

Wegenbeheerplan 2023-2026 van gemeente Maasgouw

De raad van de gemeente Maasgouw;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van Maasgouw d.d. 20 december 2022;

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:
Wegenbeheerplan 2023-2026 van de gemeente Maasgouw

1 Inleiding

Het huidige wegenbeheerplan van de gemeente Maasgouw (2019-2022) nadert het einde van de looptijd. Daarom is er de 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 deze opgenomen worden in de gemeentelijke meerjarenbegroting. Hiermee wordt voldaan aan de eisen van de Provincie Limburg ten aanzien van repressief toezicht. Ten slotte is het voornemen 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.

1.1 Doelstelling

De doelstelling van dit wegenbeheerplan is tweeledig:

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

1.2 Leeswijzer

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

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

Hoofdstuk 4: Wat hebben we gedaan? Geeft middels een korte samenvatting inzicht in de hoofdpunten uit het vorige beheerplan.

Hoofdstuk 5: Wat hebben we? Omschrijft de huidige samenstelling (kwantiteit) en de actuele kwaliteit van het huidige verhardings-/wegenareaal. Hierbij kijken we naar de ontwikkelingen en ambities ten opzichte van het vorige plan (hoofdstuk 4).

Hoofdstuk 6: 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.

Hoofdstuk 7: 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 8: Conclusies en aanbevelingen. Sluit het plan af met eindconclusie en aanbeveling voor het financiële beleid 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 visies 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 hoofdstuk 3 'Wat willen we?' maken we daarvan de concrete vertaling naar hoe we daar voor de wegen invulling aan willen geven.

2.1 Omgevingsvisie Maasgouw

De omgevingsvisie Maasgouw beschrijft de koers voor de toekomst van Maasgouw. Deze visie richt zich op de gehele fysieke leefomgeving. Tot de fysieke leefomgeving behoort datgene wat je ziet, voelt, hoort, proeft en ruikt. Dat zijn bijvoorbeeld de bossen, rivieren, schone lucht, parken, maar ook de gebouwen, wegen en pleinen.

Voor het wegenbeheer zijn de thema's duurzaamheid, biodiversiteit, water en ondergrond en veilige leefomgeving van belang waarbij we ons inzetten op:

- *Duurzaamheid*, met het oog op circulaire economie waarbij er materialen gebruikt worden met kenmerken zoals een goede herbruikbaarheid, natuurlijke en onuitputtelijke grondstoffen en een lange levensduur.
- *Biodiversiteit*, om zoveel als mogelijk kansen te benutten voor het vergroten van de biodiversiteit; Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het inzaaien van kruidenrijke bermen na een overlaging.
- *Water en ondergrond*, met het streven naar het terugdringen van verhardingen de openbare ruimte door bijvoorbeeld omvorming van overbodige of minder noodzakelijke verhardingen naar groen.
- *Veilige leefomgeving* waarbij bijvoorbeeld gezocht wordt naar koppelkansen voor onder meer het verhogen van de verkeersveiligheid. Hierbij worden bij het onderhoud kleine aanpassingen doorgevoerd voor het verhogen van de verkeersveiligheid zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van drempels of plateaus.

2.2 Strategische visie 2025 Maasgouw

Onze samenleving is constant in beweging en veranderingen gaan steeds sneller. Dit geldt ook voor de verhouding tussen burger en overheid en taken die we als gemeente hebben dan wel krijgen. De strategische visie 2025 beschrijft de maatschappelijke en bestuurlijke opgaven waar we als gemeente in de komende jaren mee te maken krijgen en hoe we daar mee om willen gaan.

Het motto uit de strategische visie 2025; "*Samen maken we Maasgouw!*" maakt duidelijk dat we als partner van de bewoners, bedrijven en andere betrokken partijen gezamenlijk moeten optrekken om tot een sterk, sociaal en duurzamer Maasgouw te komen met een aangenaam woon- en leefklimaat. Door veel inwoners van onze gemeente wordt het zorgen voor een woon- en leefklimaat van hoge kwaliteit zelfs als belangrijkste taak van de gemeente gezien. De inrichting en toestand van onder andere de wegen en voetpaden dragen voor een groot deel mee aan de beleving van het woon- en leefklimaat. Daarom is het nodig dat de gemeente in gesprek blijft, en gaat, met iedereen die meedoet of mee wil doen.

2.3 Coalitieakkoord 2022-2026

Het Coalitieakkoord "Samen bouwen aan een sterk, sociaal en duurzaam Maasgouw" beschrijft de ambitie en op hoofdlijnen de doelen om samen te bouwen aan een sterk, sociaal en duurzaam Maasgouw. Samenwerken staat centraal waarbij het strategisch motto gehandhaafd blijft: "Samen maken we Maasgouw!"

