

## Wegenbeheer- en beleidsplan 2019-2022

De raad van de gemeente Maasgouw;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van Maasgouw d.d. 13 december 2018;

mede gelet op de artikelen 4:81, eerste lid, 4:83 en 1:3, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht, en voorts gelet op de Wegenwet;

b e s l u i t vast te stellen de volgende beleidsregel:

Wegenbeheer- en beleidsplan 2019-2022 van de gemeente Maasgouw

### 1. INLEIDING

#### 1.1 Aanleiding

Het huidige wegenbeheerplan van de gemeente Maasgouw (2015-2018) nadert het einde van de looptijd. Daarom hebben wij behoefte aan een actueel inzicht in de huidige kwaliteit van de verhardingen, het benodigde onderhoud voor de komende vier jaar en de budgetten die daarvoor nodig zijn. Op de eerste plaats is dit nodig om als gemeente aan de zorgplicht te voldoen (Wegenwet artikel 16). Ten tweede onderbouwen we met dit plan de budgetten voor het wegbeheer en –onderhoud zodat we deze kunnen opnemen in de gemeentelijke meerjarenbegroting. Hiermee voldoen we dan aan de eisen van de Provincie Limburg ten aanzien van repressief toezicht. Ten slotte willen wij onze visie en het beleid beter tot uiting laten komen in het beheer en onderhoud. Met dit plan maken we hierin een eerste stap, zodat we de keuzes die we in het beheer en onderhoud maken in de toekomst beter kunnen onderbouwen vanuit dit beleid.

Vooruitlopend op het actualiseren van het beheerplan, speelde ook de wens om het beleid voor wegen vast te leggen. Een aantal onderwerpen die wel al in de gemeente van belang zijn, kregen nog geen aandacht in het voorgaande beheerplan. Het gaat hierbij om uiteenlopende onderwerpen zoals bijvoorbeeld energietransitie, klimaatadaptatie, kabel- en leidingwerken, vorstschade en participatie. Daarnaast hebben we ook behoefte aan meer samenhang tussen de verschillende (beleids-)plannen welke raakvlak hebben met ons wegenbeheer. Denk hierbij bijvoorbeeld aan ons Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2015-2025 (GVVP).

#### 1.2 Doelstelling

De doelstelling van dit wegenbeleids- en beheerplan is tweeledig:

- Actualiseren en vastleggen van het beheerplan en het beleid voor wegbeheer met aandacht voor de nieuw aangedragen onderwerpen en het integreren van beleid van de andere disciplines.
- Inzicht in huidige kwaliteit en omvang van het verhardingsareaal en het benodigde onderhoud en budgetten voor de komende vier jaar, aansluitend op onze visie en beleid.

#### 1.3 Leeswijzer

**Hoofdstuk 2: Wat vinden we belangrijk?** Omschrijft het beginkader; wat vinden wij als de gemeente belangrijk en welk bestaand beleid is ook op onze wegen van toepassing?

**Hoofdstuk 3: Wat willen we?** Geeft aan de hand van de thema's 'Samen' en 'Duurzaam' inzicht in onze doelstelling rondom beheer en onderhoud van onze wegen en verhardingen. Wat is voor ons de gewenste situatie waar we in de komende jaren naar toe willen werken?

**Hoofdstuk 4: Wat verwachten we?** Gaat in op de toekomstige ontwikkelingen die we voorzien en waarmee wij als gemeente rekening moeten houden in het toekomstige beleid en beheer van ons wegenareaal.

**Hoofdstuk 5: Wat hebben we gedaan?** Geeft via een korte samenvatting inzicht in de hoofdpunten uit het vorige beheerplan.

**Hoofdstuk 6: Wat hebben we?** Omschrijft de huidige samenstelling (kwantiteit) en de actuele kwaliteit van ons verhardings-/wegenareaal. Hierbij kijken we naar de ontwikkelingen en ambities ten opzichte van het vorige plan (hoofdstuk 5).

**Hoofdstuk 7: Wat gaan we doen?** Omschrijft aan de hand van de beheerstrategie de manier waarop we het beheer en onderhoud aanpakken en op welke manier het beleid zijn doorvertaling vindt in het onderhoud. Daarnaast zetten we hier de (pilot)projecten voor de komende planperiode uiteen.

**Hoofdstuk 8: Wat hebben we nodig?** Geeft inzicht in het concrete onderhoud; de planning, de benodigde financiële middelen en het beschikbare budget voor de komende vier jaar.

**Hoofdstuk 9: Conclusies en aanbevelingen** Sluit het plan af met eindconclusies en aanbevelingen voor het beleid en het beheer/onderhoud van de wegen in de komende jaren.

## 2. WAT VINDEN WE BELANGRIJK?

**In dit hoofdstuk geven we aan wat we belangrijk vinden. In ons huidige (bovenliggende) beleid en visie is al veel aangegeven over wat wij als gemeente Maasgouw belangrijk vinden. Uit dit bestaande beleid halen we dat wat belangrijk is voor de wegen of daaraan raakt. In het hoofdstuk 'Wat willen we?' maken we daarvan de concrete vertaling naar hoe we daar voor de wegen invulling aan willen geven.**

### 2.1 Veranderende rol van de overheid

We zien de samenleving veranderen. Dit vraagt een andere houding, rol en werkwijze van ons als overheid. Zo wordt dat ook in onze *Strategische visie 2025* gesignaleerd. In hoofdlijnen wordt van de gemeente drie rollen verwacht: De traditionele rol (bepalende overheid), de ondersteunende rol en de samenwerkingsrol. Waarbij de laatste twee relatief nieuw zijn voor de gemeente en vragen dat de gemeente zich meer als partner opstelt.

Daarom is het nodig dat de gemeente in gesprek blijft, en gaat, met iedereen die meedoet of mee wil doen.

In het coalitieakkoord 2018-2022 '*Samen op weg naar een duurzaam Maasgouw*' is een zelfde koers uitgesproken. Ook hierin wordt door het college de wens uitgesproken meer samen met bewoners te doen.

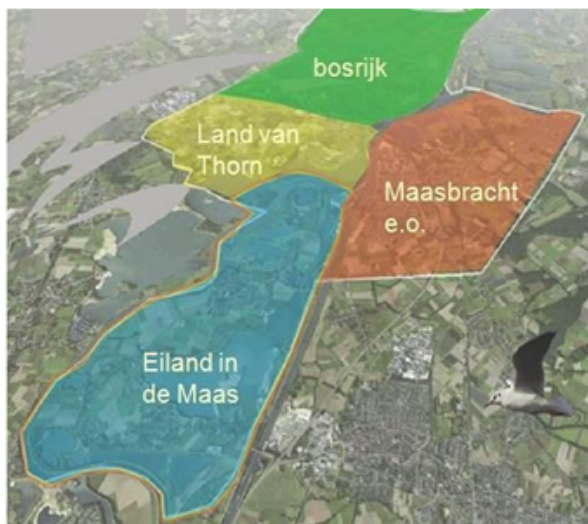
### 2.2 Hoge kwaliteit leefomgeving: dynamisch vrijetijdsgebied

In zowel de strategische visie als het coalitieakkoord wordt nadrukkelijk de wens uitgesproken voor een leefomgeving van hoge en onderscheidende kwaliteit. Uit de '*Structuurvisie Maasgouw 2030, de wereld van de Maasplassen*' blijkt bij het onderdeel bereikbaarheid dat een versterking van het kwaliteitsbeeld van het gehele wegennet wordt nagestreefd.

### 2.3 Vergroten onderscheidend karakter

In de Structuurvisie is aangegeven dat het wenselijk is om het eigen onderscheidende karakter van de vier deelgebieden, Bosrijk, Land van Thorn, Maasbracht en Eiland in de Maas, te vergroten.

Met het beleid en het beheer van onze wegen willen we daar uiteraard graag op in spelen. Daar zien we verschillende mogelijkheden voor. Het college heeft hiervoor in het coalitieakkoord ook al enkele aanzetten gedaan. Zij geven aan graag in te willen zetten op bloemrijke bermen en akkerranden, het doorgaande verkeer door de kernen te willen mijden en dat bij alles wat we doen de veiligheid van de gebruiker (in het bijzonder de fietsers (schoolgaande jeugd) en het langzame verkeer) voorop staat. Het streven is zelfs om op nul verkeersslachtoffers uit te komen. Hiervoor omarmen we het principe van Duurzaam Veilig. De structuurvisie sluit hierop aan en noemt verder ook de opgave om het openbaar vervoer (ook in verband met de vergrijzing in de gemeente) en het fietsgebruik te stimuleren (in 2020 moet dit 20% van de verkeersbewegingen zijn). Zo geven we onder andere ruimte aan dat wat goed is voor de mens en de natuur, dat vinden we belangrijk.



Afbeelding 1. De 4 deelgebieden uit de Structuurvisie

## 2.4 Alvast aan de slag met de Omgevingswet

Tijdens de looptijd van dit beleid- en beheerplan (2019-2022) treedt naar verwachting ook de Omgevingswet in werking (2021). De Omgevingswet is voor 20% een structuurverandering waarbij veel ruimtelijke wetten worden samengevoegd. De overige 80% beoogt een cultuurverandering waarin samenwerking tussen verschillende disciplines en participatie een belangrijke rol spelen.

Voor die cultuurverandering hoeven we niet te wachten tot 2021. We maken in dit plan al een start met een integrale en gebiedsgerichte aanpak waarmee we goed aansluiten bij ons GVV 2015-2025 (*Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplan*). Het beleid dat we hiermee uiteenzetten zal goede bouwstenen bieden voor de op te stellen omgevingsvisie.

## 3. WAT WILLEN WE?

**Op basis van dat wat we aan hebben gegeven belangrijk te vinden in het (bovenliggende) beleid en onze kennis en ervaring van de wegen en mensen in Maasgouw, willen we aan de volgende punten meer ruimte geven. We hebben deze punten onderverdeeld naar de twee belangrijkste pijlers vanuit het coalitieakkoord: Samen en Duurzaam.**

### 3.1 SAMEN

We willen graag samenwerken met anderen. Dit vanuit het idee dat daarmee ieder zijn vakmanschap het beste tot zijn recht komt. Intern hebben we een aantal specialisten die veel weten over hun discipline, deze disciplines kunnen elkaar nog meer versterken. Dat geldt ook voor de mensen die meer vanuit en aan het beleid werken en de mensen die in de praktijk hier uitvoering aan geven. Ook zien we kansen om deze kennis te versterken met externe kennis. De gebruikers hebben namelijk specifieke kennis over het gebruik. Met die kennis kunnen wij ons voordeel doen en zo beter aansluiten op (de wensen vanuit) het gebruik. Dat gebeurt (deels) al. We willen dit waar mogelijk verder versterken en graag in ons beleid bekrachtigen als belangrijke waarde in onze organisatie.

#### 3.1.1 Intern: Samen doen met lef, meer onderlinge samenwerking

We zijn van origine gewend om te werken vanuit onze eigen disciplines. Vanuit onze eigen disciplines gaan we kijken wat we denken dat goed is en welke ingrediënten daarbij horen. Wij doen dat bijvoorbeeld voor de wegen, groen doet dat voor het groen, de specialisten verkeer doen dat voor het verkeer, de waterdeskundigen voor water, enzovoort. Vervolgens brengen we dat samen en proberen we daarin aan ieders wensen iets tegemoet te komen.

In toenemende mate zoeken we eerder de afstemming tussen de verschillende disciplines. Zo organiseren we bij groot onderhoud en volledige reconstructies al integrale sessies, zowel intern met andere afdelingen als extern met om-/aanwonenden. We merken op dat zodra onze specialisten eerder met om-/aanwonenden bij elkaar gaan zitten, we samen kunnen bedenken wat goed is en zo gezamenlijk werken aan een (voor de gebruiker) passend totaalbeeld. Vanuit de bewoner gezien is dat ook wenselijk. Bewoners kijken namelijk als gebruikers niet vanuit verschillende disciplines, maar kijken naar de openbare ruimte als geheel van gevel tot gevel. Voor ons als specialisten biedt dat als voordeel dat we onderling meer kennis kunnen uitwisselen, veel van elkaar kunnen leren en het onderlinge begrip kan groeien.

We willen meer ruimte voor de vakmanschap en ervaring van onze eigen dienst. Niet alleen de verschillende vakdisciplines kunnen meer van elkaar leren, ook met de (praktijk)kennis van onze eigen dienst kunnen we veel meer ons voordeel doen. In Maasgouw wordt het beheer en onderhoud van de openbare ruimte deels door onze eigen dienst uitgevoerd. Deze functioneert goed. Aan de betrokkenheid, kennis en ervaring van onze eigen dienst hechten we veel waarde. Het is daarom de wens om meer ruimte te geven aan deze vakmanschap en ervaringskennis van onze eigen vakmensen. Dit willen enerzijds doen door meer afstemming te zoeken met onze dienst en zo in het beheer en onderhoud ons voordeel te doen met hun praktijkervaring. Anderzijds door onze eigen dienst meer ruimte te geven in de wijken om dat te doen wat zij denken dat, passend binnen het beleid, het hardst nodig is en de gebruikers het beste bedient. In het klein onderhoud werken onze vakspecialisten al integraal. Daarnaast gaan we in de komende planperiode kijken of het wenselijk is om de ruimte die zij hebben voor het inzetten van hun vakmanschap verder uit te breiden. Zij zijn het gezicht van de gemeente in de wijken. Dat kunnen we verder uitbreiden door de zichtbaarheid in de wijken vergroten en nog meer ruimte te geven om service te verlenen richting de bewoners en meer in te laten spelen op hun wensen. Taken die onze eigen dienst niet kan oppakken zetten we uit op de markt.

