijn en het wandelpad in de bebouwde kom. Maar de veldweg en het wandelpad in het buitengebied is ook een hele belangrijke. Dat wordt vaak toch een beetje vergeten."

PETER KAMPS:

Adviseur bij Kragten

"Participatie heb ik nog niet gehoord, maar ik denk wel dat je het daar in moet zoeken. De overheid heeft in de loop der jaren veel verantwoordelijkheden naar zich toegetrokken terwijl de gebruikers ook verantwoordelijkheden heeft. Je hoort tegenwoordig toch snel dat het wordt afgewimpeld op de overheid, neem sluijverkeer of de landbouw. Dat is ook waarom ik die adaptieve gedachte toch meer in mijn werk probeer in te bedden."

WERNER KREUTZER:

Opzichter cultuurtechniek, reiniging, halfverhardingen, veldwegen en wandelpaden

"We roepen met zijn allen we hebben een vijfsterrenlandschap, maar het onderhoud daarvan vind ik toch te wensen overlaten."

"Dat zijn landbouwwegen, maar ook de wandelpaden en daar is verhoudingsgewijs weinig geld voor, terwijl dat economisch gezien ook van belang is."

JANNEKE:

Dat klopt, de nummer een reden waarom toeristen naar Valkenburg komen is nog altijd het landschap.

ROY HENNEKES:

Beleidsmedewerker cultuurtechniek

"Voor mij is het hele wegbeheer eigenlijk een soort doelgroepdiscussie die plaats moet vinden. Voor wie is die weg eigenlijk? Dat zit hem ook meteen in het woord adaptief denken. Als je weet waar die voor is, dan weet je ook hoe je hem moet inrichten en hoe je hem moet onderhouden. Ik heb toch wel vaak het idee dat we dat onvoldoende weten."

TOM SIJSTERMANS:

Beleidsmedewerker Cultuurtechniek (stapt bij de laatste werkplaatssessie fris in)

"Ik vind het vooral belangrijk dat een link wordt gelegd met de bestaande structuurvisies. Er is al veel bedacht, dat moeten we niet opnieuw doen, maar die informatie gebruiken, van leren en naar verwijzen. Niet alles weer opnieuw bedenken, dat is zonde."

RICKY VAN LINGEN:

Adviseur Kragten

"Geen specifieke kennis van de Valkenburgse situatie, wat me hier opvalt als ik hier rond rijd is dat ik veel asfalt zie, ook op plekken waar je het niet verwacht en waar de plakken asfalt gevoelsmatig uitnodigen tot ander gebruik. Als je rationeel naar de situatie kijkt, bijvoorbeeld in een onoverzichtelijk bocht "denk je he hier moet ik oppassen." Terwijl het asfalt je uitnodigt "he, hier kan ik wel een beetje gas bij geven." Terwijl het een woonwijk is waar zomaar een kind achter een auto vandaan kan schieten of iets anders onverwacht kan en moet kunnen gebeuren. Dat lijkt me geen wenselijke situatie"

GOVERT GELDOF:

Zelfstandige, leidt graag werkplaatsen met veel kennis van adaptief beheer en de waterwereld. Is tevens ook raadslid in Franekeradeel.

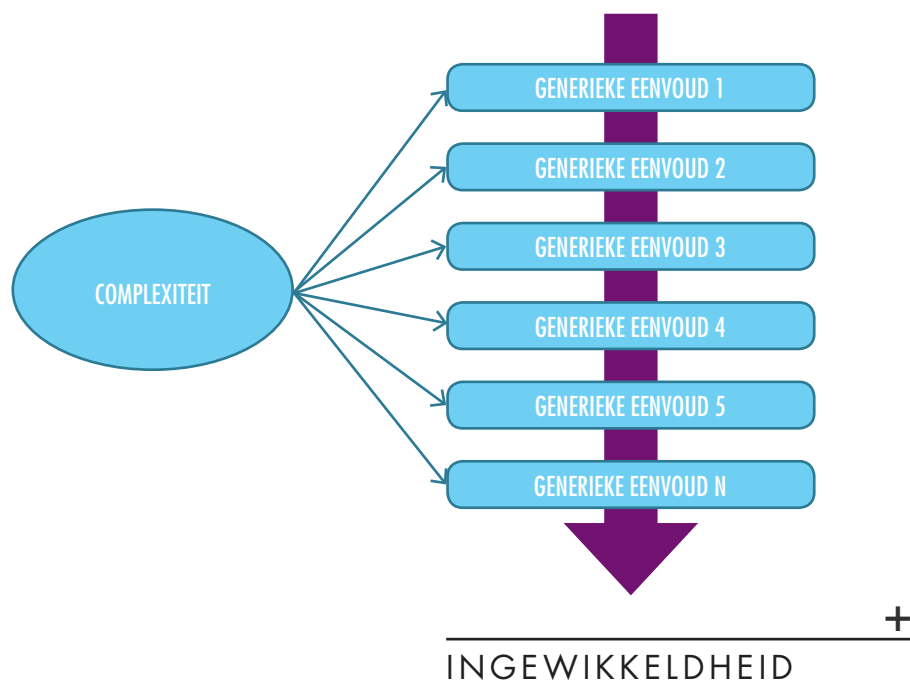
"Fascinatie zit in techniek en mensen. Mijn proefschrift heb ik destijds geschreven over complexiteit. Wat we hier nu doen in deze werkplaats is te zeggen: "het is complex, nou en!" Dat we het niet simpel proberen te maken zodat het in hapklare brokken naar de raad gaat, maar dat het met die complexiteit naar de raad gaat.

Mijn ervaring is dat als het complex is, we het eenvoudig gaan maken en dan gaan we kunst- en vliegwerk toepassen en wordt het ingewikkeld. Dus het is complex maar we maken het ingewikkeld."

BART MENNENS:

Het afdelingshoofd openbare ruimte schuift bij de tweede werkplaatsessie aan.

"Wat wegen betreft ben ik een leek, maar ben uiteraard wel een gebruiker. Ik vind dat je politiek gezien een verschil moet durven te maken tussen het toeristische hart en de woonwijken. Daarin vind ik een zakelijke houding belangrijk dat het voor iedereen duidelijk is waar we welke niveaus afspreken en hoe de prioritering is om wegen aan te pakken. Zodat dat integraal en voor iedereen duidelijk is."



Van complexiteit naar ingewikkeldheid

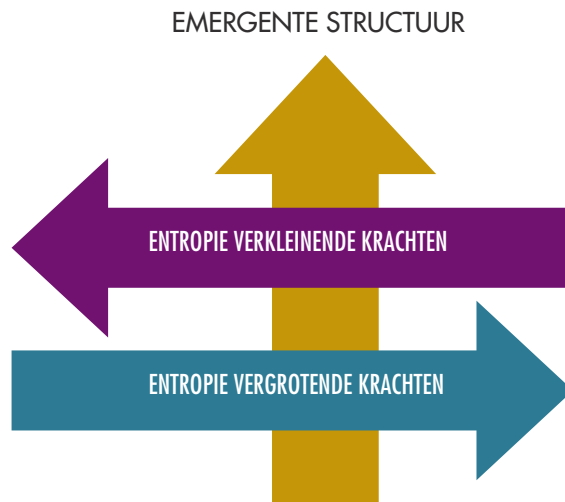
4 IDENTIFICATIE BELANGRIJKSTE DOELGROEPEN

- De stad (dorp): Valkenburg (17.000 inwoners)
 - Bewoners
 - Dagelijks verkeer
 - Woon-werk (sluip)verkeer
 - Schoolroutes
 - Ondernemers
 - Bedrijven
- De toeristen: (1,1 miljoen overnachtingen op jaarbasis)
 - Cultuur
 - Natuur
 - Recreatief wandelen en fietsen
 - Sportievelingen
 - (Race)Fietsers
 - Mountainbikers
- Agrarische sector
 - Loonbedrijven
 - Boerenbedrijven
 - Fruittelers
- Bijzondere groepen
 - Defensie



5 IDENTIFICATIE KNOPEN

Bij het werken met het wegbeheer komt al snel de complexiteit aan het daglicht. Deze complexiteit manifesteert zich in de vorm van paradoxen (schijnbare tegenstellingen). Deze zijn onoplosbaar. Sterker nog, het levend houden van paradoxen is cruciaal voor het komen tot gedragen maatregelen.



Basisparadox bij complexe processen

9.1 KNOPEN

Figuur 9 toont de basisparadox bij complexe processen. In een proces werken twee krachten op elkaar in. De ene kracht probeert de entropie van een systeem – de wanorde – te vergoten en de andere kracht probeert te ordenen. De krachten werken elkaar tegen in én hebben elkaar nodig. De structuren die daaruit voortkomen zijn emergent en dus deels onvoorspelbaar.

De paragrafen in dit hoofdstuk tonen paradoxen die door de geïnterviewde medewerkers zijn aangedragen. Ze vertellen van: het is niet "of ... of" maar "en ... en." Oog hebben voor paradoxen en de waarde ervan, is voor wegbeheer belangrijk. Processen slibben vast als de paradoxen niet 'gezond' zijn. Dat wil zeggen: er wordt sterk geleund op één van de takken van de paradoxen. In een gezond proces zetten de twee takken van de paradox elkaar op spanning. Ze staan dan in dialoog met elkaar. Is dat niet het geval, dan spreken we over een knoop. Het proces stagneert. We brengen hieronder de meest prominente knopen in beeld. We proberen de knopen niet op te lossen, maar proberen ze in een gezonde spanning te krijgen. Daarom geven we bij iedere knoop een richting aan. Deze richting is een keuze en deze richtingen leggen we daarom graag voor aan de raad.

1 DORP – STAD

Een van de eerste knopen die vrijwel direct ter sprake komt is de verhouding tussen het zijn van een dorp, maar de verwachtingen van stadse voorzieningen.



MAURICE: *Eenzijds zijn we maar een dorpje, we zijn met 17.000 inwoners. Anderzijds zijn we een hele grote stad, en is de verwachting ook dat dit er goed uitziet, alles tip top in orde is. We realiseren evenementen en kerstmarkten voor honderd duizenden mensen en we hebben maar het budget en de ambtelijke capaciteit van een dorp. We hebben daarmee een groot spanningsveld te pakken.*

JANNEKE: *We hebben 1,1 miljoen bezoekers op jaarbasis die blijven overnachten en een meervoud daarvan aan dagjes mensen. We zijn afgelopen jaar weer 4% gegroeid.*

Over de afgelopen 20 jaar is het in een golfbeweging gegaan maar wel binnen een bepaalde bandbreedte. Vaak houdt het ook verband met een grote evenementen. Na een groot evenement zie je het, het jaar daarop weer iets pieken.

MAURICE: *We hebben in Valkenburg eigenlijk teveel van die aparte dingen. Dan hebben we Red bull, dan hebben we WK, dan de Tour de France, dan het WK veldrijden. We hebben teveel van die aparte dingen waarbij we net iets extra moeten doen. Als je een keer de Floriade organiseert, dan heb je in een keer een tekort. Wij hebben ieder jaar iets extra's.*

WERNER: *Kijk bijvoorbeeld naar de kerstmarkt. Jaarlijks komen daar heel veel bezoekers op af, dat vinden we allemaal fantastisch. Daar moet je dan ook op inspelen en op bedacht zijn. Als je op een gegeven moment constateert dat bezoekers een uur moeten wachten op een parkeerplaats dan moet je daar het volgende jaar iets slims voor bedenken, want als bezoekers dat te veel en te vaak meemaken blijven ze op een gegeven moment weg.*



MAURICE: *We moeten daarbij ook oppassen dat de focus niet teveel op de extra's komt te liggen.*

WERNER: *Deze spanning zie je ook bij de bewoners terugkomen. Die vinden het soms lastig om te accepteren dat in het centrum basalt ligt en drie per dag gepoetst wordt terwijl het in de wijk nog niet lukt om een stoeptegels recht te leggen. Ze begrijpen het wel, dat in het centrum de boterhammen verdient moeten worden, maar het verschil moet ook niet te groot worden.*

MAURICE: *Soms hoor je in de straat als klacht: "Was hier maar wielrennen"*

BERNHARD: *Overigens de extra reinigingsbeurten in het centrum worden door de ondernemers zelf betaald. Het niveau is vastgesteld op basis en de extra beurten om het hoog te maken worden door de ondernemers via een belasting betaald.*

Richting:

Hoe het nu gaat is het hanteerbaar, maar het moet niet verder verschuiven. Bewoners begrijpen en accepteren het verschil, maar het moet niet te ver doorslaan.

De richting is daarom om het verschil zoals het nu is te accepteren. Winst is echter nog wel te behalen in het beter communiceren en uitleggen van deze keuze, net als het toelichten dat de ondernemers zelf ook bijdragen aan het realiseren van dit hogere niveau.

2 KERNTAKEN – VERBREIDING

Het wegbeheer is een kerntaak van de gemeente. Het raakt echter aan veel meer, dat is goed en dat is mooi want daarmee kan je ook meerdere doelen dienen dan zuiver alleen het wegbeheer. Hier schuilt echter ook een gevaar in, namelijk de kans dat het pure wegbeheer onder gesneeuwd raakt onder die andere doelen of beslissingen op andere terreinen. De volgende dialogen geven deze knoop goed weer.



MAURICE: *Soms hebben we wel een discussie over een artikel 12 gemeente. We zeggen weleens gekscherend: "Waren we dat maar." Dan komt namelijk al het geld om de wegen op orde te brengen je toe, omdat het een kerntaak is. Het is hetgene wat je moet doen. Dan wordt gewoon gekeken wat heb je nodig. Al staat er tien miljoen, dan krijg je tien miljoen, want het moet gewoon gemaakt worden. Maar nu blijft het gewoon, de raad maakt keuzes, keuzes die soms meer zijn ingegeven door de korte termijn dan de lange termijn.*

Stel als je op vakantie gaat en je hebt honderd euro. Dat kun je maar een keer uitgeven. Dat is hier het hetzelfde. De raad moet daar een beslissing in nemen. Nu hebben ze de laatste tijd heel veel ingezet op majeure projecten. Dat heeft veel geld opgeslokt. Dat is een keuze, maar nu zie je wel dat bepaalde kerntaken blijven liggen.

BERNHARD: *We hebben voor de raad afgelopen jaren al een paar keer inzicht gegeven in beïnvloedbare kosten en niet-beïnvloedbare kosten. Vrij besteedbare bedragen en niet vrij-bestedbare bedragen. Als je dan kijkt vrij besteedbare bedragen zijn bijvoorbeeld subsidies en bijvoorbeeld de openbare verlichting. Dat is namelijk geen wettelijke verplichting. Dus ja, wat Maurice zegt voor ons team zou een artikel 12 status ideaal zijn, want ik denk dat dan onze budgetten verdubbelen.*



MAURICE: *Er moet ook het besef komen dat je een verkeerd ingerichte weg, bijvoorbeeld een te smalle weg niet oplost met het onderhoud. Dat wordt nu wel verwacht, maar dat kan echt niet.*

WERNER: *Je moet ook oppassen dat je je onder het mom van ontzorgen jezelf rijk rekent. Op papier heb je minder mensen maar het wil niet altijd zeggen dat het goedkoper of beter is. Kijk maar naar de gladheidsbestrijding daar hebben we het doorgerekend wat het kost als een private partij de hele winter stand-by moet staan. Dan is de eigen dienst vele malen goedkoper.*

GOVERT: *Of kijk naar Engeland, daar hebben ze heel veel geprivatiseerd. Zoveel dat ze geen eigen mensen meer hebben die kunnen beoordelen of het werk van de externe partijen goed wordt uitgevoerd. Nergens liggen de wegen er zo slecht bij, nergens is een groter lekverlies (25%) in de West-Europese wereld in de waterleiding, de riolering functioneert niet en de waterhuishouding moet door de Nederlanders weer op orde worden gebracht. Daar is alles aan de markt uitbesteed, maar er moet een balans zijn. Je kan dingen aan de markt uit besteden maar de echte fundamentele taken moet je in ieder geval ten minste kunnen blijven controleren. En toch nodigen we goeroes uit Engeland uit om te vertellen hoe goed het daar allemaal gaat, terwijl als je het echte verhaal weet...Nederland, Zweden en Duitsland hebben de beste onderhoudstoestand ter wereld, zo moeten we het ook wel weer zien. We hebben het best goed voor elkaar.*

Even later tekent zich nog een belangrijke lijn af die raakt aan dit punt.

PETER: *ik hoor heel veel dingen voorbij komen waar het onderhoudsgeld niet voor bedoeld is.*

BERNHARD: *het voorbeeld Sibbe-Bemelen waar we de bermen steeds aanvullen vanuit ons reguliere budget is zo'n situatie. Dat zetten we nu in voor de veiligheid van fietsers, daar is het dus eigenlijk niet voor bedoeld. Door de sluiting van de basisschool vinden er nu meer verkeersbewegingen met fietsers plaats vanuit Bemelen richting Sibbe. Dat vraagt om een ander onderhoudsniveau van de weg. Wij hebben geen geld gekregen en wij worden vanuit onze budgetten wel met de problemen geconfronteerd en dat is de functiemenging die voor ons een heel groot probleem is.*

PETER: Ik zou daarom nog een andere boodschap bovenaan zetten. Wendt dat geld nu eens aan waar het voor bedoeld is.

GOVERT: *Eigenlijk zie je hier gebeuren wat je bij veel gemeenten ziet gebeuren. Onderhoud zit altijd aan het einde van het verhaal. Plannen maken, voorbereiden etc. Zit allemaal aan de voorkant en heeft de aandacht van de politiek. Onderhoud zit achteraan en heeft vaak een beperkt budget en dan ga je er ook nog eens dingen van doen die je niet hoort te doen. Met dat geld ga je eigenlijk heel hard lopen, want we zijn wel verantwoordelijk zonder dat dat besloten is als actie door de raad. Daar komt het op neer.*

BERNHARD: *Dan moet je als raad wel heel stevig in de schoenen staan. Dan moet je dat dus maar laten gebeuren. Dan moet je ook accepteren dat wij een week voor de Amstelgoldrace niet nog even al die gaten gaan vullen.*

Bij het gladheidsbestrijdingsplan hebben we die keuzes ook heel duidelijk gemaakt. Daar hebben we zelfs een paragraaf toegevoegd waarin we aangeven wat we bij heel extreem weer het allerbelangrijkste vinden. Dat moeten we dan minimaal doen, dat zou je voor de wegen ook willen.

GOVERT: *Dit wil je zichtbaar maken, niet achteraf klagen, maar vooraf keuzes maken.*

Richting:

We kunnen niet zonder de verbreding, dat vinden we ook belangrijk. Echter, moet het niet teveel ten koste gaan van de kerntaken. Dat dreigt nu wel steeds meer te gebeuren. Daarom willen we de verbreding meer expliciet maken.

3 LABELLEN – ONTLABELLEN (FINANCIËLE MIDDELEN)

Sommige gemeenten hebben al hun (financiële) middelen toegekend aan een bepaald doel. Dat geeft duidelijkheid, nadeel van deze methode is dat het lastig is om geld te vinden dat nog niet gelabeld is als een goed idee opkomt. Andere gemeenten kiezen juist voor de strategie om zo min mogelijk geld te labelen, dat geeft ruimte om geld vrijer te besteden, aan de andere kant zie je dat het spelen van 'het spel' des te belangrijker wordt.



BERNHARD: *De gemeente Valkenburg staat erom bekend dat we nooit voldoende middelen hebben voor het wegonderhoud. Om de vier, vijf jaar moeten we dat aantonen aan de raad en dan krijgen we weer een financiële injectie. En dan roepen we iedere keer heel hard: "Nee, dat geld moet structureel komen." En dat komt dan niet. En dan vier jaar later krijgen we weer dezelfde discussie en dan wordt ons voorgelegd: "he maar je roept nu dat je geld nodig hebt, maar vier jaar geleden heb je er nog geld bij gekregen." Dus dat is iedere keer een vervelende discussie.*

We hebben vaak geprobeerd om een meerjarenonderhoudsplan voor de wegen te krijgen en structurele middelen, maar dat heeft de raad nooit aangedurfd, dus blijven we nu afhankelijk van de incidentele middelen. Dat maakt ons afhankelijk van de welwillendheid van de raad terwijl het wegonderhoud een kerntaak is van de gemeente.

MAURICE: *Alle vragen die vanuit de raad komen moeten we ook bekostigen van het wegbeheer. Dus uiteindelijk hebben we netto minder dan driekwart van het budget beschikbaar voor de wegen, dat moet de raad zich ook realiseren.*

WERNER: *We moeten altijd voor een vier of vijf werken.*

BERNHARD: *We hebben al een keer of vier of vijf keer ingenieursbureaus presentaties laten verzorgen met grafieken en terugverdienmodellen etc. En dat heeft nooit geleid tot enige structurele bijplussing. En dat maakt het voor ons heel lastig om te plannen.*

WERNER: *het lastige is nu ook, elk jaar krijg je een pot met geld, daar moet je het mee doen. Maak je hem niet op dan wordt het je afgenomen. Als ik thuis ga verbouwen en de keuken wil doen. Als dan blijkt dat die 15.000 kost in plaats van 10.000 dan moeten we nog een paar jaar sparen maar dan kunnen we wel de keuken maken die we willen. Wat nu gebeurt, er ligt een stuk asfalt, dat is een zesje. Dan duwen we er toch maar weer asfalt in en daarmee ook geld. Dat doen we omdat we dat dit jaar gepland is. Terwijl eigenlijk iedereen weet, dat hele plein moet op de schop. Bijvoorbeeld Kerkplein in Schin op Geul. Dan denk ik wat voor middeleeuws systeem is dit eigenlijk om je centen uit te geven.*

Richting:

We zitten qua gelabeld geld voor het wegonderhoud op een absoluut minimum. Het niet gelabelde geld zien we daarom niet alleen als een kans, maar ook als essentiële aanvulling. Daarom is het van belang dat we het spel slim spelen. Puur vanuit de techniek is het echter lastig om de discussie te voeren. Daarom gaan we de verbreding mede beter inzichtelijk door niet alleen te praten over de techniek en de doelen maar meer ook vanuit de bedoeling.

4 FACILITEREN – INPERKEN

Een van de spanningen waar het in het wegbeheer ook om draait is het faciliteren van het gebruik of juist inperken van het gebruik. Wie volg je, is hierbij de achterliggende vraag. Maak je het gebruik mogelijk en faciliteer je daarin door bijvoorbeeld de inrichting aan te passen of perk je het huidige gebruik in. Daarbij geldt soms ook dat wanneer je de een faciliteert je de ander (automatisch) juist inperkt. In deze knoop zie je duidelijk de verschillende belangen naar voren komen.



Verschillende type recreanten en hun wensen ten aanzien van faciliteiten

ROY: Een voorbeeld een voetpad, was toch wel een beetje hobbelig, een probleem. Helemaal gladgestreken en dan krijgen we een telefoontje van de mountainbike verenigingen "wat hebben jullie nu toch weer gedaan, want dat was toch wel zo'n mooi perfect hobbelig pad. Nu hebben jullie dat helemaal glad gemaakt, waar zijn jullie mee bezig?"

Dat soort situaties kom je in het buitengebied heel veel tegen.

Hetzelfde geldt voor de holle wegen, zijn van oudsher natuurlijk ingesleten wegen, nooit bedoelt dat zulke grote machines erover zouden rijden, maar dat gebeurt toch. Wat ga je daaraan doen. Waar is die weg voor? Wat doe je het voor? Voor wie? Die discussie wordt te weinig gevoerd.

Als je kijkt naar de buurgemeente Margraten, daar is de landbouwlobby veel sterker. Die hebben ook van die prachtige holle wegen, zijn ze gaan asfalteren. Goed voor de landbouw, maar landschappelijk gezien is het een draak natuurlijk. En dan kom je weer bij de doelgroep toerist. Wil die nu echt wandelen over die asfaltweg? Of zou die zo'n diep ingesneden holle weg veel interessanter, en moet die dan zijn gympen of zijn wandelschoenen aan doen. Dat weet hij, en dan komt hij daarvoor.

BERNHARD: *We hebben heel wat jaar geleden steeds een discussie gehad over de wandelpaden. Ik was dat zo beu, je hoeft niet over ieder wandelpad met je rollator te kunnen. Toen hebben we wandelpaden in drie categorieën ingedeeld. 1) Geschikt voor rolstoelen 2) regulier 3) struun pad voor de geroutineerde klauteraar.*

Hetzelfde hebben we voor fietspaden en mountainbikepaden.

Vanaf toen konden we aangeven kijk maar daar is het ook niet gek als je daar met je rolstoel of rollator niet overheen komt. Het zou me heel wat waard zijn als we met adaptief wegbeheer zo'n soort categorisering terugkrijgen.

BERNHARD: *We merken bovendien dat heel veel mountainbikers toch op wandelpaden zitten. Hebben van alles geprobeerd met hekken, hekken, hekken en nog eens hekken, maar een beetje mountainbiker laat zich niet tegenhouden. En dan kan je alleen nog handhaven.*

BERNHARD: *En dan denk je een plan te hebben en dan moet het na een opmerking van een wandelvereniging weer op de schop. Zo kom je uiteindelijk tot iets waarvan je bij aanleg weet als je er objectief naar kijkt: "Dit is niet de first best, ook niet de second best en zelfs niet de third best, maar helemaal niet best.*

WERNER: *Het moet altijd door die trechter heen. Daar gaat veel moois verloren.*

We constateren dat we te maken hebben met twee trechters. De trechter van het politieke systeem die net werd aangehaald en de landschappelijke trechter. Die duidt op de landschappelijke structuur die beperkingen opwerpt, zoals het beperkte aantal oost-west verbindingen en de kans dat wanneer een regenbui verkeerd valt een paar ton korrelmix onderaan de heuvel ligt. Die trechters los je niet zomaar op, maar heb je mee te dealen.



Snelverkeer vs. langzaam verkeer

BERNHARD: *Knelpunten in het wegennet zijn vooral conflicten tussen snel rijdend en langzaam verkeer. Er zijn situaties waar ik 's ochtends ga kijken hoe werkt dit nu eigenlijk en dan kom je hele gevaarlijke situaties tegen. Vooral van mannen in hun bolide die zo snel mogelijk naar hun werk willen en kinderen die daardoor heen slingeren op hun fiets op weg naar school en allebei moeten ze over hetzelfde smalle paadje moeten.*

Daar heeft de raad nog niet gedurfd om daarin wezenlijke keuzes te maken en dat heeft er mede mee te maken dat de automobilist goed is vertegenwoordigt in de raad en de fietser niet.

Dat zal voor ons een wezenlijke opgave worden, om met adaptief wegbeheer, een veilig wegennet te maken ook voor die zwakkere gebruikers.



BERNHARD: *wat mij opvalt is dat als er een discussie is over sluipverkeer is het altijd de automobilist die wint.*

Een heel mooi voorbeeld is de sluiproute langs Geulweg en de Curfsweg. Een sluiproute richting de A2. Dat is de schoolgaande route voor kinderen van en naar Stella Maris College een hele belangrijke school hier. Als je daar 's ochtends komt tref je hordes fietsers waar auto's doorheen proberen te sjezen. We hebben een jaar of wat geleden weleens geprobeerd bij de raad om voor te stellen om die weg er helemaal uit te halen voor gemotoriseerd verkeer. Dat is vanuit twee dorpsraden zoveel stennis geschopt richting de raad. Dat de raad heeft besloten om het sluipverkeer te blijven faciliteren en dat is ongelofelijk want je wilt niet weten hoeveel gevaarlijke situaties zich daar voor doen.