Het coalitieakkoord gaat specifiek in op het huidige kwaliteitsniveau van de openbare ruimte (infrastructuur en groen). Doelstelling hierbij is om de huidige (onderhouds-)kwaliteit van de openbare ruimte hoog te houden. Speerpunten hierin zijn:

- Bewoners stimuleren om de kwaliteit van de openbare ruimte in hun eigen buurt of dorp te verbeteren. Dit kan door hen te laten meepraten bij projecten, maar ook door samenwerkingen aan te gaan bij aanleg of onderhoud van voorzieningen.
- De openbare ruimte in Maasgouw klimaatbestendig maken zodat deze beter bestand is tegen wateroverlast, hittestress en droogte.
- Specifieke aandacht naar de verkeersveiligheid van schoolgaande jeugd op de huidige fietsroutes en de verkeers- en parkeersituatie rondom scholen.
- Bevorderen van duurzame mobiliteit door een hoogwaardig netwerk van fietspaden zodat het gebruik van de fiets aantrekkelijk wordt gemaakt.
- Het stimuleren van elektrisch rijden door mee te werken aan de uitbreiding van laadpalen.

2.4 Global Goals

De gemeente Maasgouw doet mee aan de Global Goals met als doel dat onze wereld mooier en beter wordt voor iedereen. Zo worden maatschappelijke problemen aangepakt, waaronder klimaatverandering, armoede en ongelijkheid. Door de Verenigde Naties zijn 17 Global Goals opgesteld waarin 169 doelen zijn onderverdeeld. Wij zetten als gemeente ook in om deze doelen te verwezenlijken.

Het wegbeheer heeft raakvlakken met Global Goal 9 (industrie, innovatie en infrastructuur), hierbij wordt er ingezet op het verbeteren van de infrastructuur met het oog op circulariteit waardoor er een hogere kwaliteit van de leefomgeving ontstaat op een zo groen mogelijk manier.

Voor het wegbeheer zijn ook de Global Goals 15 (leven op het land) en in mindere mate Global Goal 14 (leven in het water) van belang. Focus gaat hierbij uit naar het beschermen en verbeteren de woon- en leefomgeving voor zowel mens als natuur. Hierbij wordt er ook in het beheer van de openbare ruimte verwacht om een bijdrage te leveren aan duurzame doelen.

Daarnaast heeft de gemeente ook in het coalitieakkoord speciale aandacht voor de Global Goals. Zo gaan we in gesprek met inwoners, ondernemers en organisaties om een nog grotere bijdrage te kunnen leveren aan een sterk, sociaal en duurzaam Maasgouw. Elke jaar wordt door de coalitie een actieprogramma vastgesteld.

2.5 GVVP

Het verkeer blijft toenemen in omvang en toekomstige economische ontwikkelingen hebben naast de leefbaarheid gevolgen voor de verkeerscirculatie en verkeersveiligheid. Om het verkeer in goede banen te leiden is het Gemeentelijk Verkeer- en vervoerplan (GVVP) opgemaakt. Het GVVP van Maasgouw laat zien in welke richting het verkeersbeleid 2015-2025 ontwikkelt en welke beleidsonderdelen en producten de komende jaren moeten worden uitgewerkt of ontwikkeld. Onderstaand zijn voor de meest relevante thema's de ambities weergegeven waarbij een belangrijke rol is weggelegd voor de inrichting en het beheer en onderhoud van de infrastructuur:

- Leefbaarheid en verkeersveiligheid: Een Duurzaam Veilig verkeerssysteem met een toegenomen subjectieve en objectieve verkeersveiligheid;
- Autoverkeer: Een Duurzaam Veilig netwerk van wegen dat aansluit bij de gewenste routing van het autoverkeer waardoor de verkeersveiligheid in de woongebieden is vergroot. Specifieke aantrekkelijke gebieden en kernen voor toerisme en recreatie zijn goed bereikbaar en bewegwijzerd;
- Fietsverkeer: Veilige en comfortabele fietsvoorzieningen op (recreatieve) fietsroutes, goede en veilige voetgangersvoorzieningen;
- Voetganger: Een goede toegankelijkheid en veilige school-thuisroutes.

3 Wat willen we?

In hoofdstuk 2 is aan bod gekomen wat we belangrijk vinden vanuit het bovenliggende beleid. Door dit beleid samen te voegen met onze kennis en ervaringen van de wegen en mensen in Maasgouw, willen we een aantal punten meer ruimte geven in het wegenbeheer. We hebben deze punten onderverdeeld naar de drie belangrijkste pijlers vanuit het coalitieakkoord: Sterk, Sociaal en Duurzaam.

3.1 Sterk

Maasgouw bouwt verder aan een **sterke gemeente**. Daarbij moet sprake zijn van een sterke relatie tussen burger en bestuur waarbij burgers tijdig kunnen meepraten over (te nemen) besluiten van de raad en het college van B&W. Als gemeente willen we ook een sterke partner zijn waar anderen op kunnen bouwen. Ook mag van de gemeente een adequate dienstverlening worden verwacht. We willen een gemeente zijn met een robuuste en gezonde financiële positie die de belastingen en lasten voor burgers en bedrijven op een laag niveau weet te houden.

3.1.1 Intern: Samen voor een sterke gemeente, meer onderlinge samenwerking

Door al bij de start van een project integrale sessies te houden met de verschillende disciplines binnen de gemeente komt men samen in een vroeg stadium tot een sterk resultaat met een breed draagvlak. Als extra toegevoegde waarde is het van belang om aandacht te hebben aan de achterkant van de uitgevoerde projecten door te evalueren met alle disciplines om integraal te beoordelen of de gestelde doelen behaald zijn en/of uitdagingen zijn ontstaan die bij een volgend project aan de voorkant al geadresseerd kunnen worden.