### **3.1.2 Extern: Meer participatie**

De wens om het meer samen te doen, geldt niet alleen voor de eigen organisatie. Ook buiten de eigen organisatie zien we mogelijkheden om meer samen te doen en meer van elkaar te leren. Voordat we ergens aan de slag gaan vinden we het belangrijk om te weten hoe de bewoners, de gebruikers van de openbare ruimte, de ruimte

beleven en ervaren. Bij de grotere (reconstructie)projecten gaan we nu al zonder ontwerp of plan eerst naar onze bewoners en gebruikers van de openbare ruimte toe. Hier hebben we goede ervaringen mee. Voor ons dagelijks beheer doen we dit nog in beperkte mate. We willen daarbij ook niet te hard van stapel lopen. Participatie heb je in vele verschillende vormen en niveaus. In eerste instantie willen wij ons gedurende de planperiode vooral richten op het verfijnen van het participatieproces bij reconstructies. Hiermee krijgen wij meer gevoel bij de tevredenheid en wensen van gebruikers.

Meer samen doen, zowel intern als extern, heeft ook consequenties voor hoe we zaken organiseren. Of beter gezegd, meer samen doen, met meer ruimte voor de eigen dienst en de gebruiker, gaat gemakkelijker als we zaken anders organiseren. Het maakt het logischer om integraal naar de openbare ruimte te kijken. om dat goed en passend te doen is het voor de hand liggend om meer te gaan sturen vanuit de wijken. De wijk is namelijk een fijn schaalniveau waarop gestuurd kan worden. De wijk is een duidelijke en overzichtelijke entiteit die het daarmee ook goed mogelijk maakt om verschil te maken tussen wijken en hoe deze beheerd worden. Dat maakt het mogelijk om meer aan te sluiten bij het karakter van de wijk en de beleving van de bewoners. Ook biedt dat ruimte aan de eigen dienst om binnen de wijken het onderhoud gemakkelijk integraal aan te pakken. Dit sluit ook aan bij het GVVP, waarin een aanzet wordt gedaan voor een meer gebiedsgerichte en integrale aanpak en bij de structuurvisie waarin het vergroten van het onderscheidende karakter als wenselijk wordt aangegeven. Om de mogelijkheden hiertoe te verkennen willen we het beheer van de wegen meer vanuit de wijken gaan sturen. Een goed pilotvoorbeeld hiervan is de reconstructie van Oud Maasbracht.

## **3.2 DUURZAAM**

De gemeente ziet het als haar taak om waar mogelijk haar rol te pakken en bij te dragen aan een betere wereld. Waar we de mogelijkheid hebben en het in balans is met de middelen gaan we voor duurzame keuzes.

In het milieubeleidsplan (2014-2018) is aangegeven dat de gemeente zich in eerste instantie vooral wil richten op het laaghangende fruit en projecten en doelstellingen die uitgaan van participatie, betrokkenheid, verantwoordelijkheid en samenwerking met de inwoners, bedrijven en instanties. Speerpunten daarbij zijn:

- Het vervullen van een voorbeeldfunctie op het gebied van duurzaamheid als gemeente
- Het stimuleren van energiebesparing en toepassen van duurzame energie
- Inzetten op klimaatadaptatie
- Duurzaam bodemgebruik
- Milieuthema's integreren in ruimtelijke processen
- Stimuleren, activeren en duurzame samenleving

(door initiatieven uit de samenleving te stimuleren en in te zetten op communicatie en educatie)

### **3.2.1 Weten wat we hebben**

Om ons areaal goed te kunnen onderhouden en beheren is het essentieel om te weten wat we hebben. Dat is een eerste voorwaarde om weloverwogen keuzes te kunnen maken en een duurzaam beleid voor het beheer en onderhoud op te stellen. Ook voor de komende planperiode is het van belang dat veran-

deringen in ons areaal voortdurend in ons datasysteem worden doorgevoerd. In de praktijk blijkt dat dit niet altijd consequent gebeurt. In de komende planperiode gaan we intern werken aan een werkproces om dit verder te optimaliseren.

### **3.2.2 Klimaat robuust inrichten**

We zien dat het klimaat aan het veranderen is. Dat vraagt om een inrichting van de ruimte die beter bestand is tegen het veranderende klimaat. Wanneer we iets aanpassen in de openbare ruimte kijken we direct naar de mogelijkheid om dit te combineren met (eenvoudige) klimaat-adaptieve maatregelen voor hevige neerslag en hittestress. Bij reconstructies is klimaatadaptatie een belangrijk thema dat we zoveel mogelijk implementeren in de nieuwe inrichting. Ook bij kleine onderhoudswerkzaamheden, zoals herstraten, proberen we klimaatrobuustheid een vast thema te maken. Dit lukt ons steeds beter. Hierop voorsortend is in het *Gemeentelijk Rioleringsplan 2017 – 2021* vanaf 2018 een jaarlijks bedrag van €56.250,- opgenomen om de meerkosten op het regulier onderhoud van het klimaatrobuust inrichten te financieren.

### **3.2.3 Verharding zoveel mogelijk vervangen door groen**

Het veranderende klimaat vraagt ook om andere uitgangspunten bij het inrichten van de openbare ruimte. Verharding in de openbare ruimte zijn erg functioneel en op veel plekken noodzakelijk. Nu we weten dat het klimaat aan het veranderen is, wordt de noodzaak om meer ruimte te geven aan het groen groter. Groen heeft namelijk meer adaptief vermogen om in te spelen op het veranderende klimaat. Bovendien zien we dat de biodiversiteit op veel plekken achteruit gaat. Ook vanuit dat oogpunt is het belangrijk ruimte te bieden aan het groen. Vandaar dat we kritischer gaan kijken naar waar verharding, zowel binnen als buiten de bebouwde kom echt nodig is. Zeker op plekken waar we de openbare ruimte gaan aanpassen. Als we besluiten dat verharding nodig is, kijken we kritisch naar welk type verharding gedurende de technische en economische levensduur het beste aansluit bij het beheer/onderhoud en de functie maar ook bijdraagt in het klimaatadaptiever en biodiverser inrichten van de openbare ruimte. Dit sluit aan bij onze Groenvisie 2030.

### **3.2.4 Stimuleren van voet- en fietsverkeer**

We willen het graag zo aantrekkelijk mogelijk maken voor mensen om zich te voet of met de fiets te verplaatsen. Dit is een veel schonere manier van transport dan de auto en daarmee beter voor de gezondheid van de mens en de aarde. We zetten daarmee de lijn die in het GVVP is ingezet voort en zoeken zo aansluiting op de nota Publieke Gezondheid en de Gezondheidsnota 2019. Vanuit ons werkveld willen we hier aan bijdragen door het verbeteren van comfort en de veiligheid van fietsers en overig langzaam verkeer.

In het bijzonder willen we aandacht geven aan de schoolgaande kinderen. Jong geleerd is tenslotte oud gedaan. De school-thuisroutes hebben daarom onze aandacht. Naast de jeugd hebben ook de ouders onze bijzondere aandacht. We zijn een gemeente die vergrijsd is met het beleid om langer thuis te wonen vinden we het belangrijk om hier in de openbare ruimte op in te spelen. We zien graag de ouderen in onze gemeente wandelen, fietsen of als dat niet meer goed gaat met hun scootmobiel zich door onze buurten verplaatsen. Daarvoor zijn, zoals ook al in het GVVP is gesignaleerd, aanvullende voorzieningen nodig. Denk hierbij aan verlaagde trottoirs en verbeterde oversteken.

### **3.2.5 Onderscheid maken tussen beheer en onderhoud**

Het onderhouden van de openbare ruimte betekent puur het in stand houden van de openbare ruimte. Openbare ruimte wordt vaak voor lange tijd aangelegd, vaak voor meer dan 30 jaar. In die tijd kan een hoop veranderen. Zo ook het gebruik van deze openbare ruimte.

In het GVVP is aangegeven dat de functie van de wegen dient te blijken uit de vormgeving. Daar sluiten wij graag bij aan. Als de inrichting van de openbare ruimte niet meer aansluit bij het gebruik of de functie, dan gaan we die openbare ruimte niet meer op dezelfde wijze in stand houden. Vanuit het beheer kunnen we mogelijk wel iets aanpassen en de bestaande ruimte verbeteren waardoor deze weer beter aansluit bij het gebruik of de functie.

Mocht dat niet lukken en mocht een echte reconstructie wenselijk zijn, dan signaleren wij dit als beheerders en geven dit signaal af binnen onze afdeling Beheer.

Het in stand houden van een ruimte die niet functioneert vinden wij niet duurzaam. De spaarzame ruimte die we hebben gebruiken we het liefst multifunctioneel en goed, bovendien voorkomen we dan dat onnodig geld weg vloeit in situaties die niet kloppen. De eigen dienst speelt hierin een belangrijke rol. We zien dat, vanuit het verrichten van de kleine straatwerkzaamheden, de eigen dienst een belangrijke signaalfunctie van buiten naar binnen (het beheer) vervult.

### **3.2.6 Reductie onderhoud**

In de oude kernen binnen onze gemeente zien we typerende materialen die kenmerkend zijn voor de oude kern. Deze typerende materialen zijn duur in beheer en onderhoud. Omdat de wens bestaat om deze inrichting die bij de persoonlijkheid van de kern horen te behouden, gaan we in de komende planperiode op zoek naar mogelijkheden om hierin te verduurzamen. In eerste instantie zou dit ook een extra investering kunnen betekenen die zich na verloop van tijd terugverdient. Hierbij kan gedacht worden aan het dichtvoegen van de natuurstenen voetpaden. Hoewel de aanleg-/beheerkosten hoger zijn, kunnen de onderhoudskosten (voor het in stand houden) lager uitvallen. Dit komt onder meer doordat we niet meer intensief onkruid hoeven te bestrijden met gasbranders. Dit voorbeeld toont aan dat een keuze voor een ander materiaal of inrichting zowel in financieel als in duurzaam opzicht voordelen heeft. In de nabije toekomst zullen we aandacht besteden aan de toepassing van andere materialen en een andere manier van beheer van deze verhardingen ten behoeve van duurzaamheid en effectieve inzet van budgetten.

### **3.2.7 Eenduidigheid van de inrichting**

Hoewel we verschil willen gaan maken tussen wijken, kunnen we binnen de wijken en andere entiteiten wel meer eenduidigheid in de inrichting nastreven. Dat draagt bij aan een rustige uitstraling en aan een efficiënt beheer.

Daarbij willen we zoals in het GVVP aangegeven is, zoveel mogelijk de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig hanteren. Dit doen we vanuit het oogpunt van duurzaamheid maar ook omdat we de verkeersveiligheid en leefbaarheid van Maasgouw belangrijk vinden. Ook hiervoor is de pilotreconstructie van Oud Maasbracht een goed voorbeeld.

### **3.2.8 Continuïteit in het werk**

Door in te zetten op de eigen dienst zorgen we voor meer continuïteit in de werkzaamheden die in de openbare ruimte worden uitgevoerd dan wanneer we het steeds uitbesteden aan (wisselende) marktpartijen. Zo maken we ook duurzaam gebruik van de mensen en hun kennis en ervaring van de openbare ruimte in Maasgouw. Ook dat vinden we belangrijk en verstaan wij onder duurzaamheid.

## **4. WAT VERWACHTEN WE?**

**In het vorige hoofdstuk hebben we het beleid aangehaald waar we graag de komende vier jaar mee aan de slag willen. Daarnaast zien we in de samenleving en in de openbare ruimte een aantal ontwikkelingen waarvan we verwachten dat die komende jaren ook invloed gaan hebben op hoe we beheren of waar beheer een rol in kan spelen. Deze ontwikkelingen benoemen we hier graag, zodat deze op ons netvlies (blijven) staan. Vooralsnog maken deze ontwikkelingen nog geen onderdeel uit van ons beleid.**

### **4.1 Mobiliteit**

We zien op het gebied van mobiliteit veel veranderen. De zelfrijdende auto maakt in de toekomst zijn intrede. De vraag is wat dit gaat betekenen voor het beheer. Hoe reageren de sensoren bijvoorbeeld op oneffenheden op en in de wegen? Deze technologie is nog volop in ontwikkeling. Daarom is het nu nog te vroeg om daarop in te spelen, maar houden we deze ontwikkelingen wel goed in de gaten.

Ook op de fietspaden zien we veel veranderen. Waar voorheen iedereen op eenzelfde soort fiets reed en afhankelijk van zijn eigen spierkracht tussen de 15 en 25 km per uur reed, zien we hier de diversiteit nu snel toenemen. De snelheden worden meer divers en hoger en de afstanden die met de fiets af te leggen zijn worden groter. Dit maakt dat het drukker wordt op de fietspaden. Dit kan gevolgen hebben voor het beheer en onderhoud van de fietspaden. Zo kan het faciliteren van een vlak wegdek, het wegnippen van overhangende takken en het verbreden van fietspaden nog belangrijker worden. Ook deze ontwikkelingen houden wij goed in de gaten.

### **4.2 Slimme wegen**

Niet alleen de vervoersmiddelen veranderen, ook de wegen zelf zien we veranderen. Met sensoren is het mogelijk om steeds meer informatie over het verkeer via de wegen te verzamelen. Een andere ontwikkeling om te voorzien in de energieopgave is dat steeds meer wordt gekeken of het mogelijk is om via de wegen energie te winnen. Dit zou in de toekomst zowel kunnen door het opvangen of omzetten van de wrijving tussen de banden en het wegdek als door zonnecellen (solarroad) in het wegdek te verwerken. Ook dit heeft naar verwachting in de toekomst gevolgen voor het beheer en onderhoud van de wegen.

### **4.3 Energietransitie**

Deze laatste ontwikkelingen passen in een groter geheel. We moeten namelijk op zoek naar andere manieren om onze energie te winnen. De bronnen die we nu nog veelal gebruiken zijn uitputtelijke bronnen en die raken een keer op en zijn sowieso minder duurzaam. Dat zien we nu al bij de gaswinning en maakt dat we nu van het gas af moeten. Dat betekent dat we in de openbare ruimte enerzijds meer

ruimte moeten creëren voor het opwekken van duurzame energie, anderzijds heeft het gevolgen voor hoe we zaken in de openbare ruimte organiseren. Beide ontwikkelingen houden we in de gaten.