Nu gaan we het opnieuw proberen om de weg uit de openbaarheid te halen. Dat is mogelijk doordat vijf jaar geleden een deel van de weg vrijkwam van een particulier, dat hebben we overgenomen en niet in de openbaarheid gebracht. Ieder jaar sluiten we het ook netjes voor een periode af, zodat de wegenwet ook niet verplicht om de weg openbaar te maken. Nu blijven we de mogelijkheid hebben. Daarnaast moet het gebied er omheen ook een natuurgebied worden. Dat zal een flinke dobber worden, maar we zien daar wel de voordelen van.

BART: *Bernhard gaf net als voorbeeld om de eigen weg Curfs te onttrekken voor landbouwverkeer. Dat is nu net een weg waarvan de LLTB als belangenvereniging zegt: "Gemeente blijf eraf!"*

Landbouwverkeer

BART: *Je moet de zaken goed aan elkaar knopen. Neem bijvoorbeeld toch weer het landbouwverkeer, dat wil je niet door de kern. Dan ga je kijken naar alternatieven, die zijn er niet. Dat heeft te maken met de landschappelijke situaties waardoor de oost-west verbindingen van oudsher beperkt zijn. Dan moet je misschien toch eens gaan kijken naar het aanleggen van een route speciaal voor zwaar landbouwverkeer. Budgetair is dat heel lastig.*

Aan de andere kant wil je ook niet de wegen die in de kernen liggen geschikt maken voor zwaar landbouwverkeer, dus dan zul je elkaar toch ergens moeten vinden.

WERNER: *Landbouwwegen zijn aangelegd in de tijd van karren en paarden en nu hebben we met hele andere voertuigen te maken. Dat is zeker ook een onderdeel van het probleem.*

ROY: *Hetzelfde geldt voor de holle wegen, zijn van oudsher natuurlijk ingesleten wegen, nooit bedoelt dat zulke grote machines erover zouden rijden, maar dat gebeurt toch. Wat ga je daaraan doen. Waar is die weg voor? Wat doe je het voor? Voor wie? Die discussie wordt te weinig gevoerd.*

BERNHARD: *Landbouwwegen bestaan uit halfverharding en worden finaal aan gort gereden door landbouwvoertuigen. Bermen worden kapotgereden door landbouwvoertuigen. Fietspaden worden kapotgereden door landbouwvoertuigen.*

Zwaar verkeer drukt een grote stempel op de beschadigingen van het wegdek. Als een voertuig tien keer zo zwaar is als een auto is het effect op het wegdek logaritmisch honderd keer zo zwaar. Dus daar ligt een hele grote uitdaging.



MAURICE: *maar vergeet ook niet de fruitteelt. Met halfverharding is dat voor akkerbouw prima te doen, ook met een paar kuilen. Maar op het moment dat de appels geoogst moeten worden krijgen we de telefoontjes, ' die weg moet helemaal vlak zijn want als die kar gaat hobbelen en de appels botsen en dan krijg ik op de veiling minder geld.'*

Dus die wil die weg vlak hebben, maar anderzijds als die weg te vlak is trek je daar ook weer ander verkeer op aan. Als je het voor de een goed doet, is dat voor de ander weer minder.

WERNER: *Vroeger was het zo dat als het weer slecht was de boer van het land was, tegenwoordig wordt het seizoen opgerekt en dat betekent dat in de meest slechte periode de bieten van het land komen en dan gaan ze over die veldwegen.*

MAURICE: *We hebben een aantal probleemwegen, dat zijn met name de oude provinciale weg. Dat zijn wegprofielen, veel te breed, die niet meer van deze tijd zijn, die nodigen uit tot te hard rijden. (zie H6 voorbeelden, voorbeeld Vroenhof)*

PETER: *Dat is ook de essentie van wegbeheer dat de functie en inrichting kloppen, anders kun je de weg niet onderhouden.*

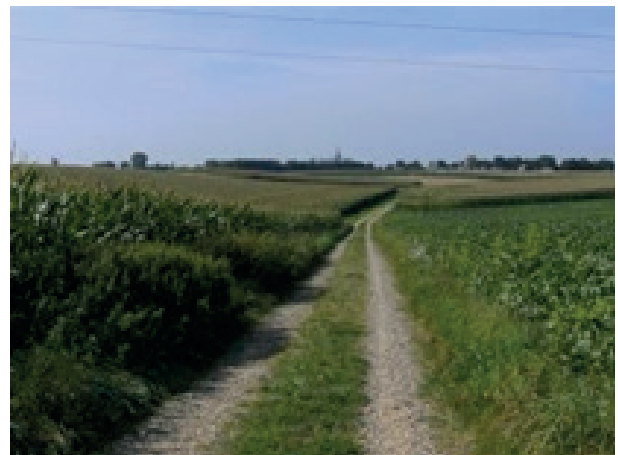
BERNHARD: *Dat is ook wat Niek zegt. Landbouwwegen die zijn berekend op een paard en een kar, waar nu een 30tonner doorheen moet waar die weg niet op berekend is. Wie moet dan zorgen dat die weg daarop berekend is?*

MAURICE: *Ik denk dat het op dit moment de gemeente is.*

JANNEKE: *Wat we ook zien gebeuren is dat veel boerderijen vrijkomen en hun bestemming verliezen. Bedrijven die willen blijven, willen uitbreiden en anderen willen eigenlijk stoppen en vaak een toeristische functie van maken.*

GOVERT: *Juist in die erfopvolging zie je ook mogelijkheden om te veranderen. Ik was ooit bij een voordracht van iemand en die begon: Boeren zijn de meest traditionele mensen die er zijn, de zonen willen het altijd anders doen dan hun vader. Dus als je het anders wilt moet je de zonen benaderen.*

WERNER: *Ook de schaalvergroting speelt een rol. Dat speelt bijvoorbeeld in Cadier en Keer, die boer heeft net een grote loods klaar en heeft nu weer een aanvraag gedaan voor een nieuwe loods. Die wil die aan de andere kant van Cadier en Keer situeren dan zijn landgoederen. Dan moet dus alles door de kern heen. Dan moet je eigenlijk zeggen bouw die loods aan de andere kant van de kern zodat het daar niet allemaal doorheen hoeft, want het met voertuig, trekker en een volle lading aardappelen praten we wel over 60 ton en dat gaat niet met 25 km/u over de weg.*



Ik heb vroeger als jonge jongen veel in Sibbe gewerkt. Paden die we destijds gebruikten om melk binnen te halen of te hooien zijn nu gewoon wandelpaden geworden. Dat waren vroeger landbouwwegen, dat zijn nu wandelpaden geworden. Vroeger ging daar een trekken van 25 pk overheen, dat is nu minstens 250pk

Je moet gaan kijken naar het netwerk, naar de lokale situatie en dan kijken welke is nu de belangrijkste en waar kan je al niet meer doorheen komen.

BERNHARD: Daarbij is ook de vraag: waar leg je een probleem neer? Met de oude Albert Heijn hadden we dat probleem ook. Die kwam voor de bevoorrading met een enorm lange oplegger. Wij riepen al jaren kom nu met een kortere oplegger dan is het allemaal net even wat makkelijker, maar nee dat kan niet, want dat kost geld. En hetzelfde geldt voor het landbouwverkeer.

Als een boer een investering doet en hij kan met dat voertuig niet meer door die holle weg dan heb je als boer een probleem, en niet de gemeente.

WERNER: Ik weet in Sibbe een situatie daar heb je twee boeren dat is water en vuur. De ene is een veehouderij de ander heeft die gehad maar die is gestopt, maar slaat nog wel mest op. Die heeft nog wel een stuk grond gekocht met een hele scherpe hoek. De ene boer wil graag over de landweg rijden zodat die niet door de kern IJzeren hoeft te rijden. Maar hij komt niet gedraaid omdat zijn vriend een dikke stalen paal in de grond heeft gezet en hij haalt die bocht niet. Dan blijft er niks anders over dan door de kern te rijden terwijl ik dat eigenlijk helemaal niet wil. En dan proberen ze de gemeente uiteindelijk voor de kar te spannen.

GOVERT: In Brabant speelt nabij de Dommel een zelfde soort discussie over de waterhuishouding. Daar is een boer die is overgestapt op het kweken van aardbeien. Andere boeren zeggen dat moet je niet doen, moet je hier helemaal niet willen, want daar is de waterstand hier niet goed voor. Toch gaat die boer door en weet via de politiek te bewerkstelligen dat de waterstand omhoog moet. Dan kan je je ook afvragen hoe ver je moet gaan? Moet je ook het kweken van palmbomen willen faciliteren als gemeente?

WERNER: Ik vind dat je de boeren ook als probleemhouder moet meenemen. Daarnaast vind ik ook de boer heeft het landschap altijd gemaakt en onderhouden. Dat lijkt mij ook een goede partij. We zijn nu bezig met landschapsbeheer door boeren. Bijvoorbeeld in de berm. De boer weet wat hij nodig heeft om door te komen en zo weet je ook dat het goed gebeurt. Vroeger was het ook heel gewoon dat de boer ging kiezelen.

GOVERT: Weten de boeren dat dit probleem speelt?

WERNER: Ja maar dat is niet hun probleem he, het is het probleem van de gemeente.

BERNHARD: Dan moeten wij zeggen 'kijk maar in de wegenlegger' Als die weg 2,75meter breed is dan komt die boer met die machine van 3,5 meter daar niet doorheen. Dan heeft hij geen enkel recht om te eisen dat hij er doorheen kan.

Maar ja, leg er maar eens twee stenen neer en dan heb je binnen no-time een raadslid aan de telefoon.

WERNER: Daar moet je ook in faciliteren. "Parijs kom je niet in met een oplegger, heel simpel." Aan de rand is een distributiecentrum en vervolgens ga je met kleine vrachtwagens de stad in.

BERNHARD: Het zou me heel wat waard zijn als de raad zou zeggen. Wat er ook gebeurt, we handhaven de wegenlegger.

WERNER: Ja maar wat Janneke ook aangeeft, de tijden veranderen, het moet groter en het moet beter.

Als je het over een dinosauriër hebt, dan heb je het over de wegenlegger. Dat is een dinosauriër van hier tot ginder. Nou ja hij wordt digitaal, maar dan krijg je een digitale dinosauriër.

MAURICE: *Hij is niet volledig en te omslachtig.*

WERNER: *Volgens mij moet je veel meer keuzes gaan maken. Als het landbouwwegen zijn uit de tijd van de paard en wagen, moet je ze nu misschien geen landbouwwegen meer gaan noemen. Dan moet je vervolgens ook anders gaan kijken.*

BERNHARD: *Een ander mooi voorbeeld is de parkeerplaatsen bij appartementencomplexen. Vaak als je een appartement koopt kan je daar een parkeerplaats bij kopen, kost je wel 20.000euro. Dan zeggen ze 'ja dat is wel 20.000euro, dus dat doen we dan maar niet, vervolgens gaan ze naar de gemeente en eisen ze een openbare parkeerplaats. En wij hebben als gemeente een beleid, nee dat doen we niet. Als je huis koopt, koop je ook maar een parkeerplaats. Ik denk dat wij per jaar zo'n twee-drie klachten hebben bij de bezwarenadviescommissie, omdat wij daar niet in meegaan.*

Als jij een appartement koopt en je hebt vijf auto's moet een gemeente daar dan in voorzien. Nee, natuurlijk niet, maar men is geneigd naar de gemeente te stappen en dan lost de gemeente dat maar op.

Er was een man die kreeg van zijn werkgever een elektrische leasewagen, die heeft bij wijze van spreken staan vloeken en tieren en is iedereen langs geweest, want de gemeente moest zorgen voor een laadpaal bij hem, voor die auto. Ik heb gezegd tegen die man: ja kom nou toch, jij krijgt een elektrische auto, dan moet je toch op zijn minst zelf zorgen dat je een stopcontact hebt. Dat is niet de verantwoordelijkheid van de gemeente. Dat is de eisende burger.

STEPHANIE: *Zeker met iets als parkeren. Vroeger was natuurlijk één auto voldoende en zijn daar woningen / opritten op ingericht. Nu is twee auto's standaard waardoor inwoners op de openbare weg willen parkeren indien de eigen parkeerplek hierin niet voorziet.*

MAURICE: *Dat klopt maar je ziet ook veel huizen waar de garage niet gebruikt wordt. Die wordt gebruikt als opstal. Dan zetten ze de auto's neer bij de gemeente.*

WERNER: *Een ander verhaal wat daar doorheen fietst is burgerparticipatie. Laatst hebben we het gehad met een wandelpad. Dat is dan even snel bedacht tijdens een rondje. Maar uiteindelijk is het 90% gemeente geworden en 10% burgerkracht. Heeft toch behoorlijk wat gekost en dat moet je dan ergens vandaan halen, van het potje veldwegen. Waar je maar een beperkt bedrag voor hebt staan op jaarbasis en dat wordt dan even snel toegezegd tijdens zo'n rondje.*

Vanuit Burgerkracht is geen geld gekomen.

BERNHARD: *We moeten oppassen dat we onder het mom van burgerparticipatie niet zelf keihard gaan lopen. Moedig de burger aan om met een plan te komen en dat verder uit te denken en wanneer dat goed is doordacht dan kunnen wij toetsen of het past. We moeten niet zelf te hard gaan lopen, dat is nu net niet de bedoeling, niet teveel willen pleasen in het kader van burgerparticipatie en zo zelf probleemeigenaar te worden. Dan moeten niet vier ambtenaren in een hok gaan zitten om het probleem van iemand anders op te lossen. Daar moeten we voor waken.*

MAURICE: *Dat is ook een probleem waar je tegen aanloopt. Als ambtenarij zien we nu zaken waar we eerder over nagedacht of in het verleden keuzes over hebben gemaakt om goede redenen, bijvoorbeeld dat het technisch niet kan, gevaarlijk is of gewoon te duur is., maar je merkt dat die burgerinitiatieven via de achterdeur weer op je bureau komen en dan moeten ze gemaakt worden. Dat gaat ten koste van je onderhoudspotjes, wat al onder spanning staat.*

Ineens geef je 20.000euro uit aan iets waarvan je zegt "had dat gelaten" . Het idee is goed, als het op een anderen manier geregeld is.

MAURICE: Daarnaast wordt de burger ook mondiger. Een mooi voorbeeld, ik had een mailtje van een burger, die vond dat de gaten moesten worden uit gevuld. Dus ik heb wat gaten laten vullen met koud asfalt. Maar dan krijg ik weer een mailtje dat het niet genoeg is. Is niet erg, maar het is wel de realiteit, dat is hun recht, maar wat het probleem is tegenwoordig is dat 'nee' geen antwoord is.

Als klachten de enige manier zijn waarop je met bewoners communiceert geeft dat ook een eenzijdig beeld. Je moet ze ook van te voren betrekken. Het is daarbij lastig om een representatieve vertegenwoordiging te vinden.

Richting:

We constateren dat vanuit het gebruik veel tegenstrijdige eisen worden gesteld aan de wegen. Dat maakt het extra belangrijk om keuzes te maken en verwachtingen te managen. Daarom spreken we met elkaar bepaalde niveaus af. Uitgangspunt daarbij is dat de veiligheid nooit in het geding mag komen. Als het niveau dat we gezamenlijk bepalen vanuit een bepaalde gebruiker een hogere eis wordt gesteld dan gaan we het gesprek aan met die gebruiker en kijken wat hij daarin kan betekenen.



De veldwegen kunnen er na een flinke regenbui zo uitzien. Deze foto's komen uit de eigen gemeente.

5 MAJEURE PROJECTEN/RECONSTRUCTIE – BEHEER EN ONDERHOUD

Een spanning die bij beheer en onderhoud altijd speelt is de spanning tussen de majeure projecten en herinrichtingen waar politiek gezien veelal meer aandacht voor is en beheer en onderhoud wat minder sexy is. Een belangrijke vraag hierbij is ook: wanneer is iets een beheer opgave en wanneer is het een reconstructieopgave?



BART: *Noem een voorbeeld de ontwikkeling op het Leeuwenterrein hier in Valkenburg, daar komt een gigantische ontwikkeling met een speler van buiten Europa, waar je van alles kunt beleven. Dat betekent dat je veel ruimer moet gaan nadenken over heb je je verkeerssysteem wel op orde, kan ik dat wel aan. Moet ik niet elders aanpassingen gaan doen. Dat kun je niet zomaar doen, moet je wel een keer gemeente breed gaan nadenken van wat heb ik voor voorzieningen, waar moet ik aan de knoppen gaan draaien. Dat heeft zoveel raakvlakken met het onderhoudsplan.*

Maurice: Probleem is vaak, de majeure projecten lijken nu klaar te zijn. Maar die drukken heel lang op de exploitatie door, de afschrijvingskosten. Voor riolering is eigenlijk identiek verhaal, we hebben heel veel geïnvesteerd in het verleden. Laten we zeggen er komt 2,3 miljoen binnen. Dan kun je eigenlijk maar 1 miljoen spenderen en de rest is puur exploitatie en afschrijving, noem maar op.

WERNER: *Daarnaast komen natuurlijk veel toeristen die toeristenbelasting betalen. Dat kan je steken in de majeure projecten waar je een lintje voor krijgt of in de veldwegen. Dan is politiek gezien ook snel de keuze gemaakt.*

MAURICE: *Ik denk zelf dat de raad hierin de belangrijkste speler is. Stel als je op vakantie gaat en je hebt honderd euro. Dat kun je maar een keer uitgeven. Dat is hier hetzelfde. De raad moet daar een beslissing in nemen. Nu hebben ze de laatste tijd heel veel ingezet op majeure projecten. Dat heeft veel geld opgeslokt. Daardoor blijven bepaalde kerntaken liggen. Dat is een keus, daar kun je een mening over hebben.*

BART: Van de provincie krijgen we geen geld voor de wegen. Maar de provincie heeft nu wel een aantal speerpunten geformuleerd, dat is oa. De fietser en het landbouwverkeer. Daar gaat nu veel aandacht naartoe. Daar zijn ook budgetten voor.

JANNEKE: Provincie heeft ook net een investeringsplan toerisme gepresenteerd. Daarin willen we inzetten op fietsen, toeristisch infrastructuur. Dat lijkt heel wat, een paar miljoen per onderdeel, maar het uiteindelijk valt het wel mee.

MAURICE: Van de provincie krijgen we wel geld voor renovaties enzo. Bijvoorbeeld een centrumplan of het opknappen van de provinciale weg bij Houthem. Daar krijgen we co-financiering voor. Dan kan je een stuk weg dat slecht is opknappen en drukt het minder op je onderhoudsgelden.

GOVERT: Eigenlijk zie je hier gebeuren wat je bij veel gemeenten ziet gebeuren. Onderhoud zit altijd aan het einde van het verhaal. Terwijl voor een civiel object geldt dat 20% van de kosten zit in de oprichting en 80% het beheer en onderhoud. Plannen maken, voorbereiden etc. Zit allemaal aan de voorkant en heeft de aandacht van de politiek. Onderhoud zit achteraan en heeft vaak een beperkt budget en dan ga je er ook nog eens dingen van doen die je niet hoort te doen. Met dat geld ga je eigenlijk heel hard lopen, want we zijn wel verantwoordelijk zonder dat dat besloten is als actie door de raad. Daar komt het op neer.

Bovendien gaan 80% van de vragen die bij de gemeente binnen komen vanuit bewoners over het beheer en onderhoud.



BERNHARD: *Dat zie je ook elders. Een vriend van mij werkt op een kinderboerderij. Die krijgen dan van een organisatie een schaap cadeau. Natuurlijk een heel sympathiek gebaar, maar eigenlijk kost dat hem alleen maar geld, want dan begint het pas. Dus als hij dan vraagt doe me daar ook nog eens duizend euro bij voor de verzorging dan kijken mensen hem raar aan. Dat beseffen ze helemaal niet.*

BART M.: *Hetzelfde hebben wij gehad met de digitale dynamische informatievoorzieningen. Is voor heel veel geld neergezet, maar het geld voor het onderhoud en gebruik was wel in begroot, maar is nu wegbezuinigd dus nu staan ze uit.*

MAURICE: *Dat is hetzelfde wat ik zie bij wegen. Alles wat ik extra doe, zijn eigenlijk noodmaatregelen. Eigenlijk doe je aan kapitaalsvernietiging als je ze niet goed onderhoud.*

ROY: *Lastige daarbij is ook dat bijvoorbeeld maaien iets is wat je ziet. De constructie dat zie je niet.*

MAURICE: *Wat ook vaak het probleem is, is het moment dat de daadwerkelijke kosten van beheer en onderhoud ook nog bij de plannen komt is vaak het moment dat het plan niet doorgaat. Dus dan is het ook vaak een keuze om het zo te doen. Dan ligt het er maar alvast eenmaal.*

STEPHANIE: *Dat is iets wat je vaker ziet, maken we goede plannen, maar hebben we vervolgens te weinig capaciteit om het volgens plan uit te voeren.*

Richting:

We vergroten het besef in verhouding van kosten van 20% bij realisatie en 80% beheer en onderhoud bij civiele objecten. Daarmee willen we voorkomen dat we altijd de sluitpost in het verhaal zijn. Bovendien constateren we dat de afgelopen jaren de focus op de majeure projecten heeft gelegen.



6 VOORBEELDEN

Aan de hand van een aantal voorbeelden proberen we de verhalen die zojuist bij het voorstellen en bij het benoemen van de knopen verder naar voren te halen. In de genoemde voorbeelden zie je de knopen in een specifieke situatie tot uitdrukking komen. De knopen die terug keren zijn daarom specifiek benoemd bij de voorbeelden.

1 SIBBERGRUBBE

Knopen: Faciliteren – inperken; traditioneel/behouden – nieuwe wereld/veranderen

BERNHARD: De Sibbergrubbe, dit is een echte holle weg.



MAURICE: Dit is een weg die wat is ingesneden in het landschap, tussen de grubben, de zijanten. Je hebt weinig ruimte en aan een zijde ligt een trottoir. Dat niet al te breed is en dat gaat eigenlijk ten koste van de breedte van de rijbaan. Ik vind het zelf een verschrikkelijke weg om te rijden. Al je naar boven gaat ligt het trottoir aan de rechterzijde en als je moet uitwijken voor tegenliggers ga je altijd tegen de trottoirband aan. Als je naar beneden gaat kun je de molgoot nog een beetje meepakken.

Deze weg heeft meerdere functies, het is toeristisch heel aantrekkelijk, fietsers maken er veel gebruik van. Het is een sluiproute noord-zuid, als je deze neemt ontwijk je eigenlijk het Grendelplein. Hij is druk en te smal om goed te kunnen berijden.

Als je verder omhoog gaat richting de Bergstraat krijg je nog een ander probleem, dan kom je in de bebouwing. Dan zie je dat dit een straat is zonder parkeerplaatsen. De mensen hebben niet of nauwelijks eigen parkeergelegenheden dus de auto's staan hier op straat geparkeerd, bijna geen trottoir, heel smal. Het wegdek is ook slecht, je ziet craquelé en spoorvorming. Hiervan moet je eigenlijk zeggen die moet je nog dit jaar affrezen en voorzien van nieuw asfalt. Die staat eigenlijk op de nominatie, maar als je alleen dat al doet dan is je onderhoudsbudget bijna weg.

JANNEKE: Wat kost dat ongeveer?

MAURICE: Rond de €150.000,- om dat van boven naar onder te doen en dan heb je het alleen maar over affrezen en een nieuw laagje en niet het funderingsherstel. Want daar waar die scheuren zitten dat heeft te maken met de ondergrond dat die niet goed is. Dat is een flinke post als je ervanuit gaat dat we voor deklagen 2 tot 2,5 ton hebben op jaarbasis en daar moet je alle wegen meedoen.

2 VROENHOF – (DE DOORGAANDE WEG VAN MEERSSEN NAAR VALKENBURG)

Knoppen: Faciliteren – inperken; traditioneel/behouden – nieuwe wereld/veranderen; Luisteren – rug recht houden



MAURICE: *Dat is een oude provinciale weg. Je ziet dat die vrij breed is waardoor je hoge snelheden krijgt. Hier wordt te hard gereden op stukken die uitnodigen om te hard te rijden, zit veel fietsverkeer op. Staan ook veel geparkeerde auto's op stukken. De schreeuw om een andere inrichting is hier heel sterk aanwezig.*

Er ligt ook een tankstation, dat bijt. Het liefst zou je zeggen ik ga die weg versmallen naar 30 km/u, want er is een goed alternatief. De A79 ligt er pal naast dus als je zegt ik wil van oost naar west kan ik gewoon de A79 pakken als ik snel wil zijn. Hiervoor zijn echter zowel voor- als tegenstanders. Dat is in het verleden ook gebeurt zijn verkeersremmende maatregelen genomen, maar dat was altijd maar minimaal. Hier een drempeltje, daar een wegversmalling. Met te weinig geld iets willen doen. Hier zijn echter ook de nodige reparaties noodzakelijk, dus we moeten hier eigenlijk ook wat doen.

BERNHARD: *in feite is dit de oude A79. De verbinding tussen Maastricht en Heerlen. De weg is constructief hartstikke sterk, daar ligt een enorme fundering onder. Terwijl die binnen de bebouwde kom ligt en die moet eigenlijk opnieuw worden ingericht tot een dorpsweg, met klinkertjes enzo.*

3 PLENKERTSTRAAT

Knopen: Faciliteren – inperken; traditioneel/behouden – nieuwe wereld/veranderen

MAURICE: *Dat is een weg uit de gloriejaren van Valkenburg toen daar nog discotheken lagen enzo. Dat was toen een leuke weginrichting. Nu liggen daar andere dingen, een basisschool bijvoorbeeld. Zitten heel veel fietsers op, veel schoolgaande jeugd. Een lange recht gaande weg. Zijn wat voorzieningen getroffen in de zin van bloembakken en boompjes. Die worden ook met enige regelmaat aangereden, scheef gereden.*



BERNHARD: *Dit is onze cultuurboulevard. Het openluchttheater ligt erlangs. Daar willen we wel iets meedoen op de een of andere manier.*

JANNEKE: *en de romeinse Catacombe en de uitgang van de gemeentegrot.*

4 NIEUWEG, EMMABERG

Knopen: Labelen – ontlabelen (financiële middelen); Dorp – Stad

Als je van de A79 bent gekomen, afrit Hulsberg dan kom je hier Valkenburg binnen. Dat doet eigenlijk iedereen. Tot dat we de afrit Beekstraat hebben gemaakt. Dit was de grootste toevoer weg voor de toeristen die onafhankelijk kwamen. Dat merk je ook in de zomermaanden sta je soms helemaal tot boven bij het kruispunt. Dat heeft er ook mee te maken dat er een spoorlijn op zit. Dat is ook veranderd, die komen nu een keer per kwartier. Daardoor gaan vaker de bomendicht. De stoomtrein gaat erover, een toeristische attractie. Dat duurt ook wat langer. Dat heeft wel een negatief effect op de doorstroming. Dit is ook een oude provinciale weg geweest. Het gedeelte boven is van de provincie daaronder niet meer. We zijn al lang bezig een rotonde te realiseren, een fysieke entree. Al laat je je gas los, je gaat harder dan vijftig. De weg is te breed, we hebben al eens met de belijning een beetje geknepen. Als je dit wilt aanpakken is 250.000 nog niet genoeg.