Samen komen we tot sterkere plannen voor de toekomst!

In Maasgouw wordt het beheer en onderhoud van de openbare ruimte deels door onze eigen dienst uitgevoerd. De eigen dienst werkt goed en zij zijn het gezicht van de gemeente in de wijken. Dat kunnen we verder uitbreiden door de zichtbaarheid in de wijken te vergroten en door onze eigen dienst nog meer ruimte te geven om service te verlenen richting de bewoners en meer in te laten spelen op hun wensen.

Daarnaast is binnen onze eigen dienst veel vakmanschap en ervaring aanwezig. Van deze (praktijk)kennis moeten we gebruik maken door meer afstemming te zoeken met onze dienst en zo in het beheer en onderhoud ons voordeel doen met hun praktijkervaring. Taken die onze eigen dienst niet kan oppakken, zetten we uit op de markt.

3.1.2 Extern: Handhaven participatie

De wens om samen sterk te staan, geldt niet alleen voor de eigen organisatie. Ook buiten de eigen organisatie maken we gebruik van de mogelijkheden om samen te werken en meer van elkaar te leren. Voor de start van een project is het belangrijk om te weten hoe de bewoners en gebruikers van de

openbare ruimte deze ruimte beleven en ervaren. Bij de grotere (reconstructie)projecten wordt er zonder ontwerp of plan eerst naar onze bewoners en gebruikers van de openbare ruimte toe gegaan. 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 behouden en verfijnen van het participatieproces bij reconstructies. Hiermee krijgen wij meer gevoel bij de tevredenheid en wensen van gebruikers.

Daarnaast heeft Maasgouw een eigen buitendienst die met beide voeten in de wijk staan en hier veel kennis en informatie ophalen bij de mensen. Elke wijk heeft zijn eigen entiteit die de buitendienst kan vertalen naar het juiste onderhoud. Door de uitwisseling van de kennis tussen binnen- en buitendienst is het mogelijk om in het onderhoud 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.

3.2 Sociaal

We willen ook werken aan een **sociaal Maasgouw**. Dat is een samenleving waar mensen oog en oor voor elkaar hebben, waar iedereen meetelt en waar iedereen kan meedoen. De openbare ruimte is hierbij een belangrijke speler waar men elkaar tegenkomt, ontmoet en verblijft.

3.2.1 Werkbedrijf

Bij calamiteiten of klein straatwerk wordt binnen de gemeente gebruik gemaakt van de eigen buitendienst/werkbedrijf. Door met een groep mensen uit de wet sociale werkvoorziening, ondersteund door medewerkers uit buurtbeheer (langdurig werklozen), samen te werken aan de openbare ruimte leren zij elkaar vaardigheden te ontwikkelen. Op deze manier probeert Maasgouw middels een sociaal maatschappelijke aanpak bij te dragen aan het klaarstomen voor de re-integratie op de arbeidsmarkt. Daarnaast werken we op deze manier aan een prettige leefomgeving voor de inwoners en recreanten van Maasgouw. Ook de komende jaren willen we deze werkvorm voortzetten.

3.2.2 Samen in actie

Uit onder meer het coalitieakkoord komt naar voren dat we bewoners stimuleren om de kwaliteit van de openbare ruimte in hun eigen buurt of dorp te verbeteren. Dit kan ook bereikt worden door gezamenlijk op te trekken bij aanleg of onderhoud van voorzieningen. Bewonersinitiatieven welke binnen het beleid passen worden gesteund en gefaciliteerd door de gemeente. Dikwijls gaat het om initiatieven voor het verbeteren van de openbare ruimte waarbij de sociale cohesie van de buurt of dorp centraal staat en/of verbeteringen zijn op het gebied van klimaatadaptatie / duurzaamheid en verkeersveiligheid. Integrale aanpak tussen wegen, groen, water en verkeer is hierbij van belang.

3.2.3 Bermmonumenten

Eind 2021 zijn de aanwezige bermmonumenten in de gemeente geïnventariseerd. Bermmonumenten worden dikwijls geplaatst door nabestaanden of bevriende relaties als relatief jonge mensen komen te overlijden. De meeste bermmonumenten zijn tijdelijk en verdwijnen weer in stilte.

De huidige bermmonumenten worden regelmatig bezocht en onderhouden, hierbij is geen sprake van schade aan de omgeving zoals bijvoorbeeld bomen of aantasting van de verkeersveiligheid.

Aangezien het gaat om een relatief klein aantal monumentjes en om sociaal en emotioneel beladen plekken willen we terughoudend zijn met het nemen van maatregelen.

Gezien bovenstaande bevindingen is er geen noodzaak om een vergunning /ontheffingsregime in een verordening te gaan invoeren, al dan niet gecombineerd met het vragen van een vergoeding.

Daarom willen we voor de bermmonumentjes de huidige gang van zaken continueren:

- We gedogen de bestaande en eventuele nieuwe bermmonumenten.
- Bij verrommeling proberen we contact te zoeken met initiatiefnemers en ruimen we (onderdelen) op. We gaan hier terughoudend mee om.
- Bij het ontstaan van verkeersonveilige situaties zoeken we contact met initiatiefnemers en passen zo nodig de situatie aan.
- Bij wegconstructies nemen wij standaard het bermmonument tijdelijk weg, dit ter voorkoming van beschadiging. Met de familie / initiatiefnemers van het bermmonument nemen wij contact op over een eventuele herplaatsing.
- Deze werkwijze bespreken binnen het groenoverleg en beide wijkbeheerteams.

