



Samenvatting

Voor de periode 2025-2029 is in het beheerplan civieltechnische kunstwerken bepaald hoe de Gemeente Maastricht het beheer en onderhoud van onder andere bruggen, viaducten, sluizen en trappen gaat uitvoeren. De inwoners en gebruikers van de stad zullen de komende periode buiten merken dat veel objecten een flinke opknapbeurt krijgen. Dit beheerplan is een verdere uitwerking van de nota-IBOR 2024-2028. In de nota zijn de kwaliteitseisen en randvoorwaarden vastgelegd. Er is ook een budget afgesproken om deze kwaliteit te kunnen borgen. We zorgen ervoor dat de civieltechnische objecten veilig zijn en blijven binnen het budget. We zullen binnen het financieel kader een begrotingswijziging moeten doorvoeren. Omdat we binnen het financieel kader blijven kan dit middels de 1e Berap 2025 worden ingebracht en via de Raad worden vastgesteld.

1. Beslispunten

1. Het beheerplan Civieltechnische Kunstwerken 2025-2029 vast te stellen.
2. In te stemmen met het voorstel voor begrotingswijziging in de 1^e berap 2025 binnen financieel kader.

Besluit Burgemeester en wethouders d.d. 25 maart 2025:

Conform.



2. Aanleiding

Het huidige beheerplan Civieltechnische Kunstwerken loopt af in 2024 en moet opnieuw worden vastgesteld voor de komende vijf planjaren. De gemeente Maastricht heeft in beginsel een wettelijk vastgestelde zorgtaak. In het beheerplan staat hoe de Gemeente Maastricht het beheer en onderhoud van onder andere bruggen, viaducten, sluizen en trappen gaat uitvoeren. Hiermee laat de gemeente zien hoe zij invulling geeft aan haar wettelijke zorgtaak.

3. Beoogd effect

Maastricht wil een aantrekkelijke stad blijven voor zijn inwoners en gebruikers. Aan de ene kant door onze rol in de (Eu)regionale economie te versterken. Aan de andere kant door de lokale kwaliteit van leven te verbeteren (bron: Omgevingsvisie Maastricht 2040).

Civieltechnische kunstwerken leveren een belangrijke bijdrage deze visie. Denk bijvoorbeeld aan de Kennedybrug en de Noorderbrug om de bereikbaarheid van de stad te borgen. Onderschat echter niet het aandeel trappen dat ervoor zorgt dat mensen zich door de stad en wijken veilig kunnen voortbewegen. We hebben ook objecten met een architectonische en/of historische waarde. Voorbeelden hiervan zijn de Sint Servaasbrug, Hoeg Brögg en Sluis 19 en 20. Al deze objecten maken de stad aantrekkelijk zowel in functie als aanzien.

Het beheerplan Civieltechnische Kunstwerken is een verdere uitwerking van de nota IBOR. Het plan beschrijft binnen welke beleidskaders met bijbehorend financieel kader de gemeente Maastricht invulling geeft aan goed rentmeesterschap van dit kapitaalgoed.

Dit beheerplan heeft een raakvlak met SDG 9 Industrie, Innovatie en Infrastructuur van de duurzame ontwikkeldoelen. SDG 9 streeft ernaar de mobiliteit en infrastructuur te verbeteren, en de nadelen ervan – zoals tijdverlies als gevolg van files, onveiligheid in het verkeer en druk op het milieu – te verminderen.

4. Argumenten

1.1 We voldoen daarmee aan het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording).

Volgens het Besluit Begroting en Verantwoording dien je als gemeente verplicht aan te geven hoeveel geld je nodig hebt om aan je wettelijke zorgtaak te voldoen

1.2 We sluiten met het beheerplan aan op de vastgestelde nota-IBOR.

De nota-IBOR beschrijft de onderhoudsopgave voor de komende periode op hoofdlijnen. Het beheerplan is een verdere uitwerking van deze nota, wat weer aansluit op argument 1.1.