BERNHARD: *Terwijl de raad hier al een paar keer geld voor beschikbaar heeft gesteld. Het huis aan de rechterkant hebben we aangekocht en weer verkocht, maar dan zonder tuin. Zodat we fysiek ruimte creëerden en links hebben we een weiland aangekocht. Dus als morgen het geld komt, het bestek is gereed. Dan kunnen we overmorgen al beginnen. De raad heeft wel de voorbereidingskredieten beschikbaar gesteld maar niet het geld om het uiteindelijk ook uit te voeren.*

WERNER: *je zou het ook beter kunnen maken als je aan kan geven dat mensen niet de Emmaberg moeten zijn, ook de Beekstraat kunnen pakken. Daar liggen voor de toeristen ook de meeste parkeerplaatsen.*

STEPHANIE: *Hier (Emmaberg) zijn wij ook bezig met een wijkschouw. Die is puur geënt op veiligheid, maar als je terugkijkt naar de toelichting in de vrije ruimte bij de vragen is bijna alles te herleiden tot het verkeer: te hard rijden en geluidsoverlast door verkeer. Vaak slaan ze daarbij een bruggetje naar het onderhoud van de weg en gaat ongeveer 90% daarover: dat het zwaar verkeer toeneemt, slecht onderhoud, trottoirs die er niet goed bij liggen wat leidt tot onveilige situaties etc. Dat vond ik wel heel apart om te zien. Circa 45% heeft de enquête ingevuld dus dat is een hoog slagingspercentage. Dan zie je wel dat hetgeen wat hier aan bod komt ook speelt bij de bewoners.*

5 HEKERWEG, KLIMMEN

Knopen: Labelen – ontlabellen (financiële middelen); Kerntaken - verbreding



Een door gaandeweg door Valkenburg heen, heel breed, zelfs vrij liggende fietspad. Is natuurlijk prachtig. Dat zou je overal willen hebben. Zou ook kunnen dat je op de rijbanen het fietsen realiseert, dan versmal je hem al. Daar zie je op de grens van de gemeente verschil. We krijgen van mensen verhalen terug over geluidoverlast. Als ik door Voerendal rijd gaat het goed en dan kom ik Valkenburg binnen.....

JANNEKE: *Zoiets als wanneer je van Nederland naar België rijdt.*

6 BEEKSTRAAT, BREDEWEG

Knoppen: Verantwoordelijkheden – Probleemeigenaar; Behouden/traditioneel – Verandering/nieuwe werkelijkheid

MAURICE: *De Beekstraat is een sluiproute waar zowel veel autoverkeer als fietsverkeer op zit. Ook het landbouwverkeer maakt veel gebruik van deze noord-zuidverbinding. Een aantal loonbedrijven maken veel gebruik van deze weg en dat maakt ook dat ze veelal door de kernen van Valkenburg en Schin op Geul rijden.*

Zijn ook plannen geweest voor een transferium bij de Beekstraat, die plannen zijn ook gestrand.



JANNEKE: *Is een vraag gewoon hoor, maar moet je je dan ook niet afvragen of dat bedrijf nog wel op de goede plek zit. Kan dat niet beter naar een industrieterrein.*

WERNER: *Het verzorgingsgebied is heel groot, zit ook richting Margraten.*

BERNHARD: *Maar een loonbedrijf verricht zijn werkzaamheden niet op het bedrijf. Op een bedrijventerrein zet je bedrijven die hun werkzaamheden daar verrichten. Zitten overal en moeten heen- en – weer blijven gaan.*

JANNEKE: *Als je naar het bedrijventerrein nu kijkt, het is mooi dat het vol zit. Maar zitten nu eigenlijk teveel lichte bedrijven, eigenlijk moet je meer zware bedrijven daar moeten vestigen.*

7 GASTHUISSTRAAT

Knopen: Kerntaken – verbreding; Faciliteren – inperken

Is een van die verbindingswegen noord-zuid. Net niet breed genoeg voor twee auto's naast elkaar of een goede fietsvoorziening. En dan krijg je dat die auto's met een wiel de berm in gaan en zo rijden ze de bermen stuk. Daar ligt op een gegeven moment een gat en dat is dan weer gevaarlijk voor de fietser.



JANNEKE: *Dat zijn ook wel weer meer de wegen met een idyllische uitstraling.*

8 BEMELERWEG

Knopen: Kerntaken – verbreding; faciliteren - inperken

Deze weg voert naar Bemelen, daar lag vroeger een lagere school. Die is nu gesloten. Nu gaan die kinderen in Sibbe naar de lagere school. Dat zijn veel fietsende kinderen. Hier zie je duidelijk aan de rechterzijde dat de brede voertuigen de berm stuk rijden en gaten ontstaan. Bovendien komen de landbouwmachines het liefst tot op het asfalt en dat raakt de kantopsluiting.

Hier komen we als buitendienst iedere maand. Dat is nodig om die gaten bij te vullen. Iedere maand krijg je die vragen terug vanuit de politiek, vanuit bestuur van het is gevaarlijk, noem maar op. We moeten hier iets in doen. Terwijl je eigenlijk moet zeggen als gemeente, wil je hier een veilige ontsluiting hebben dan moet dit een vrij liggend fietspad worden.



WERNER: *en we hebben de grond dus we kunnen het zo maken.*

MAURICE: *We kunnen het maken, maar ja dan kom je weer op het geld. En zeker over die lengte, tja wat is dan 500.000euro. Het geld is er niet. Groot spanningsveld tussen het probleem en de urgentie die wordt gesteld aan het beschikbaar stellen van de middelen. we vinden het heel belangrijk die schoolgaande jeugd. Dat kan maar dan moet je hier ook op in zetten. Dat zijn keuzes.*

Deze weg heeft vooral te maken met pieken. Als je er nu gaat kijken is er waarschijnlijk niks aan de hand, maar in de spits is het gekkenhuis.

BART: *Ik denk niet boven de 750 voertuigen per etmaal komt. Het zijn vooral de pieken wat Maurice zegt. Het is schoolgaand en werk verkeer.*

WERNER: *En een sluiproute richting Maastricht*

MAURICE: *Het probleem waar we ook tegenaan lopen is dat die wegen waar zich knelpunten voor doen ook direct van die lange wegen zijn. Niet een paar meter, maar kilometers en dat hakt er meteen in.*

Dit moet je eigenlijk wegzetten als reconstructie project, dit kan niet door als groot onderhoud. Zo wordt het wel nu gedaan. Iedere keer komt het weer terug als er rondjes zijn.

PETER: Eigenlijk is dit oneigenlijk gebruik van de weg.

MAURICE: Ja de fietser wordt naar buiten geduwd, dat is op zich niet zo erg, maar wel met die gaten in de berm. Dat is schoolgaande jeugd en ook nog in de basisschool leeftijd. Die zitten toch nog net iets minder sterk op de fiets.

Tot slot, als je de raad een dag mee mag nemen op excursie waar neem je ze dan mee naartoe?

BERNHARD: De Geulweg, 's morgens om kwart over acht, dan heb je het over functiescheiding. En dan 's middags om vier uur de Kenkersweg. Dat is een belangrijke noord-zuid verbinding en naar het bedrijventerrein van Margraten met een hele grote veilinghal. Daar komt heel veel verkeer over. We hebben het een paar keer gehad over een apart fietspad, daar is het geld niet voor. Dat is ook een weg waar schoolgaande kinderen over fietsen. Dan heb je drie hele mooie knelpunten.

MAURICE: De fundering van de Kenkersweg is nog niet zo heel lang geleden aangepakt.

BERNHARD: Die is er fysiek goed aan toe, maar als je naar de fundering kijkt dan klopt het niet. Qua functiescheiding echter ook niet, het is immers ook een belangrijke toeristische route Sluit aan op de route van Margraten, kan je zo doorfietsen naar de Ardennen. Is een stukje ontbrekend fietspad. We hebben de grond beschikbaar dus je zou het pad er zo naast kunnen leggen.



9 GEULHEMERWEG

Bernhard:

Zou ik ook opnemen, maken veel schoolgaande kinderen gebruik van met name richting Stella Maris College. De weg ligt in een helling en nodigt uit tot te hard rijden. Daardoor worden met name fietsers van de weg gedrukt. Doordat het de hoofdverbinding is tussen Berg en Terbijt en Houthem in de noord-zuid richting zit hier veel sluipverkeer op.

Daarbij komt, dat de weg op het smalste gedeelte enkele bochten kent, waardoor het overzicht op de weg beperkt is. In één van die bochten is een belangrijke aansluiting van een zijweg. Dit onoverzichtelijke punt levert gevaar op. Voorts hebben wij geen goede snelheidsremmende maatregelen kunnen bedenken op een dergelijke helling. Wellicht kan alleen ingrijpen in het tracé van de weg helpen, bijvoorbeeld met enkele zijwaartse verspringingen.

De onderhoudstoestand laat te wensen over en in de wintertijd kunnen extra gevaarlijke situaties ontstaan door de combinatie van gladheid, een helling en divers gebruik.



6.1 ZIJN ER OOK WEGEN BIJ WAAR WE HET BEHEER ECHT ANDERS KUNNEN REGELEN?

MAURICE: *Er zijn wel wegen waar het anders zou kunnen. Bijvoorbeeld het Gerendal, die weg beheren wij terwijl het omliggende gebied volledig in handen is van Staatsbosbeheer. Je zou natuurlijk ook kunnen zeggen. Staatsbosbeheer jullie mogen die weg hebben voor een x bedrag of om niet hebben, maar dat hoeft je dan niet te onderhouden. Dat zou wel mogelijk zijn. Zo kun je nog een aantal wegen bedenken, waar de LLTB zit, IKL, Limburgs Landschap*

BERNHARD: *Bijvoorbeeld de weg door het Sint Jansbos.*

MAURICE: *Precies, dat zijn wegen waarvan je zegt, moet je die wel onderhouden als gemeente?*

WERNER: *Als je het dan over de St Jansbosweg hebt is dat een weg die geschikt zou zijn als hoofdlandbouwweg om een noord-zuid verbinding te maken, zonder dat ze dan door het centrum moeten. Die is in te richten en dan zit je niet met de problematiek die je hebt bij de Daalhemerweg, de Geulweg of de Cauberg.*

BART M. : *Zou je deze wegen niet af kunnen stoten dan?*

WERNER: *Ja dat kan wel. Waar je dan alleen wel tegen aanloopt is dat die boer of organisatie gaat eisen dat die weg eerst in orde wordt gemaakt naar een soort nul-situatie en hem dan daarna wil overnemen. Dan moet je dus alsnog wel eerst het geld hebben om die weg in orde te maken.*

MAURICE: *Eigenlijk wil je gewoon een duidelijk plan, dit onderhouden we op dat niveau, dit is belangrijk etc. Maar dat is nooit vastgesteld. Daar kun je dan ook naar verwijzen als de raad een vraag heeft. Nu is het steeds, " ja, dat doen we niet." " ja, waarom niet? " "Ja-jaj, tja."*

GOVERT: *Daarbij is het ook belangrijk te beseffen dat we straks geen verkeersplannen meer maken maar we moeten een plan gaan maken voor de omgeving. Wat ik nu dus hoor is, dat wat we nu gaan doen moet een bouwsteen zijn voor het omgevingsplan. Je moet niet een omgevingsplan maken waar beheer en onderhoud weer een restpuntje is.*

Alles wat je bespaart op onderhoud en realisatie is altijd extra beheer.

Het gevaar is straks dat iedereen met de omgevingswet bezig is, behalve de mensen van beheer en onderhoud. Dat moet je zien te voorkomen.



7 EEN FUNCTIEKAART

Na het voorstellen, het identificeren van de knopen en het bespreken van verschillende situaties. Lijkt de oplossing te liggen in het opstellen van een functiekaart vervolgens kan je aan die functiekaart verschillende categorieën van beheer en onderhoud ophangen.

NIEK: *Maar volgens mij is het toch de oplossing, dat hebben meerdere mensen gezegd, dat je toch van alle wegen die je hebt bepaalde wegen aanwijst als landbouwwegen. Die wel geschikt zijn en daar krijg je een netwerk van en de verschillende boeren moeten het daarmee eens zijn of met een kleine omleiding of omlegging. En met dat plan moet je naar de raad gaan, dat is het kader.*

PETER: *Maar volgens mij is dat wat Janneke ook net aangeeft, dat moet je voor alle doelgroepen doen. En op het moment dat je dat doet heb je de knelpunten te pakken. Daar moet je keuzes maken.*

JANNEKE: *Ik denk wel dat het belangrijk is om dat duidelijk in beeld te krijgen. Wat zijn nu de belangen van de verschillende groepen. Als je dat hebt met alle andere informatie, dan kan je keuzes maken.*

Zou het daarbij ook niet eens leuk zijn om aan de verschillende belangengroepen open te vragen, zonder richting een oplossing te denken, wat ervaren jullie nu als knelpunten waar naar gekeken moet worden. Waarom zou je ze sturen als je ze ook open kunt vragen.

Volgens mij moet je daarnaast ook aan de raad te vragen 'wat wil je nu eigenlijk?' Wil je een goed, een voldoende of een onvoldoende wegennet. Dan heb je een ander verhaal.

WERNER: *Daar moeten we nog een belangrijke inhaalslag in maken in die categorisering. Daarbij moeten we ook bepalen welke wegen zijn uit de tijd van paard en wagen, dat worden nu gewoon wandelpaden.*

BERNHARD: *We moeten de raad in positie brengen. Beste raad, jullie bepalen het kader, het kader dat nu voorligt hanteren we en dat is budgettair neutraal. We bieden u nu een handvat om om te gaan met de kerntaak van de gemeenten binnen het gestelde budget.*

MAURICE: *We hebben ze het wel uitgelegd aan de hand van inspecties en computerprogramma's en daar rolt een lijst uit Maar daarna gebeurt iets onderwater, dat is wat wij doen. We gaan de lijst opschonen. Wij gaan prioriteren. Daarvan zeggen zij hoe kan dat, wie beslist dat? Dat is hier op de afdeling. Dat hebben we ze uitgelegd en snappen ze wel. Maar ja, de keuzes. Die moeten zij maken. Zij moeten probleemeigenaar worden. Nu zitten alleen wij met de handen in het haar, dat moeten zij ook gaan doen. Nu is het heel makkelijk. Ja ambtenaar regel het maar.*

JANNEKE: *Er zit een discrepantie in de raad tussen wat ze willen en het kader dat ze stellen. Dus volgens mij is het goed om te laten zien dat die twee zaken niet op elkaar aansluiten.*

MAURICE: *We hadden laatst een inloopavond voor bewoners bij de provinciale weg Houthem. Dan vraagt een raadslid dat aanwezig is: "maar waarom knappen jullie de hele weg niet in een keer op?" Terwijl we daar helemaal het geld niet voor hebben en dat hebben ze zelf zo vastgesteld.*

GOVERT: *Volgens mij komen we heel erg op een functiekaart uit, een functiekaart die de waarheid vertelt en niet de waarheid onder het tapijt schuift. Daar moeten angels inzitten. Op het moment dat jullie niet in deze functiekaart geloven dat moet je anders beslissen. Daarin moet aangegeven worden dit is een toeristische*

route, dan moet die daar ook voor zijn ingericht en niet als landbouwweggetje, waar ook nog sluijverkeer en ook fietsers doorheen gaan. Als dan blijkt dat de weg in de praktijk niet voldoet aan de functie, dan constateer je dat en geef je die conflicten terug aan de raad. Zo betrek je hun in het spel.

JANNEKE: Je moet ze eigenlijk gewoon verschillende scenario's voorleggen. En de vraag stellen: Wat vind je nu het belangrijkste? En dat inzichtelijk maken, als zij bijvoorbeeld landbouwverkeer het belangrijkste vinden dan is dat het en dan gaan we dat intekenen en dan kan de raad op basis daarvan keuzes maken en dan weten ze ook wat het probleem is en moeten zij de keuzes maken. Dan leg je het probleem en de keuze wel bij hun neer zodat jij dat niet hoeft te doen.

WERNER: Ik vind dat altijd een hele mooie bij ons. Processies zijn heel belangrijk. Zodra die zijn dan moeten al die straten waar die processies doorlopen super in orde zijn. Hoe dom kun je zijn, zeg ik dan altijd. Maar dat moet, dat is het visitekaartje. Ik zeg dan altijd hoe dom kun je zijn. Laat ze het ervaren, laat ze merken hoe slecht het is. Nu is alles in orde, omdat de notabelen langs komen. Ik zeg dan blijf daar in godsnaam vanaf.

Wat je wel kunt doen is het afstemmen van het reguliere onderhoud door een mailtje te sturen naar de aannemer met dan en dan zijn de processies houd daar zoveel mogelijk rekening mee door bijvoorbeeld die veegbeurt net daarvoor te doen in plaats van net een week daarna, maar we moeten niet de buitendienst speciaal op pad sturen om die wegen in orde te maken. Daar zitten ook de extra kosten in.

MAURICE: Dat geldt niet alleen voor processies en evenementen. Probleem is nu dat het wel gebeurt maar niet opgeschreven staat. Dat moet je inzichtelijk maken.

BERNHARD: Wat me daarbij wel opvalt is dat iedereen heel erg vanuit zijn eigen belang praat. Daar moeten wij goed voor waken dat iedereen wel goed vertegenwoordigt is en niet alleen de hardste schreeuwers. Daarbij zullen er keuzes moeten worden gemaakt en daar moeten we dan ook aan vasthouden en niet teveel van af willen wijken door iedere keer maar uitzonderingen te maken. Dat zal ook pijn gaan doen.

Daarbij is het belangrijk dat we kijken naar wat we faciliteren en ervoor waken dat we ons niet van alles op de hals halen. Een mooi voorbeeld is de Lindelaan hier in Valkenburg. Al 100 jaar staan daar Lindes en al honderd jaar zitten daar luizen in. Daar wordt nu over geklaagd. Nu moeten we daar ineens wat aan gaan doen. Als je dat nu moet gaan doen, dan moet je dat blijven doen en realiseer je wel dat daar geen budget voor is. En toch wil de wethouder dan hebben dat je het doet en dan zien we wel hoe dat financieel eindigt.

GOVERT: We kunnen die categoriseringskaart gewoon maken. Die kaart moet vastgesteld worden door de raad. Maar er zijn punten waar die kaart ontspoot en dan komen we bij de knelpunten uit die niet op te lossen zijn met het beheer. Die moeten we wel inzichtelijk maken voor de raad. Ook dat is een belangrijke stap.

PETER: Ja we geven ze heel veel inzicht in wat ze ook gevraagd hebben. We geven de onderhoudsniveaus aan en de categorisering en dadelijk krijgen ze ook de risicoprofielen erbij. Dat is al heel veel op basis waarvan dat onderhoud is ingericht en dat hebben ze nooit gehad, die informatie.

BART: *Als je nu door je naar de functiekaart kijkt en een beetje afstand neemt, zie je dat het probleem vooral zit op de hoofdwegen.*

BERNHARD: *En het zijn geen onderhoudsproblemen, dit is niet rationeel wegbeheer. Het zijn problemen die ontstaan zijn door de verschillende functies.*

MAURICE: *maar het is wel zo dat door het zwaardere gebruik je ook meer aan onderhoud moet doen.*

BART: *Er zit op deze wegen dus een contrast tussen de functie en het gebruik*

MAURICE: *met de aanvulling: niet op te lossen met regulier onderhoud.*

BART: *Lastige blijft dat je weinig alternatieven hebt, al het verkeer moet allemaal door die ene straat.*

WERNER: *Eind van het jaar gaat de tunnel bij Maastricht open. Dan kan schelen dat toch meer mensen voor de A2 kiezen.*

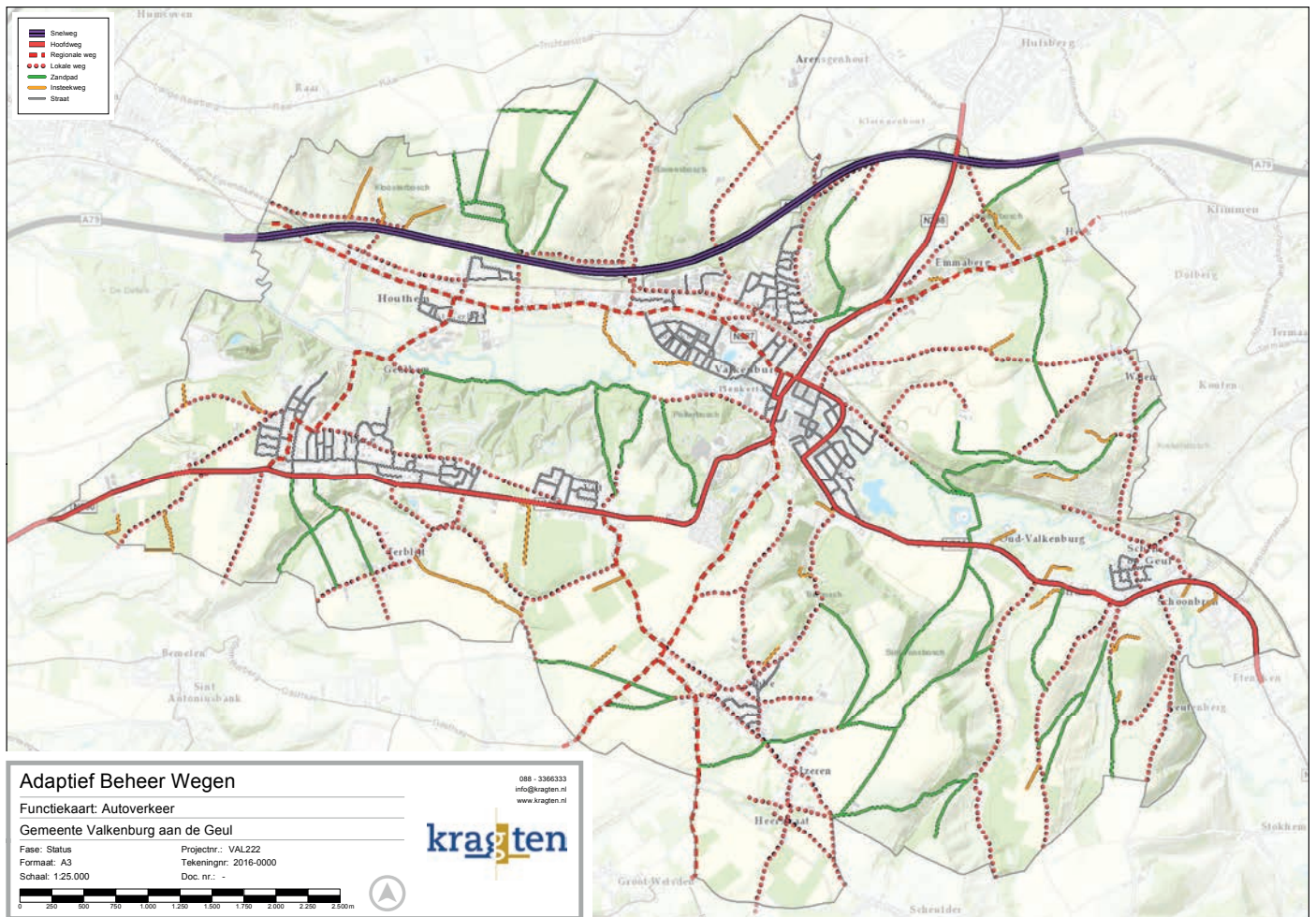
BERNHARD: *Dit moet je eigenlijk onmogelijk maken voor doorgaand verkeer. Bergen_Meerssen die sluisroute moet eruit.*

GOVERT: *Zo zie je mooi als je naar die driehoek kijkt dat we ook hele duidelijke boodschappen hebben voor de gebruiker.*

BART: *Volgens mij op alle verbindingswegen wil je voorzieningen voor de fiets. Op de erftoegangswegen wil je dat ze een veilige plek krijgen op de weg.*

GOVERT: *Je kan niet vanuit het beheer en onderhoud alle problemen van Valkenburg oplossen.*





Om goed in beeld te krijgen welke functies op welke wegen een aanspraak doen hebben we verschillende kaarten opgesteld. Op deze kaart hebben we gekeken naar het autoverkeer, maar dergelijke kaarten hebben we ook opgesteld voor bijvoorbeeld recreatief verkeer, ecologie en landbouwverkeer. Deze kaarten zijn per onderdeel opgenomen in de bijlagen. Verderop in dit rapport treft u de gecombineerde bestaande functiekaart en knelpunten aan evenals een voorstel voor de functie van de wegen en de categoriseringskaart.

8 WELKE RICHTING GAAN WE OP?

WERNER: *Tendens: "het wordt slechter"*

GOVERT: *Basis is echt het minimum en veiligheid mag niet in het geding komen.*

MAURICE: *Het achterstallig onderhoud moet dan wel eerst weg. Dat is nodig om het op orde, op het basis niveau krijgen.*

BERNHARD: *Laatst toch weer dan hebben ze processie gehad in Sibbe en dat klaagt een boer dat ze door de modder hebben moeten lopen en dan komt die beste man via de wethouder toch weer bij mij uit, maar ja ik kan ook niks als de politiek geen geld ter beschikking stelt. Dan kan ik die gaten niet vullen.*

MAURICE: *Terwijl het nu tijd is om rigoureuze maatregelen te nemen, met een likje verf red je een rot kozijn niet.*

BERNHARD: *We zijn volstrekt loyaal aan ons politiek bestuur, maar we zijn ook loyaal aan ons vakgebied. Als we dan door het politiek bestuur niet in staat worden gesteld om het basisniveau waar te maken dan vind ik dat dat een volstrekt legitiem antwoord is.*

Wij kunnen niet meer alle vragen positief beantwoorden. Ik heb dus ook al tegen de wethouder gezegd voordat hij met de processie meeliep, doe niet teveel toezeggingen. Een toezegging doen is tenslotte heel gemakkelijk. Want het ambtelijk apparaat is loyaal dus die voert dat wel uit, maar ja het geld is op...

BART: *Je moet voorkomen dat het een grote wensenlijst wordt, maar het is een noodzaak. Daar hebben we een goede visie voor nodig.*

MAURICE: *Bij asfalt geldt ook dat reparaties steeds duurder worden. Wat je op tijd herstelt doe je voor 100 euro, een jaar later kost het je 250 euro, het jaar erop 400 euro en uiteindelijk ben je 1000 euro kwijt. Het gaat niet lineair, maar exponentieel.*

9 CONCLUSIE

Het gevoel: "we zitten klem overheerst." Dat gevoel komt niet op tafel bij de raad en als raad wordt je alleen maar opgescheept met notities waar getallen in staan. Het gevoel, het verhaal dat erachter zit dat komt daar niet, terwijl je dat eigenlijk wilt delen. Dat willen we boven tafel halen door de citaten te verwerken in dit narratief.

RAADSLID: "ik heb het gevoel dat we al een bepaalde weg zijn ingeslagen zonder dat mij de noodzaak hiervoor duidelijk is. Ik heb bij de begrotingsbehandeling niet de indruk gehad dat we zoveel problemen hebben gehad om het sluitend te maken omtrent het wegbeheer. Ik heb de indruk dat de systematiek die er nu ligt best wel toereikend is en ik ontvang ook niet heel veel signalen vanuit de burger dat er veel problemen zijn ten aanzien van het wegbeheer."



Er is een minimaal budget, we zijn budgetgestuurd in plaats van normgestuurd. Als we de normen strikt volgen gaan jullie failliet, vandaar dat we daar anders mee om moeten gaan. Dat moeten we door de raad laten vaststellen. Zodat als ze dan om iets anders vragen we kunnen zeggen: nee, kijk maar dat hebben jullie zelf besloten. Dan heb je een voertuig waarmee je iedere keer expliciet de dialoog aan kan gaan. Dan zullen ze ook zien dat veel wegen op een minimaal niveau zitten. Eigenlijk is sprake van een driehoeksrelatie tussen de beheerder, gebruiker en raad. Nu zie je dat bijna alles op het bordje van de beheerder ligt. De raad kan tekenen bij het kruisje, zegt de wethouder zelf ook. De gebruiker klaagt, maar krijgt dan nul op het rekest en omzeilt het dan via de politiek en dan worden uiteindelijk alle problemen opgestapeld bij de beheerder. Dan moet je nu die driehoeksverhouding goed benoemen, wat is de verantwoordelijkheid van de raad, van de gebruiker en van de raad. En dat spel moet je continu goed spelen. Niet meer normgestuurd, maar budgetgestuurd. De bodem is nu bereikt, zoals het nu is zou je het kunnen accepteren maar niet slechter dan dat. Zeker bij asfaltwegen geldt als de achterstand te groot wordt, wordt het alleen maar duurder. Dan bespaar je een kwartje maar heb je een euro nodig om het weer in te halen, dus je moet daar wel slim mee omgaan.