3.3 Duurzaam

We geven gestalte aan een **duurzaam Maasgouw**. Daarom willen we de kwaliteit van onze leefomgeving versterken, met bijzondere aandacht voor natuur en biodiversiteit. We werken aan opgaven op het gebied van klimaat en energie, afvalinzameling en circulariteit.

3.3.1 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 veranderingen in ons areaal voortdurend in ons datasysteem worden doorgevoerd. Dit gebeurt steeds consequenter waardoor een beter actueel beeld ontstaat. In deze planperiode blijven we intern werken aan het werkproces om dit verder te optimaliseren.

3.3.2 Klimaatrobuust inrichten

We zien dat het klimaat aan het veranderen is. Hierdoor ontstaat de noodzaak om een openbare ruimte te creëren die beter bestand is tegen het veranderende klimaat.

Bij reconstructies is klimaatadaptatie een belangrijk thema dat we zoveel mogelijk implementeren in de nieuwe inrichting. Ook bij kleine- en grootschalige onderhoudswerkzaamheden, zoals herstraten of het vervangen van deklagen, dienen we klimaatrobuustheid een vast thema te maken en kritischer te kijken naar waar verharding, zowel binnen als buiten de bebouwde kom daadwerkelijk nodig is in de tijdsgeschiedenis van nu en in de toekomst.

Bij het aanpassen van de openbare ruimte kan het gaan om een kleine ingreep zoals bloemrijke berm-mengsels naast een overlaagde rijbaan aan te brengen, wat ten goede komt aan de biodiversiteit. Of het versmallen van trottoirs en rijbanen en het aanbrengen van een groenstroken om het verhardingsoppervlak te verminderen. 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 om groen ruimte te bieden.

Als besloten wordt 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 onder meer aan bij de Groenvisie 2030, Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie Maasgouw 2022-2026 en de Global Goals van Maasgouw.

3.3.3 Reductie onderhoud kern gebieden

In de oude kernen binnen onze gemeente zien we typerende materialen die kenmerkend, dan wel beeldbepalend zijn voor de uitstraling van de 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, is er afgelopen planperiode al gezocht naar mogelijkheden om hierin te verduurzamen. In eerste instantie betekent dit dikwijls een extra investering die zich echter na verloop van tijd terugverdient. Een voorbeeld is 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 onkruid niet meer intensief bestreden hoeft te worden met gasbranders. Dit voorbeeld toont aan dat een keuze voor een ander materiaal of inrichting zowel in financieel als in duurzaam opzicht voordelen heeft.

Momenteel wordt bij lopende projecten hier al rekening mee gehouden zoals bij het project "Reconstructie oude kern Stevensweert". Het is dan ook van belang om al bij de ontwerpfases van de projecten meer aandacht besteden aan de toepassing van andere materialen en een andere manier van het beheer van deze verhardingen voor duurzaamheid en effectieve inzet van budgetten.



Figuur 1. Natuursteengebruik centrum Stevensweert

3.3.4 Omvormen onderhoudsintensieve verharding

Naast overbodige verhardingen en de reductie van het onderhoud in de kerngebieden zijn in de overige openbare ruimte ook onderhoudsintensieve verhardingen te vinden. Denk hierbij aan niet gesloten halfverharding (zoals grind en split) en verhardingen met veel voegen (waalformaat, kinderkopjes, ect.). Deze type verhardingen zijn moeilijk te beheren en zorgen voor hoge kosten. Omvorming naar onderhoudsvriendelijke verhardingen (verhardingen met minder voegen) of het aanbrengen van voegvulling zorgt voor minder onderhoud, lagere beheerkosten en een lagere milieubelasting.

Bij onderhoud aan bovengenoemde verhardingen wordt vóór het uitvoeren van onderhoud met (groen)beheer bekeken welke gebieden de hoogste prioriteit hebben en waar omvorming het meest doeltreffend is.

Daarnaast is het van belang om te blijven zoeken naar nieuwe mogelijkheden voor duurzaam en inventiever onderhoud van verhardingen.

3.3.5 Eenduidigheid van de inrichting

Hoewel we verschil willen gaan maken tussen wijken, kan er binnen de wijken en andere entiteiten wel meer eenduidigheid in de inrichting nagestreefd worden. Dat draagt bij aan een rustige uitstraling en aan een efficiënt beheer. Daarbij worden zoals aangegeven in het GVVP, zoveel mogelijk de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig gehanteerd. Dit doen we vanuit het oogpunt van duurzaamheid maar ook voor het belang van verkeersveiligheid en leefbaarheid in Maasgouw.

Het Handboek Inrichting Maasgouw (HIM) is momenteel in ontwikkeling en zal in de toekomst richting geven aan een (meer) eenduidige inrichting van diverse technische onderdelen binnen de openbare ruimte.