Het onderwerp energietransitie in de gemeente Maasgouw staat, zeker met betrekking tot wegbeheer nog in de kinderschoenen. In de toekomst gaan we hiermee verder aan de slag, zodat we ook vanuit het beheer en onderhoud van wegen hieraan een positieve bijdrage gaan leveren. Binnen ditzelfde kader (energietransitie) zijn we in onze gemeente bezig met het moderniseren van het energienet. In de nabije toekomst worden daarom veel kabel- en leidingwerkzaamheden verwacht en zal ook hier afstemming gezocht moeten worden met de onderhoudswerkzaamheden op onze wegen.

#### 4.4 Verlies aan biodiversiteit

We zien de biodiversiteit afnemen met alle gevolgen van dien. Een goed voorbeeld daarvan is de afname van de aanwezigheid van de bij. Dat willen we niet laten gebeuren en daarom willen we hier bij het beheer en onderhoud van de wegen aandacht voor hebben. We nemen we al maatregelen ter bevordering van de biodiversiteit zoals de keuze voor groen in plaats van verharding en het toepassen van bloemrijke bermen. We blijven deze ontwikkeling in de gaten houden en indien nodig nemen we op basis daarvan aanvullende maatregelen.

#### 4.5 Toename in gezondheidsklachten

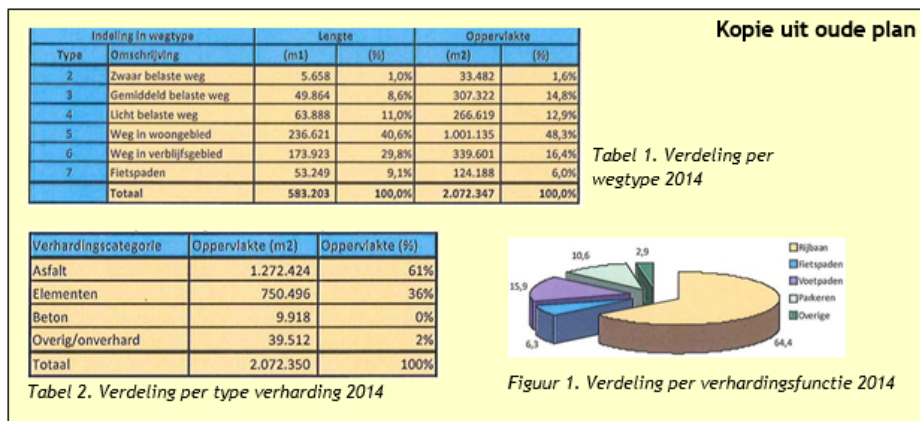
De nadelen van een inactieve leefstijl (zitten in de auto, op kantoor, thuis op de bank etc.) komen steeds meer aan het licht. De nadelige gevolgen voor de gezondheid zien we toenemen. Bewegen en zeker bewegen in de buitenruimte is goed voor onze gezondheid en gemoedstoestand. Deze negatieve effecten lossen we niet een- twee-drie op vanuit het beleid en beheer voor de wegen. Toch zien we ook hier een relatie en een verantwoordelijkheid voor ons. Met de facilitering van de wegen kunnen we namelijk bijdragen aan het stimuleren van meer actieve vormen van bewegen en daarmee een actievere leefstijl. Dat doen we deels al door oog te hebben voor de fietser en voetganger. In de toekomst kunnen we, als de ontwikkelingen daarom vragen, dit verder uitbreiden.

### 5. WAT HEBBEN WE GEDAAN?

In 2014 hebben is enkel een beheerplan opgesteld voor de periode 2015-2018, zonder beleidshoofdstukken. In deze paragraaf geven we kort inzicht in de hoofdpunten van het oude plan, opgesteld door Antea group. Dit geeft ons de mogelijkheid om de huidige situatie te vergelijken met de situatie in 2014 en ontwikkelingen te traceren.

#### 5.1 Inventarisatie Areeal 2014

Het vorige plan omschrijft tot in detail de omvang en samenstelling van het wegengereel. Zo wordt onder meer inzicht gegeven in de verdeling per verhardingstype, per specifieke verharding, per wegtype, per verhardingsfunctie, per dorpskern en binnen/buiten de bebouwde kom. Onderstaande tabellen en figuur uit het oude plan geven de omvang en opbouw van het areaal in 2014 op hoofdlijnen weer.



#### 5.2 Strategie en ambitieniveau in 2014

Als beheerstrategie is in het oude plan omschreven dat wordt aangesloten op de CROW-systematiek voor rationeel wegbeheer (publicatie 147). Maatregelen zijn voor een periode van vijf jaar conform deze systematiek gepland en voor de langere termijn wordt er met de theoretische cyclische benadering gerekend. In navolging van 2009 is voor de periode 2015-2018 gekozen voor ambitieniveau B, conform de CROW-richtlijn. (Paragrafen 6.3 en 7.1 geven meer informatie over de CROW-systematiek, die we ook voor de periode 2019-2022 toepassen).

Daarnaast omschrijft het oude plan dat er afstemming moet zijn met projecten van andere disciplines en afdelingen waarbij de bereikbaarheid zoveel mogelijk gegarandeerd moet worden. Ook wordt de clustering in aanbestedingen van verschillende afdelingen aangehaald ten behoeve van een efficiëntie en doelmatige inzet van personeel en financiële middelen. Tenslotte staat omschreven dat de beheerstrategie in het beheersysteem (GBI) wordt ontwikkeld op basis van VastGoedGroepen Beheer (VGGB). Het wegenareaal is in deze groepen verdeeld op basis van wegtypen, verhardingstype, verhardingsfunctie en classificatie. Het ambitieniveau, onderhoudsstrategie en maatregelpakketten kunnen op deze vastgoedgroepen worden afgestemd.

### 5.3 Kwaliteit in 2014: Alles gemiddeld op basisniveau

Het wegenareaal had in 2014 over het gehele areaal gemiddeld een basisniveau (kwaliteitsniveau B) en voldeed hiermee aan de CROW-richtlijn en het ambitieniveau zoals die in 2009 gekozen was. Verderop in het oude plan (6.2.2.1) wordt de kwaliteit verder genuanceerd door aan te geven dat bij ongeveer 20% van de elementenverharding sprake is van achterstallig onderhoud en dat de kwaliteit van asfaltverharding een vertekend beeld geeft doordat grote oppervlaktes nieuw asfalt zijn opgeleverd in de kernen Linne en Thorn.

### 5.4 Meerjarenbegroting en overige kosten 2014-2018

Samengevat was voor de periode 2014-2018 gemiddeld een jaarlijks bedrag van €1.039.000,- nodig om het wegenareaal op het gewenste niveau te brengen en te houden (kwaliteitsniveau B). Bovenop deze reguliere onderhoudskosten zijn ook overige jaarlijkse kosten berekend die van het beheerbudget van wegen gefinancierd dienen te worden. Hierbij ging het om een totaalbedrag van €116.000,-. Tenslotte wordt nog specifiek genoemd dat rehabilitatie en reconstructie niet worden bekostigd vanuit het beheerbudget en dat de degeneratiekosten voor kabel- en leidingwerkzaamheden niet worden meegenomen in het beheerplan. Zo komen de totale jaarlijkse kosten uit op €1.155.000,-. Onderstaande tabellen geven inzicht in de kosten voor regulier onderhoud en overige bijkomende kosten. Voor meer gedetailleerde informatie overwijzen we naar het wegenbeheerplan 2014-2018.

Planjaar	Kosten onderhoud (€)
2014	1.038.303
2015	1.039.242
2016	1.039.505
2017	1.039.645
2018	1.039.632
<b>Totaal</b>	<b>5.196.327</b>

Tabel 3. Kosten regulier onderhoud 2014 - 2018  
(kopie uit oude plan)

Aanvullende kostenposten 2014 - 2018	Bedrag p/j
1. Klein onderhoud	€15.000,-
2. Advies, onderzoek en toezicht	€7.000,-
3. Actualisatie databestand	€3.000,-
4. Globale visuele inspectie (2 jaartijks)	€10.000,-
5. Actualiseren beheerplan (om de 4 jaar)	€4.000,-
6. Straatmeubilair (vanuit wegenbudget)	€12.000,-
7. Onverharde wegen; aanvullen/ profileren	€20.000,-
8. Bermen verlagen/ vizzelen	€10.000,-
9. Verkeersmaatregelen bij onderhoud	€35.000,-
10. kabels en leidingen (aparte vergoeding)	-
11. Rehabilitatie/reconstructie (apart budget)	-
<b>TOTAAL:</b>	<b>€116.000,-</b>

Tabel 4. Aanvullende jaarlijkse kosten 2014 - 2018

### Beschikbaar budget

Waar vóór 2014 nog een jaarlijks bedrag van €885.000,- beschikbaar was voor regulier onderhoud, is vanaf 2014 een extra budget van €271.000,- bij geraamd. Hiermee komt het jaarlijks beschikbare budget voor onderhoud aan wegen uit op een bedrag van €1.156.000,-.

### 5.5 Conclusies 2014

In het laatste hoofdstuk van het oude plan wordt nog een drietal conclusies getrokken:

- Kwantiteit:** Het grootste deel van het in beeld gebrachte areaal bestaat uit asfaltbeton (36%) en elementen (36%). In de periodes 1971-1980 en 2001-2010 zijn relatief veel wegen aangelegd; gekeken naar de aanlegjaren.
- Kwaliteit:** Net als in het plan uit 2009 blijkt dat het wegenareaal ook in 2014 het kwaliteitsniveau basis heeft. Deze kwaliteit is toe te kennen aan de grote hoeveelheid asfalt die met betrekking tot duurzaamheid en veiligheid voor een deel onder de grens van rationeel beheer liggen.
- Meerjarenplanning en -begroting:** Voor de periode 2014-2018 is in totaal een bedrag nodig van €5.776.000,- om d het uit te voeren onderhoud de kwaliteit van de verhardingen op een basisniveau te houden. Dit bedrag komt overeen met het beschikbare budget van de gemeente.

## 6. WAT HEBBEN WE?

Een actueel beeld van wat we buiten hebben liggen is van groot belang om beheer en onderhoud goed uit te kunnen voeren. Dit beleids-/ beheerplan gaat in beginsel over het huidige areaal zoals we

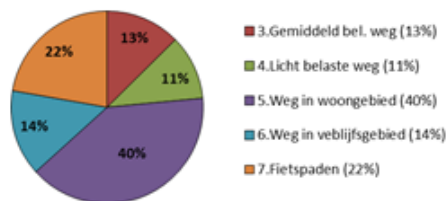


in dit hoofdstuk omschrijven, vanuit de kwantitatieve en kwalitatieve informatie die op dit moment beschikbaar is. Ons areaal is constant aan verandering onderhevig, onder andere door aanleg van nieuwe wegen en verbouwing van bestaande verhardingen. Dit heeft in allerlei opzichten invloed op het beheer/ onderhoud en het daarvoor benodigde budget. Voor de toekomst is het daarom van belang om de areaal informatie up-to-date te houden en de kwaliteit te blijven bewaken.

### 6.1 Kwantiteit: Huidige voorzieningen/ Aeraal

Het wegen-/verhardingsareaal van Gemeente Maasgouw omvat momenteel een totaaloppervlak van 2.632.500 m<sup>2</sup>. Dit is een toename van ruim 560.000 m<sup>2</sup> aan oppervlak ten opzichte van het wegenareaal in 2014. Deze toename wordt veroorzaakt doordat in 2014 maar circa 80% van het wegenareaal was vastgelegd in het beheersysteem van de gemeente. Voornamelijk onverharde wegen/paden waren nog niet vastgelegd en er zaten enkele foutjes in de gegevens. Tenslotte is er een groot aantal fietspaden als zodanig in de beheergegevens vastgelegd die voorheen nog niet als fietspad benoemd waren en is het areaal als gevolg van in- en uitbreidingen toegenomen. In de periode tot 2018 zijn deze areaalgegevens verder bijgewerkt, ontbrekende onderdelen zijn nu aan de beheergegevens toegevoegd en de boven omschreven fouten eruit gehaald.

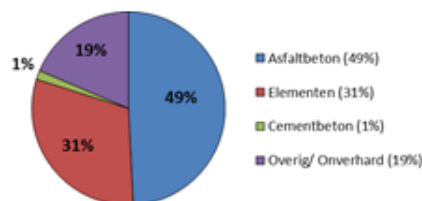
Onderstaande overzichten geven de huidige verdeling van het areaal met betrekking tot wegtype, verhardingstype verhardingsfuncties en structurelementen weer en vergelijkt deze met de cijfers van 2014. Er zijn geen cijfers beschikbaar van de omvang per structurelement in 2014. Hier kunnen we geen toe-/afname inzichtelijk maken.