Daarbij zijn veel voorbeelden aangehaald van bijvoorbeeld breder wordende landbouwvoertuigen in combinatie met de holle wegen en dat 10% van het verkeer voor 90% van de schade zorgt.

Ondertussen verandert het weggebruik ook en stelt het andere eisen. Denk bijvoorbeeld aan de elektrische fietsen. Dat vraagt iets anders van het beheer en onderhoud.

Aan de andere kant kun je ook op basis van de weg eisen stellen aan het gebruik. Op wegen die daar niet geschikt voor zijn willen we eisen stellen aan het gebruik. Als er dan een klacht komt, dan willen we ook heel duidelijk de boodschap uit kunnen stralen dat we het onderhoud van de weg niet gaan aanpassen aan uw specifieke gebruik.

Raadslid, Corry: Het lijkt mij goed om eerst eens te kijken vanuit wat we willen als raad en wat dat gaat kosten en dan naar het budget. Daarom doen we dit nu ook vooraf, eerst de keuzes maken als raad en dan het budget. Als raadslid moet je aan die burgers kunnen uitleggen waarom die keuzes zijn gemaakt.

Als je als ambtelijke organisatie een document maakt dat vraagt om te tekenen bij het kruisje krijg je niet de dialoog die je wilt. Dus dat moet je niet maken, maar je moet keuzes maken en die aan de raad voorleggen. Dat maakt dat we heel scherp moeten zijn. Om met een goed onderbouwd plan te komen gaan we daarom:

1. Ontvlechten en trechteren:
Het ontvlechten van het verkeer en het trechteren van de informatie die de raad bereikt. Dat omvat veel. Daarvoor zijn de knopen en de besproken voorbeeldsituaties in dit document een belangrijke bron. Daarnaast is het hiervoor ook belangrijk dat we een functiekaart krijgen.
2. Het opstellen van een functiekaart
Daarin krijgen de ontvlechting en trechtering een rol. Waarin je niet alleen kijkt naar hoe het nu is, maar ook stelling daarin neemt. Waarin je bijvoorbeeld de fietser heel nadrukkelijk een rol geeft. Bij die functiekaart maken we ook categorieën (onderhoudsniveaus). Met deze kaart leggen we keuzes voor, keuzes waarover de raad uitspraken moet doen.
3. kaders en keuzes
De functiekaart laten we ook vaststellen door de raad. De functiekaart is een instrument om de raad mee te nemen in het verhaal wat zich onder water afspeelt en hun in positie brengen om kaders te stellen en keuzes te maken.

MAURICE: *Daarbij moet je je realiseren dat iedere weggebruiker andere eisen stelt aan de weg!*

Bij het opstellen van die functiekaart maken we onderscheid naar maximaal drie type categorieën in onderhoudsniveaus. Bij die niveaus gaan we inzichtelijk maken welke schades je dan accepteert.

1. Basis | Dit is het standaard niveau, het minimum, de wegen zijn in ieder geval veilig.
2. Middel | Bij deze wegen wijken we af van de standaard omdat de functie bijzondere eisen stelt.
3. Hoog | Bij deze wegen is de uitstraling erg belangrijk, bijvoorbeeld in de centra.

Hierbij kijken we ook naar de afstemming met het reinigingsplan. Het vaststellen van een nauwkeurige functiekaart is een waardevolle maar tijdrovende exercitie. Het venijn zit hem daarbij in de staart, die laatste afstemming kan zomaar maanden duren voor je dat compleet hebt. Voor nu beginnen we daarom met een kaart op hoofdlijnen, die later nog wordt verfijnd en nog nadrukkelijker wordt afgestemd met de verschillende doelgroepen, zoals bijvoorbeeld een LLTB. Voor nu is het vooral belangrijk dat we een uitspraak doen over het percentage aan wegen per categorie en daarbij een eerste indruk geven van hoe dat er op een kaart uit gaat zien. Dat is een keuze waar de raad een uitspraak over moet doen. Dat is geen consequenteloze keuze.

Daarnaast maken we ook de knelpunten inzichtelijk. Daar waar functie en inrichting niet overeenkomen gaan we qua onderhoud alleen het minimale doen. Bij deze knelpunten maken we ook een risicoanalyse.

MAURICE: *Ik zou daarbij willen voorstellen. Zet alles op niveau basis, dat is het niveau van rationeel wegbeheer. En ga dan onderscheid maken naar bijvoorbeeld het centrumgebied dat je op een hoger niveau wilt hebben. Dan bedoel ik niet alleen het centrum in Valkenburg, maar alle centra. En dat je bepaalde belangrijke uitvalswegen, de hoofdwegenstructuur, op midden zet. Dat doet ook het meest recht aan de middelen die de raad nu ter beschikking stelt.*

Daarnaast herstellen we met dit document, naast de driehoeksrelatie tussen politiek, ambtenaren en gebruikers, nog een andere driehoeksrelatie. Als professionals hebben we namelijk de neiging om te vertellen in onze vaktermen. Daarmee werpen we echter wel een barrière op ten opzichte van de niet-experts. Dat moet je voorkomen.

De kunst is om de ervaringswereld in te brengen en niet de feiten, de normen. De overtuiging komt daar niet uit. Dat is de LOGOS (de normen en feiten), de PATHOS (heeft te maken met empathie, wat speelt hier, wat leeft hier) en de ETHOS (heeft te maken met de grondhouding, de positie en de structuur die je hebt om mensen te bereiken). Raadsleden vragen heel veel naar de LOGOS, dat zijn meestal ook de stukken die ze krijgen. Toch is het de kunst deze drie met elkaar te verbinden om te kunnen overtuigen. De ETHOS is met name te vangen in de verhalen. Die hebben jullie heel veel, jullie hebben die ervaring. Daarbij krijg je ook een beeld.

RAADSLID: *Ik vind het ook heel belangrijk naar de mensen toe, communiceer fatsoenlijk, dit bedrag hebben we ter beschikking, zo werken we, dat wordt vind ik te weinig gedaan.*

We willen beheer en onderhoud daarnaast ook een onderdeel van de omgevingsvisie laten zijn. Daar moet ook in die visie aandacht voor zijn. Als bewoners met de gemeente praten gaat 80% over beheer en onderhoud. Is een heel wezenlijk deel voor bewoners. We willen dat de driehoeksrelatie tussen beheerder, wethouder en gebruiker gezond is!



10 WAT WILLEN WE MET DIT NARRATIEF VOOR DE TOEKOMST?

MAURICE: *Aan het eind van deze werkplaats hebben we niet een passend antwoord, maar wel een richting. We moeten erover in dialoog blijven en dit blijven aanpassen. Hetzelfde geldt voor de kaarten.*

GOVERT: *Van de raad wil je horen hoe ze met deze knopen omgaat, hoe we in dialoog blijven.*

BERNHARD: *Ik denk dat het heel belangrijk is dat de raad beseft dat ze op een gegeven moment in stelling worden gebracht, ze moeten besluiten gaan nemen. Het is de raad die de categorisering bepaalt, de raad bepaalt die weg daar leggen we de nadruk als belangrijke fietsverbinding, de raad bepaalt daar leggen we de nadruk op op basis van laag, middel of hoogniveau. De tijd is nu daar dat de raad aanzet is en dat wij nu juist een stapje terug doen. De beleidsvrijheid moet eruit. Bij wegen en de openbare ruimte moeten we vooral met feiten komen. Wij moeten het gevoel erin brengen. We moeten de raad ervan overtuigen dat ze met dezelfde beleving als dat ze praten over een kunstgrasveld ook over de wegen gaan praten. Zo zouden ze ook moeten gaan praten over de functie indeling van de wegen. Als ze ervoor gaan om een veilige route aan te leggen dan betekent dat ook vrijliggende fietspaden. Ik zou graag commitment uitspreekt voor de openbare ruimte, de wegen. Je moet met het wegbeheer niet altijd in de marge blijven.*

BART M.: *Ik denk dat ze dat wel willen maar dan moeten we ze ook in positie brengen.*

BERNHARD: *Ja, dat klopt, dat moet nu gebeuren.*

WERNER: *Asfalt maakt geluid, maar heeft geen stem.*

GOVERT: *De driehoeksrelatie tussen gebruikers, bestuurders en het ambtelijk apparaat wil je weer sterk krijgen. Dat die goed met elkaar in dialoog zijn.*

MAURICE: *Er zit ook een spanningsveld tussen iets dat technisch hartstikke goed is, maar esthetisch gezien er niet uitziet. Een trottoir met gebroken tegels dat er vlak in ligt is in principe technisch gezien prima, maar iemand die daar woont zegt: "Dat trottoir is hartstikke slecht." Dat leidt er soms ook toe dat de partijen tegenover elkaar staan, we moeten wel begrip hebben voor elkaars situatie.*

Tegelijkertijd zitten we nu juist bij elkaar, omdat de raad het graag beter wil begrijpen en omgekeerd ook dat wij juist graag met de raad in gesprek willen.

BERNHARD: *Dat is wel nodig dat de raad uitspreekt op basis van dit wederzijdse begrip en gevoel zo gaan we het komende 5 tot 10 jaar doen.*

PETER: *Ik vind het wel een heel compleet en transparant verhaal.*

WERNER: *Je kan niet aan een elastiek blijven trekken. De rek is er op een gegeven moment uit.*

BERNHARD: *Het geld dat wij nu structureel beschikbaar hebben is te weinig om een basisniveau te onderhouden. Als de raad dus besluit er geen geld bij te doen. Dat kan, maar dan betekent het wel dat wij in het kader van adaptief wegbeheer geen andere mogelijkheid zien dan het afsluiten van wegen en dat het areaal aan wegen fors minder wordt want we hebben nu geld voor 100km terwijl we 150km hebben. Of de wegen moeten worden heringericht zodat ze minder van het beheerbudget vragen.*

PETER: *Belangrijk punt daarbij, wat Maurice ook maakt is, wend het budget voor beheer niet aan voor andere dingen dan waar het voor bedoeld is. Het is niet bedoeld voor esthetische ingrepen of herinrichtingen. Als je dat wel doet teer je nog meer in, terwijl je al te weinig hebt.*

BERNHARD: *Dat is ook het verhaal dat wanneer de functie verandert. We dat niet vanuit het beheerbudget kunnen opvangen. Dan moet er een apart raadsbesluit over komen.*

MAURICE: *Dat klopt en ik denk ook dat de raad dat begrijpt, maar het lastige is ook dat als je nu iedere maand daarheen gaat om dat gat te vullen, dan maak je twaalf keer kosten die ten laste komen van het onderhoudsbudget. Eigenlijk zou je op dat moment moeten zeggen puur vanuit het onderhoud. Plaats er maar een bord bij "slecht wegdek" en laat voor een tijd zoals het is. Maar dat kan ook weer niet met zo'n kwetsbare groep deelnemers. Niemand wil het op zijn geweten hebben als daar iets gebeurt. Dus dan gaan we er toch maar een keer langs. Terwijl iedereen weet dat dat niet de ideale situatie is.*

Wij moeten de raad daarbij ook een duidelijk verhaal voorleggen. Dat is ook onze verantwoordelijkheid. We kunnen niet zomaar naar de raad wijzen. Als wij dan dat duidelijke verhaal hebben gepresenteerd en ze dan een andere keuze maken dan is dat zo, dat is dan een politieke keuze, maar dan heb je wel je ambtelijke plicht gedaan.

BART: *Het gaat daarbij ook om meer dan een scheur die we even moeten oplossen, maar het gaat om de structuur. Dan kom je eigenlijk bijna al meer op structuurvisie niveau en dan moet je vermijden dat je vanuit het beheer een structuurvisie wil formuleren. Maar we moeten wel ook iets op structuurvisieniveau.*

DE AFSLUITENDE DISCUSSIE VAN DE WERKPLAATS

De tweede ring sluit voor de tweede keer aan.

CARLO: *Wat mij in de loop van het traject is opgevallen, is dat we eigenlijk een smaakje zijn vergeten. Je zou ook wegen kunnen afsluiten. Dat je zegt we sluiten hem af voor autoverkeer en maken er een fietsweg van.*

Wat me ook is opgevallen dat we met een aantal wegen die wel dusdanig belangrijk zijn dat het ons, team openbare wegen, goed lijkt om analoog lopend aan de sessies adaptief wegbeheer te komen tot een mobiliteit structuurvisie waarin is aangegeven welke wegen vanuit mobiliteit echt belangrijk zijn. Welke zijn belangrijk en welke moeten echt aangepakt worden.

GOVERT: *we gaan differentiëren op basis van de niveaus hoog, midden en basis.*

RAADSLID: *Dan de hamvraag, kunnen we dat basisniveau realiseren met het voorliggende budget?*

CARLO: *Nee, waarschijnlijk niet.*

RAADSLID: *Als we naar basis gaan hebben we dus sowieso al geld nodig.*

CARLO: *Ja, maar je kan natuurlijk ook kijken naar de mogelijkheid om wegen af te sluiten of om ze op een andere manier op orde te krijgen. Dat is een beetje cryptisch wat ik nu zeg, maar we hebben destijds een top vijf van slechte wegen gepresenteerd op basis van metingen en de wegininspecties. Daar zaten een aantal wegen bij die we nu hebben aangepakt zoals de Bernhardlaan. Maar toen we toch bezig waren en die asfaltmachine daar stond en we gelijktijdig ook bezig waren met veilige schoolthuis-routes hebben we die machine even extra laten rijden. Kortom je zult dan moeten gaan zoeken naar dat soort reconstructies, de belangrijke wegen die ook nog eens heel erg slecht zijn om daarvoor slim om te gaan met de subsidiemogelijkheden. Voor regulierwegbeheer kun je geen subsidie aanvragen, dat is een taak van de gemeente. Die wegen drukken dan minder op het budget voor wegbeheer.*

Als we de Valkenburgerweg uit het wegbeheer hadden moeten betalen hadden we daar vier jaarschijven voor nodig. Het zelfde geldt voor de fietspaden en de veilige schoolroutes, zo zou je bijvoorbeeld de Geulhemmerweg op kunnen knappen.

RAADSLID: *dus voor alles wat we nog hoger op midden of hoog willen, moeten sowieso extra middelen ter beschikking worden gesteld.*

CARLO: *Ja, dat klopt, dat is een keuze.*

GOVERT: *We hebben dan die gradatie en we hebben nog achterstallig onderhoud. Dus het is wel een pittig verhaal hebben we zo gaandeweg ontdekt.*

We gaan komende tijd ook de knelpunten in kaart brengen. Dan is de vervolgvraag maak een plan wat je met de knelpunten wilt gaan doen, en elk knelpunt bespreken we dan apart in de raad. Die knelpunten willen we in samenhang laten zien in een verkeerskundig structuurvisieplan.

CARLO: *Dat is het ook, er was nooit geld voor een plan*

- GOVERT:**
- 1) *We willen dus de dialoog blijven voeren en levend houden over de knopen met zowel de ambtelijke arena, de politiek en de gebruikers.*
 - 2) *Het bekrachtigen van de functiekaart met die onderhoudsniveaus. Dat spreken we af en die updaten we regelmatig, maar deze keuzes maken we nu wel.*
 - 3) *Om de knelpunten planmatiger aan te pakken in een soort verkeersstructuurvisie waarin de samenhang duidelijk wordt, ook met stedenbouw, ruimtelijke ordening en verkeer. Dan snijdt het mes aan twee kanten omdat het met al die ontwikkelingen goed is om rekening te houden met het beheer en onderhoud, maar het is ook goed om met het beheer rekening te houden met ontwikkelingen. Ook omdat bij civiele objecten geldt dat 20% van de kosten bij aanleg zijn en 80% in het beheer en onderhoud.*

RAADSLID: *Ik ben heel blij met deze workshop. Dat het duidelijk wordt voor de raad hoe de wegen worden onderhouden, hoe we dat willen en wat daar nog voor nodig is in de toekomst, ook aan budget. Dat is niet aan hun, maar aan de raad om dat te bepalen.*

RAADSLID: *Wat ik heb gezien zijn vooral de knelpunten en een kaart met de niveaus basis en hoog. Wat dat is de variatie kun je daar nog niet in terugzien. Ik denk dat daar ook een stuk van de raad gevraagd wordt over de prioriteit.*

GOVERT: *Dat klopt, we leggen nadrukkelijker de keuzes neer bij de raad en minder bij het ambtelijke apparaat.*

RAADSLID: *Volgens mij zitten we toch wel behoorlijk op een lijn, dat er te weinig budget is en dat we een probleem hebben is mij wel duidelijk.*

RAADSLID: *Daarop inhakend. We hebben het gehad over hoe we het als ambtelijk apparaat en als politiek ervaren en ook als weggebruiker. Maar hebben we het van die laatste categorie voldoende inzichtelijk?*

CARLO: *Daar kom ik zo op terug.*

RAADSLID: *Mijn complimenten voor het geleverde werk, dat is fijn. Ik zie ook zaken die begrijpbaar zijn. Misschien nog een tip: we hebben recentelijk gesproken over de verlichting misschien zouden we daar nog een link mee kunnen leggen.*

CARLO: *Die kaarten zijn uitgesplitst naar functie. Vraag is nu om daar rustig naar te kijken en deze aan te vullen en te verrijken.*

Wat wij zelf gaan doen is

- 1) *kijken wat het betekent als we alles op basis houden, waarbij we een aantal knelpunten eruit halen. Zodat we het structureel op orde kunnen brengen.*
- 2) *Daarnaast maken we een aantal knoppen (wegen) inzichtelijk waar de raad aan kan draaien. Wegen waarvan je kan zeggen haal die maar eruit of doe die maar een niveau lager, want dat levert weer zoveel op. Om te differentiëren en een aantal belangrijke wegen uit te lichten.*
- 3) *Vervolgens gaan we jullie input op basis van die kaarten en die berekening vatten we samen in een discussiestuk wat ik in de eerst volgende commissie SOB van 20 september wil neerleggen als bespreekpunt.*
- 4) *Als de commissie dan zegt maak er maar een raadsvoorstel kan, dan kan dat op 10 oktober in de commissie besproken worden.*
- 5) *Voordeel daarvan is dat als er geld bij moet dat nog op tijd is voor de begrotingsveradering. Dan kan dat mee, ook als er geld over mag blijven. Dat is natuurlijk het moment dat een integrale afwegingen gemaakt moet worden.*

Daarbij ben ik blij terug te horen van raadsleden dat ze dit als fijne bijeenkomsten ervaren. De opkomst vanuit de raad is ook steeds goed geweest, dat vind ik fijn!

De precieze planning van wanneer we dingen verwachten en aanleveren dat zetten we nog even op de mail.

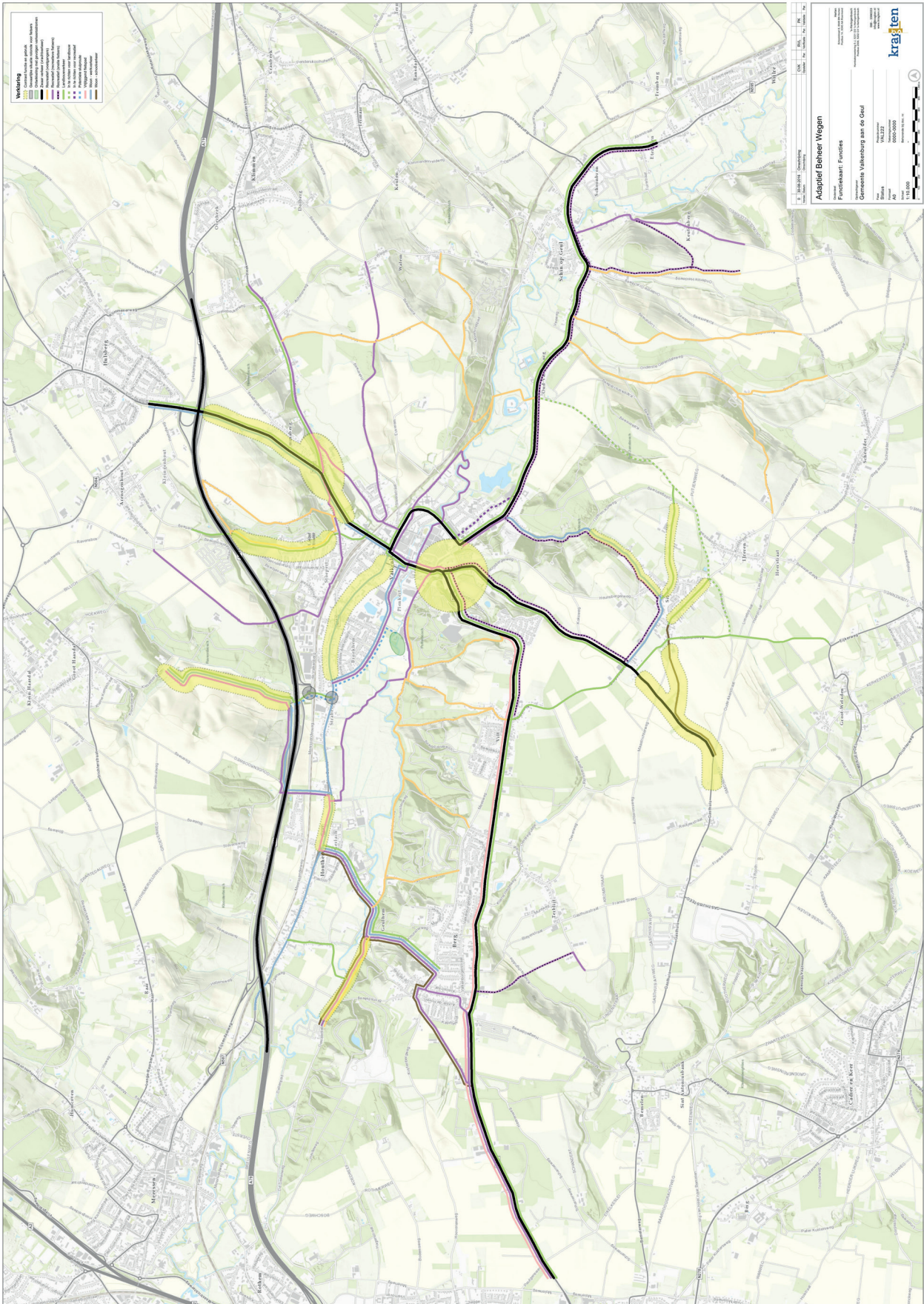
RAADSLID: *Is het geen mostert na de maaltijd want eigenlijk wordt een belangrijk deel van de begroting al bepaalt op basis van de kadernotabrief in juli. Dus ben je dan niet te laat als je pas in het najaar met dit verhaal komt.*

CARLO: *Adaptief wegbeheer staat als PM post opgenomen in de kadernotabrief.*

Je hebt natuurlijk 100% gelijk. Maar ik wil de kwaliteit voor de tijd laten gaan en daarom heb ik het als PM post opgenomen in de kadernotabrief.

BESTAANDE FUNCTIES

Let op! Kaarten zijn niet in origineel formaat opgenomen, schaal klopt niet.



VOORSTEL FUNCTIES WEGEN

Let op! Kaarten zijn niet in origineel formaat opgenomen, schaal klopt niet.



VOORSTEL CATEGORISERING

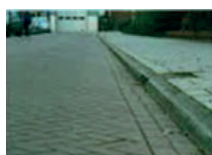
Let op! Kaarten zijn niet in origineel formaat opgenomen, schaal klopt niet.



Hoog

Toelichting beheerniveau:

Het beheerprofiel *hoog* is het optimale beheerprofiel. Het uitgangspunt is dat de verharding aantrekkelijk, acceptabel en verzorgd beeld vertoont. Enige schade is acceptabel, maar het is altijd een verkeersveilige situatie. De verharding vertoont nauwelijks oneffenheden. Verharding is zowel technisch als visueel in goede staat en ook de beeldkwaliteit is optimaal. Dit beheerprofiel komt overeen met CROW kwaliteitsniveau A/A+.



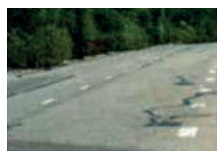
Kernwoorden: Netjes, Functioneel, veilig en gebruiksgemak

Beheeruitgangspunten: Een verzorgde uitstraling, de verharding is heel, vrijwel geen schades, en veilige verkeerssituaties.

Gemiddeld

Toelichting beheerniveau:

Het beheerprofiel *gemiddeld* gaat uit van een acceptabel en verzorgd niveau waarbij een verkeersveilig situatie gegarandeerd is. Incidenteel komen oneffenheden voor in de verharding maar in ongevaarlijke grootheden. Dit beheerprofiel komt overeen met CROW kwaliteitsniveau B.



Kernwoorden: Functioneel, instandhouding, waarboring en veiligheid

Beheeruitgangspunten: Een functionele uitstraling, waarbij enige oneffenheden en onkruid in de verhardingen acceptabel zijn, enige schade mag, functioneel moet het blijven werken en verkeerssituatie blijft veilig.

11 FINANCIËLE DOORREKENING

BEHEERPROFIELEN

Nu we de huidige situatie goed in beeld hebben en welke mogelijkheden we zien voor de toekomst. Is het tijd om een financiële doorrekening te maken.

Uitgangspunt hierbij is dat wegen die aan het gewenste structuurbeeld voldoen houden we in stand door middel van wegbeheer. Alle wegen die voldoen onderhouden we op het minimale veiligheidsniveau (CROW). Het is echter arbeidsintensief en kostbaar om alle wegen in perfecte staat te onderhouden. Sommige wegen, bijvoorbeeld met een laag gebruik, kunnen ook voldoen met een minder perfecte staat van onderhoud, mits de veiligheid wordt gegarandeerd. Daarom zijn er drie beheerprofielen opgesteld: basis, gemiddeld en hoog. Deze beheerniveaus voldoen dus allemaal aan het minimale veiligheidsniveau van de CROW.

*Het beheerprofiel **basis** houdt in dat de weg met minimale middelen in stand gehouden wordt, zowel planmatig (=cyclisch) als dagelijks onderhoud. De weg is veilig en functioneert bij eigenlijk gebruik prima, maar er kunnen oneffenheden ontstaan. Het kan zijn dat de beeldkwaliteit hierdoor wat afneemt. Dit beheerprofiel komt overeen met CROW kwaliteitsniveau C.*

*Bij het beheerprofiel **gemiddeld** is de verharding zowel technisch als visueel in redelijk goede staat. Matige oneffenheden in verharding worden hersteld, en de beeldkwaliteit is grotendeels in overeenstemming met het gewenste beeld. Dit beheerprofiel komt overeen met CROW kwaliteitsniveau B.*

*Het beheerprofiel **hoog** is het optimale beheerprofiel. Verharding is zowel technisch als visueel in goede staat en ook de beeldkwaliteit is optimaal. Dit beheerprofiel komt overeen met CROW kwaliteitsniveau A/A+.*

Per weg is het mogelijk een keuze te maken of de weg op basis, middel of hoog niveau wordt onderhouden. Voor Valkenburg is in de werkplaats gekozen voor de volgende onderhoudsniveau 's:

Kijkend naar het gebruik, zijn een aantal type wegen die een hoge verkeers- en gebruiksfunctie zoals de Hoofdwegen. Het ligt voor de hand deze intensief gebruikte wegen ook intensief te beheren. Op hoofdwegen is daarom beheerprofiel hoog toegepast.

In de centrumgebieden is ook sprake van intensief gebruik. Daarnaast speelt hier de beeldkwaliteit een belangrijke rol. Een hoge beeldkwaliteit is hier gewenst. Ook hier is beheerprofiel hoog toegepast.

Voor de interne verbindingswegen die een gemiddelde verkeersfunctie hebben is gekozen om hiervoor het beheerprofiel gemiddeld toe te passen. De verkeersfunctie is immers iets lager dan bij de hoofdwegen maar het onderhoudsniveau mag iets hoger zijn dan het basis niveau.