2.1 De budgetten komen na verwerking overeen met de regels voor begroten.

We gaan meer investeren en minder groot onderhoud doen. Een deel van de kosten uit de bestemmingsreserve wordt gebruikt om de investeringen te kunnen betalen. Dat moet wel conform de regels uit het BBV gebeuren.

4.1 Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

De civieltechnische kunstwerken maken onder andere mobiliteit mogelijk. Hoe efficiënter mensen zich kunnen verplaatsen, des te lager de energieverstopping. Bereikbaarheid is dan ook een belangrijke graadmeter.

De inwoners en gebruikers van de stad zullen de komende jaren merken dat door de hele stad meer onderhoud wordt uitgevoerd dan normaal. Door de leeftijd van het areaal zijn veel bruggen en viaducten toe aan een grondige onderhoudsbeurt. Dit ligt in lijn met de landelijke ontwikkelingen. Mensen zullen daardoor meer overlast onderweg ervaren. Bij het onderhoud aan een brug zal de brug tijdelijk volledig zijn afgesloten. Om de stad bereikbaar te houden, zal de stad soms even minder bereikbaar zijn.

4.2 Effect op de openbare ruimte

Er lopen een aantal ontwikkeltrajecten die kunnen leiden tot areaaluitbreiding. Voorbeelden zijn de herinrichting van het Sappi terrein en fiets- en voetgangersbrug Borgharen. Ook gaan we het areaal aan bestaande trappen en kleine muurtjes in de openbare ruimte verder in kaart brengen.

We verwachten areaalwijzigingen, maar kunnen in dit stadium nog geen uitspraken doen over aantallen. In 2028 wordt de nota IBOR geactualiseerd. Op dat moment kunnen we een nieuwe balans opmaken van het areaal en eventuele financiële consequenties.

4.3 Aanbesteding

De diversiteit en complexiteit van het areaal civieltechnische kunstwerken, maakt het moeilijk om het onderhoud in een paar contracten te vangen. We werken met diverse soorten contracten

- Contracten voor klein dagelijks onderhoud (straatwerk herstel aan trappen).
- Contracten voor groot technisch onderhoud (betonreparaties, vervangen voegen, schilderwerk).
- Contracten voor specifieke objecten (Marktmaastunnel, liften Hoeg Brögg, antieke sluizen)
- Contracten voor inspectie en onderzoek

Alle contracten hebben een meerjarig karakter variërend van 4 jaar tot 15 jaar. Door een langere contractperiode aan te gaan, zijn aannemers bereid meer te investeren in relatie en kwaliteit.

Er zijn contracten die de komende periode aflopen en opnieuw aanbesteed worden en er zijn contracten recent aanbesteed die aflopen na 2029.



5. Kanttekeningen of risico's

1.1 In het beheerplan is nieuwe informatie verwerkt over de onderhoudsopgave

In de Nota IBOR zijn onzekerheden benoemd zoals het nog niet in beeld hebben van de opgave aan renovaties en mogelijke vervangingen. Dit is nu voor de komende periode in beeld gebracht, maar lijkt niet tot extra kosten, omdat hiervoor een andere financiering volgt.

2.1 De onzekerheid op verborgen gebreken blijft aanwezig

Verborgen gebreken komen aan het licht op het moment dat buiten actief wordt gestart met onderhoud en kan niet vooraf al worden bepaald zowel in omvang als in kosten. Er blijft een niet vooraf te beheersen restrisico. De praktijk leert echter dat we ook meevallers hebben. We streven dus naar een gesloten balans.

6. Financiële gevolgen

Door de Raad is in november 2023 de Nota IBOR 2024-2028 vastgesteld en de hiermee gemoeide financiën in haar meerjarenbegroting geborgd.

In onderstaande tabel staan de ter beschikking gestelde budgetten voor civieltechnische kunstwerken. Deze budgetten zijn de randvoorwaarden voor het Beheerplan.