Figuur 2. Verdeling wegtypen 2018

Wegtype	2014	2018	Toe-/ afname
2. Zwaar belaste weg	33.482	0	-33.482
3. Gemiddeld belasteweg	307.322	331.657	24.335
4. Licht belaste weg	266.619	286.522	19.903
5. Weg in woongebied	1.001.135	1.048.325	47.190
6. Weg in verblijfsgebied	339.601	380.755	41.154
7. Fietspaden	124.188	585.196	461.008
<b>TOTAAL</b>	<b>2.072.347</b>	<b>2.632.456</b>	<b>560.109</b>

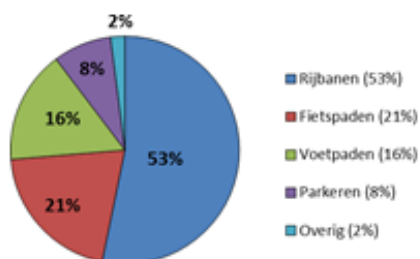
Tabel 4. Omvang en ontwikkeling wegtypen 2014-2018 in m<sup>2</sup>



Figuur 3. Verdeling verhardingstypen 2018

Verhardingstype	2014	2018	Toe-/ afname
Asfaltbeton (49%)	1.272.424	1.295.803	23.379
Elementen (31%)	750.496	806.939	56.443
Cementbeton (1%)	9.918	39.600	29.682
Overig/ Onverhard (19%)	39.512	490.113	450.601
<b>TOTAAL</b>	<b>2.072.350</b>	<b>2.632.456</b>	<b>560.106</b>

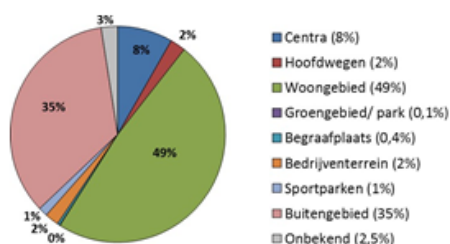
Tabel 5. Omvang en ontwikkeling verhardingstypen 2014-2018 in m<sup>2</sup>



Figuur 4. Verdeling verhardingsfuncties 2018

Verhardingsfunctie	2014	2018	Toe-/ afname
Rijbanen	1.334.435	1.400.420	65.985
Fietspaden	130.422	539.333	408.911
Voetpaden	329.358	422.257	92.899
Parkeren	218.686	217.509	-1.177
Overig	59.450	52.937	-6.513
<b>TOTAAL</b>	<b>2.072.351</b>	<b>2.632.456</b>	<b>560.105</b>

Tabel 6. Omvang en ontwikkeling verhardingsfuncties in m<sup>2</sup>



Figuur 5. Verdeling verharding per structuurelement

Structuurelement	2018
Centra	218.514
Hoofdwegen	60.923
Woongebied	1.274.606
Groengebied/ park	1.359
Begraafplaats	10.274
Bedrijventerrein	55.049
Sportparken	36.012
Buitengebied	910.681
Onbekend	65.037
<b>TOTAAL</b>	<b>2.632.456</b>

Tabel 7. Omvang verharding per structuurelement in m<sup>2</sup> (cijfers 2014 niet beschikbaar)

Door het vervullen van onze areaaldata is de procentuele verdeling van het areaal wat betreft wegtype en verhardingstype veranderd ten opzichte van 2014. Nog steeds bestaat het grootste deel van het wegenremaal uit wegen in woongebied (40%). Met de boven omschreven toevoeging bestaat nu een aanzienlijk deel van het areaal uit fietspaden (22%).

Wat betreft verhardingstypes is/wordt asfalt verreweg het meest toegepast (49%), gevolgd door elementenverharding (31%). Door de toevoeging van onverharde wegen/paden is het procentuele aandeel van asfalt en elementen wat afgenomen ten opzichte van 2014, terwijl het absolute oppervlak is toegenomen.

Gekeken naar de specifieke verhardingsfuncties wordt logischerwijs de lijn gevolgd van de wegtype; de meeste verhardingen worden gebruikt als rijbaan (53%) en een aanzienlijk deel als fietspad (21%).

In bijlage 1 zijn meer overzichten bijgevoegd die inzicht geven in de huidige verdeling van het areaal over specifieke verhardingssoorten die verder zijn uitgesplitst. Wat betreft de verdeling per structuurelement liggen de meeste verhardingen in de woongebieden (wat logischerwijs in lijn ligt met de verdeling per wegtype) en in het buiten gebieden. Bij 2,5% van de verhardingen is in het beheersysteem geen structuurelement bekend.

## 6.2 Huidige kwaliteit/ uitkomsten inspectie

Tweejaarlijks wordt het verhardingsareaal van de gemeente geïnspecteerd. Deze inspectie heeft als doel om op een snelle, relatief goedkope en efficiënte manier inzicht te krijgen in de kwaliteit van het wegennet. De laatste inspectie is recent uitgevoerd, in het eerste kwartaal van 2018. Deze inspectiegegevens zijn verwerkt in het beheersysteem voor wegen voor het inzichtelijk maken van de kwaliteit en het plannen en begroten van onderhoud voor verhardingen. Zowel het uitvoeren van de weginspectie als het bepalen van de kwaliteit in de beheerssoftware zijn conform de CROW-systematiek voor Wegbeheer 2011 en Globale Visuele Inspectie 2011.

Om in het kader van integraliteit de vergelijking met andere disciplines te kunnen maken, is er een vertaling gemaakt van de technische kwaliteit conform de CROW-wegbeheersystematiek (CROW-publicatie 147) naar de integrale beeldkwaliteit van de meetlat uit de CROW- kwaliteitscatalogus Openbare ruimte 2018 (CROW-publicatie 380, voorheen publicatie 323). In figuur 6 is deze vertaling weergegeven. In figuur 7 is een korte toelichting bij de verschillende beeldkwaliteiten gegeven.

Technische kwaliteit publicatie 147	CROW Meetlat publicatie 380
Goed	A+
	A
Voldoende	B
Matig/ onvold.	C
Achterstallig	D

Figuur 6. Vergelijking technische en beeldkwaliteit

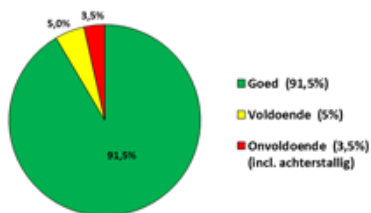
Beeldkwaliteitsniveau:	Toelichting:
A+	Zeer hoog - nagenoeg ongeschonden
A	Hoog - mooi en comfortabel
B	Basis - functioneel
C	Laag - onrustig, discomfort en hinder
D	Zeer laag - kapitaalvernietiging, uitlokking van vernietiging, functieverlies, sociale onveiligheid

Figuur 7. Beeldkwaliteitsniveaus met toelichting

### 6.2.1 Hoe liggen onze wegen erbij en voldoen we hiermee aan onze ambities

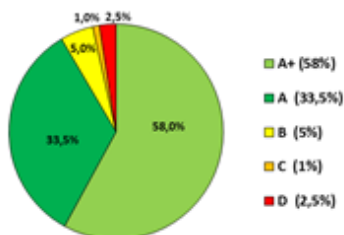
De vertaling van de technische inspectiecijfers naar kwaliteitsniveaus (conform de CROW-systematiek) bleek niet mogelijk in GBI: het softwarepakket dat onze gemeente toepast voor wegbeheer. Om de vertaling toch te kunnen maken zijn de beheerdata en inspectiecijfers uiteindelijk geïmporteerd in gisib: het softwarepakket dat gebruikt wordt door Kragten voor wegbeheer. In gisib is conform de CROW-systematiek inzichtelijk gemaakt wat de kwaliteit is van ons wegenareaal en of we voldoen aan het ambitieniveau zoals is afgesproken in 2014: alles op kwaliteitsniveau B. Figuur 8 en 9 op de volgende bladzijde geven respectievelijk inzicht in de huidige technische kwaliteit en de beeldkwaliteit:

### Technische kwaliteit 2018



Figuur 8. Verdeling technische kwaliteit wegenareaal

### Beeldkwaliteit 2018

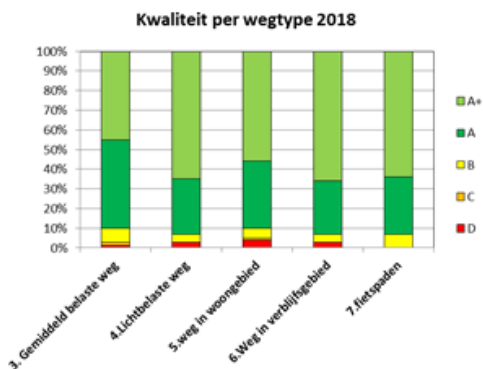


Figuur 9. Verdeling beeldkwaliteit wegenareaal

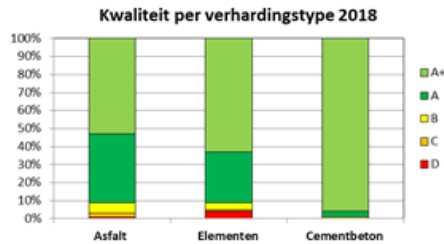
Verreweg het grootste deel van het wegenareaal (96,5%) voldoet aan het in 2014 vastgestelde ambitie-niveau; alles minimaal B-niveau. Hierbij is het grootste deel van het areaal van goede tot zeer goede kwaliteit en voldoet daarmee ruim aan onze ambitie.

3,5% Van het areaal scoort onder de CROW-richtlijn en waarbij 2,5% van het hele areaal van achterstallige kwaliteit is. Vergeleken met andere Nederlandse gemeenten, waar het percentage onder de CROW-richtlijn tegen de 10% aanloopt, is de kwaliteit van het wegenareaal in Maasgouw hoog.

Met betrekking tot de wegtypen, scoren de wegen in het woongebied het minst met 5 % onder de richtlijn en 4% aan achterstallig onderhoud. Daarnaast bevindt zich ook nog een kleine hoeveelheid aan achterstallig onderhoud onder de licht belaste wegen en in het verblijfsgebied. De (verharde) fietspaden zijn in de regel kwalitatief goed. De doorgaande fietspaden, welke de kernen met elkaar verbinden, zijn als gevolg van wortelopdruk in comfort afgenomen. Vanwege het intensieve gebruik door schoolgaande jeugd en recreanten hechten wij veel waarde aan het comfort op deze paden.

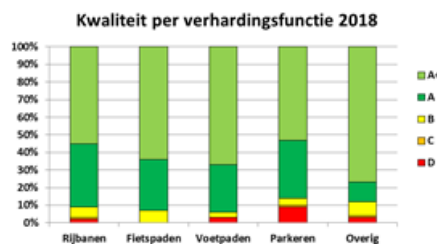


Figuur 10. Kwaliteitsverdeling per wegtype

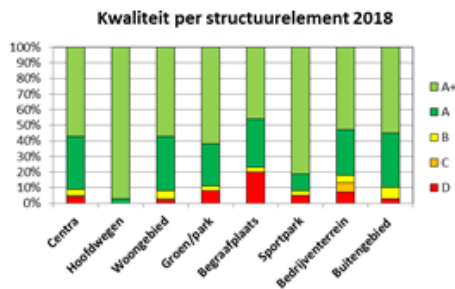


Figuur 11. Kwaliteitsverdeling per verhardingstype

Wat betreft verhardingstypen valt op dat het meeste achterstallige onderhoud zich onder de elementenverharding bevindt. 4% van de elementen is van achterstallige kwaliteit. Vergeleken met de 20% in 2014 is dit een flinke vooruitgang in kwaliteit. Waar in 2014 de gemiddelde kwaliteit in negatieve zin werd beïnvloed door de kwaliteit van het asfalt is hier op dit moment geen sprake meer van. Asfalt scoort met 1% achterstallig momenteel boven gemiddeld. Vrijwel alle cementbeton, wat maar een klein deel van het areaal betreft, scoort goed tot zeer goed.



Figuur 12. Kwaliteitsverdeling per verhardingsfunctie



Figuur 13. Kwaliteitsverdeling per structurelement

In de kwaliteitsverdeling onder de verhardingsfuncties valt op dat met name onder de parkeerfunctie een relatief groot deel (9%) van achterstallige kwaliteit is. De kwaliteit van onze fietspaden is relatief gezien goed. Een klein deel, met name de doorgaande fietspaden, nadert de richtlijn en in de praktijk blijkt groot onderhoud nodig om comfort en gebruiksveiligheid te garanderen nodig. Rijbanen en voetpaden laten ongeveer een gelijke verdeling zien, met gemiddeld een goede kwaliteit; 3% onder de richtlijn.

Ingezoomd op structurelementen (gebieden) valt op dat met name de begraafplaatsen maar ook de parken een relatief hoog percentage aan achterstallige kwaliteit in de (half)verharding hebben met respectievelijk 20% en 8%. Doordat dit slechts een minimaal onderdeel van het areaal betreft (minder dan 0,5%) heeft dit weinig invloed op de gemiddelde kwaliteit van het gehele areaal. Alle Hoofdwegen zijn van zeer goede kwaliteit, 97% scoort zelfs A+ als kwaliteitsniveau. Doordat de woongebieden en het buitengebied verreweg het grootste deel van het wegenareaal bepalen, is de kwaliteit hier van grote invloed op de gemiddelde kwaliteit van het areaal.

## 7. BEHEERSTRATEGIE: HOE GAAN WE HET DOEN?

Met de voorgaande hoofdstukken hebben we nu inzichtelijk hoe het ervoor staat met onze wegen; wat hebben we, wat is de huidige kwaliteit en wat zijn onze toekomstige beleidsdoelstellingen die ook op ons wegenareaal van toepassing zijn? Onze beheerstrategie is de tussenstap richting het concrete beheer en onderhoud. Hierin bepalen we de wijze waarop wij de werkzaamheden plannen,

vastleggen en uitvoeren en de manier waarop we ons beleid uiteindelijk vertalen naar de werkzaamheden buiten.

### 7.1 CROW-Systematiek wegbeheer

Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. CROW ontwikkelt, verspreidt en beheert praktisch toepasbare kennis voor beleid, planning, ontwerp, aanleg en beheer en onderhoud. De kennis wordt gepubliceerd in de vorm van richtlijnen, aanbevelingen en systematisering, zo ook voor het beheer en onderhoud van wegen en verhardingen. De Gemeente Maasgouw past deze publicaties toe voor haar wegbeheer en –onderhoud.

#### 7.1.1 Eerste vijf jaar: Planning op basis van gemeten kwaliteit.

Voor het plannen en begroten van de werkzaamheden in hoofdstuk 6, hanteren wij de gedragsmodellen uit de huidige CROW-systematiek voor wegbeheer. Hierin worden de actuele schades, die zijn vastgelegd tijdens de inspectie, vergeleken met de landelijk aanvaarde onderhoudsrichtlijnen uit deze systematiek. Op basis hiervan, en in combinatie met het bouwjaar en het laatste jaar van onderhoud, wordt voor vijf jaar vooruit bepaald wanneer onderhoud volgens de systematiek uitgevoerd dient te worden:

- Verhardingen die de onderhoudsrichtlijn hebben overschreden zijn van onvoldoende of zelfs van achterstallige kwaliteit (C en D kwaliteit) en dienen op korte termijn te worden onderhouden; 1-2 jaar.
- Verhardingen die de onderhoudsrichtlijn naderen maar voor de korte termijn nog voldoen (B-kwaliteit), zullen op middellange termijn; 3-5 jaar aan onderhoud toe zijn. Deze verhardingen zijn de waarschuwingsgrens gepasseerd.