Op alle andere wegen, met een matige tot lage verkeers- en gebruiksfunctie, is basiskwaliteit voldoende. Deze wegen krijgen daarom beheerprofiel basis. Het gaat dan om landwegen, woonstraten en bedrijfswegen.

Op de eerder benoemde knelpunten wordt alleen klein onderhoud toegepast, totdat hier een structurele oplossing voor de problemen is gevonden.

Laag

Toelichting beheerniveau:

Het beheerprofiel *laag* gaat uit van een minder verzorgd beeld, waarbij iets meer schade acceptabel is. De verkeersveilige situatie is echter wel altijd gegarandeerd. Oneffenheden in de verharding zijn meer toegestaan. Schades komen voor. Dit beheerprofiel komt overeen met CROW kwaliteitsniveau c.



Kernwoorden: in standhouding, onderhoudsarm en veilig

Beheeruitgangspunten: Matig functioneel, schades en oneffenheden komen voor, acceptabel verkeersveilige situatie.

DIFFERENTIATIE IN BEHEER EN ONDERHOUD				
Categorie	Functie	Gebruikers	Verkeersfunctie	Onderhoudsniveau
Hoofdwegen	Gebiedsontsluitingsweg	alle	ontsluiting	hoog
Verbindingswegen	Erftoegangsweg	alle	middel verkeersfunctie	gemiddeld
Centrum	Ontmoetingsruimte	alle	lage verkeersfunctie	hoog
Landwegen	Erftontsluiting	alle	lage verkeersfunctie	basis
Woonstraten	Erftontsluiting, verblijfsfunctie	alle	lage verkeersfunctie	basis

RISICOBEBEERSING

Het plegen van minder onderhoud neemt risico's met zich mee. Ten opzichte van het huidige beheer, wordt bij het beheerprofiel gemiddeld en basis later ingegrepen. Het schadebeeld wat kan ontstaan, kan het comfort van de gebruiker aantasten bovendien kan daarnaast degeneratie van de wegconstructie optreden. Achteruitgang van de weg kan een afname van de verkeersveiligheid tot gevolg hebben, wat weer kan leiden tot schade of ongevallen. Voor de wegbeheerder geldt dat dit kan leiden tot een aansprakelijkheidsstelling.

Om de wegbeheerder te helpen bij het maken van weloverwogen keuzes en hiermee ook het risico bij een eventuele aansprakelijkheidsstelling te verminderen. Hiervoor voeren we een risicoanalyse uit. Deze risicoanalyse laat zien:

- Wat het wegbeeld is dat kan ontstaan (vanuit beheerprofiel);
- Hoe groot de kans is dat dit schadebeeld ook daadwerkelijk ontstaat;
- Wat de gevolgen van het schadebeeld zijn voor de wegconstructie (degeneratie van de weg);
- Wat de gevolgen kunnen zijn voor de gebruiker;
- Hoe moeilijk of makkelijk het is om de schade te repareren, aangegeven in responstijd;
- Of de gemeente aansprakelijk is in het geval van ongevallen door het aangegeven schadebeeld;
- Welke extra beheermaatregelen nodig zijn om de risico's te beheersen.

Het volledige risicodossier dat hiervoor is opgesteld treft u in de bijlagen.

In de kwantificeringstabel zijn de scores van de diverse onderdelen concreet gemaakt en toegepast bij de risicoanalyse.

KWANTIFICERING						
Score	Kans	Gevolg Aansprakelijkheid	Gevolg planning-responstijd bij klacht (T)	Gevolg kwaliteit weg en wegconstructie (Q)	Gevolgen voor gebruikers en aanwonenden (O)	Gevolgen voor beheerder/gemeente = (gevolg van O)
0	nvt		direct	Weg voldoet technisch, geen mankementen	nvt	nvt
1	0-1 % (komt zelden voor)	ja of nee	<1 week	Weg voldoet niet aan de normen, matige slijtage van de wegconstructie is eenvoudig te repareren, levensduur van weg neemt af	enig ongemak of afname in comfort of afname beeldkwaliteit	Irritatie omgeving
2	1-5% (onwaarschijnlijk)		1-2 weken	Weg voldoet niet aan de normen, slijtage van de wegconstructie is redelijk eenvoudig te repareren, levensduur van weg neemt af	afname verkeersveiligheid	enige klachten/reparatieverzoeken
3	5-10% (kans bestaat, niet groot)		2-4 weken	Afwijking is moeilijk reparabel extra onderhoud nodig gedurende life-cycle	kleine ongevallen en kleine schade	enige klachten en claims
4	10-25 % (er is een reële kans)		4-10 weken	Afwijking niet reparabel blijvend functieverlies	ongevallen en matige schade	klachten en claims
5	25-50% (vrijwel zeker)		>10 weken	Afwijking onacceptabel voor functie	ernstige ongevallen en grove schade	veel klachten en claims

MELDING EN MONITORING VAN SCHADE EN GEVAARLIJKE SITUATIES

Bij het beheerprofiel basis en gemiddeld wordt later ingegrepen dan bij het huidige (traditionele) beheer. Aanzienlijke oneffenheden of schades kunnen ontstaan op wegen waar deze beheerprofielen worden toegepast. Risico's op schade en ongevallen nemen dan toe. Een goede en snelle registratie van schades speelt hierbij een belangrijke rol. Immers, hoe sneller een schade in beeld komt, hoe sneller er kan worden ingegrepen en hoe kleiner het risico op verergering wordt.

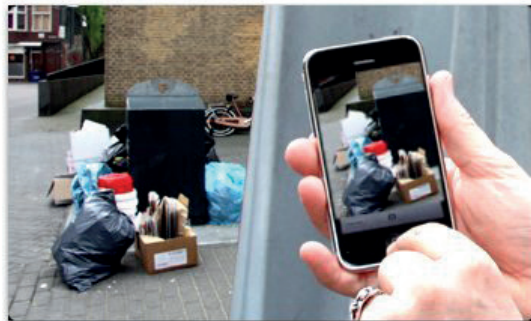
Deze snelle registratie is een taak van de opzichter die toeziet op de onderhoudstoestand van de wegen. Naast zijn eigen periodieke controle kan hij het buitendienstpersoneel de taak geven om tijdens werkzaamheden in het veld schades en gevaarlijke situaties te melden. Dit gebeurt naast de reguliere inspecties.

De nieuwe methode is erop gericht dat niet alleen de wegbeheerder verantwoordelijkheid draagt voor de weg, maar dat deze verantwoordelijkheid ook bij de gebruiker en de bewoner ligt. Om de gebruiker meer te betrekken bij het proces kunnen burgers is het aan te raden burgers te stimuleren om schades te melden. Door middel van het inzetten van moderne media kunnen weggebruikers eenvoudig en snel meldingen doen. Een voorbeeld hiervan is de website www.buitenbeter.nl, die ook via facebook en twitter te gebruiken is. De gebruiker of bewoner krijgt op deze manier een rol in de registratie van schades. Deze maatregelen zullen ertoe leiden dat schades en gevaarlijke situaties snel inzichtelijk zijn en dat op tijd kan worden ingegrepen. Risico's op schade en ongevallen nemen dan af. Naar verwachting resulteert het tevens in een sterkere betrokkenheid van de gebruiker bij hetgeen zich op de weg afspeelt.



**BUITEN
BETER**

**Snel, makkelijk en meteen melden
op de plek en het moment dat jij
iets ziet wat niet deugt of beter kan**



Doe een melding via: www.valkenburg.nl / melding openbare ruimte

Of download de **BUITEN BETER** app

iPhone, Android, Windows Phone, BlackBerry, Symbian of Windows Mobile

MEERJARENRAMING ONDERHOUD WEGEN

Om de financiële gevolgen van de methode van adaptief beheer inzichtelijk te maken is er een berekeningsmodel opgesteld dat de mogelijkheid biedt om de differentiaties van de verschillende onderhoudsniveaus door te rekenen. Deze cijfers zijn bedoeld om de budgettering te bepalen van dit beleidsplan en een reservering te doen voor de beleidsperiode.

Het berekeningsmodel hanteert de volgende uitgangspunten:

- Het wegtype bepaalt het beheerprofiel daarmee het onderhoudsniveau. Het wegtype is voor alle wegen c.q. wegvakken toegekend.
- Wegen met het beheerprofiel hoog behouden het standaard onderhoudsniveau. Voor wegen met een lager onderhoudsniveau is een korting toegepast op de kosten van de te nemen onderhoudsmaatregel. Deze korting is gebaseerd op de ervaring dat er kan worden volstaan met een goedkopere maatregel dan die uit het wegbeheerprogramma komt. Er wordt immers ook een lager onderhoudsniveau geaccepteerd.
- Alle wegen, die als knelpunt zijn onderkend, worden op basisniveau onderhouden. Deze wegen worden veilig gehouden tot er een oplossing komt.
- Het model rekent met een standaard percentage over het gehele areaal ten behoeve van het vaststellen van de kosten voor het klein c.q. dagelijks onderhoud. Dit percentage is per wegtype en verhardingstype vastgesteld. De richtlijn van het CROW geeft een minimum en een maximum waarde waarbinnen het percentage hoort te liggen. Het wegbeheerprogramma rekent standaard met het minimum percentage. In het model wordt voor het beheerprofiel basis een waarde rond het maximum gehanteerd, voor het beheerprofiel hoog een waarde rond het minimum. Voor het beheerprofiel gemiddeld een gemiddelde waarde. Op deze manier wordt er voldoende budget gereserveerd voor dagelijks onderhoud van alle wegen die een lager onderhoudsniveau krijgen dan standaard volgens de CROW-methode. Het is als het ware een calamiteitenbudget dat nodig is omdat een lager onderhoudsniveau meer schade laat zien die snel gerepareerd moet worden.
- Het budget voor het cyclisch c.q. planmatig onderhoud wordt ingezet om het meerjarig onderhoudsprogramma uit te voeren. Hiertoe zal conform de huidige cyclus van periodieke inspectie en vaststellen onderhoudsprogramma volgens de methode van rationeel wegbeheer de jaarlijkse onderhoudsmaatregelen worden uitgevoerd.
- Het rekenmodel biedt de mogelijkheid om de volgende variabelen te wijzigen:
 - Onderhoudsniveau per wegtype;
 - Onderhoudsniveau per wegvakonderdeel: rijbaan, trottoir, fietspad, enz.
 - Indelen van elke afzonderlijke weg in wegtype;
 - Kosten van cyclisch onderhoud per verhardingstype en wegtype op basis van voortschrijdende ervaringscijfers;
 - Percentage dagelijks onderhoud per wegtype en verhardingstype op basis van voortschrijdende ervaringscijfers.

ONDERDEEL	RATIONEEL BEHEER	ADAPTIEF BEHEER
Achterstallig onderhoud	€ 1.237.900,-	€ 756.500,-
Cyclisch/planmatig onderhoud verhardingen	€ 895.300,-	€ 560.200,-
Dagelijks onderhoud verhardingen	€ 45.400,-	€ 85.300,-
SUBTOTAAL 2017	€ 2.178.600,-	€ 1.402.000,-
Onderhoud halfverhardingen	€ 121.800,-	€ 94.900,-
Inspectie en plankosten	€ 17.000,-	€ 17.000,-
Kosten software	€ 25.000,-	€ 25.000,-
Vorbereiding en toezichtskosten	€ 118.000,-	€ 79.000,-
Schade-aansprakelijkheid	€ 15.000,-	€ 15.000,-
TOTAAL JAARLIJKSE ONDERHOUDSKOSTEN	€ 1.237.500,-	€ 876.400,-

NB1: Bij rationeel beheer worden alle verhardingen onderhouden op het onderhoudsniveau hoog (niveau A/A+ volgens CROW).

NB2: Fluctuaties in de verschillende jaarbudgetten kunnen optreden omdat dit afhankelijk is van de onderhoudstoestand die jaarlijks wordt gemeten.

UITVOEREN CYCLISCH ONDERHOUD EN DAGELIJKS ONDERHOUD VOLGENS DE ADAPTIEVE METHODE

De onderhoudsmaatregelen voor het cyclisch c.q. planmatig onderhoud worden bepaald volgens de methode van rationeel wegbeheer (GISIB) met dien verstande dat:

- Wegen met beheerprofiel hoog volgens de richtlijnen worden onderhouden;
- Bij de wegen met beheerprofiel gemiddeld en basis wordt een lager onderhoudsniveau geaccepteerd, er wordt derhalve later ingegrepen met een onderhoudsmaatregel. Tevens zal een goedkopere onderhoudsmaatregel worden toegepast. Dit zal door het vakmanschap van de wegbeheerder worden bepaald.

Het dagelijks en calamiteitenonderhoud voor de gemeente Valkenburg a/d Geul vergt meer inspanning dan tot nu toe is gedaan. Immers komt een groter accent op het dagelijks onderhoud te liggen omdat dit toeneemt door het lagere onderhoudsniveau dat voor de wegen wordt geaccepteerd. In het hoofdstuk melding en monitoring van schade en gevaarlijke situaties is dit al uitvoerig beschreven.

Dit betekent concreet dat:

- Er is een periodieke schouw van de wegen nodig, dit kan per wijk gebeuren door de opzichter wegbeheer. Het voorstel is om dit 1 keer per kwartaal per wijk te doen.
- Extra aandacht is nodig voor werkzaamheden door nutsbedrijven en derden. Het risico op verzakkingen bij graafwerkzaamheden is reëel en het adequaat houden van toezicht hierop veel schade voorkomen.
- De onderhoudsmaatregelen en reparaties van schademeldingen kunnen door een aannemer worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden kunnen worden opgenomen in het bestek voor het cyclisch onderhoud.

Ten aanzien van de benodigde capaciteit van de opzichter wegbeheer moet worden uitgegaan van 0,8 fte voor het periodiek schouwen van de wegen en het begeleiden van het cyclisch en dagelijks onderhoud inclusief het verwerken en laten verhelpen van schademeldingen.

Doordat bij adaptief beheer het dagelijks onderhoud en calamiteiten toeneemt zit daarin niet alleen extra werk voor de opzichter, maar ook voor de eigen dienst. We verwachten dat twee mensen van de eigen dienst hier vooral mee bezig gaan zijn. Het is belangrijk dat deze medewerkers de gedachtegang van het adaptief beheer goed begrijpen en in praktijk kunnen brengen.

EVALUATIE

De toepassing van de methode van adaptief beheer voor het onderhoud van de verhardingen vraagt veel van het vakmanschap van de beheerder. Immers wordt niet meer blindelings uitgegaan van de standaardmethode van rationeel beheer maar wordt door differentiatie in beheer weer het vakmanschap van de beheerder ingezet. Daardoor wordt meer gebruik gemaakt van de kennis van beheerders. Het is echter niet de verantwoordelijkheid van de beheerder alleen. Om de gevolgen van deze nieuwe methode goed te monitoren is een eerste evaluatie van deze werkwijze na twee jaar aan te bevelen. De resultaten van het beheer worden dan aan de raad voorgelegd waarbij op basis van voortschrijdend inzicht het mogelijk is om de uitgangspunten voor het wegbeheer bij te stellen. Dit kan zowel op initiatief van de adviseur/wegbeheerder als van de gemeenteraad. Hierbij zullen tevens het aantal en ernst van schademeldingen worden gerapporteerd alsmede de effecten van het respons op schademeldingen.

De gevolgen voor de benodigde budgetten kunnen dan snel inzichtelijk gemaakt worden.

Adaptief beheer stelt ons in staat om het wegbeheer aan te laten sluiten bij de stad die we graag willen zijn. We moeten keuzes maken en met het maken van die keuzes geven we ruimte aan dat wat we belangrijk vinden. Dat is een wezenlijk andere manier van werken dan het strikt volgen van de normen.



BIJLAGEN

- De theorie van de werkplaats
- De CROW kwaliteitsniveaus inclusief beelden en toelichting
- Het risicodossier
- De thematische kaarten

DE THEORIE VAN DE WERKPLAATS

Inleiding Govert

We gaan met elkaar drie dagen aan de slag, een hele en twee keer een halve dag. Daarvan nemen we alles op en dat werken we uit. Dat doen we omdat het er niet alleen omgaat wat jullie zeggen, maar ook hoe jullie het zeggen. Daaruit maken we een selectie en stellen we een narratief over op. Dat sturen we jullie toe en kunnen jullie dan voorafgaand aan de volgende sessie nog een keer doorlezen zodat jullie direct weer in de discussie zitten. De halfwaarde tijd van een overleg is namelijk een week. Ook ga je daarin merken dat de oplossing daarin verwoord is. De oplossing ligt namelijk niet bij een van jullie, maar bij jullie gezamenlijk. Dat is de essentie.

De theorie van de werkplaats

Ik begin met een vraag: Wat is het verschil tussen doel en de bedoeling

Doel: vast omlijnt, iets wat je wilt bereiken,

Bedoeling: Bewustwording van het waarom, het effect dat je wilt bereiken,

Het lijkt een woordspelletje maar hierin zit wel de essentie van het verschil tussen traditioneel en adaptief wegbeheer. De essentie is dat in de bedoeling de context zit, wat je wilt bereiken. Je kunt doelen opstellen om dat te bereiken, die kun je voor heel Nederland opstellen bv. in 2020 moet 20% van de energie duurzaam zijn. Dat is een doel. De bedoeling is altijd lokaal. Dat is wat je kunt uitleggen aan mensen. Het is een effect. Wij willen hier iets moois bereiken. En in feite is dat ook het verschil tussen traditioneel en adaptief beheer.

Dat is wat je wilt uitleggen aan mensen. De bedoeling is wat je wilt bereiken voor de mensen die hier wonen, recreëren en op bezoek komen. Daar zit ook vaak de link met de politiek.

Ik ben zelf ook raadslid van een kleine gemeente die ongeveer even groot is als die van jullie.

Als je het in de bedoeling kan krijgen krijgt het veel meer betekenis. Wat je hier in Valkenburg wilt bereiken is anders dan wat je in Maastricht wilt bereiken. De bedoeling is anders. Het doel kan hetzelfde zijn. Het doel kan bijvoorbeeld zijn aan de norm te voldoen.

Iedereen hier aan tafel heeft kennis. Bij een ijsberg zit 11% boven de waterspiegel en 89% zit onder water.

Zo is het ook met onze kennis:

11% kunnen we op papier zetten, kunnen we in nota's vangen, kunnen we in een doel formuleren, kun je in Excelsheet verwerken. Dat is expliciete kennis.

89% is kennis die kun je niet onder woorden brengen, kun je niet gemakkelijk op papier zetten, maar je hebt het wel. Het heeft te maken met gevoel, intuïtie en ervaring. Daarom noemen we deze impliciete kennis ook wel ervaringskennis. Hier aan tafel zit ervaringskennis. We hebben allemaal ervaring maar wel vanuit verschillende domeinen. We gaan ervanuit dat iedereen die hier zit uiteindelijk de ervaring heeft om tot de oplossing te komen.

Vergelijk het met fietsen. Je kan aan iemand uitleggen hoe een fiets in elkaar zit, maar het echte fietsen beschrijven is lastig. Daarnaast is het ook niet zo dat de ander na die

beschrijving direct kan fietsen. Het is toch een kwestie van doen, ervaring op doen. Ik kan niet aan jullie uitleggen hoe ik precies fiets. Welke spieren ik aanspan en welke processen in mijn hersenen worden opgestart. Er is geen een boek dat zo precies beschrijft hoe je fietst dat je na het lezen ervan op een fiets stapt en wegrijdt. Dat omdat het vooral gebaseerd is op impliciete kennis.

Wat we nu doen in deze drie dagen is deze kennis ook aanspreken. Dat doen we door ervaringen met elkaar te delen en uit te wisselen. De werkvorm is narratief. We proberen niet te beargumenteren, maar we proberen vanuit de ervaringen te kijken wat de bedoeling is van wat we met zijn alle proberen te bewerkstelligen. Daar komt een bepaalde logica uit voort en dat is uiteindelijk het product dat we gaan opleveren. Die logica hebben we nu niet. Die logica is een manier van werken, een manier van communiceren, maar ook een manier van verantwoordelijkheden delen en daar gaat het om. Nu ligt in principe alle verantwoordelijkheid bij de wegbeheerder. De wethouder zei het al: 'tekenen bij het kruisje' Dat is misschien wel formele verantwoordelijkheid, maar de echte verantwoordelijkheid zit in wat daar achter zit, ook een belangrijke verantwoordelijkheid. We willen juist dat de weggebruiker, de politiek, het bestuur, de ondernemers met zijn allen het verantwoordelijkheidsgevoel hebben dat er iets moet gebeuren en daar komen bepaalde werkzaamheden uit voort. Dat ligt ook veel dichterbij de bedoeling. Doelen kunnen we heel makkelijk communiceren, kunnen we heel makkelijk expliciet maken. Bij de bedoeling, zit dat veel meer in onze ervaringswereld, is dat veel lastiger. Toch willen we dat, je wilt met elkaar een effect bereiken, iets bewerkstelligen. Dat ontsluiten daar zit de waarde. Dat is voor nu wat ik vertel wat mij betreft de theorie. Zit wel 381 jaar aan studie aan vooraf, maar dit is voor nu even het belangrijkste.

We gaan ook meemaken, dat is bij iedere werkplaats het geval en we hebben er nogal wat gedaan, dat we in 'een moment van de moeite' terecht komen. Je zult zien dat we straks heel leuk gaan voorstellen en kennis gaan delen, maar op een gegeven moment slaat dat dood.

Het moment van de moeite is heel waardevol, dus daar gaan we niet met gele briefjes of spelvormen omheen, maar daar blijven we bij stil staan, want dan zit je precies daar waar de kern zit.

Ik geef wel een van een andere gemeenten, van zo'n moment van de moeite, dan kan het straks herkennen. Dan is Gouda een zakkende, ze hebben al tien jaar studies gedaan maar ze komen er niet uit. Iedere keer gaan ze naar de raad met het bericht we gaan het zo doen, en iedere keer komen ze er toch weer niet uit. Gaandeweg kom je erachter dat het probleem niet zit bij de zetting maar bij de verkoopbaarheid van woningen. Bewoners van de binnenstad wilde namelijk niet wilde weten wat de conditie was van de funderingspalen. Want op het moment dat je het weet, dat het slecht is, dan is je huis minder waard. Dat was zo'n grote blokkade, dat je wel honderdduizend studies kan uitvoeren, maar daar zat het echte probleem. Dus we zijn met de bewoners aan de slag gegaan. Dat was het moment van de moeite.

Op een gegeven moment zie je het, dan zakt het energieniveau en blijven we maar in cirkeltjes draaien. Dat moment komt en koester het want dat is het moment waar we de essentie gaan raken. Ik waarschuw even, want op een gegeven moment wordt het gewoon minder leuk.

DE CROW KWALITEITSNIVEAUS

		Onderhoudsprofielen			
		basis		gemiddeld	hoog
		Toegestane schade			
		niveau C		niveau B	
		niveau C		niveau A/A+	
CROW	Met volgende beeld kan ontstaan:	Er zijn aanzienlijke oneffenheden, dwarsomvalkheden of randschades		Er zijn enige oneffenheden, dwarsomvalkheden of randschades	
		1x per jaar:		2x per jaar of na extreme weersomstandigheden	
Verharding Algemeen	Schouw	- alle lichte (>10mm) - alle matige (>20mm) - tot 5m ernstige (>30mm)		- alle lichte (>10mm) - alle matige (>20mm)	
	Onkruidgroei	veel onkruidgroei		redelijk veel onkruidgroei	
	Hemelwaterafvoer	afvoer is geregeld, echter bij oneffenheden blijft water staan		afvoer grotendeels gegarandeerd, er blijft hier en daar water staan	
Asfaltverharding	Gaten in asfalt	- alle lichte (>5mm) - alle matige (>15mm) - <3 stuks ernstige oneffenheden (>30mm)		- alle lichte (>5mm) - <10 stuks matige oneffenheden (>15mm)	
	Craquelé	alle schade		max. 30%	
	Rafeling	alle schade		max. 30% per 500m matige (20-50%)	
	Scheurvorming	- alle lichte (wijde <5mm) - > 50m matige (wijde 5-10mm) - < 50m ¹ per 100m ¹ ernstige (wijde >10mm)		- alle lichte (wijde <5mm) - tot 50m matige (wijde 5-10mm) - < 25m ¹ per 100m ¹ ernstige (wijde >10mm)	
Elementenverharding	Gaten bij klinkers (ontbreken van klinkers of beschadigingen)	- <5 stuks beschadigd - <1% ontbrekende elementen		- <3 stuks beschadigd 0% ontbrekende elementen	
	Voegwijde	<30mm		<20mm	
Markering	Zichtbaarheid	matig reflecterend oppervlak dat niet aan norm voldoet <30% per wegvak		redelijk reflecterend oppervlak dat niet aan norm voldoet <20% per wegvak	
	Voelbaarheid (indien van toepassing)	alle schade		redelijk voelbaar	
Randen	Randschade	- alle lichte - alle matige - tot 25m per 100m ernstige		- alle lichte - alle matige - tot 25m per 100m matige	
Berm	Draagkracht	lage draagkracht wordt getolereerd		basis draagkracht wordt getolereerd	
	Hoogteverschil (ook wortelopdruk)	hoogteverschil met verharding <70mm		hoogteverschil met verharding <50mm	
	Hemelwaterafvoer	afvoer is geregeld, echter bij oneffenheden blijft water staan		afvoer grotendeels gegarandeerd, er blijft hier en daar water staan	

verharding profielen

berm








beheerprofiel met schadebeelden

gevolgen voor de wegconstructie

gevolgen voor de gebruiker

risico-kwantificering

Beheermaatregel t.b.v. opheffen eventuele aansprakelijkheid

RISICODOSSIER															
ONDERDEEL	BEHEERPROFIEL BASIS		TOEGESTANE SCHADE	GELIJDENE NORM	RISICO'S		RISICO'S VOOR GEBRUIKERS/AANWONDE	GEVOLO	RISICO-KWANTIFICERING				BEHEERMAATREGELEN (OM RISICO OF AANSPRAKELIJKHEID TE BEVEKKEN)	AANSPRAKELIJKHEID (OPTILTOEG)	
	SCHADE ELEMENT	TOEGESTANE SCHADE			RISICO'S VOOR WEGCONSTRUCTIE	RISICO'S VOOR GEVOLO			BAAS AANSPRAKELIJKHEID	RECHTOEDIG AANSPRAKELIJKHEID	QUALITEIT AANSPRAKELIJKHEID	VEILIGHEID AANSPRAKELIJKHEID			
Verkeersvlak	CRW														
	Reedkwaliteit	het volgende breed baan-eenheden	niveau C W zijn aanzienlijke oneffenheden, draagvermogens of roefschaden												
	Afsluitverharding		alle lichte (>15mm) + alle matige (<15mm), < 15 m per 100 m ² + < 3 stuks ernstige oneffenheden (>10mm) per 100m ²	CRW richtlijn wordt overschreden	indringing van water in de constructie	verzakking wegdek en fundering	rijden in een gat	ongevalen of schade	4	3	2	1	1	voel plaatsen en zo veel mogelijk repareren	3
	Draagvermogen		lichte draagvermogen (> 10 mm) + alle matige (<10mm), < 35 m ² per 100 m ² + alle ernstige (>10mm), < 5 m ² per 100 m ²	CRW richtlijn wordt overschreden	spoorvorming, afhankelijk van belasting	verzakking wegdek en fundering	rijden in spoorvorming	ongevalen of schade	4	3	2	2	1	voel plaatsen en repareren	3
	Refeling		lichte rafeling (< 20%) + matige rafeling (20-50%), < 50 % per 500 m ² + ernstige rafeling (> 50%), < 5 % per 500 m ²	CRW richtlijn wordt overschreden			lokaal wegdek minder stevig	langere remsweg	4	3	2	1	1		
	Schuurvermogen		alle lichte (wijde <5mm) + alle matige (wijde 5-10mm) + < 5 m ² per 100 m ² ernstige (wijde >10mm)	CRW richtlijn wordt overschreden	indringing van de constructie water in	verzakking wegdek en fundering	rijden in een schuur, vooral risico voor fietsers	ongevalen of schade	4	3	2	2	1	schuren in fietspaden of stroken moet repareren	3
	Elementenverharding		alle lichte (>15mm) + alle matige (<15mm) + < 5 m ² per 100 m ² ernstige (>15mm)	CRW richtlijn wordt overschreden	minimale schade, afhankelijk van belasting	verzakking fundering	struikelgevaar	struikelgevaar	4	3	2	1	1	in veelgebruikte voorpaden steel te grijpen	3
	Overlappende		lichte oneffenheden (> 5 mm) + matige oneffenheden (> 15 mm), > 15 stuks per 100 m ² + ernstige oneffenheden (> 30 mm), < 3 stuks per 100 m ²	CRW richtlijn wordt overschreden	minimale schade, afhankelijk van belasting	verzakking fundering	rijden in een gat	ongevalen of schade	4	3	2	2	1	voel plaatsen en repareren	3
	Voegwijze		> 30 mm + > 1% per 100 m ²	CRW richtlijn wordt overschreden			gevaar voor fietsers	kleine ongevallen of schade	4	3	2	1	1	vooral bij fiets- en voetpaden direct regelen. Elementenverharding herstellen en indien aanwezig opsluitbanden herstellen.	3
	Ontbrekend		W is volledig veel materiaal + Aantal stuks ontbrekend hoger dan 20 cm = 30 stuks per 100m ² + > 8% per 100m ²				lokaal wegdek minder stevig	langere remsweg	4	3	2	1	1		
Markering	Zichtbaarheid		de markering reflecteert weinig Oppervlak veldt niet aan norm. + < 30% per wegdek	SEN-EN 1036			alsmaar leesbaarheid van de weg (in relatie tot snelheid)	onzekerheid voor de weggebruiker	3	2	1	1	1		
	Banden		alle lichte + alle matige + < 50 m ² per 100 m ² ernstige	CRW richtlijn wordt overschreden	afwijking van wegdek		alsmaar rijcomfort, gebuigen langzamer rijden	ongevalen of schade bij aanhouden onregelmatige snelheid	4	3	2	1	1		
	Niveauwater		afvoer is geregeld, rechte lijn bij oneffenheden blijft water staan	vertekken van voegen	losse elementen	opspeling door pleuwing	ongevalen door slipgevaar, bij wegen tussen fietsen		3	2	1	1	1	hoogte van en interne verbindingswegen hebben een hoger onderhoudsniveau	
Beem	Overgroot		hoger draagkracht wordt groter	standaard bepalingen RAV 2005			bij overlast/overvoeren op smalle wegen gevaar op verzakking	ongevalen of schade	4	3	2	1	1	in principe geen issue, tussen zijn voldoende draagkracht. Ken oorzaken bij wegvoeren. Dus ALTIJD contact voor goede verlichting.	
	Hoogverschil (ook weerslopend)		hoogverschil met verharding < 20mm				gevaar voor fietsers		4	3	2	1	1	bij wegen met veel fietsers hoogverschil wegvoeren door beemen aan te vullen.	3
	Niveauwater		afvoer is niet geregeld, water in de beem blijft lange tijd staan				pleuwing in de beem	opgepold water	3	2	1	1	1		

HET RISICODOSSIER

RISICOANALYSE BEHEERPROFIEL BASIS

In deze risicoanalyse is uitgegaan van wegen met een lage verkeers- en gebruiksfunctie. De gevolgen en kansen zijn ingeschat op basis van feitelijk gebruik van de weg. Bij dit beheerprofiel wordt later ingegrepen dan bij het huidige (traditionele) beheer.