3.3.6 Stimuleren van voet- en fietsverkeer

Maasgouw wil het graag zo aantrekkelijk mogelijk maken voor mensen om zich te voet of met de fiets te verplaatsen. Onderhoud van de fietspaden draagt bij aan het verbeteren van comfort en de veiligheid van fietsers en overig langzaam verkeer.

In het bijzonder willen we aandacht geven aan de school-thuisroutes van schoolgaande kinderen. Naast de jeugd hebben ook de ouderen onze bijzondere aandacht. Maasgouw is een gemeente die vergrijst. Het beleid is om langer thuis te wonen en daarom 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.

Het verbeteren van fietsverbindingen maakt het daarnaast aantrekkelijker om de fiets in te zetten voor woon- werkverkeer en de auto te laten staan.

Dat het verbeteren van de fietsvoorzieningen en de veiligheid de aandacht heeft, blijkt uit het feit dat deze doelstelling opgenomen is in zowel het coalitieakkoord, strategische visie Maasgouw, omgevingsvisie Maasgouw, de Global Goals en het GVVP. Inzet is een toegankelijke ruimte voor iedereen en fietsroutes op kwaliteitsniveau te houden.

3.3.7 Global Goals

In het coalitieakkoord is aangegeven dat jaarlijks een actieprogramma opgesteld wordt voor de Global Goals binnen de gemeente. Bij het opstellen van dit wegenbeheerplan is er nog geen actieprogramma bekend. Het is goed mogelijk dat gedurende de looptijd van dit wegenbeheerplan vanuit het actieprogramma jaarlijks extra acties opgepakt moeten worden in het kader van de Global Goals.

4 Wat hebben we gedaan?

In 2018 is een geactualiseerd beheerplan opgesteld voor de periode 2019-2022. In deze paragraaf wordt kort inzicht gegeven in de hoofdpunten van het oude plan 2019-2022. Dit geeft de mogelijkheid om de huidige situatie te vergelijken met de situatie in 2018 en ontwikkelingen te traceren. Daarnaast blikken we kort terug op de actiepunten uit het vorige beheerplan en de behaalde resultaten.

4.1 Beloften en resultaat beleidsplan 2019-2022

In het beleid- en beheerplan wegen zijn verschillende punten aangegeven waar meer ruimte voor gegeven wordt gedurende de periode 2019-2022. Deze zijn onderverdeeld in de twee belangrijkste pijlers uit het coalitieakkoord: Samen en Duurzaam.

Om het wegenareaal goed te kunnen onderhouden en beheren is het van belang om te weten wat aanwezig is. Afgelopen planperiode is veel werk verzet om nog onbekend areaal te inventariseren en in te delen in het onderhoudsprogramma. Daarnaast zien we dat er steeds meer oog is voor functionele verhardingen.

Overbodige verhardingen worden indien mogelijk omgevormd naar groen om tevens bij te dragen aan een klimaatrobuste inrichting, ook een onderdeel van duurzaamheid.

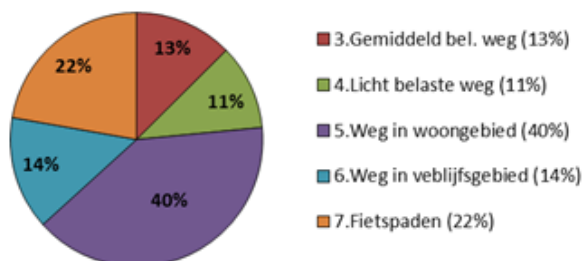
Een ander belangrijk item voor het duurzaam beheer van verhardingen was, en is nog steeds het reduceren van het onderhoud van de verhardingen. Hiervoor zijn afgelopen beheerperiode diverse pilots uitgevoerd voor het aanbrengen van voegvullingen op reeds aangelegde verhardingen en nog aan te brengen verhardingen. Na interne afstemming en evaluatie van de resultaten hebben deze pilots er toe geleid dat natuursteenverhardingen tijdens onderhoud en/of reconstructies zoveel mogelijk worden voorzien van voegvullingen voor het tegengaan van onderhoud op het gebied van onkruiden. Een concreet voorbeeld

hiervan is het project "Reconstructie oude kern Stevensweert" waar de natuursteenverhardingen met maar liefst 3 verschillende soorten voegvullingen worden voorzien met het oog op duurzaamheid.

Met het uitvoeren van de pilots en de benodigde onderlinge afstemming voor het doorvoeren van de resultaten is het niveau van de aanwezige kennis van de medewerkers én samenwerking naar een hoger niveau getild. Dit was tevens een belangrijk aandachtspunt uit het beleidsplan 2019-2022.

4.2 Inventarisatie areaal 2018

Het vorige plan omschrijft tot in detail de omvang en samenstelling van het wegenrealaal. Zo wordt onder meer inzicht gegeven in de verdeling per wegtype, verhardingstype, en per structurelement. Onderstaande tabel en figuur uit het oude plan geven de verhoudingen en opbouw van het areaal per wegtype aan in 2018. Voor informatie over de verdeling van de verhardingsfuncties, -typen en verharding per structurelement wordt verwezen naar bijlage 1.