‘Achterstallig’ betekent dat de richtlijn meer dan één klasse is overschreden door het uitblijven van onderhoud. Over het algemeen zijn de herstelkosten om weer aan de richtlijn te voldoen uiteindelijk hoger dan de kosten als onderhoud tijdig wordt uitgevoerd. Daarbij is de kans op risicovolle situaties een stuk hoger en is klein onderhoud vaker nodig om deze te verhelpen. Indien een weg op korte termijn aan een reconstructie toe is en/of de risico’s zijn minimaal doordat er weinig tot geen mensen van de weg gebruikmaken, kan het tijdelijk accepteren van D-kwaliteit een optie zijn, mits gevaarlijke situaties ten alle tijden worden voorkomen/verholpen

Figuur 14 geeft schematisch weer hoe de waarschuwingsgrens en de CROW-Richtlijn zich verhouden ten opzichte van de kwaliteit van de verhardingen en de onderhoudsbehoefte.

Technische kwaliteit publicatie 147	CROW Meetlat publicatie 380	Onderhoudsbehoefte
Goed	A+	Voorlopig
	A	Geen onderhoud
Voldoende	B	→ Waarschuwingsgrens
Matig/ onvold.	C	→ Richtlijn 3-5 jaar
Achterstallig	D	1-2 jaar

Figuur 14. Richtlijn en waarschuwingsgrens t.o.v. kwaliteit

Indien een wegvakonderdeel niet is voorzien van een inspectie, dan worden maatregelen op basis van de theoretische gedragsmodellen van de CROW-systematiek bepaald. Op basis van het bouwjaar, het jaar van onderhoud en de theoretische levenscyclus van de betreffende verharding voorspelt het systeem wat de kwaliteit van het betreffende wegvakonderdeel is en welke maatregel wanneer in theorie nodig is.

Bij normaal uitgevoerd onderhoud, conform de richtlijn, komen rehabilitaties normaal gesproken in de eerste vijf (kwalitatieve) planjaren niet voor. Geen enkele gemeente laat vanuit rationeel wegbeheer verhardingen dusdanig verslechteren dat rehabilitatie nodig is. De CROW-systematiek voor wegbeheer is erop gericht om de levensduur van verhardingen zoveel mogelijk te verlengen. Levensduur- verlengende maatregelen krijgen daarom te allen tijde de voorkeur boven rehabilitatie, tenzij er echt geen andere mogelijkheid meer is. Hoewel rehabilitatie via deze maatregelen lang kan worden uitgesteld, ontkomt men er niet aan dat het einde van de levensduur op enig moment een feit is. Er moet altijd rekening gehouden worden met vervanging van de constructies in de toekomst. Rehabilitaties/ reconstructies worden in de gemeente Maasgouw niet vanuit het budget voor wegbeheer bekostigd, maar worden opgenomen in het JIP/MIP.

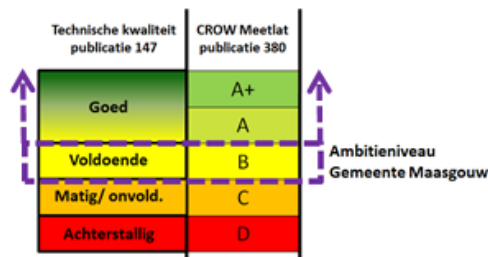
**De CROW-systematiek voor wegbeheer wordt op korte termijn vernieuwd.** Naar verwachting wordt eind 2018 de vernieuwde Beheersystematiek Verhardingen (BS-V) als onderdeel van de Beheersyste-

matiek Openbare Ruimte (BS-OR) opgeleverd. In deze systematiek wordt veel aandacht gegeven aan risico-gestuurd beheer, ingericht volgens de principes van Assetmanagement. Ook wordt naar verwachting eind 2018 de geactualiseerde publicatie 147 ofwel Wegbeheersystematiek 2018 opgeleverd, bedoeld voor organisaties voor wie de stap om direct over te gaan naar de nieuwe BS-V te groot is.

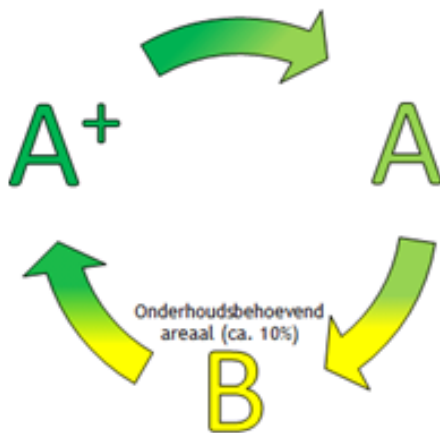
## 7.2 Ambitieniveau: kwaliteitskeuze 2019-2022

Uit de gegevens in hoofdstuk 6 kunnen wij de conclusie trekken dat de kwaliteit van ons wegenareaal, t.o.v. ander Nederlandse gemeenten, hoog is. Het overgrote deel van ons wegenareaal, ca. 91%, scoort ruim boven ons ambitieniveau. Hoewel over het gehele areaal minimaal een B-kwaliteit wordt nagestreefd, komt het in praktijk nooit voor dat het wegenareaal ook daadwerkelijk deze kwaliteit heeft. Het grootste deel van de wegen scoort hoger: A of A+. Op het moment dat de B-kwaliteit een feit is, wordt onderhoud meestal binnen vijf jaar uitgevoerd.

Deze hoge score behalen wij doordat we met het uitvoeren van onderhoud aan een wegvakonderdeel de kwaliteit upgraden tot A of zelfs A+. Ook in de komende planperiode willen we deze lijn voortzetten. Daar waar we het ambitieniveau op kwaliteit B stellen voorzien we in een solide functionele basis van ons wegenareaal. Dit is schematisch weergegeven in figuur 15. De bijbehorende onderhoudscyclus is schematisch weergegeven in figuur 16.



Figuur 15. Ambitieniveau Maasgouw



Figuur 16. Schematische weergave onderhoudscyclus

Concreet betekent dit dat alle verhardingen veilig en functioneel onderhouden worden en dat schade in beperkte mate worden toegestaan. De functionaliteit en de veiligheid komen niet in het gedrang en een basiskwaliteit blijft bewaakt. Anderzijds is het vrijwel onmogelijk om te voorkomen dat geen enkele verharding onder de richtlijn komt, bijvoorbeeld door een onverwacht snelle achteruitgang in kwaliteit als gevolg van onvoorziene oorzaken zoals strenge vorst. Er zal daarom in praktijk altijd sprake zijn van een bepaald percentage aan C of D kwaliteit.

### 7.2.1 Prioritering: Voorrang bij keuzes onderhoud

Binnen het kader van kwaliteit B als ambitieniveau passen we een bepaalde prioritering toe binnen onze gemeente. Zo maken we een onderscheid in de prioriteit van verschillende onderdelen binnen ons wegenareaal. Hiermee geven we aan welke wegen en verhardingen we als eerst aanpakken zodra de richtlijn wordt genaderd binnen het beschikbare budget dat we hebben. Dit betekent niet dat we een afwijkend ambitieniveau hanteren; hoger of lager dan onze richtlijn. Indien er een keus moet worden gemaakt, worden eerst de verhardingen onderhouden die een hogere prioriteit toegekend hebben gekregen. Tabel 8 geeft deze prioritering weer:

Prioriteit:	Onderdeel wegenareaal:
1	Hoofdwegen (structuurelement)
2	Dorpscentra (structuurelement)
3	Fiets- en voetpaden (verhardingsfuncties)
4	Woongebieden (structuurelement)
5	Bedrijventerrein(structuurelement)
6	Buitengebied (structuurelement)

Tabel 8. Prioritering binnen verhardingsareaal

### 7.3 Zaken die we met wegbeheer/-onderhoud integreren

Bovenop het reguliere onderhoudsbudget, is er nog een aantal zaken die ook vanuit het budget voor wegbeheer bekostigd worden. Dit zijn grotendeels werkzaamheden ter ondersteuning of aanvulling van het reguliere onderhoud (zoals inspecties, ondersteunende plannen en verkeersmaatregelen). Daarnaast zijn dit werkzaamheden aan areaalonderdelen die geen onderdeel zijn van de CROW-systematiek, maar binnen onze gemeentelijke organisatie wel onder het wegbeheer vallen. Deze bedragen worden voornamelijk bepaald op basis van ervaringen en de uitgaven uit eerdere jaren. Deze budgetten dienen (jaarlijks) geserveerd te worden bovenop het reguliere onderhoud. Het gaat hierbij om het volgende:

#### 7.3.1 Klein onderhoud

Naast het geplande onderhoud, dat op basis van de inspectiegegevens in combinatie met de gedragsmodellen uit de systematiek wordt bepaald, dient er te allen tijde geld beschikbaar te zijn voor onvoorziene (niet voorspelbare) schades. Dit wordt ook wel klein onderhoud genoemd. Dit zijn vaak ernstige schades van kleine omvang, zoals gaten of losliggende tegels die direct gevaar kunnen veroorzaken en dus opgelost dienen te worden. Meestal wordt via het meldingenloket en/of via de klein onderhoudsinspectie melding gemaakt van dergelijke schades. De kosten voor klein onderhoud zijn variabel en hangen sterk af van het aantal meldingen dat binnenkomt. Op basis van onze ervaringen en gemaakte kosten in voorgaande planperiode, ramen wij het jaarlijkse budget voor het uitvoeren van klein onderhoud op € 20.000.

#### 7.3.2 Advieskosten, onderzoekskosten en toezicht

De globale visuele inspectie kijkt alleen naar zichtbare schades aan het oppervlak. Regelmatig is extra onderzoek nodig om meer inzicht te krijgen in de onderliggende lagen en/of fundering van de verhardingen. Zo kan nauwkeuriger worden bepaald welke problemen er onder het oppervlak spelen en kunnen de maatregelen hierop afgestemd worden. Daarbij dient er toezicht gehouden te worden op het uitvoeren van de werkzaamheden buiten (die vanuit het reguliere budget worden bekostigd) en dient te worden getoetst of vastgestelde problemen die voortkomen uit de onderzoeken op de juiste wijze zijn verholpen. Op basis van de ervaringen en kosten in voorgaande jaren, dient hiervoor jaarlijks een budget van € 10.000 beschikbaar te worden gesteld.

#### 7.3.3 Actualisatie databestand

Het up-to-date houden van de beheergegevens is noodzakelijk om ook in de toekomst een betrouwbare inschatting te kunnen maken van het onderhoud en de kosten die daarmee gemoeid zijn. Alleen met actuele en betrouwbare gegevens kan er worden gestuurd en getoetst op beleid, ambitie en gewenste kwaliteit. Iedere wijziging, herinrichting of toevoeging in het areaal dient te worden verwerkt in de beheergegevens. De werkzaamheden die hiervoor nodig zijn ramen we op een gemiddeld bedrag van jaarlijks € 3.000. Aanvullend daarop gaan we intern ons werkproces verbeteren, zoals omschreven in hoofdstuk 3.2.1, om de volledigheid/nauwkeurigheid van onze areaaldata op orde te houden. Hiervoor hebben we geen extra budget nodig.

#### 7.3.4 Het uitvoeren van globale wegininspectie

Eens per twee jaar laten we door een externe partij een globale visuele wegininspectie uitvoeren om de actuele kwaliteit van het gehele wegenareaal in kaart te brengen. Deze inspectiecijfers vormen een belangrijke input voor onze beleids- en beheerplannen. Een visuele inspectie over het gehele areaal kost € 20.000. Doordat de globale visuele inspectie tweejaarlijks wordt uitgevoerd, nemen we dit bedrag op als incidentele kosten in de betreffende jaren 2020 en 2022 van dit beheerplan.

#### 7.3.5 Beheerplan wegen opstellen/actualiseren

Iedere vier jaar wordt dit wegenbeheerplan geactualiseerd. Dit jaar worden er voor de eerste keer beleids- hoofdstukken aan toegevoegd waardoor het beleids-/beheerplan een integraal stuk wordt. Hiermee krijgen we inzicht in de actuele staat van ons wegenareaal zowel kwantitatief als kwalitatief en kunnen



we toetsen of we onze (kwaliteit)ambities van de afgelopen periode hebben waargemaakt. De inspectiecijfers zijn hiervoor een belangrijke input. Op basis hiervan kijken we vooruit naar de komende vijf jaar. We bepalen nieuwe ambities en plannen nieuwe maatregelen (die via de maatregeltoets worden vastgelegd) om deze ambities waar te maken. Het actualiseren van dit plan kost elke vier jaar €20.000. Dit bedrag nemen we incidenteel op voor het jaar 2022.

### **7.3.6 Straatmeubilair**

Er is geen apart beheerbudget voor het straatmeubilair (banken, fietsrekken, etc.) in onze gemeente. Het onderhoud hiervan wordt bekostigd vanuit het onderhoudsbudget voor wegen. Op basis van onze eigen ervaringen en onderhoudskosten aan straatmeubilair in de afgelopen jaren ramen wij het jaarlijks benodigde budget op een bedrag van € 15.000 in de periode.

### **7.3.7 Onverharde wegen aanvullen en profileren**

De CROW-systematiek is enkel gericht op onderhoud aan verhardingen (asfalt, elementen en cementbeton). De inspectiemethodiek legt geen schades vast voor onverharde (en half-verharde) wegen en paden en er bestaan geen gedragsmodellen die de kwaliteitsontwikkeling en maatregelen van onverharde wegen en paden kunnen voorspellen. Toch is onderhoud hier nodig, zeker op fietsroutes die veel bereden worden en waar gaten en oneffenheden een direct risico kunnen vormen. Uit ervaring weten we dat het ieder jaar nodig is om deze paden en wegen op een aantal plaatsen aan te vullen en te profileren. Dit gebeurt in het voorjaar voordat het 'fietsseizoen' begint. Op basis van onze ervaringen en onderhoudskosten in de afgelopen jaren blijkt dat het jaarlijks benodigde budget hiervoor uitkomt op gemiddeld € 30.000.