Bij wegen waar dit beheerprofiel wordt toegepast, kunnen aanzienlijke oneffenheden of schades ontstaan. De beeldkwaliteit van de weg neemt af voordat tot het nemen van maatregelen wordt overgegaan. Ook het comfort van de weggebruiker kan afnemen. Wanneer het om onkruidgroei of craquelé gaat zal het schadebeeld nauwelijks risico's met zich meebrengen. Wanneer er echter ernstige schades in de verharding optreden kunnen er ongevallen of schades bij weggebruikers ontstaan door gaten, scheuren of hoogteverschillen. De gemeente kan dan klachten verwachten en in sommige gevallen aansprakelijk worden gesteld. Het voorkomen van deze aansprakelijkheid is eenvoudig en met minimale middelen op te lossen. Over het algemeen is wel direct actie gevraagd wanneer deze schades optreden. Bij grove schades, waardoor water de constructie in kan lopen, is er een kans op verzwakking van de wegconstructie. De levensduur van de weg kan daardoor afnemen. Dit is echter in geen enkel geval zo ernstig, dat het moeilijk reparabel is, of dat extra onderhoud nodig is gedurende de levenscyclus van de weg. Sommige schades, zoals rafeling in het asfalt of het treffen van maatregelen om de draagkracht van de berm te verhogen, zijn niet eenvoudig te verhelpen. Er is dan een responstijd van enkele weken. Bovendien kunnen reparaties aan de fundering van de weg complex en kostbaar zijn. Bij toepassing van het beheerprofiel basis is er kans op risico's, omdat sprake is van minder beheer en later ingrijpen. In een aantal gevallen kan sprake zijn van aansprakelijkheid, maar dit kan relatief eenvoudig voorkomen worden, wanneer snel wordt ingegrepen. Om grip te houden op situaties die mogelijk tot aansprakelijkheidsrisico's leiden, is het belangrijk dat de onderhoudstoestand regelmatig te monitoren door de opzichter en snel tot actie over te gaan ingeval er een risicovolle schade wordt geconstateerd.

RISICOANALYSE BEHEERPROFIEL MIDDEL

De schadebeelden die bij dit beheerprofiel kunnen optreden zijn minder ernstig dan bij het beheerprofiel basis. Scheuren, gaten en hoogteverschillen zullen beduidend minder zijn dan bij het beheerprofiel basis. Grote schades zullen niet optreden omdat er zal worden ingegrepen als er matige schades ontstaan. De kans en de gevolgschade in de vorm van zijn dan ook minder hoog zodat dat de risico's beter zijn te beheersen.

Ook bij dit beheerprofiel is het van belang dat de onderhoudstoestand regelmatig wordt gemonitord door de opzichter en eventuele schades die dit beheerprofiel overstijgen snel worden gerepareerd.

wegconstructie

gebruiker

kwantificering

opheffen eventuele

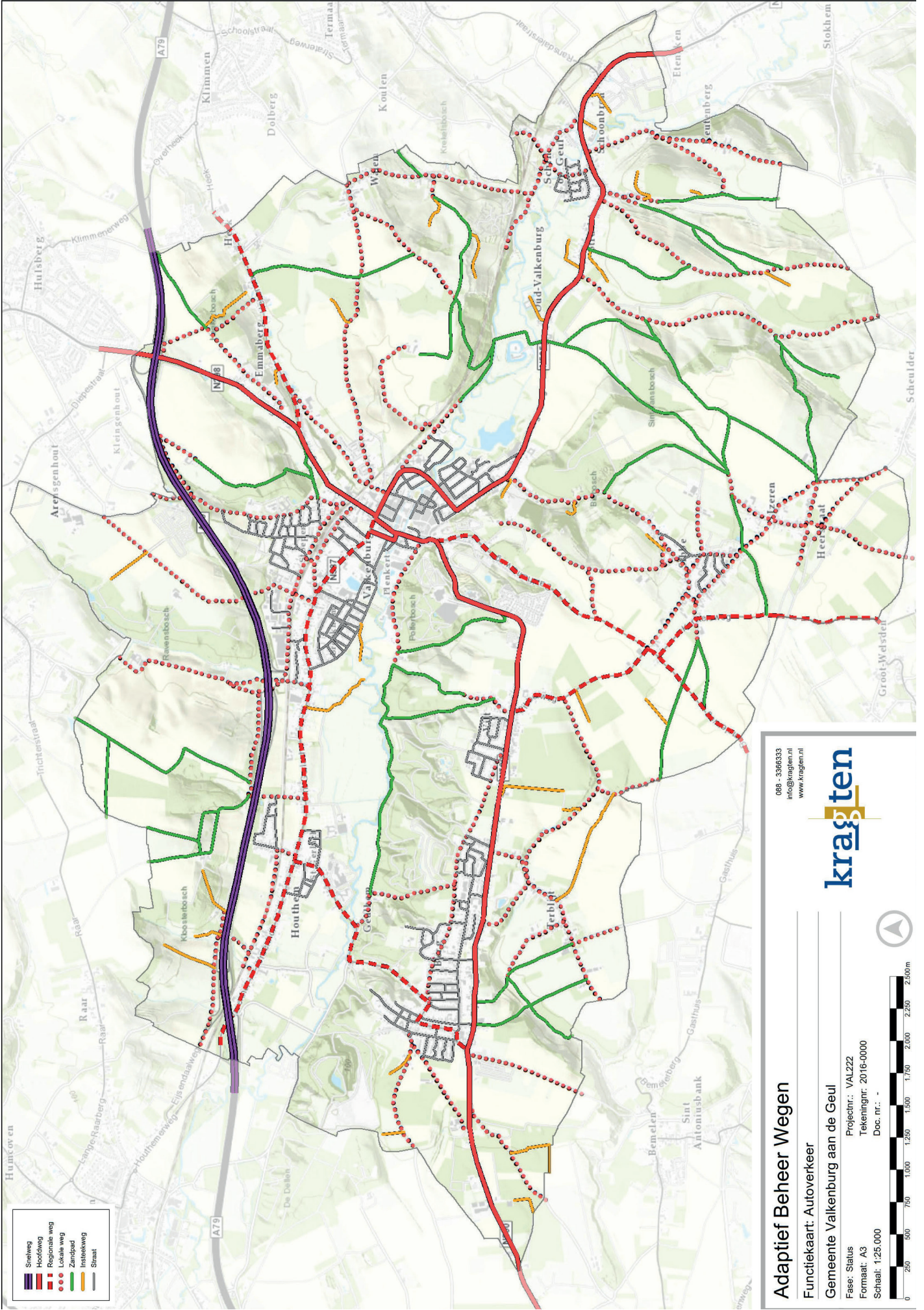
RISICODOSSIER															
ONDERDEEL	BEHEERPROFIEL HOOG			GELLENDE NORM	RISICO'S VOOR WEGCONSTRUCTIE	RISICO'S	RISICO'S VOOR GEBRUIKERS/AANWONDE	GEVOEG	RISICOWAANTERINGEN				BEHEERSMAATREGTEN (OM RISICO'S AANPAGELIJK TE BREKEN)	AANPAGELIJKHEID ONTOEGEGEN	
	BUIGADE ELEMANT	TUURSTARE SCHUDE	ANNOVA A						DAAS	AANPAGELIJKHEID	RESONANTIE	KWANTITEIT WEGCONSTRUCTIE			FINANCIËLE BELASTING
Verharding	Beeldkwaliteit	het voorged. beeld kan ontstaan	Er zijn esthetische overblijfselen, deconstructies of resten												
	Afdichtverharding	Overblijfselen	 Lichte ($> 10mm$), 7 stuks per 100 m ² of alle matige ($> 10mm$), < 8 stuks per 100 m ²	Er is enige schade volgens de CROW-systeemtek voor wegbeheer.	Indringing van water in de constructie	verwaking wegdek en handring	rijden in een gat	ingevalen of schade	3	1	1	1			
	Draagzaamheid		 Lichte draagzaamheid (< 10 mm), < 5 m ² per 100 m ² of matige ($> 10mm$), < 5 m ² per 100 m ²	Er is enige schade volgens de CROW-systeemtek voor wegbeheer.	Er is enige kras op oppervlakte, afhankelijk van belasting	verwaking wegdek en handring	rijden in spoorvoering	ingevalen of schade	2	2	1	1			
	Bedring		 Lichte bedring ($< 20%$), < 5 % per 100 m ² of matige bedring ($> 20%$), < 5 % per 100 m ²	Er is enige schade volgens de CROW-systeemtek voor wegbeheer.			rijden op een matige bedring	ingevalen of schade	3	1	1	1			
	Scheurverring		 Lichte (wijde $< 5mm$), < 5 m ² per 100 m ² of matige (wijde $> 5mm$), < 5 m ² per 100 m ²	Er is enige schade volgens de CROW-systeemtek voor wegbeheer.	Indringing van de constructie water in	verwaking wegdek en handring	rijden in een scheur, vooral risico voor fietsers	ingevalen of schade	3	1	1	1			
	Stromingsverharding	Geen bij kleinere losheden van afslakkers of beschadigingen		< 1 stuks per 100m ² of $< 1%$ per 100m ²		minimale schade, afhankelijk van belasting	verwaking handring	struikelgevaar	struikelgevaar	3	1	1	1	in verligte zone voorged. oplossen	
		Overblijfselen		 Lichte overblijfselen (< 5 mm), < 3 stuks per 100 m ² of matige overblijfselen (> 5 mm), < 8 stuks per 100 m ²	Er is enige schade volgens de CROW-systeemtek voor wegbeheer.	minimale schade, afhankelijk van belasting	verwaking handring	rijden in een gat	ingevalen of schade	3	1	1	1		
		Voorrijde		 < 10 mm of < 5 % per 100 m ²	Er is enige schade volgens de CROW-systeemtek voor wegbeheer.			gevaar voor fietsers	lijne ingevalen of schade	3	1	1	1	vooral bij fiets- en voorrijden direct ingrijpen. Stromingsverharding herstellen en indien aanwezig oplosmiddelen herstellen.	
		Schraafsporen		 Er is weinig schade Aantal stuks onder 20 mm < 10 stuks per 100m ² < 25 per 100m ²						3	1	1	1		
	Markering	Duidbaarheid		 De markering reflecteert redelijk goed < 5 % per wegvak				risico onbruikbaar van de weg (in relatie tot snelheid)	onbruikbaar voor de weggebruiker	3	1	1	1		
Beelden		Beelden	 < 5 m ² per 100 m ² , lichte of < 25 m ² per 100 m ² , matige	Er is enige schade volgens de CROW-systeemtek voor wegbeheer	matige slijtage van wegdek	risico rijwiel, gevaar voor fietsers rijden	ingevalen of schade bij aanhouden weggevoerd materiaal	3	1	1	1	1			
Berm	Stoerwater	Stoerwater	 ofwel in groepje, of blijft weinig tot geen water staan	Leegrijken van voegen	leere elementen	opheffing door plooiing	ingevalen door afgevoerd materiaal, bij wegen boven 60km/h	3	1	1	1	1			
	Berm	Stoerwater	 bedijke stoerwater	standaard bepalingen NAW 2002			bij stoerwateroverloop op rivier, weggevoerd materiaal	ingevalen of schade	3	1	1	1	in principe geen issue, bermen zijn voldoende draagzaam. Kun oplossen bij wegverleggen. Dan ALTIJD aandacht voor goede verlichting.		
		Stoerwater	 ofwel in niet groepje, water vormt geding op berm.	hoogverval met verharding < 30 mm				ingevalen door afgevoerd materiaal	3	1	1	1	1	bij wegen met veel fietsers hoogverval weggevoerd door bermen aan te ruilen.	

RISICOANALYSE BEHEERPROFIEL HOOG

In deze risicoanalyse is uitgegaan van wegen met een hoge verkeers- en gebruiksfunctie en wegen met een centrumfunctie. De gevolgen en kansen op deze gevolgen zijn ingeschat op basis van feitelijk gebruik van de weg. Het beheerprofiel hoog is vergelijkbaar met het onderhoudsniveau van het traditionele beheer. De beeldkwaliteit van de weg is goed en past bij de omgeving. Bij wegen waar dit beheerprofiel wordt toegepast, kunnen lichte oneffenheden, dwars-onvlakheden of randschades ontstaan. Het comfort van de weggebruiker kan hierdoor licht afnemen. De conditie van de wegen zal er echter in de meeste gevallen zeer goed zijn.

Bij toepassing van het beheerprofiel hoog is er een zeer kleine kans op risico's, omdat sprake is van hoge kwaliteit van beheer en er wordt op tijd ingegrepen. In een enkel geval kan sprake zijn van aansprakelijkheid, maar dit kan relatief eenvoudig voorkomen worden, wanneer snel wordt ingegrepen.

DE THEMATISCHE KAARTEN



Adaptief Beheer Wegen

Funcatiekaart: Autoverkeer

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status

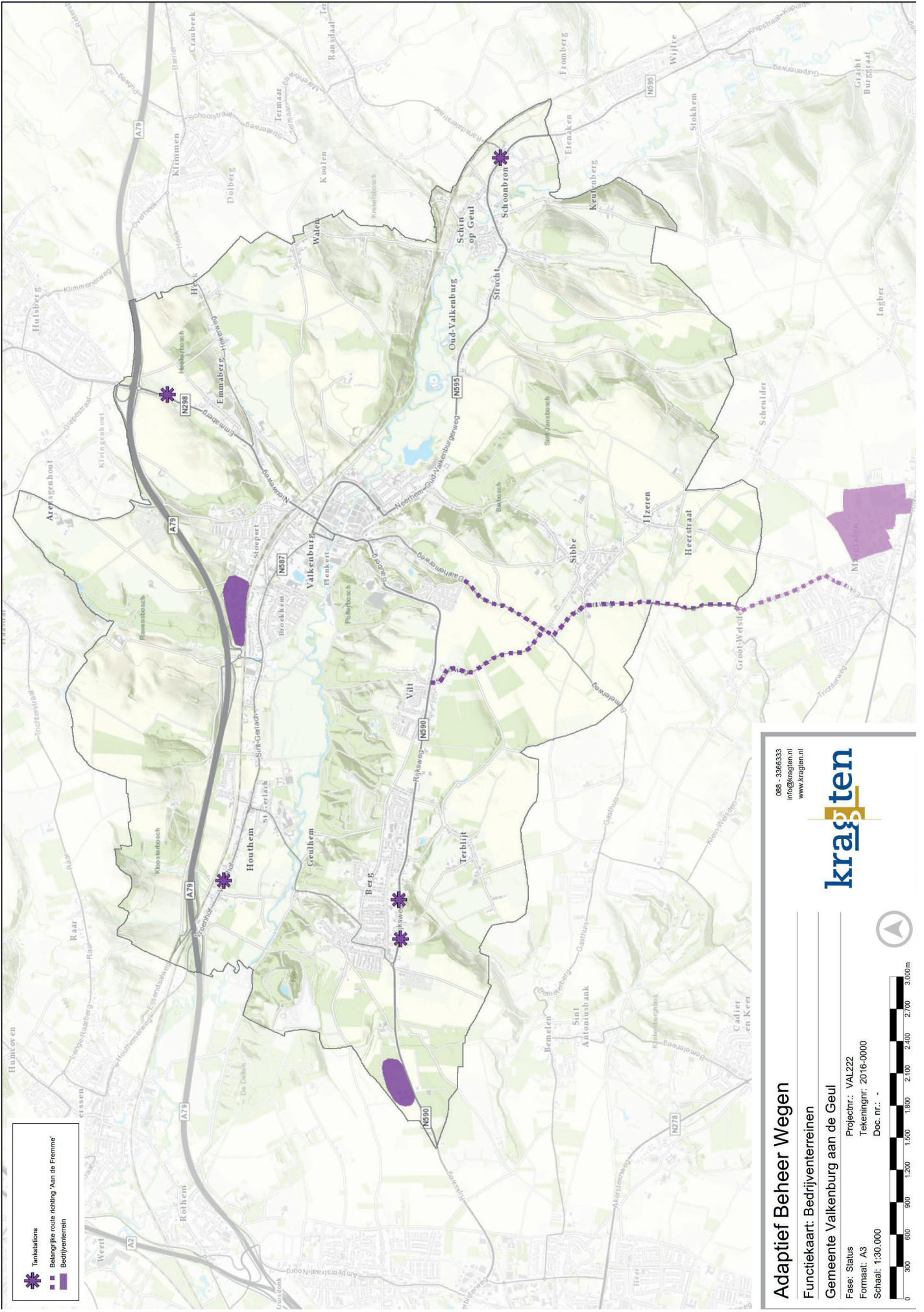
Projectnr.: VAL222

Formaat: A3

Tekeningnr.: 2016-0000

Schaal: 1:25.000

Doc. nr.: -



-  Tankstations
-  Belangrijke route richting Van de Fremde
-  Bedrijverreinen

Adaptief Beheer Wegen

Functiekaart: Bedrijverreinen

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status

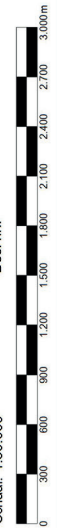
Projectnr.: VAL222

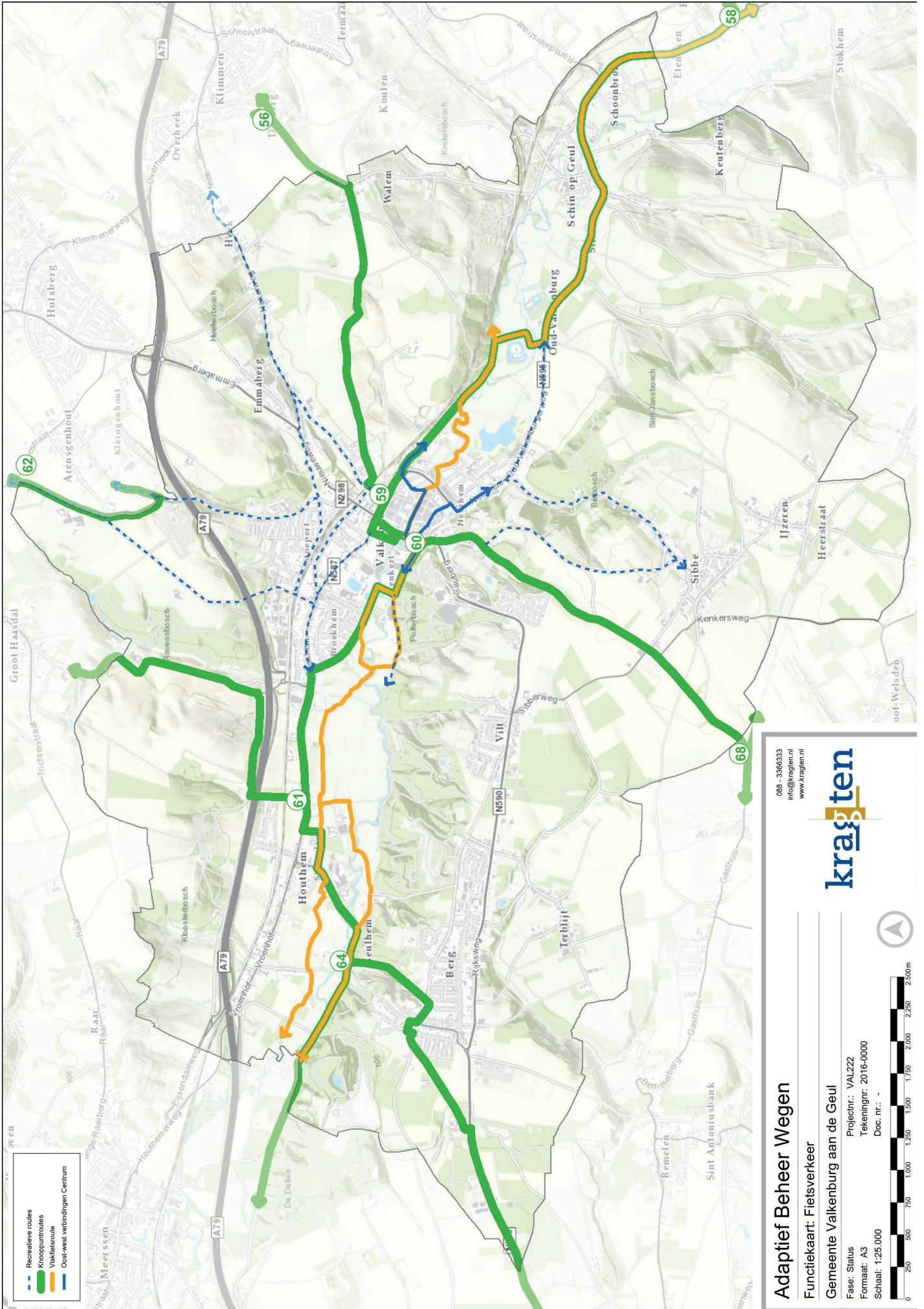
Tekeningnr.: 2016-0000

Schaal: 1:30.000

Doc. nr.: -

088 - 3566333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl





088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl



Adaptief Beheer Wegen

Funciekaart: Fietsverkeer

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status

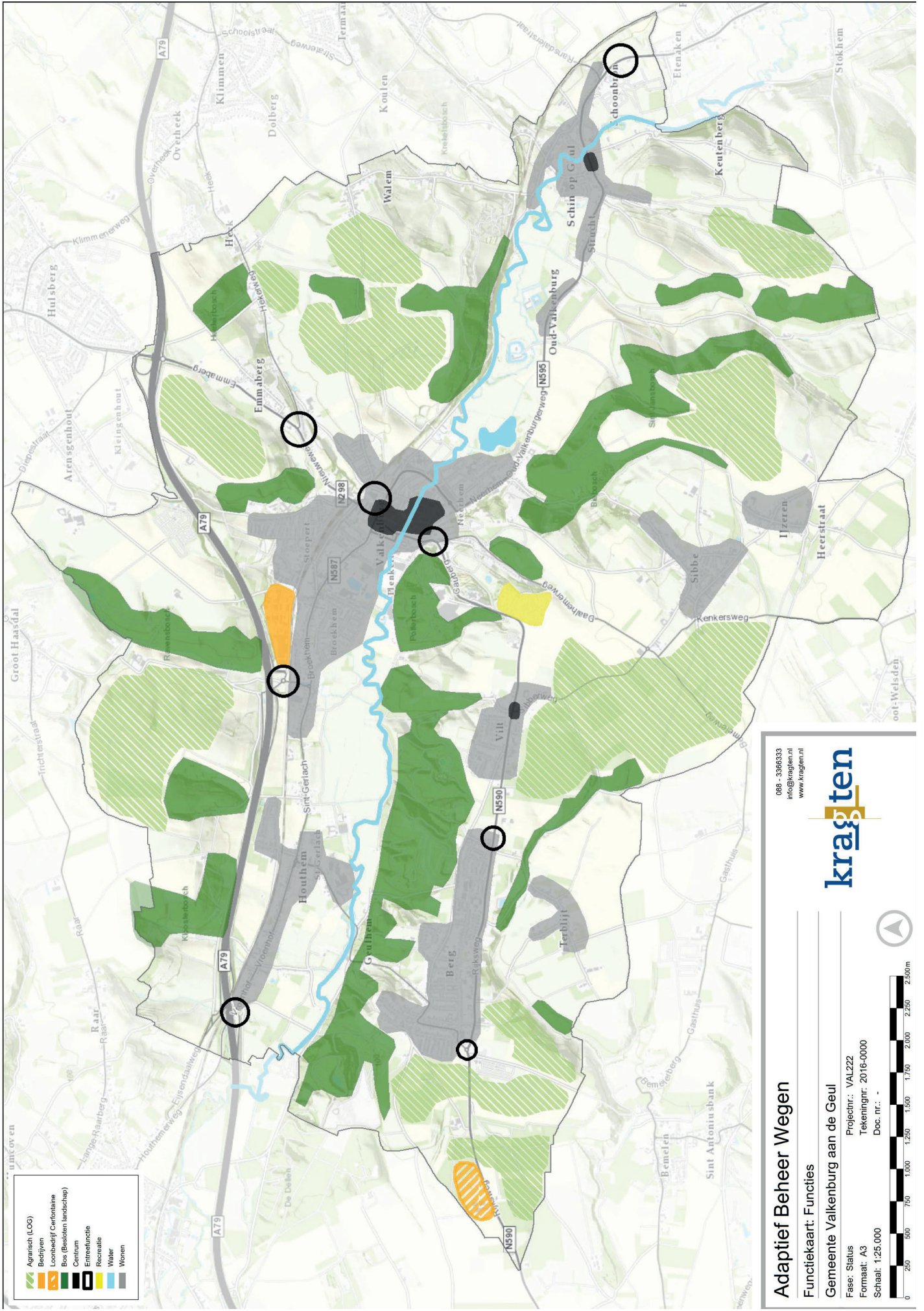
Projectnr.: VAL222

Tekeningnr.: 2016-0000

Schaal: 1:25.000

Doc. nr.: -





- Agrarisch (LOO)
- Bedrijven
- Loontbedrijf Cerdonaine
- Bos (Bosloten landenschap)
- Centrum
- Entreefunctie
- Recreatie
- Water
- Wonen