Figuur 2. Verdeling wegtypen 2018

Wegtype	2014	2018	Toe-/ afname
2. Zwaar belasteweg	33.482	0	-33.482
3. Gemiddeld belaste weg	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
TOTAAL	2.072.347	2.632.456	560.109

Tabel 1. Omvang en ontwikkeling wegtypen 2014-2018 in m²

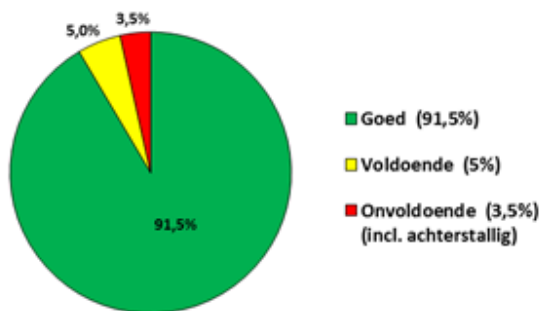
4.3 Strategie en ambitieniveau in 2018

Als beheerstrategie is in het oude plan omschreven dat wordt aangesloten op de CROW-systematiek voor wegbeheer (publicatie 147). Maatregelen zijn voor een periode van vier jaar conform deze systematiek gepland en voor de langere termijn wordt met de theoretische cyclische benadering gerekend. Voor de periode 2019- 2022 is ambitieniveau B gehandhaafd. Ook voor komende periode zal ambitieniveau B gehandhaafd blijven.

4.4 Kwaliteit in 2018

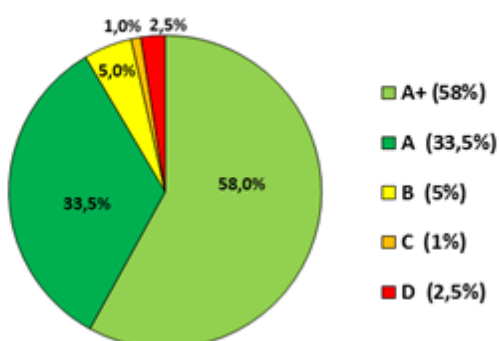
De technische inspectiecijfers zijn vertaald naar de kwaliteitsniveaus (conform de CROW-systematiek). Figuur 3 en 4 geven inzicht in de technische en beeldkwaliteit van het wegenrealaal in 2018.

Technische kwaliteit 2018



Figuur 3. Verdeling technische kwaliteit wegenareaal

Beeldkwaliteit 2018



Figuur 4. Verdeling beeldkwaliteit wegenareaal

Verreweg het grootste deel van het wegenareaal (96,5%) voldoet aan het in 2018 vastgestelde ambitieniveau; 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. Slechts een klein deel van het areaal was onvoldoende (3,5%), deze locaties zijn in de beheerplanning opgenomen voor het uitvoeren van achterstallig onderhoud.

In bijlage 2 zijn gedetailleerdere gegevens weergegeven over de kwaliteit per verhardingstype, wegtype, verhardingsfunctie en structurelement.

4.5 Meerjarenbegroting en overige kosten 2019-2022

Samengevat was voor de periode 2019-2022 gemiddeld een jaarlijks bedrag van € 945.000 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 dienden te worden. Hierbij ging het om een totaalbedrag van €143.000 per jaar. Inclusief incidentele kosten komen de totale jaarlijkse kosten uit op €1.103.000.

Verdere detaillering van de kosten voor regulier onderhoud en de overige bijkomende kosten zijn in bijlage 3 van dit plan opgenomen.

5 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 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. Het areaal is constant aan verandering onderhevig, onder andere door aanleg van nieuwe wegen, woonwijken, en reconstructies 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. In dit hoofdstuk is het huidige areaal vergeleken met de gegevens uit de voorgaande periode.

5.1 Kwantiteit: huidige voorzieningen/areaal

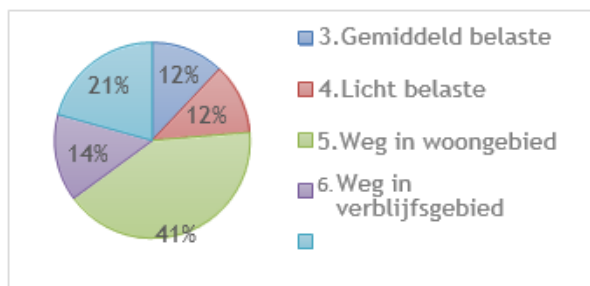
Het wegen-/verhardingsareaal van Gemeente Maasgouw omvat momenteel een totaaloppervlak van 2.674.909 m². Dit is een toename van ruim 42.400m² aan oppervlak ten opzichte van het wegareaal in

2018. Deze toename is het gevolg van mutaties in het beheersysteem, bijvoorbeeld door het toevoegen van oppervlakten aan gerealiseerde nieuwbouwwijken.