Exploitatie	2025	2026	2027	2028	2029
Onderhoud	1.512.494	1.512.494	1.512.494	1.512.494	1.512.494
	4				
Werkbudget	158.108	158.108	158.108	158.108	158.108
Kapitaallasten	584.267	921.157	1.354.098	1.587.642	1.587.642
Storting	949.767	877.675	870.989	823.633	823.633
Bestemmingsreserve					
Totaal	3.204.636	3.469.434	3.895.689	4.081.877	4.081.877

Investerings	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Krediet CTK	1.341.727	5.245.264	7.212.510	3.440.516	169.016	169.016

Op basis van een gedetailleerdere analyse van de benodigde werkzaamheden is gebleken dat er meer budget benodigd is voor regulier onderhoud en inspecties ('werkbudget'), maar minder voor (de storting in de bestemmingsreserve voor) groot onderhoud.



Het totale budget blijft hiermee gelijk, maar de verdeling over de afzonderlijke posten wijzigt conform onderstaande tabel.

Exploitatie	2025	2026	2027	2028	2029
Onderhoud	1.537.148	1.537.148	1.537.148	1.537.148	1.537.148
Werkbudget	215.776	215.776	215.776	215.776	215.776
Kapitaallasten	584.267	921.157	1.354.098	1.587.642	1.587.642
Storting	867.445	795.353	788.667	741.311	741.311
Bestemmingsreserve					
Totaal	3.204.636	3.469.434	3.895.689	4.081.877	4.081.877

De geprognosticeerde investeringen wijzigen niet. De gewijzigde budgetten zullen in de eerste Bestuursrapportage van 2025 worden verwerkt.

7. Vervolgtraject besluitvorming, uitvoering en evaluatie

Middels de P&C-cyclus en Raadsinformatiebrieven zal zowel het college als de Raad regelmatig geïnformeerd worden over de stand van zaken voor wat betreft de daadwerkelijke uitvoering.

De beheerstrategie voor 2025-2029 ziet er als volgt uit:

We sturen op de balans tussen prestaties, risico's en kosten

- Prestaties: Wat is de functie van het object, wat moet het kunnen?
- Risico's: Wat heeft invloed op het niet kunnen vervullen van deze functie en hoe erg is dat?
- Kosten: Wat kost het om risico's te beheersen of te voorkomen?

We maken aantoonbaar dat onze bruggen en viaducten constructief veilig zijn

Wat kan een brug dragen, hoe lang gaat dat nog en op welk moment moet ingegrepen worden?

We brengen de informatie over ons areaal verder op orde

Welke informatie heb ik minimaal nodig van een brug om goed beheer te kunnen voeren en hoe maak ik deze beschikbaar?

We gaan verder met het implementeren van de assetmanagement methodiek

Assetmanagement gaat vooral om de bedrijfsvoering van het onderhoud:

- Het opstellen van meerjaren begrotingen met een doorkijk van minimaal 10 jaar, gebaseerd op inspecties en onderzoeken
- Het integraal afstemmen van onderhoud met andere opgaves
- Het inkopen van onderhoud als ook het begeleiden en controleren van de werkzaamheden
- Het optimaliseren van de communicatie- en informatiestromen



- Het monitoren van de voortgang en het verzorgen van de juiste verantwoordingsdocumenten voor burger en bestuur.

Voor de periode 2025-2029 worden in ieder geval de volgende bruggen aangepakt:

Groot onderhoud:

Bassinbrug, Groot onderhoud vijf houten bruggen, Kade Beatrixhaven, Kademuren Maasboulevard NS Tunneltje, Parkeerdek Ovidiushof, Sint Servaasbrug, Spoorviaduct Kennedybrug, Kademuur Wilhelminavaart, Brug Jojohaven, Kademuren Wijck, Ameliebrug, Brug Bosscherweg Brug Maasboulevard, Viaduct Oeslingerbaan, Viaduct Viaductweg.

Renovaties:

Sluis 19, Ophaalbrug sluis 19, Fietsbrug Akersteenweg, Kademuren richting sluis 19, Hoeg Brögg, Kademuren Bassin.

Vervangingen:

Liften Hoeg Brögg, Jekervoetbrug, Slibdeur sluis 20, Duiker Willem Alexanderweg.

Integrale projecten:

Wilhelminabrug, Kennedybrug.

8. Communicatie

De Raad wordt via een Raadsinformatiebrief geïnformeerd over het Beheerplan.