088 - 3566333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl



Adaptief Beheer Wegen

Funcitekaart: Functies

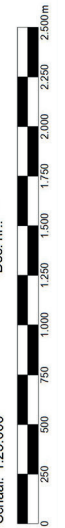
Gemeente Valkenburg aan de Geul

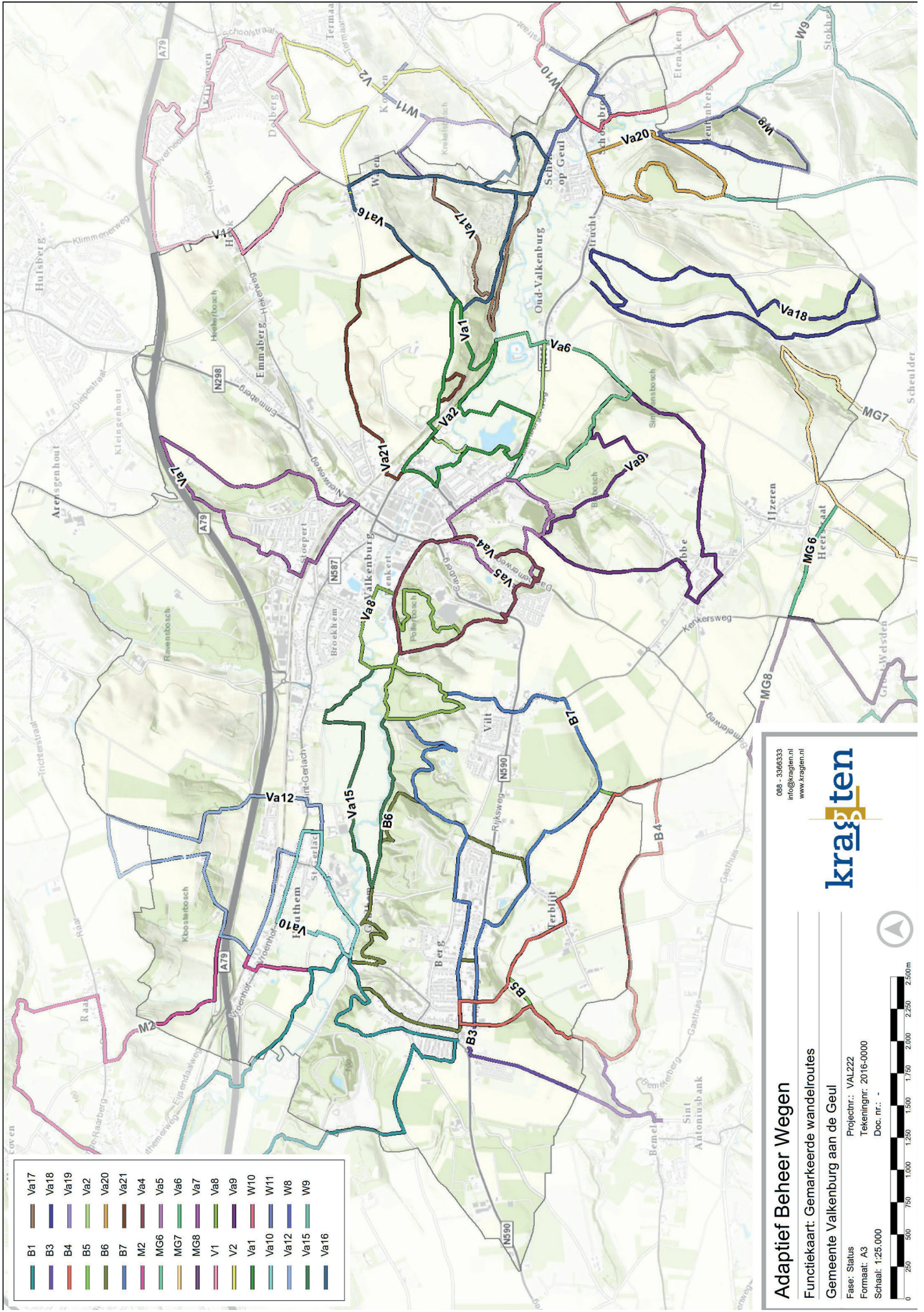
Fase: Status

Projectnr.: VAL222

Tekeningnr.: 2016-0000

Doc. nr.: -





088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl



Adaptief Beheer Wegen

Funciekaart: Gemarkeerde wandelroutes

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status

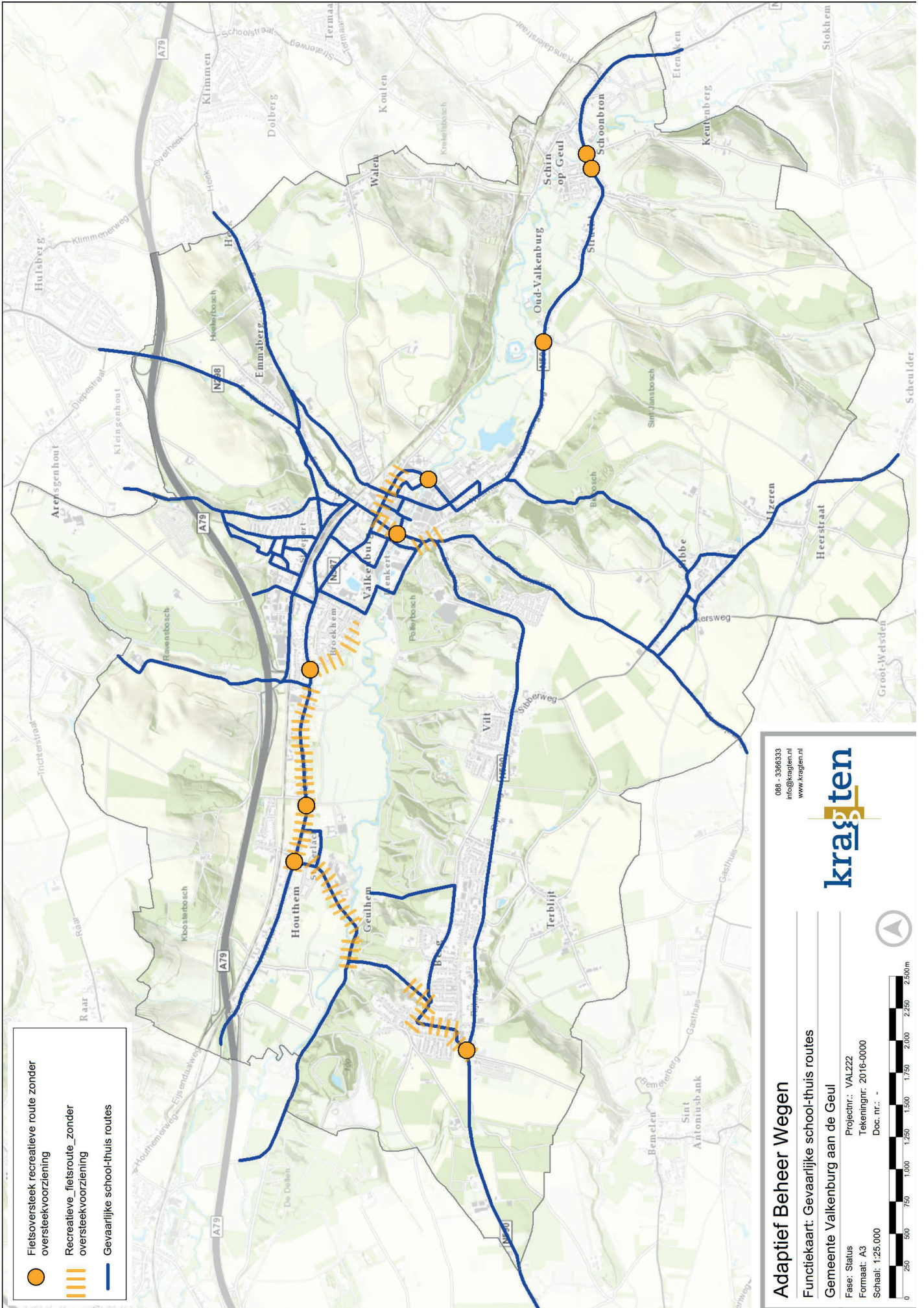
Projectnr.: VAL222




Tekeningnr.: 2016-0000

Schaal: 1:25.000

Doc. nr.: -





-  Fietsoversteek recreatieve route zonder oversteekvoorziening
-  Recreatieve fietsroute_zonder oversteekvoorziening
-  Gevaarlijke school-thuis routes

088 - 3566333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl



Adaptief Beheer Wegen

Funciekaart: Gevaarlijke school-thuis routes

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status

Projectnr.: VAL222

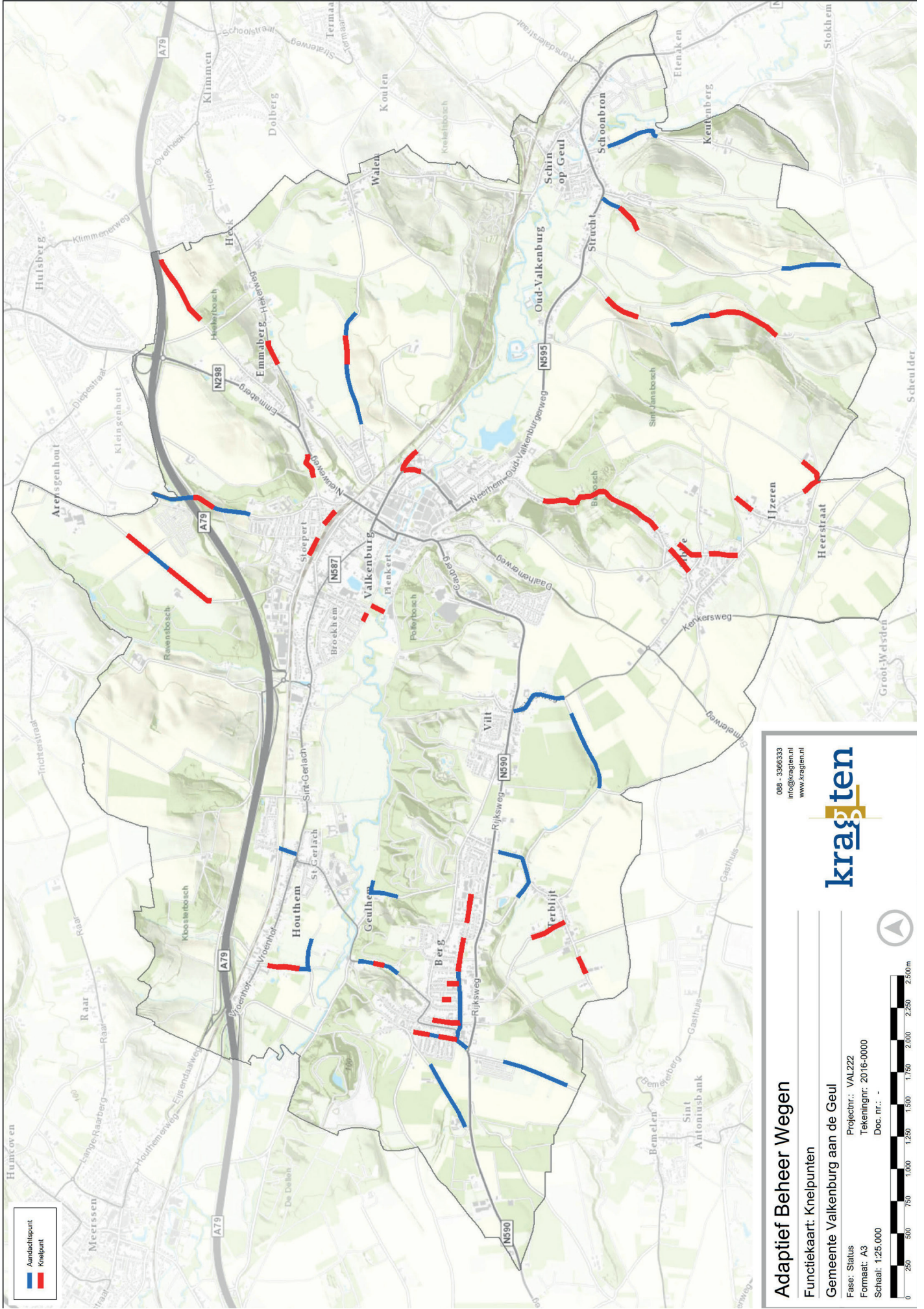
Formaat: A3

Tekeningnr: 2016-0000

Schaal: 1:25.000

Doc. nr.: -





— Aanwachterpunt
— Kneipunt

088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl



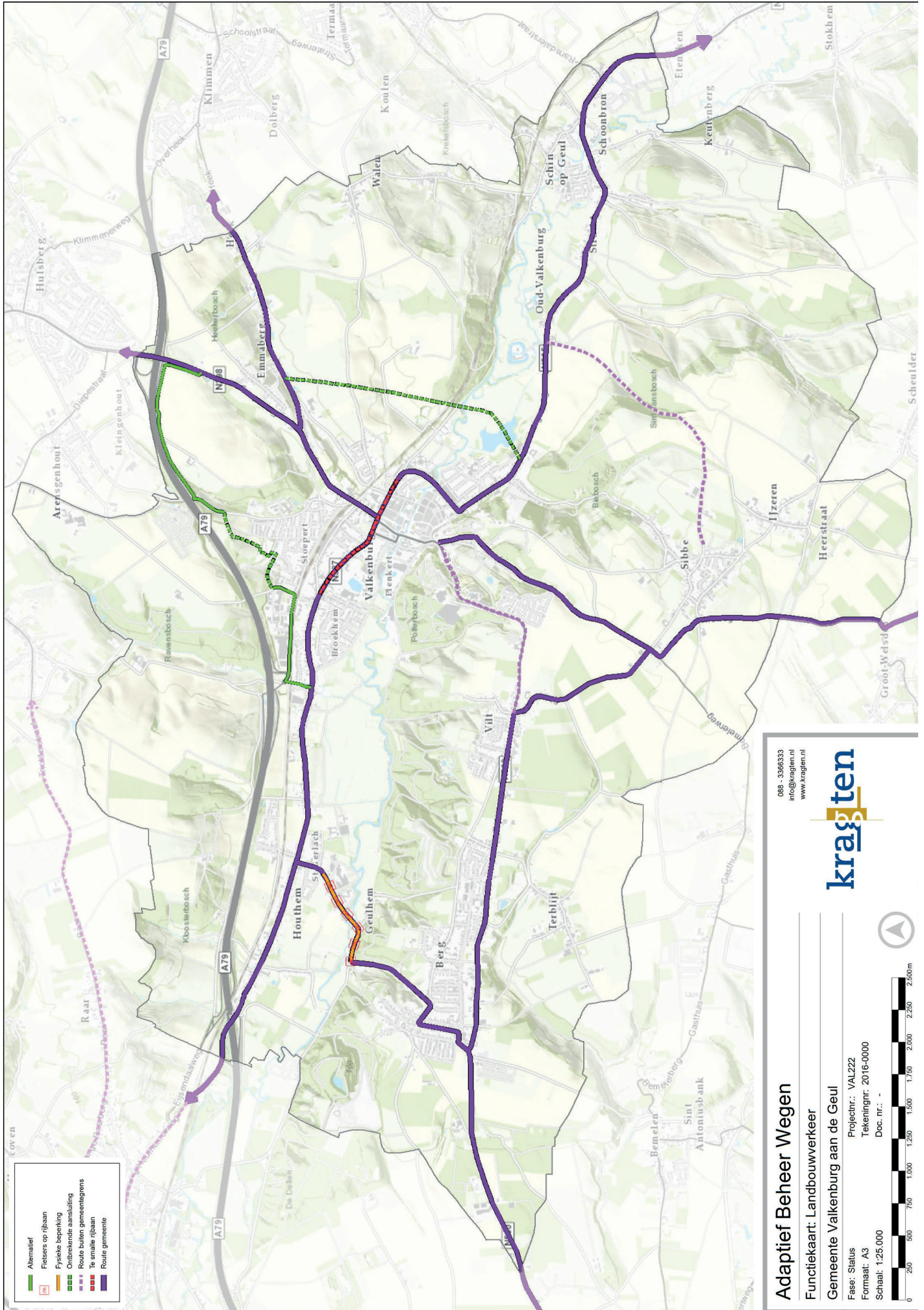
Adaptief Beheer Wegen

Funciekaart: Kneipunten

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status
 Projectnr.: VAL222
 Tekeningnr.: 2016-0000
 Schaal: 1:25.000
 Doc. nr.: -





- Alternatief
- Fietsers op rijbaan
- Fysiske beperking
- Ontbrekende aansluiting
- Route buiten gemeentegrens
- Te smalle rijbaan
- Route gemeente

088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl



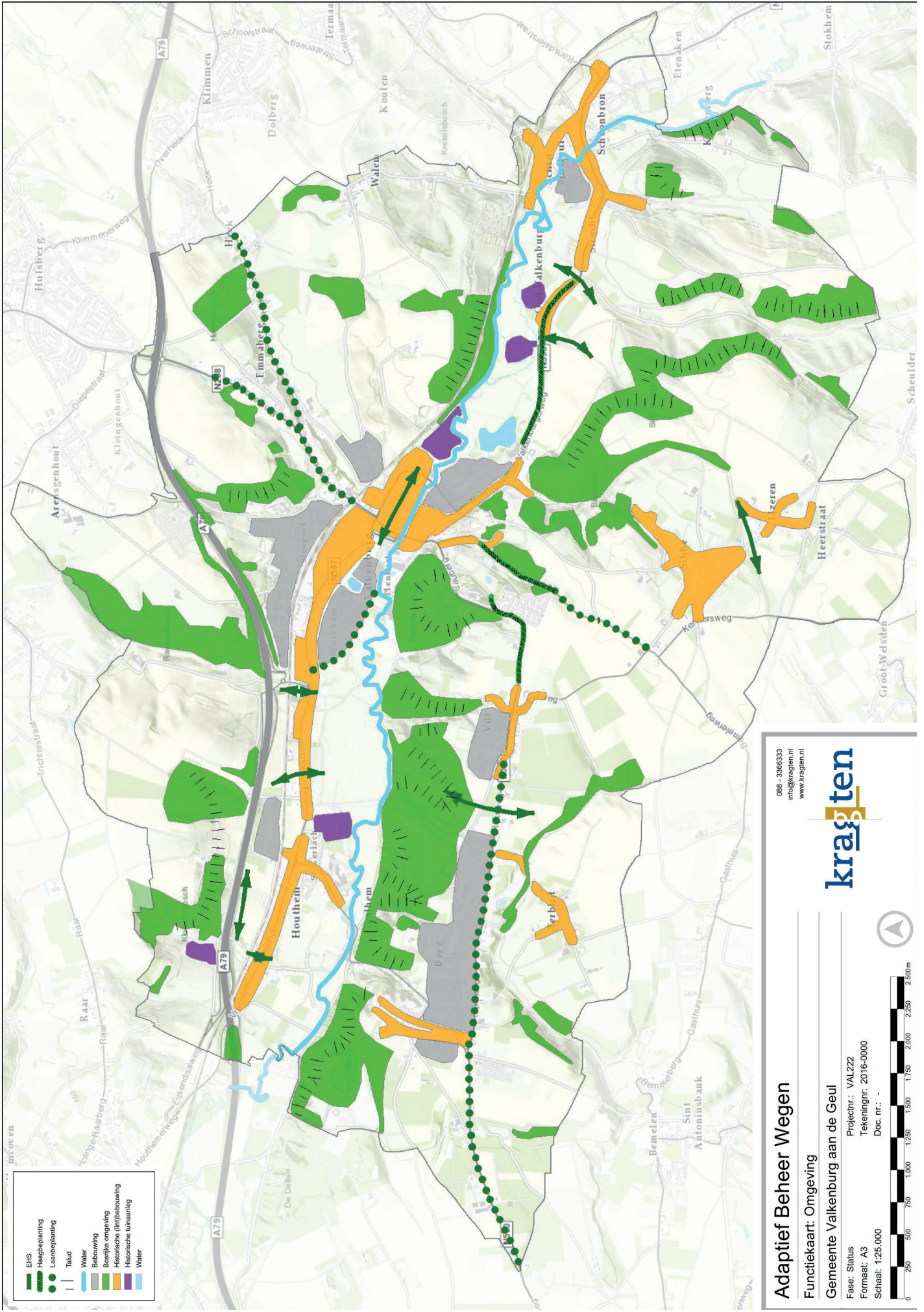
Adaptief Beheer Wegen

Functiekaart: Landbouwverkeer

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status
 Projectnr.: VAL222
 Formaat: A3
 Tekeningnr: 2016-0000
 Schaal: 1:25.000
 Doc. nr.: -





- EHS
- Hoofdbeplanting
- Leunbeplanting
- Talud
- Water
- Bebouwing
- Bestrijke omgeving
- Historische lintbebouwing
- Historische lunantieg
- Water

088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl



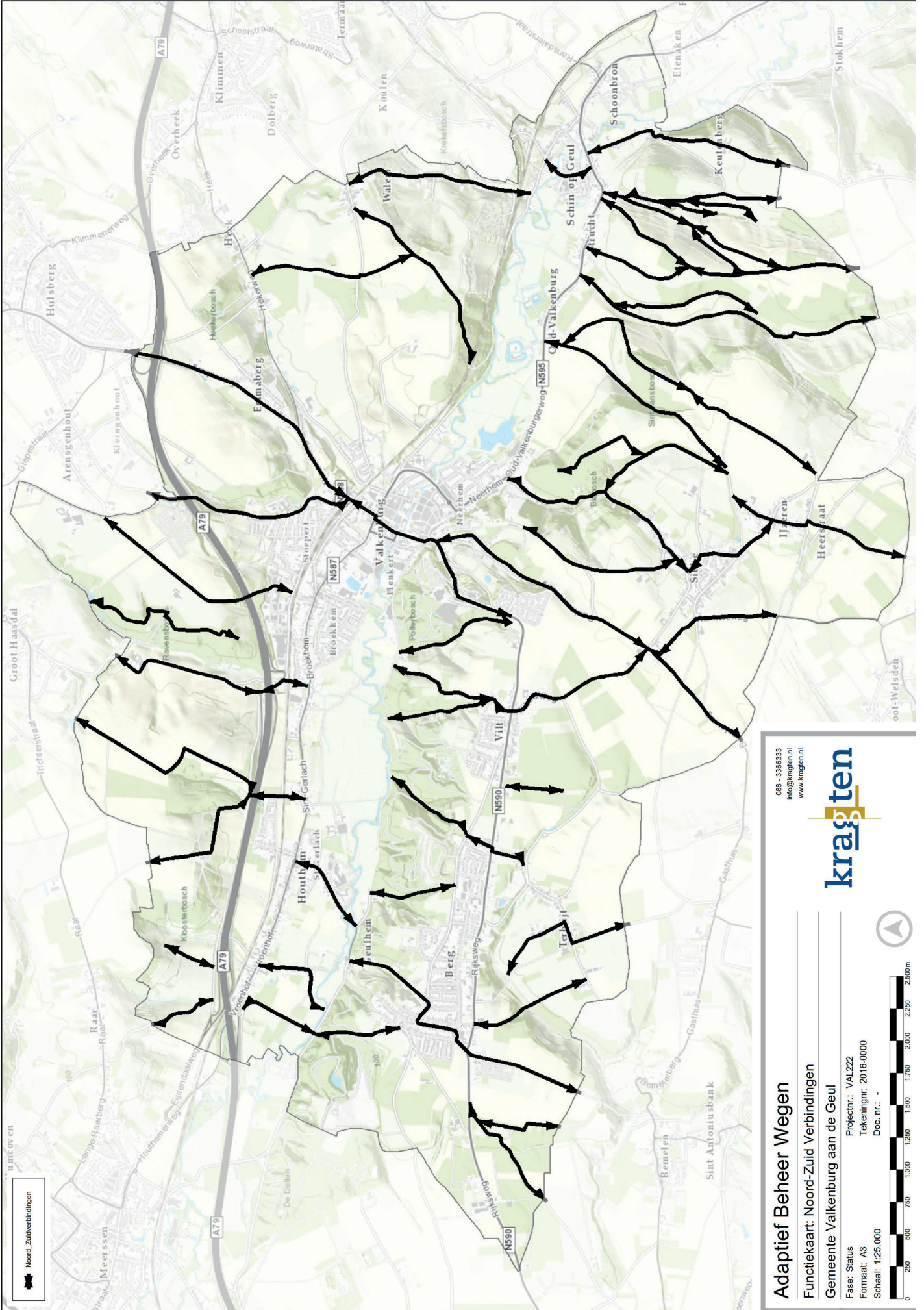
Adaptief Beheer Wegen

Funcitekaart: Omgeving

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status
 Projectnr.: VAL222
 Tekeningnr.: 2016-0000
 Schaal: 1:25.000
 Doc. nr.: -