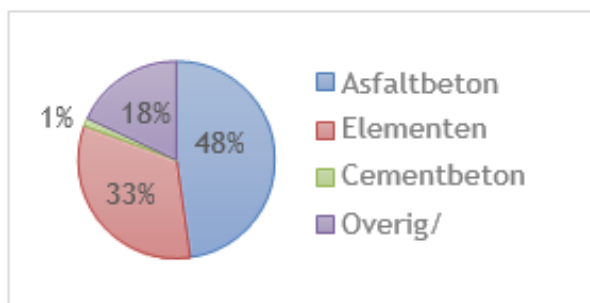
Onderstaande tabel 2 en figuur 5 geven een overzicht van het areaal binnen de gemeente, opgedeeld in verschillende wegtypes. Hierbij valt met name op dat in het areaal een verschuiving aanwezig is in de wegtypes "5. Weg in woongebied" en "7. Fietspaden". Deze verschuivingen zijn het gevolg van het actualiseren/ optimaliseren van de gegevens in het beheersysteem in de afgelopen 4 jaar. Daarnaast is er nog de toename van ruim 42.400m² aan oppervlak ten opzichte van het wegareaal in 2018.

Wegtype	2014	2018	2022	Toe-/ afname
2. Zwaarbelaste weg	33.482	0	193	193
3. Gemiddeld belaste weg	307.322	331.657	321.559	-10.098
4. Licht belaste weg	266.619	286.522	311.300	24.778
5. Weg in woongebied	1.001.135	1.048.325	1.102.572	54.247
6. Weg in verblijfsgebied	124.188	380.755	383.572	2.817
7. Fietspaden	339.601	585.196	553.691	-31.505
TOTAAL	2.072.347	2.632.456	2.674.909	42.453

Tabel 2. Omvang en ontwikkeling wegtypen 2014-2022 in m²



Figuur 5. Verdeling wegtypen 2022 in %



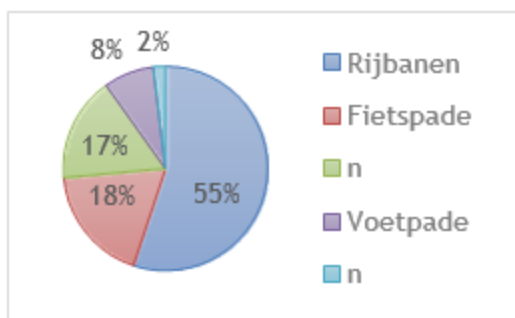
Figuur 6. Verdeling verhardingstypen 2022

Verhardingstype	2014	2018	2022	Toe-/ afname
Asfaltbeton	1.272.424	1.295.803	1.278.715	-17.088
Elementen	750.496	806.939	877.740	70.801
Cementbeton	9.918	39.600	35.622	-3.978
Overig/half- en Onverhard	39.512	490.113	482.832	-7.281
TOTAAL	2.072.350	2.632.456	2.674.909	42.453

Tabel 3. Omvang en ontwikkeling verhardingstypen 2014 - 2022 in m²

Bij de verhardingstypen in bovenstaande tabel is te zien dat met name elementenverhardingen zijn toegevoegd aan het areaal. Dit is het gevolg van nieuwbouwwijken en het omvormen van overige verhardingstypen tijdens onderhoud en reconstructies waarbij is gekozen voor elementenverharding. Gedetailleerder inzicht in de specifieke verhardingssoorten met bijbehorende oppervlaktes per verhardingstype is in bijlage 4 weergegeven. Vooralsnog wordt asfalt met 48% verreweg het meeste toegepast

als verhardingstype. Een lichte verschuiving is zichtbaar naar elementenverhardingen (momenteel 33% van de oppervlakte t.o.v. 31% in 2018).

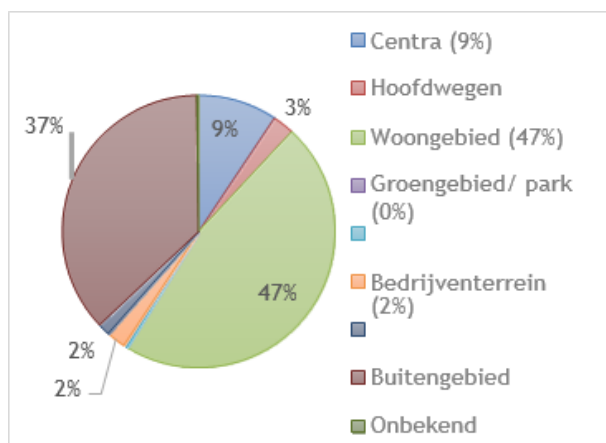


Figuur 7. Verdeling verhardingsfunctie 2022

Verhardingsfunctie	2014	2018	2022	Toe-/ afname
Rijbanen	1.334.435	1.400.420	1.474.594	74.174
Fietspaden	130.422	539.333	493.016	-46.317
Voetpaden	329.358	422.257	443.269	21.012
Parkeren	218.686	217.509	212.272	-5.237
Overig	59.450	52.937	51.758	-1.179
TOTAAL	2.072.351	2.632.456	2.674.909	42.453

Tabel 4. Omvang en ontwikkeling verhardingsfunctie 2014 -2022 in m²

Bij de verhardingsfuncties uit bovenstaande tabel en grafiek is bij de "Rijbanen" een toename te zien in het areaal, welke terug te voeren is op de areaalvergroting. Bij de "Fietspaden" zien we een vermindering van ca. 46.000 m². Dit is vooral het gevolg van doorgevoerde mutaties in de beheergegevens van het beheersysteem.