### **7.3.8 Bermen verlagen/vijzelen**

In de loop der jaren worden de begroeide bermen, die grotendeels langs onze buitenwegen liggen, steeds hoger ten opzichte van het wegdek. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het aanwaaien van zand en natuurlijk afval en maaisel dat zich in deze bermen opbouwt. De bermen vormen zo een opstaande rand langs de wegen waardoor het regenwater vanaf de weg niet meer de bermen in kan stromen. Zo kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan zoals watergladheid (aquaplaning) en kunnen de wegen beschadigd raken door het water dat langdurig op de rand van de weg tegen de berm blijft liggen.

Door de toenemende hoeveelheden regenwater is het extra van belang om de bermen te verlagen. Zo kan regenwater door de bermen wegstromen naar de sloten en waterbuffers waar het op een natuurlijke manier wordt opgevangen. Om de vijf à zes jaar dient een berm opnieuw te worden verlaagd, waarbij de berm tot liefst enkele centimeters onder het wegdek teruggebracht wordt. Op basis van de ervaringen en kosten in voorgaande jaren, dient hiervoor jaarlijks een budget van € 15.000 beschikbaar te worden gesteld.

### **7.3.9 Verkeersmaatregelen**

In ons beheer en onderhoud nemen we regelmatig maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Hiermee sluiten we aan bij het principe van Duurzaam Veilig. Voorbeelden van dergelijke aanpassingen zijn: het verhogen van een kruising, het versmallen van een weg, het maken van een drempel of het realiseren van een as-verspringing. Dit betekent dat we hier in het onderhoudsbudget rekening mee moeten houden. Vanuit onze ervaringen en daadwerkelijke kosten in de afgelopen jaren, ramen we het budget hiervoor op jaarlijks € 50.000.

### **7.3.10 Kabel- en leidingwerken**

Ook in onze gemeente zien we een toename in kabel- en leidingwerkzaamheden. Deze werkzaamheden hebben als gevolg dat de kwaliteit van de bovenliggende verharding vaak achteruit gaat en daarmee ook het comfort. In de komende planperiode gaan we aan de slag met pilots waarbij we als gemeente zelf na kabel- en leidingwerken het straatwerk herstellen. De nutsbedrijven stellen hier een vergoeding voor ter beschikking. Uit landelijke ervaring blijkt dat met deze vergoeding in vele gevallen het volledige trottoir, waar de kabels en leidingen vaak liggen, voor de gemeente kostenneutraal kan worden hersteld. Dit komt de (optische) kwaliteit en veiligheid ten goede.

### **7.3.11 Vorstschades**

Vorstschades aan wegen kunnen naast oncomfortabel ook risico's ten aanzien van veiligheid met zich meebrengen. Adequaat handelen na het constateren van dergelijke schades is van belang. Omdat vorstschades in

grote mate samen hangen met de (onvoorspelbare) temperaturen in de winterperiode, nemen we hier geen vast bedrag voor op. De vorstschades worden na constatering zo spoedig mogelijk hersteld en de kosten daarvoor worden middels de ProRap opgevoerd.

### **7.3.12 Klimaatrobuuste inrichting**

Ook in de komende planperiode werken gaan met ons beheer en onderhoud bijdragen aan een klimaat-robuste inrichting. De aanvullende maatregelen die we nemen in ons beheer en onderhoud worden gefinancierd vanuit het GRP (Gemeentelijk Rioleringsplan). Hiervoor hoeven wij dus geen aanvullende budgetten te hebben.

### **7.3.13 Verduurzaming en reductie onderhoud**

We willen in de komende planperiode pilots gaan uitvoeren met betrekking tot het verduurzamen en reduceren van ons onderhoud. In hoofdstuk 3.2.7 geven we aan dat we pilots willen gaan uitvoeren met onze natuurstenen bestratingen. Aan de hand van deze pilots willen we meer gevoel krijgen bij de daadwerkelijke kosten en baten. Ons doel hierbij is dat de voorafgaande (hogere) beheers-/onderhoudskosten zich in de tijd terug verdienen. (Eventuele) Meerkosten op het regulier onderhoud moeten per pilotproject bepaald worden en zullen we in de ProRap opvoeren.

### **7.3.14 Burgerparticipatie/-initiatieven**

Vanuit de omgeving waarin we werkzaamheden (gaan) verrichten krijgen we regelmatig verzoeken, tips en ideeën. In een aantal gevallen zien wij hier ook de meerwaarde van in en stemmen we met onze portefeuillehouder af hoe we hier eventueel in mee kunnen gaan. Eventueel extra werk kunnen we dan combineren met de werkzaamheden die we (gaan) uitvoeren. Dit extra werk mag niet ten laste van ons beheer- en onderhoudsbudget komen. Om deze kansen toch te benutten en snel te kunnen schakelen willen we in dit plan ruimte maken om aan dergelijke kansen invulling te kunnen geven. De daaruit voortvloeiende meerkosten kunnen we op voorhand niet inschatten en zullen we om die reden eventueel later in de begroting/ProRap opnemen.

### **7.3.15 Groot onderhoud fietspaden**

In de komende planperiode willen we, in lijn met onze Structuurvisie, Coalitieakkoord en GVVP, een aantal doorgaande fietspaden gaan opknappen. De laatste jaren is er aan deze fietspaden klein, noodzakelijk onderhoud uitgevoerd. Echter de doorgaande fietspaden, welke de kernen verbinden en druk bereiden worden door recreanten en schoolgaande jeugd, zijn toe aan grootschalig onderhoud. Gezien de huidige beheersystematiek enkel voorziet in budget voor kleine 'lapmiddelen' doen we hier het voorstel af te wijken van de standaard en budget ter beschikking te stellen voor grootschalig onderhoud. Het betreft de fietsverbindingen Horn – Beegden, Beegden – Heel, Thorn – Wessem, Sluis Linne en Ohé & Laak; St. Annadijk. Door de toename van sneller verplaatsend fietsverkeer is het van belang dat deze fietspaden veilig en comfortabel zijn. Hiertoe doen we in bijlage 4 een voorstel welk we aan het College en de Raad voorleggen.

## **7.4 Vertaling: van beleid naar beheer en onderhoud**

Beleid dient uiteindelijk in de concrete werkzaamheden tot uiting te komen, met inachtneming van de CROW- systematiek, ons beheerbudget en onze kwaliteitsambities. Het wegenbeleid van Maasgouw dient op een aantal punten verder ontwikkeld te worden om nog beter zijn doorvertaling te kunnen vinden naar concrete onderhoudswerkzaamheden buiten. Wat betreft het beleid voor de periode 2019-2022, geldt het volgende:

### **7.4.1 Het beleid heeft vooral directe betrekking op de inrichting buiten en de interne organisatie**

Het beleid zoals omschreven in hoofdstuk 2 t/m 4 heeft voor het grootste deel betrekking op de wijze waarop de het beheer binnen de gemeente is georganiseerd en op de concrete inrichting buiten. In mindere mate zegt het beleid direct iets over het onderhoud: de manier waarop wij de al bestaande verhardingen in stand houden.

Alleen via prioritering (§7.2.1) wordt iets gezegd over de wegen die als eerst onderhouden dienen te worden op het moment dat er keuzes gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld als gevolg van te weinig budget. Toch heeft dit beleid vanuit de inrichting uiteindelijk zijn uitwerking op het concrete onderhoud buiten:

Het gevolg van een andere inrichting is dat de omvang en samenstelling van het areaal verandert. Dit is van invloed op de te beheren oppervlaktes en daarmee op de maatregelen en onderhoudskosten. Elementenverhardingen vragen immers om andere maatregelen en budgetten dan bijvoorbeeld asfalt en een vrij- liggend fietspad kent een andere constructie en manier van onderhoud dan bijvoorbeeld een woonstraat. Het is van belang om de beheerdata constant up-to-date te houden bij herinrichtingen en veranderingen van het areaal zodat ook de gevolgen voor het onderhoud direct inzichtelijk kunnen worden gemaakt. De volgende beleidspunten

zijn direct van invloed op de samenstelling en omvang van het areaal en hiermee ook op het concrete onderhoud en het onderhoudsbudget:

- Duurzaam Veilig inrichten en doorgaand verkeer uit kernen weren (§2.3)
- Verhardingen vervangen door groen (§3.2.3)

- Gebruik van duurzame grondstoffen en materialen voor de verhardingen (§3.2.1)
- Klimaat robuust (her)inrichten (§3.2.2)
- Eenduidigheid in de inrichting (§3.2.8)

**Duidelijk is dat ook de beleidspunten met betrekking tot onze organisatie, mits goed uitgevoerd, uiteindelijk hun uitwerking hebben op het concrete onderhoud en de onderhoudsbudgetten.** Dit betekent niet dat er minder budget nodig is, maar dat er meer bereikt kan worden met het beschikbare budget. Zowel intern (in de eigen organisatie) als extern (richting bewoners en gebruikers) vindt immers in toenemende mate afstemming plaats. Daarbij wordt er beter aangesloten op de actuele wensen en eisen waardoor verhardingen langer meegaan en dus langer hun functie kunnen blijven vervullen. Beleidspunten die via onze organisatiestructuur hun uitwerking hebben op het onderhoud zijn:

- Afstemming van beheer en onderhoud met andere afdelingen (§3.1.1)
- Meer inzet van de vakmanschap van onze eigen mensen (§3.1.1)
- Participatie van bewoners en andere belanghebbende partijen (§3.1.2)
- Gebieds-/ wijkgerichte aanpak (§3.1.2)

## 8. PLANNING/BEGROTING: WAT DOEN WE EN WAT KOST HET?

**Waar onze beheerstrategie inzicht geeft in de wijze waarop wij het beheer en onderhoud van onze wegen/ verhardingen de komende jaren gaan organiseren en uitvoeren, geeft dit hoofdstuk inzicht in het concrete onderhoud dat hieruit voortkomt en de kosten die hiermee gemoeid zijn. Hierbij gaat het om de totaal benodigde financiële middelen (regulier onderhoud en overige werkzaamheden) voor het verwezenlijken van onze doelstellingen met het beschikbare budget waarmee dit onderhoud bekostigd dient te worden.**

### 8.1 Regulier onderhoud 2019 - 2022

Vanuit de recente inspectiecijfers die in het beheersysteem (GBI) zijn geïmporteerd, wordt regulier onderhoud voorgesteld voor de periode 2019 - 2022. Zo is er een maatregelplanning gegenereerd inclusief benodigd budget dat ervoor zorgt dat de richtlijn (B-niveau) gehandhaafd blijft op basis van de CROW-systematiek, zoals omschreven in §7.1.1. Deze planning is een theoretisch voorstel van het uit te voeren onderhoud. Via een maatregeltoets wordt uiteindelijk bepaald welke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden, afgestemd op het beschikbare budget en het beleid. Tabel 9 geeft inzicht in het benodigde budget voor regulier onderhoud in de periode 2019 - 2022. In bijlage 2 is een overzicht bijgevoegd van de kosten per maatregel.

Planjaar	Kosten
2019	€ 1.049.800
2020	€ 967.800
2021	€ 881.700
2022	€ 881.700
<b>TOTAAL</b>	<b>€ 3.781.000</b>

Tabel 9. Kosten regulier onderhoud 2019 – 2022

Voor het reguliere onderhoud is in de periode 2019 – 2022 in totaal een bedrag van € 3.781.000 nodig om aan gewenste onderhoudsniveau, die overeenkomt met de CROW-richtlijn (minimaal B-niveau) te voldoen. Dit bedrag verdelen we per jaar gedurende looptijd van dit plan en het onderhoud voeren we uit op basis van de prioritering zoals omschreven in hoofdstuk 7.2.1. Dit komt dan neer op een bedrag van jaarlijks gemiddeld € 945.250.

### 8.2 Kosten overige werkzaamheden

Zoals hoofdstuk 7.3 uiteenzet en onderbouwd, dient er jaarlijks structureel een bedrag van €143.000 bovenop de reguliere onderhoudskosten gereserveerd te worden. Daarnaast dienen er enkele bedragen in een specifiek jaar van de looptijd ter beschikking te worden gesteld. Hiermee worden enerzijds werkzaamheden ter ondersteuning van regulier onderhoud bekostigd. Anderzijds worden hiermee overige onderdelen in de openbare ruimte bekostigd die aan het wegbeheer zijn toebedeeld. In Tabel 10 zijn deze kosten benoemd.

Aanvullende kostenposten 2018 - 2022	Bedragp/j:	Incidenteel:
1. Klein onderhoud	€20.000	
2. Advies, onderzoek en toezicht	€10.000	

3. Actualisatie databestand	€3.000	
4. Globalevisuele inspectie (tweejaarlijks)		Begroting 2020 €20.000 Begroting 2022 €20.000
5. Actualiseren beheerplan (om de vier jaar)		Begroting 2022 €20.000
6. Straatmeubilair (vanuitwegenbudget)	€15.000	
7. Onverharde wegen;aanvullen/ profileren	€30.000	
8. Bermen verlagen/ vizelen	€15.000	
9. Verkeersmaatregelen bijzonderhoud	€50.000	
10. Kabel- en Leidingwerken		n.v.t.
11. Vorstschades		ProRap
12. Klimaatrobuuste inrichting		GRP
13. Verduurzaming en reductie onderhoud		ProRap
14. Burgerparticipatie/-initiatieven		Begroting/ProRap
15. Groot onderhoud fietspaden		Bijlage 4
<b>TOTAAL:</b>	<b>€143.000</b>	

Tabel 10. Kosten overige werkzaamheden vanuit wegenbeheerbudget 2019 – 2022

### 8.3 Beschikbaar budget en kostendekking

Voor de periode 2015-2018 was er een jaarlijkse budget beschikbaar van € 1.156.000,-. Onderstaande tabel zet dit beschikbare budget af tegen het totaal benodigde budget voor de periode 2019-2022: regulier onderhoud én overige werkzaamheden. Zo zijn de verschillen in budgetten tussen de voormalige en nieuwe planperiode inzichtelijk gemaakt.