088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl



Adaptief Beheer Wegen

Funcitekaart: Noord-Zuid Verbindingen

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status

Projectnr.: VAL222

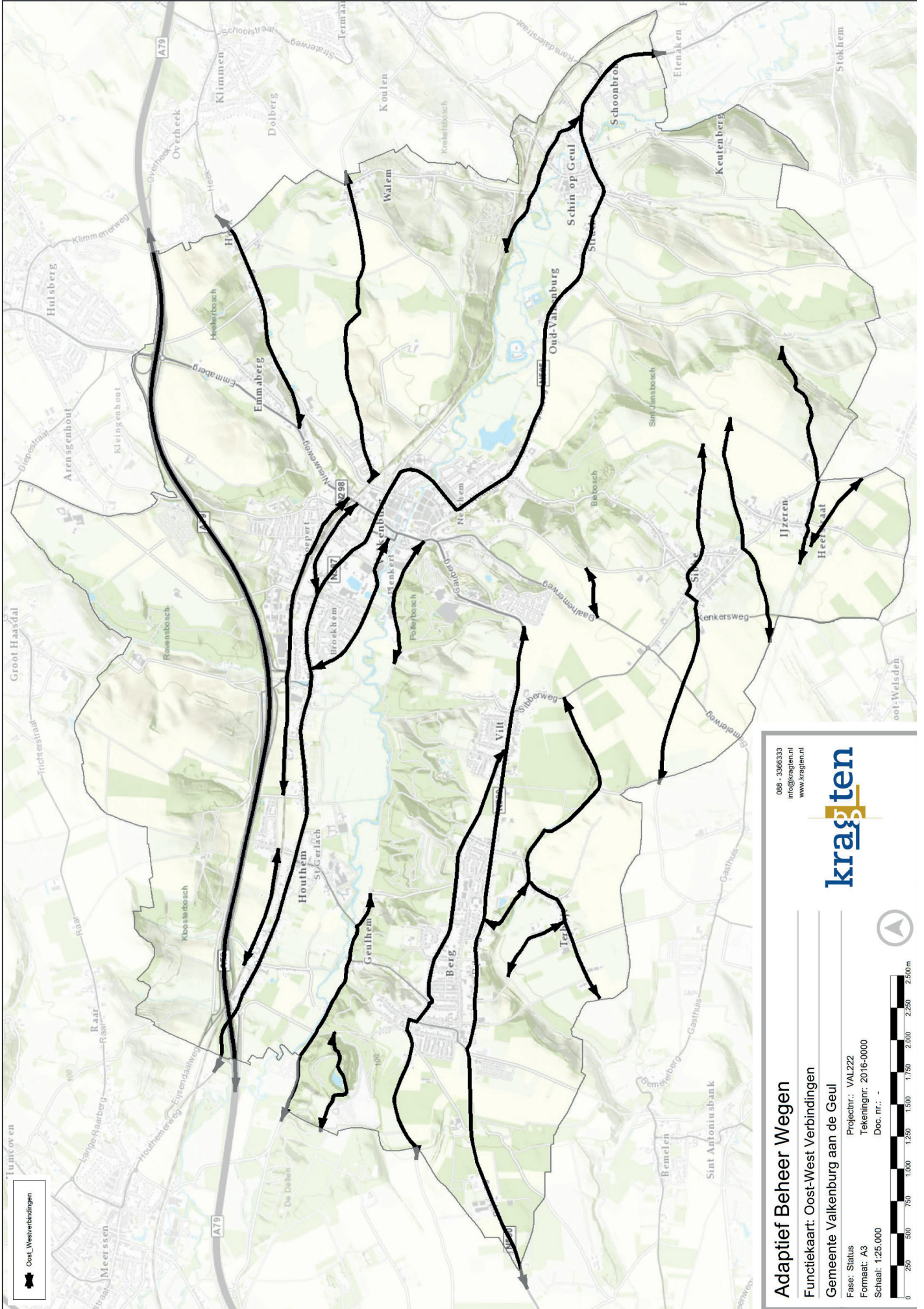
Formaat: A3

Tekeningnr: 2016-0000

Schaal: 1:25.000


Doc. nr.: -







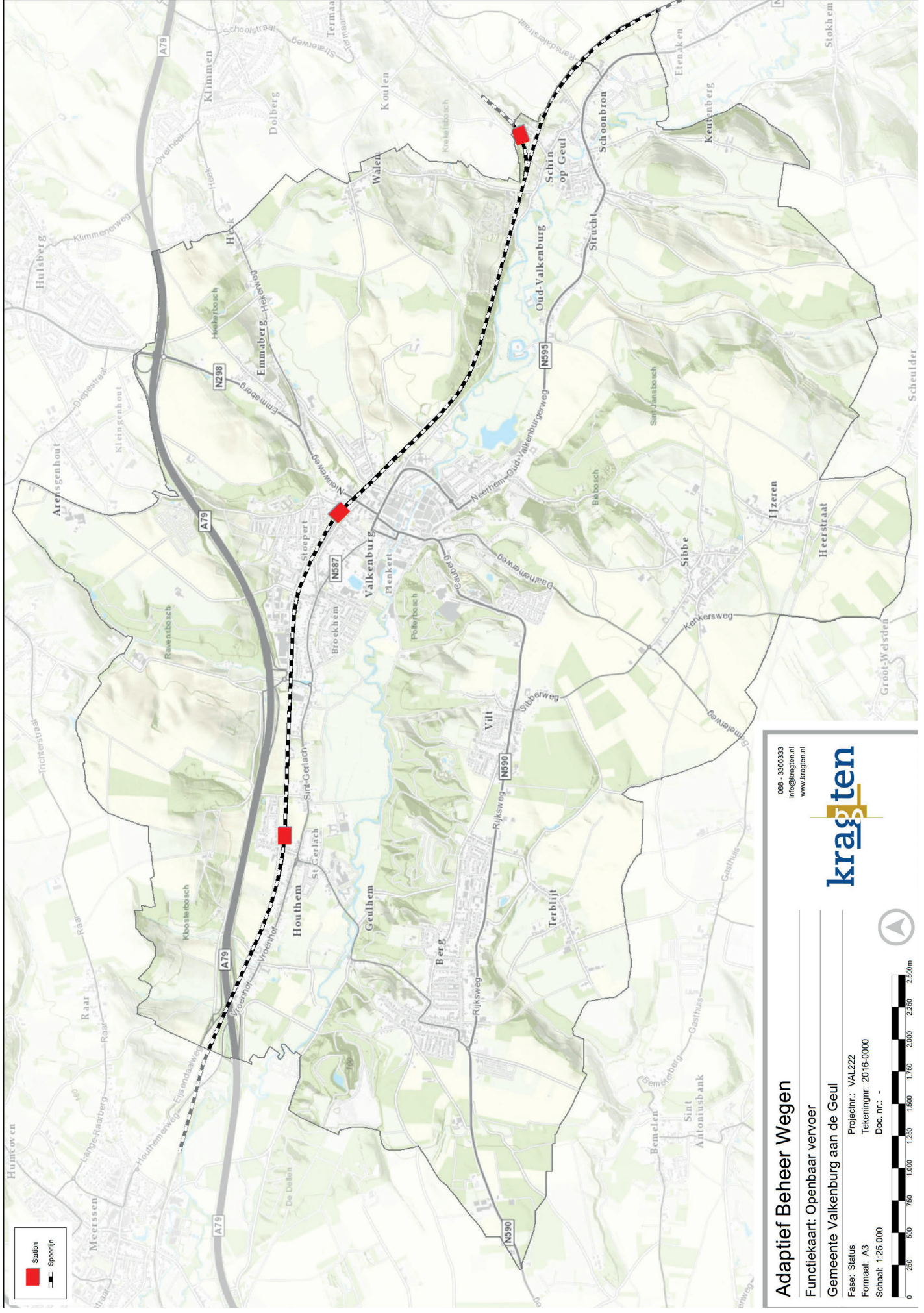
 Oost-Westverbindingen

088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl



Adaptief Beheer Wegen
 Functiekaart: Oost-West Verbindingen
 Gemeente Valkenburg aan de Geul
 Fase: Status
 Projectnr.: VAL222
 Formaat: A3
 Tekeningnr.: 2016-0000
 Schaal: 1:25.000
 Doc. nr.: -



Station
 Spoorlijn

088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl

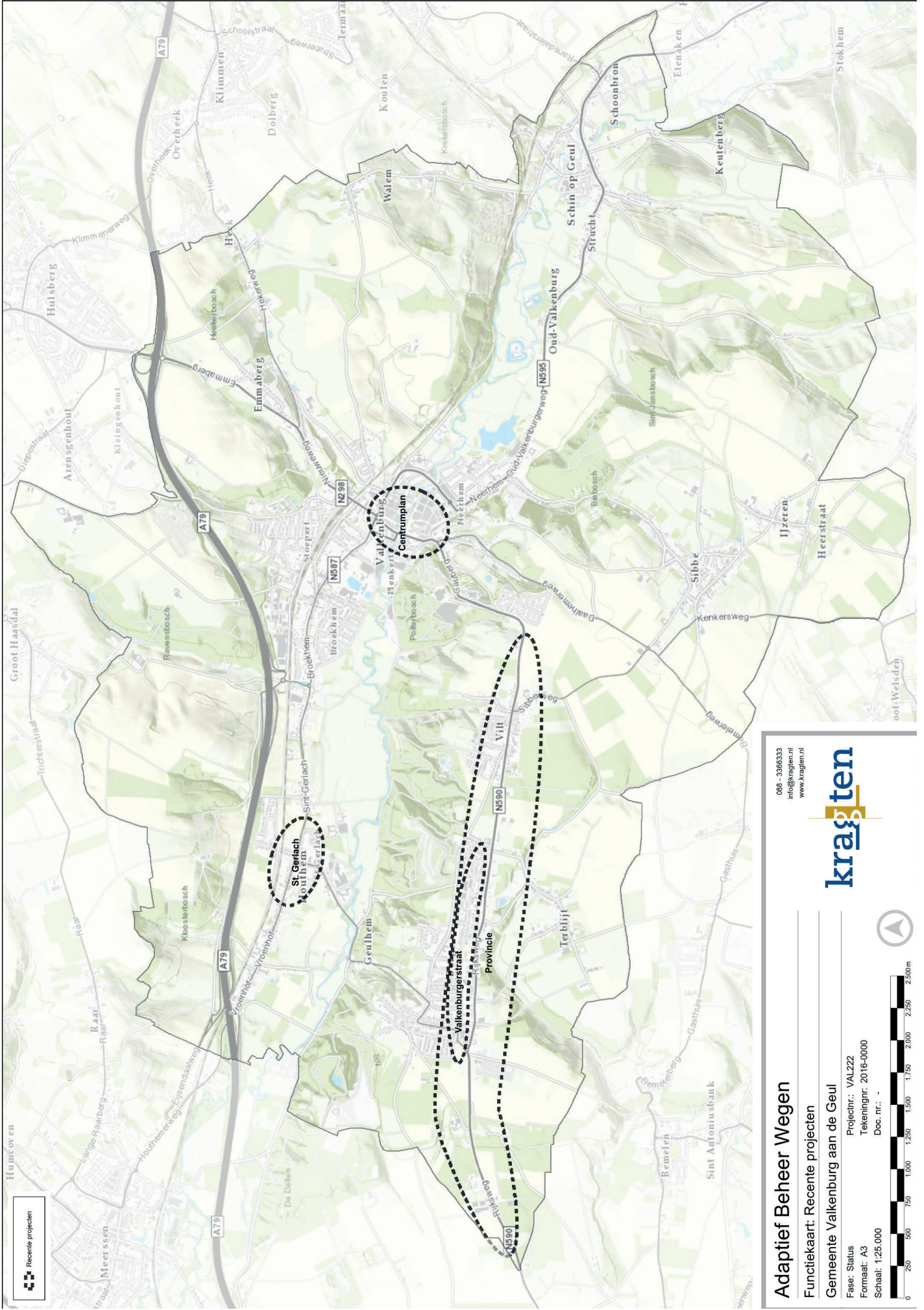


Adaptief Beheer Wegen

Functiekaart: Openbaar vervoer
 Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status
 Projectnr.: VAL222
 Formaat: A3
 Tekeningnr: 2016-0000
 Schaal: 1:25.000
 Doc. nr.: -





 Recente projecten

088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl

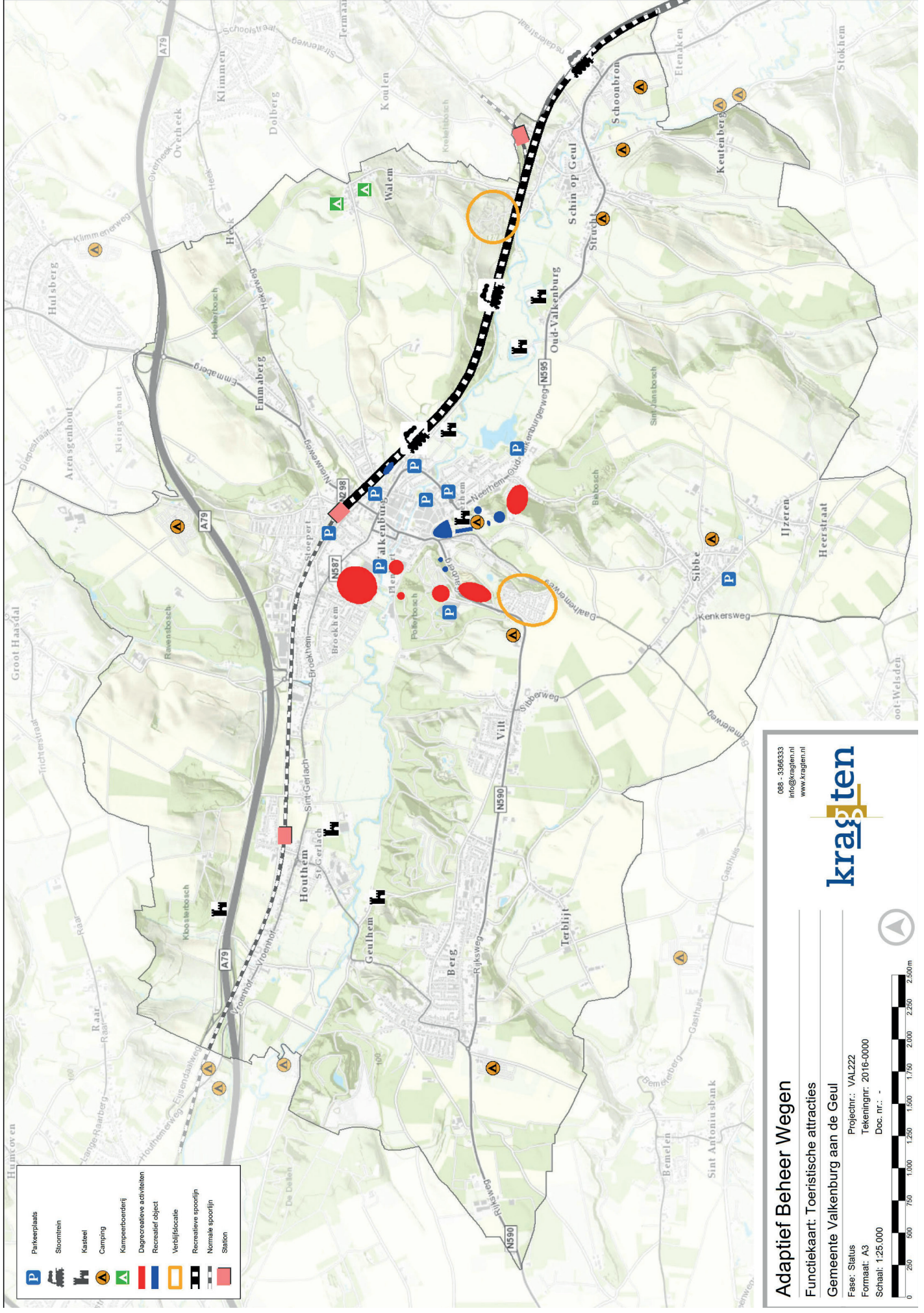


Adaptief Beheer Wegen

Functiekaart: Recente projecten
 Gemeente Valkenburg aan de Geul
 Fase: Status
 Formaat: A3
 Schaal: 1:25.000

Projectnr.: VAL222
 Tekeningnr: 2016-0000
 Doc. nr.: -





- Parkeerplaats
- Stoomtrein
- Kasteel
- Camping
- Kompeetbeoordeling
- Dagnieuw activiteit
- Recreatief object
- Verbijfsociale
- Recreatieve spoorlijn
- Normale spoorlijn
- Station

088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl



Adaptief Beheer Wegen

Funciekaart: Toeristische attracties

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status

Projectnr.: VAL222

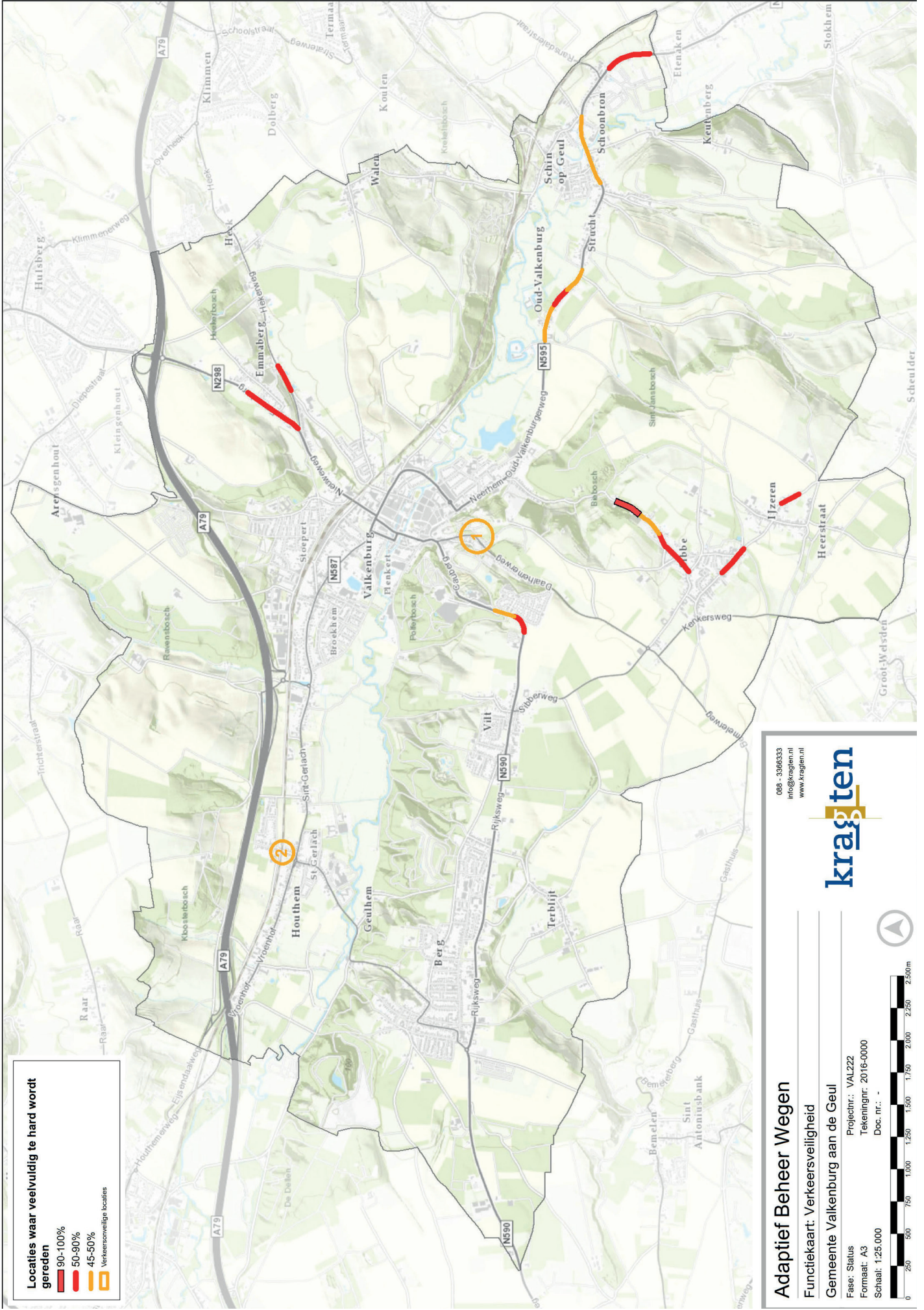
Formaat: A3

Tekeningnr: 2016-0000

Schaal: 1:25.000

Doc. nr.: -





Locaties waar veelzijdig te hard wordt gereden

- █ 90-100%
- █ 50-90%
- █ 45-50%
- Verkeersveilige locaties

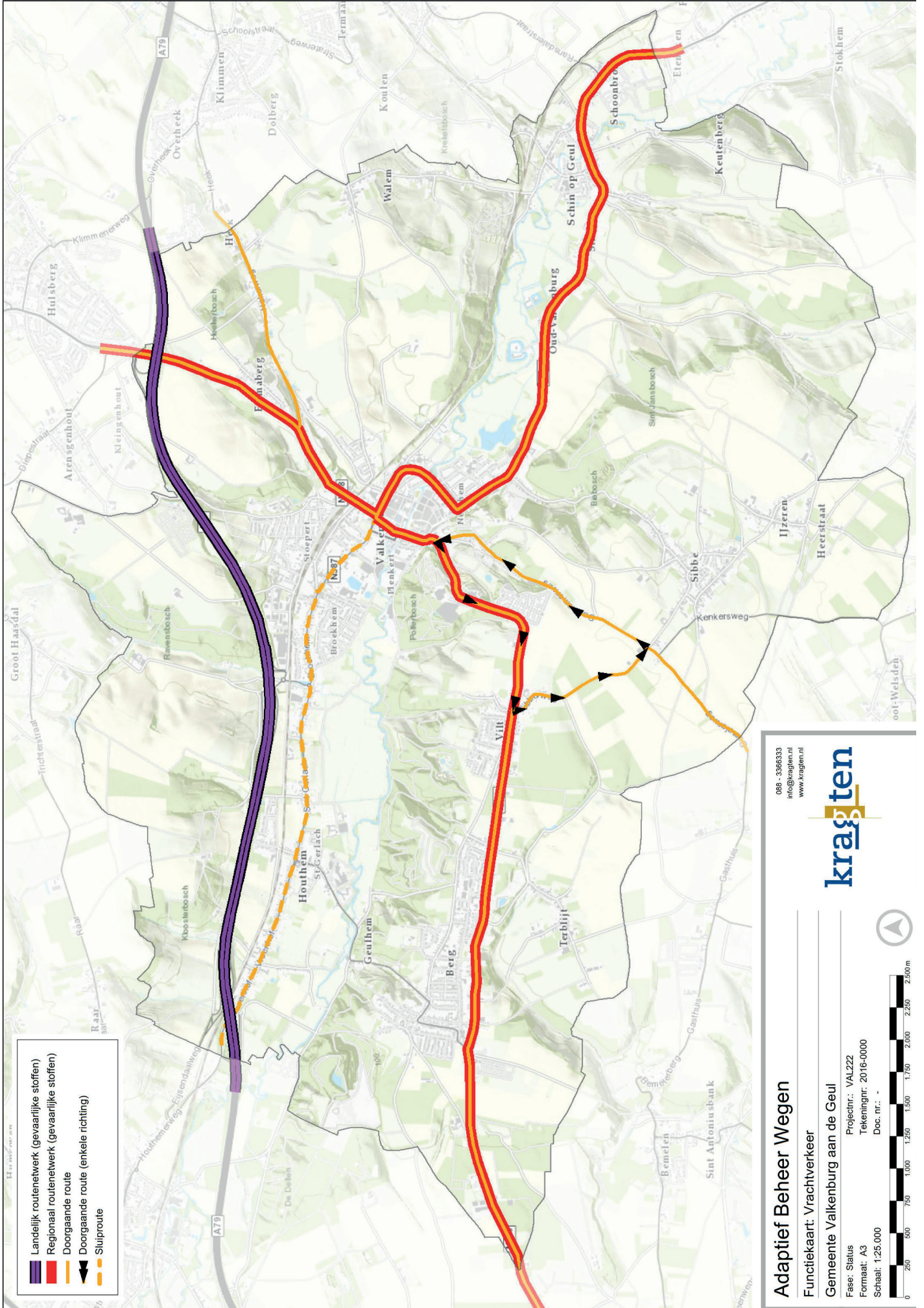
088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl








Adaptief Beheer Wegen

Functiekaart: Verkeersveiligheid
Gemeente Valkenburg aan de Geul
 Fase: Status
 Projectnr.: VAL222
 Formaat: A3
 Tekeningnr: 2016-0000
 Schaal: 1:25.000
 Doc. nr.: -





-  Landelijk routenetwerk (gevaarlijke stoffen)
-  Regionaal routenetwerk (gevaarlijke stoffen)
-  Doorgaande route
-  Doorgaande route (enkele richting)
-  Sluiproute

088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl


kragten


Adaptief Beheer Wegen

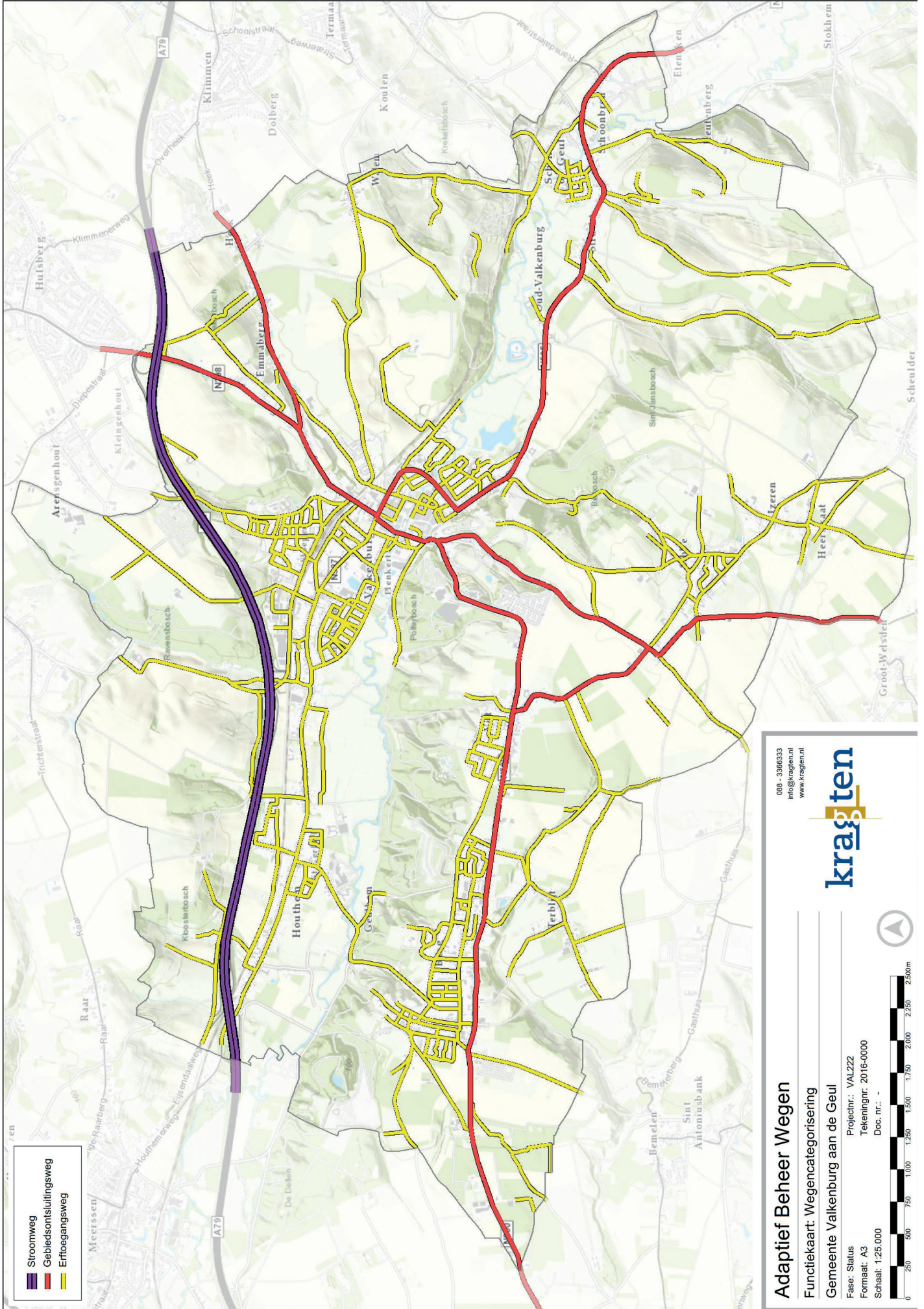
Funciekaart: Vrachtverkeer

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status
 Projectnr.: VAL222
 Formaat: A3
 Tekeningnr: 2016-0000
 Schaal: 1:25.000
 Doc. nr.: -







	Stroomweg
	Gebiedsonsluingsweg
	Erftoegangsweg

Adaptief Beheer Wegen

Funciekaart: Wegencategorisering

Gemeente Valkenburg aan de Geul

Fase: Status

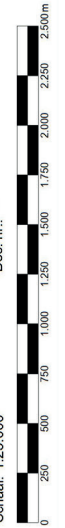
Projectnr.: VAL222

Tekeningnr.: 2016-0000

Schaal: 1:25.000

Doc. nr.: -

088 - 3366333
 info@kragten.nl
 www.kragten.nl





Herten

Schoolstraat 8
6049 BN Herten

Postbus 14

6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch

Hambakenwetering 5-J
5231 DD 's-Hertogenbosch

Postbus 2309

5202 CH 's-Hertogenbosch