Planjaar	Regulier onderhoud	Aanvullende kostenposten	Incidenteel	Benodigd budget	Beschikbaar budget	Overschot (beschikbaar – benodigd)
<b>2019</b>	€ 945.250	€ 143.000		€ 1.088.250	€1.156.000	<b>€ 67.750</b>
<b>2020</b>	€ 945.250	€ 143.000	€ 20.000	€ 1.108.250	€1.156.000	<b>€ 47.750</b>
<b>2021</b>	€ 945.250	€ 143.000		€ 1.088.250	€1.156.000	<b>€ 67.750</b>
<b>2022</b>	€ 945.250	€ 143.000	€ 40.000	€ 1.128.250	€1.156.000	<b>€ 27.750</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>€ 3.781.000</b>	<b>€ 572.000</b>	<b>€ 60.000</b>	<b>€ 4.413.000</b>	<b>€4.624.000</b>	<b>€ 211.000</b>

Tabel 11. Beschikbaar budget VS benodigd budget

Over de periode 2019-2022 is er sprake van een voordeel van €211.000 ten gunste van de post 'Onvoorzien'.

## 9. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN: HOE VERDER?

**Het is aan ons om de beleidsdoelstellingen, de beheerstrategie en het uiteindelijke onderhoud, zoals vastgelegd in dit plan in praktijk de brengen. Over circa vier jaar maken we opnieuw de balans op, we evalueren de manier waarop dit plan in praktijk is gebracht en actualiseren het plan naar de nieuwe situatie met de wensen en eisen die over vier jaar urgent zijn. In dit hoofdstuk trekken we de belangrijkste conclusies wat betreft het huidige wegenbeleid en -beheer en doen hierbij enkele aanbeveling die ons helpen bij het verwezenlijken van onze doelstellingen in de komende jaren.**

### 9.1 Beleid verder doorontwikkelen

Dit is het eerste plan binnen wegbeheer waarin specifiek aandacht wordt besteed aan het beleid rondom de wegen en verhardingen in Maasgouw. Hiermee is een eerste belangrijke stap gezet naar een situatie waarin de keuzes in beheer en onderhoud te onderbouwen zijn vanuit het beleid. Het enkel verwoorden van doelstellingen en ambities in een plan is nodig, maar maakt nog geen beleid en geeft nog geen garantie dat de doelstellingen en ambities in praktijk gebracht worden. Over een aantal onderwerpen is bovendien nog geen eenduidigheid en zijn er nog geen concrete ideeën. Zaken als duurzaamheid, klimaatadaptatie en de Omgevingswet zijn hier voorbeelden van. Het beleid in dit plan dient verder ontwikkeld en uitgebouwd te worden in samenwerking met het bestuur, andere afdelingen en externe belanghebbenden.

**Aanbeveling 1:** Met dit plan als startpunt adviseren we om het wegenbeleid verder te ontwikkelen, uit te breiden en te communiceren, zowel binnen de eigen organisatie als extern (richting bewoners, organisaties en ondernemers). Werksessies met andere afdelingen en het bestuur en informatieavonden met externe stakeholders zijn goede hulpmiddelen hierbij.

### 9.2 Kennisontwikkeling software en beheersystematiek

Binnen de gemeente Maasgouw is veel technische kennis aanwezig op het gebied van beheer en onderhoud. Niet voor niets wordt in het beleid benadrukt om optimaal gebruik te maken van de eigen dienst voor het beheer en onderhoud. De ontwikkelingen binnen het vakgebied gaan echter snel; Het beheer en onderhoud van wegen wordt steeds meer digitaal aangestuurd en integraal benaderd. Dit heeft onder andere als gevolg dat softwareprogramma's voor (weg)beheer, zoals GBI en gisib mee veranderen en dat de landelijk geaccepteerde CROW- systematiek voor wegbeheer aan vernieuwing onderhevig is. Het is voor Maasgouw noodzakelijk mee te blijven gaan in deze ontwikkelingen. Dit helpt de gemeente om het beheer en onderhoud (integraal) aan te sturen en uit te voeren en daarbij te blijven voldoen aan de landelijk geaccepteerde normen voor verantwoord wegbeheer.

Tijdens het maken van dit plan bleek dat onze softwareprogramma's meer kunnen dan wij weten. Om snel overzichten en inzichten met onze software te genereren is het raadzaam om meer tijd en aandacht in het werken met deze programma's te steken.

**Aanbeveling 2:** Besteed extra aandacht aan het werken met het softwarepakket (GBI) en houd de software up-to-date. Zorg ervoor dat kwaliteitsgegevens eenvoudig te raadplegen zijn. Zo wordt het makkelijker om het beheer en onderhoud aan te sturen en te toetsen op de doelstellingen en ambities. Besteed daarnaast aandacht aan de vernieuwde CROW-systematiek voor wegbeheer die naar verwachting begin 2019 gepubliceerd wordt.

### 9.3 Areaalgegevens up-to-date houden

Een actueel beeld van het wegenareaal is van groot belang om beheer en onderhoud goed uit te kunnen voeren. De areaalgegevens zoals deze zijn vastgelegd in het softwarepakket GBI, bleken nog **enkele fouten** te bevatten, deze **zijn er nu uitgehaald**. Daarnaast is er **ten opzichte van 2014 een flinke kwaliteitsslag gemaakt** met betrekking tot de areaalgegevens in GBI. Ook in de toekomst zal het areaal aan verandering onderhevig zijn en blijft het vastleggen en bijwerken van de areaal gegevens een belangrijk aandachtspunt

**Aanbeveling 3:** Verwerk de areaalgegevens in het beheerpakket consequent en zo snel mogelijk bij zodra er reconstructies, herinrichtingen of nieuwbouwlocaties worden opgeleverd. Leg vast wanneer welke wijzigingen plaatsvinden en zorg ervoor dat de betrokken medewerkers hiervan op de hoogte zijn. Deze informatie is van belang bij het bepalen en onderbouwen van het onderhoud en de benodigde budgetten.

### 9.4 Financieel

Voor de periode van 2015-2018 was er jaarlijks een budget beschikbaar €1.156.000. Zoals we hebben kunnen concluderen is de kwaliteit van ons wegenareaal hoog. Hierdoor zien we een geringe afname in de reguliere onderhoudskosten. Over de gehele looptijd van dit plan (2019-2022) bedraagt deze afname ruim €210.000.

Om met ons beheer en onderhoud de komende jaren (2019-2022) aan te sluiten op ons ambitieniveau hebben we voor de komende planperiode € 4.413.000 nodig (prijspeil 2018 en excl. indexering).

Aanvullend doen we het College en de Raad een voorstel om € 490.000 ter beschikking te stellen voor groot onderhoud aan fietspaden.

**Aanbeveling 4:** Om op doelmatige en financieel verantwoorde wijze invulling te blijven geven aan ons beheer en onderhoud en te voorzien in een degelijk en functioneel wegenareaal bevelen wij aan om bij de begrotingsactualisatie jaarlijks, indien nodig, de beheerprijzen te indexeren. De doorvertaling in dit plan als gevolg van de marktwerking kan van invloed zijn op de benodigde budgetten.

Aanvullend bevelen we aan om bij de evaluatie, aan het einde van de looptijd van dit plan, weer ruimte te geven aan onderhoud van wegvakonderdelen welke op basis van klachten/meldingen of ter bevordering/stimulering van fietsgebruik (zowel functioneel als recreatief), extra groot onderhoud behoeven als aanvulling op het reguliere onderhoud conform de CROW-systematiek.

#### Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze beleidsregel treed in werking op 1 januari 2019.
2. Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Wegenbeheer- en beleidsplan 2019-2022 van de gemeente Maasgouw

*Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Maasgouw in de vergadering van 13 december 2018.*

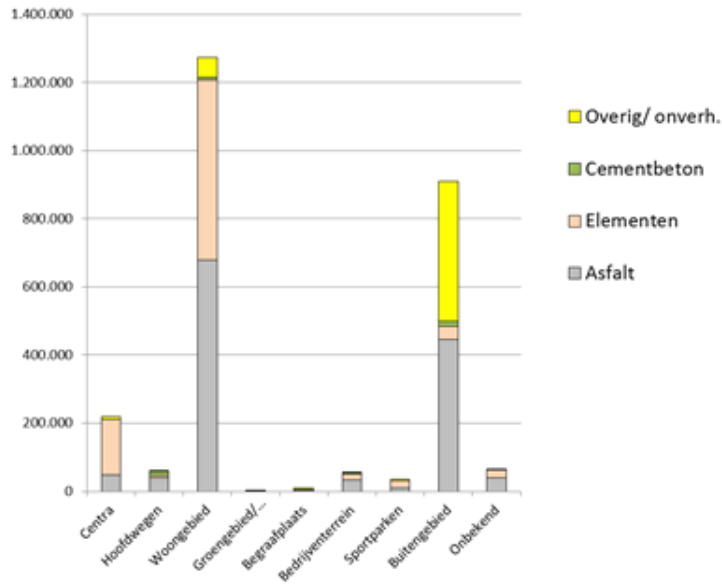
## BIJLAGE 1 : AANVULLENDE OVERZICHTEN AREAAL 2018

<b>Oppervlakte per specifieke verhardingssoort</b>	
<b>Specifieke verhardingssoort</b>	<b>oppervlakte m2</b>
<b>Cementbeton</b>	<b>39.600</b>
Beton	1.276
Beton verharding	36.707
Rabatband 400*200 mm.	43
Stelconplaten	1.526
Trapelementen	49
<b>Dicht asfaltbeton</b>	<b>812.424</b>
Asfalt dekl. (rood) 2 comp. acr.	2.236
Asfalt deklaag	778.154
Asfalt deklaag (rood)	29.610
Asfalt deklaag met slijtlaag	2.424
<b>Elementen</b>	<b>806.939</b>
	160
Asfalt deklaag	28
Beton verharding	17
Betonelementen gemengd	39.867
Betonsteen 100*100*60	762
Betonsteen 210*70*60 dikformaat	2.889
Betonsteen 213*105*80 BKK	240.205
Betonsteen 213*105*80 BKK waterdoorlatend	1.626
Betonsteen 213*55*80 waalformaat	5.048
Betonsteen 400*400*8	13
Betonsteen graskeien	1.690
Betonsteen klein150*35*60	89
Betonstenen 200*200*6	6
Betonstenen 200*200*60	7.653
Betonstenen 200*300*60	595
Betonstenen 213*68*80 dikform	23.648
Betontegels 150*300*45	1.056
Betontegels 150*300*60	95
Betontegels 200*200*..	0
Betontegels 200*200*60	8.450
Betontegels 300*300*45	254.314
Betontegels 300*300*60	21.850
Betontegels grootformaat	4.876
Betontegels zeskant	51
Combinatie gebakken/betonelement	306
Elementverharding	19
Geb. Kl. dikformaat 195*85*64	46.207
Geb. Kl. keiformaat 195*85*92	63.473
Geb. Kl. waalformaat 195*85*48	12.674
Gitruittegels 300*300*..	3.182
Grasbetontegels	9.313
Graskunstoftegels	1.100
Kinderkoppen overigen	9.673

Natuursteen algemeen	33.486
Natuursteen maaskeien	11.972
Schanskorf_egalvaniseerd	114
Semi verhard korrelmix/grind	169
Semi verhard kunstofgrasplaten	85
Stortsteen	179
<b>Oppervlakbehandeling</b>	<b>483.380</b>
Asfalt deklaag met slijtlaag	480.804
Slijtlaag	281
Slijtlagen (Alleen)	2.295
<b>Overige</b>	<b>490.113</b>
Beton	49
Halfverharding	1.771
IJzer (wildrooster)	23
Natuursteen algemeen	804
Natuursteen maaskeien	28
Onverhard	6.521
Schanskorf_egalvaniseerd	83
Semi verhard grauwacke	4.752
Semi verhard gravel	1.628
Semi verhard kalksteen	2.721
Semi verhard korrelmix/grind	322.132
Semi verhard kunstofgrasplaten	1.259
Zand	148.343
<b>Eindtotaal</b>	<b>2.632.456</b>

Arealomvang en verhardingstypen per structuurelement					
Structuurelemente	Asfalt	Elementen	Cementbeton	Overig/ on-verh.	TOTAAL
<b>Centra</b>	47.093	163.603	299	7.520	<b>218.514</b>
<b>Hoofdwegen</b>	39.308	7.057	13.044	1.515	<b>60.923</b>
<b>Woongebied</b>	679.046	529.198	8.690	57.672	<b>1.274.606</b>
<b>Groengebied/ parken</b>	0	773	3	583	<b>1.359</b>
<b>Begraafplaats</b>	4.096	1.930	162	4.086	<b>10.274</b>
<b>Bedrijventerrein</b>	32.657	18.692	2.333	1.367	<b>55.049</b>
<b>Sportparken</b>	9.035	21.925	11	5.042	<b>36.012</b>
<b>Buitengebied</b>	445.183	40.146	14.031	411.320	<b>910.681</b>
<b>Onbekend</b>	39.386	23.615	1.027	1.008	<b>65.037</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>1.295.803</b>	<b>806.939</b>	<b>39.600</b>	<b>490.113</b>	<b>2.632.456</b>

### Verdeling areaal en verhardingstypen per structurelement





## BIJLAGE 2 : MAATREGELOVERZICHT 2019 -2022 (B-NIVEAU)

Prijspeil 2018 (excl. indexering)

Maatregelen	2019	2020	2021	2022	TOTAAL
Conserveren asfalt			€ 139.818	€ 55.477	€ 195.295
Conserveren asfalt gemiddeld belast BIBEKO	€ 16.552				€ 16.552
Conserveren asfalt woongebied	€ 12.534	€ 428			€ 12.963
Conserveren beton				€ 3.067	€ 3.067
Conserveren oppervlakbehandeling	€ 60.948	€ 10.052			€ 71.000
Ged. groot onderhoud asfalt fietspaden		€ 568			€ 568
Ged. groot onderhoud asfalt gemiddeld belast BIBEKO		€ 38.529			€ 38.529
Ged. groot onderhoud en conserveren			€ 332.042	€ 49.640	€ 381.682
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt fietspaden		€ 22.146			€ 22.146
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt gekleurd	€ 344	€ 2.084			€ 2.427
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt gemiddeld belast BIBEKO		€ 324.808			€ 324.808
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt gemiddeld belast BUBEKO		€ 14.837			€ 14.837
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt licht belast BUBEKO	€ 1.855	€ 35.016			€ 36.871
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt verblijfsgebied	€ 8.344				€ 8.344
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt woongebied	€ 25.054	€ 105.373			€ 130.427
Ged. groot onderhoud en conserveren OB	€ 244.371	€ 234.025			€ 478.396
Gedeeltelijk groot onderhoud (30%)				€ 27.661	€ 27.661
Gedeeltelijk groot onderhoud (50%)			€ 297.429	€ 613.604	€ 911.033
Gedeeltelijk groot onderhoud asfalt			€ 26.369	€ 91.762	€ 118.131
Gedeeltelijk groot onderhoud BDF 30%	€ 26.528				€ 26.528
Gedeeltelijk groot onderhoud BDF 50%	€ 3.589	€ 10.743			€ 14.333
Gedeeltelijk groot onderhoud BKF 30%	€ 179.534				€ 179.534
Gedeeltelijk groot onderhoud BKF 50%	€ 47.117	€ 74.300			€ 121.418
Gedeeltelijk groot onderhoud BO 30%	€ 14.747				€ 14.747
Gedeeltelijk groot onderhoud BO 50%		€ 4.204			€ 4.204
Gedeeltelijk groot onderhoud BWF 30%	€ 23.643				€ 23.643
Gedeeltelijk groot onderhoud BWF 50%	€ 13.061	€ 3.319			€ 16.380
Gedeeltelijk groot onderhoud GDF 30%	€ 14.099				€ 14.099

Gedeeltelijk groot onderhoud GDF 50%	€ 1.299	€ 8.385			€ 9.685
Gedeeltelijk groot onderhoud GKF 30%	€ 23.244				€ 23.244
Gedeeltelijk groot onderhoud GKF 50%	€ 15.731	€ 3.562			€ 19.293
Gedeeltelijk groot onderhoud GWF 30%	€ 6.077				€ 6.077
Gedeeltelijk groot onderhoud GWF 50%	€ 2.257	€ 2.719			€ 4.976
Gedeeltelijk groot onderhoud NAT 30%	€ 125.374				€ 125.374
Gedeeltelijk groot onderhoud NAT 50%	€ 949	€ 30.322			€ 31.271
Gedeeltelijk groot onderhoud TEG 30%	€ 138.525	€ 725			€ 139.250
Gedeeltelijk groot onderhoud TEG 50%	€ 15.544	€ 22.879			€ 38.423
Verbeteren vlakheid asfalt				€ 1.428	€ 1.428
Verbeteren vlakheid asfalt woongebied	€ 812				€ 812
Verbeteren vlakheid beton				€ 1.416	€ 1.416
Verbeteren vlakheid BKF	€ 6.910	€ 1.434			€ 8.344
Verbeteren vlakheid BO		€ 1.007			€ 1.007
Verbeteren vlakheid BWF	€ 3.202				€ 3.202
Verbeteren vlakheid elementen			€ 86.024	€ 37.628	€ 123.652
Verbeteren vlakheid GDF	€ 5.072				€ 5.072
Verbeteren vlakheid GKF	€ 2.222				€ 2.222
Verbeteren vlakheid GRSTN	€ 1.333				€ 1.333
Verbeteren vlakheid NAT	€ 485				€ 485
Verbeteren vlakheid TEG	€ 8.458				€ 8.458
Ophogen BDF		€ 4.124			€ 4.124
Ophogen BO		€ 12.185			€ 12.185
<b>TOTAAL</b>	<b>€ 1.049.815</b>	<b>€ 967.774</b>	<b>€ 881.682</b>	<b>€ 881.682</b>	<b>€ 3.780.954</b>

## BIJLAGE 3 : BEGRIPPENLIJST

<b>Achterstallig onderhoud:</b>	Door uitblijven van onderhoud is de gewenste richtlijn (volgende de CROW systematiek) ruimschoots overschreden. Onderhoud had veel eerder uitgevoerd moeten zijn om de veiligheid en functionaliteit te waarborgen. Kapitaalvernietiging ligt op de loer. In de systematiek wordt achterstallig onderhoud aangeduid met (beeld)kwaliteitsniveau D.
<b>Beeldkwaliteit:</b>	De zichtbare kwaliteit van de openbare ruimte voor alle disciplines (groen, wegen, meubilair etc.). De technische kwaliteit van verhardingen vertalen we naar beeldkwaliteit zodat verhardingen kunnen worden meegenomen in het integrale beheer van de openbare ruimte en zodat de vergelijking met andere vakgebieden kan worden gemaakt.
<b>Biodiversiteit:</b>	De mate van verscheidenheid aan levensvormen binnen een ecosysteem van een bepaald gebied. De biodiversiteit wordt vaak gebruikt als een indicator voor de gezondheid van levensvormen (Planten, dieren micro-organismen) binnen een gebied.
<b>CROW:</b>	Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Het CROW ontwikkelt, verspreidt en beheert kennis over beleid, planning, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud van de openbare ruimte.
<b>CROW methodiek voor weg-beheer:</b>	De landelijk geaccepteerde methodiek voor het beheren van wegen/verhardingen die door het CROW is vastgelegd in de publicaties: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 146a Handboek Visuele Inspectie</li> <li>- 146b Handleiding Globale Visuele Inspectie</li> <li>- 147: wegbeheer</li> </ul>
<b>Energietransitie:</b>	De overgang van het gebruiken van fossiele energiebronnen naar duurzame energiebronnen op basis van beleid dat door de rijksoverheid is vastgelegd in het beleidsplan "Energietransitie".
<b>Gedragsmodel:</b>	Voorspellingsmodel waarin het kwaliteitsverloop op basis geconstateerde schades wordt beschreven en waarmee wordt voorspeld wanneer onderhoud in theorie nodig zal zijn om aan de gewenste richtlijn te voldoen.
<b>Gemiddeld belaste weg:</b>	Een verharding wegtype 3 (gemiddeld belast) is een groepsaanduiding in wegbeheer van verhardingen op basis van hun functie, gebruik, beheer of ligging. Voorbeelden zijn stadsontsluitingswegen, busbanen, industriewegen, etc..
<b>Groot onderhoud:</b>	Onderhoudsmaatregelen die (conform de CROW systematiek) planmatig worden uitgevoerd over een groot gedeelte van het verhardingsoppervlak, met als doel om de verharding in goede staat te brengen en/of te houden.
<b>Kapitaalvernietiging:</b>	Door het uitblijven van onderhoud is de gemeente duurder dan wanneer onderhoud eerder uitgevoerd zou zijn. Er zijn zwaardere maatregelen en is meer budget nodig om schades te herstellen.
<b>Klein onderhoud:</b>	Onderhoudsmaatregelen die lokaal over een beperkt gedeelte van de verharding worden uitgevoerd om de veiligheid te waarborgen en verharding in goede staat te houden. Klein onderhoud betreft onvoorziene schades die niet vooraf voorspeld kunnen worden door het gedragsmodel van de CROW systematiek.
<b>Klimaatadaptatie</b>	Het aanpassen van de samenleving (waaronder de openbare ruimte) aan de klimaatsveranderingen en de effecten daarvan, om de schade te beperken en de kansen die de klimaatverandering biedt te benutten.
<b>Klimaatrobuust</b>	Bestand tegende effecten van klimaatverandering zoals grotere hoeveelheden neerslag, langere periodes van droogte en hogere temperaturen.
<b>Kwantiteit:</b>	Gegevens die betrekking hebben op de hoeveelheid en de samenstelling (materiaal, functie en classificatie) van de verhardingen.
<b>Licht belaste weg:</b>	Een verharding wegtype (licht belast) 4 is een groepsaanduiding in wegbeheer van verhardingen op basis van hun functie, gebruik, beheer of ligging. Voorbeelden zijn buurtontsluitingswegen, parallelwegen, landbouwwegen, etc..
<b>(Meerjaren-) begroting:</b>	De jaarlijkse onderhoudskosten die voor meerdere jaren zijn bepaald horend bij de uit te voeren maatregelen uit de onderhoudsplanning.
<b>Reconstructie:</b>	Het in zijn totaliteit vervangen van een bestaande constructie, inclusief funderingen. Anders dan rehabilitatie waarbij de verhardingen volledig vernieuwd worden maar de constructie hetzelfde blijft.
<b>Rehabilitatie:</b>	Het in zijn totaliteit vernieuwen van een verhardingsconstructie waarbij de bestaande situatie (constructie en inrichting) gehandhaafd blijft.
<b>Richtlijn</b>	Het minimaal geaccepteerde onderhoudsniveau waarmee de veiligheid en functionaliteit op de verhardingen volgens de CROW systematiek voor zover mogelijk zijn gewaarborgd. Deze komt overeen met (beeld)kwaliteitsniveau B.
<b>Structuurelement:</b>	Een typegebied waarin de gemeente te verdelen en waarbinnen een bepaalde functie gebruik lijdend is, zoals woonbied, hoofdweg, centrumgebied, etc.
<b>(Technische) kwaliteit:</b>	De mate waarin een verharding voldoet aan de richtlijnen of de functionele doelstellingen. Wordt bepaald op basis van de aard en omvang van schades die tijdens de visuele inspectie zijn vastgelegd.
<b>Verhardingsfunctie:</b>	De specifieke functie waarvoor een bepaalde verharding gebruikt wordt, zoals voetpad, rijbaan, fietspad, etc.
<b>Verhardingstype:</b>	Hoofdcategorisering /groepsbenaming voor het typemateriaal waaruit een verharding is opgebouwd. Er wordt onderscheid gemaakt in Asfalt, elementen en cementbeton.
<b>Wegtype:</b>	Benaming voor een weg met bepaalde kenmerken, die een aanduiding kunnen zijn voor de functie, het gebruik en/of het beheer.
<b>Weg in verblijfsgebied:</b>	Een verharding wegtype 6 (weg in verblijfsgebied) is een groepsaanduiding in wegbeheer van verhardingen op basis van hun functie, gebruik, beheer of ligging. Voorbeelden zijn winkelerven, pleinen, voetpaden, etc..
<b>Weg in woongebied:</b>	Een verharding wegtype 5 (weg in woongebied) is een groepsaanduiding in wegbeheer van verhardingen op basis van hun functie, gebruik, beheer of ligging. Voorbeelden zijn woonstraten, woonerven, parkeerterreinen, etc..

**Wegvakonderdeel:**

Kleinste te onderscheiden onderdeel van het wegennet zoals deze conform de CROW systematiek is vastgelegd in het digitale beheersysteem voor wegbeheer. Wordt onderscheiden op basis van verhardingsfunctie en verhardingstype.  
Begroting.

## BIJLAGE 4 : GROOT ONDERHOUD FIETSPADEN

Zoals omschreven in hoofdstuk 7.3.15 doen we een voorstel aan het College en de Raad voor groot onderhoud aan een aantal van onze doorgaande fietspaden. De laatste jaren is er aan deze fietspaden klein, noodzakelijk onderhoud uitgevoerd, maar we ontvangen via verschillende kanalen signalen dat als gevolg van wortelopdrukking het fietscomfort in het geding komt. Ter verbeelding wordt verwezen naar onderstaande foto's (fietspad Beegden-Horn):



Gezien de huidige beheersystematiek enkel voorziet in budget voor kleine 'lapmiddelen' doen we hier het voorstel af te wijken van de standaard en budget ter beschikking te stellen voor groot onderhoud.

Deze problematiek betreft specifiek de fietspaden:

- Beegden – Horn
- Heel – Beegden
- Wessem – Thorn
- Sluis Linne
- Ohé & Laak, St. Annadijk

Om gehoor te geven aan deze signalen en invulling te geven aan de voorzet van ons College, zoals omschreven in het coalitieakkoord en ons Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP), namelijk het stimuleren van fietsgebruik, het belang van de veiligheid van de gebruiker (o.a. schoolgaande jeugd en het intensief recreatief gebruik) en de gewenste opwaardering van de (recreatieve) fietsinfrastructuur, is groot onderhoud noodzakelijk. Dit onderhoud willen we in 2019 ter uitvoering brengen en omvat grofweg de volgende onderdelen:

- Frezen toplaag en wortelopdrukking;
- Aanbrengen nieuwe deklaag;
- Aanbrengen wortelschermen waar nodig.

Gezien dit groot onderhoud een aanvulling is op ons reguliere onderhoud, t.a.v. de CROW-systematiek en onze ambities, vragen we de Raad hiervoor een apart krediet ter beschikking te stellen. De verdeling van het gevraagde krediet is uiteengezet in onderstaande tabel:

Fietspad:	Ramingonderhoudskosten:
Beegden – Horn	€ 100.000
Beegden – Heel	€ 60.000
Wessem – Thorn	€ 210.000
Sluis Linne	€ 22.000
Ohé & Laak, St. Annadijk	€ 98.000
<b>Totaal:</b>	<b>€ 490.000</b>

Het betreft onderhoud waarbij duidelijk sprake is van levensverlengend vóóordat een renovatie aan de orde komt. Er worden wortelschermen aangebracht waarna een volledige toplaag volgt. Volgens de geldende BBV-voorschriften af te schrijven in 15 jaar. De kapitaallasten (afschrijvingen) bedragen € 32.700 per jaar vanaf 2020.

Noot:

Er staan reeds een aantal (doorgaande/verbindende) fietspaden op de planning:

- Fietspad Oude Maasweg, Maasbracht – Stevensweert:  
Het doorgaande fietspad tussen Maasbracht en Stevensweert heeft onderhoud en vanwege tweerichting gebruik, verbreding. De voorbereiding voor deze werkzaamheden zijn voor 2020 in het MIP opgenomen, de uitvoering in het MIP 2021.
- Fietspad EPZ Maasbracht – Linne (Clauscentrale) en Hofstraat (Maasbracht) – Voortstraat (Maasbracht): De uitvoering van de werkzaamheden aan dit fietspad zijn nog niet gestart. De weg is momenteel nog in eigendom van RWE (Duitse energieleverancier) en zullen die aan het Waterschap gaan overdragen. Dit proces loopt moeizamer dan wij op voorhand hadden ingeschat. Na overdracht kunnen we met het Waterschap afspraken maken over de invulling van dit pad.