Figuur 8. Verdeling structurelementen 2022

Structuurelement	2018	2022	Toe-/ afname
Centra	218.514	250.754	32.240
Hoofdwegen	60.923	68.079	7.156
Woongebied	1.274.606	1.253.645	-20.961
Groengebied/ park	1.359	2.278	919
Begraafplaats	10.274	10.743	469
Bedrijventerrein	55.049	60.960	5.911
Sportparken	36.012	38.183	2.171
Buitengebied	910.681	984.182	73.501

Onbekend	65.037	6.084	-58.953
TOTAAL	2.632.456	2.674.908	42.453

Tabel 5. Omvang en ontwikkeling structurelementen 2014 -2022 in m²

Kijkend naar de gegevens van de van de structurelementen (zie bovenstaande tabel en grafiek) blijkt dat het areaal "onbekend" flink geslonken is. De afgelopen jaren zijn de beheergegevens verder geïnventariseerd, verfijnd en in het beheersysteem bijgewerkt. Ontbrekende gegevens zijn hiermee aangevuld wat heeft geresulteert in een completer inzicht in de areaalgegevens. Daarnaast hebben verschuivingen plaatsgevonden zoals van "Woongebied" naar "Centra". Dit heeft te maken met het aanpassen van de begrenzingen van de centrumgebieden. Bij de structurelementen is zichtbaar dat het grootste gedeelte van het areaal bestaat uit woongebieden, dit ligt ook in lijn met wegtype "Weg in woongebied".

5.2 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, in het voorjaar 2022 uitgevoerd. 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 beheersoftware zijn conform de CROW-systematiek voor Wegbeheer 2011 en Globale Visuele Inspectie 2011.

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

Figuur 9. Vergelijking technische en beeldkwaliteit

In figuur 9 wordt gesproken over 'Achterstallig', dit betekent dat de richtlijn meer dan één klasse is overschreden door het uitblijven van onderhoud. In het geval van Maasgouw is dit D-niveau. 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 weinig tot geen mensen van de weg gebruikmaken, kan het tijdelijk accepteren van D-kwaliteit een optie zijn, mits gevaarlijke situaties te allen tijde worden voorkomen/verholpen.

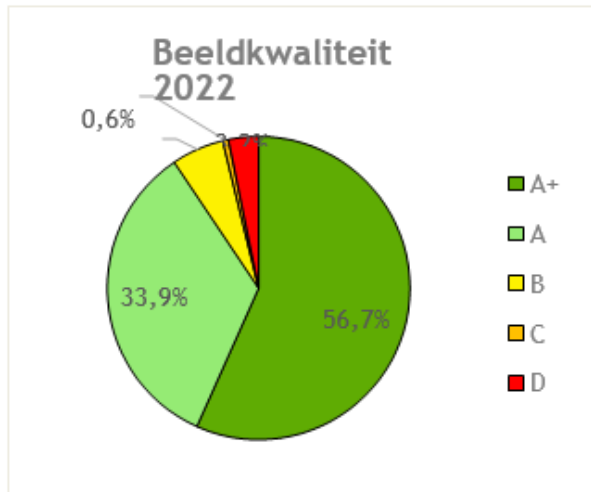
Om in het kader van integraliteit de vergelijking met andere disciplines te kunnen maken, is een vertaling gemaakt van de technische kwaliteit conform de CROW-wegbeheersystematiek (CROW-publicatie 147) naar de integrale beeldkwaliteit van de meetlat uit de CROW- kwaliteitscatalogus Openbare ruimte 2018 (CROW- publicatie 380). In figuur 9 is deze vertaling weergegeven. In figuur 10 is een korte toelichting bij de verschillende beeldkwaliteiten gegeven.

Beeldkwaliteits-niveau:	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

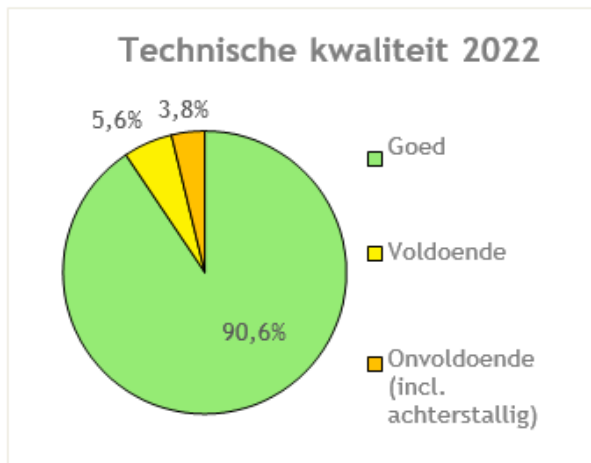
Figuur 10. Beeldkwaliteitsniveaus met toelichting

5.2.1 Huidige kwaliteit wegen en ambities

Voor het bepalen van de technische staat van de wegen is in het eerste kwartaal van 2022 een wegininspectie uitgevoerd. De technische inspectiecijfers hiervan zijn omgezet naar de kwaliteitsniveaus conform de CROW- systematiek. Hierdoor is inzicht verkregen in de kwaliteit van het wegenareaal welke vergeleken met het ambitieniveau zoals is afgesproken in 2018: alles op minimaal kwaliteitsniveau B. Figuur 11 en 12 geven respectievelijk inzicht in de huidige technische kwaliteit en de beeldkwaliteit:



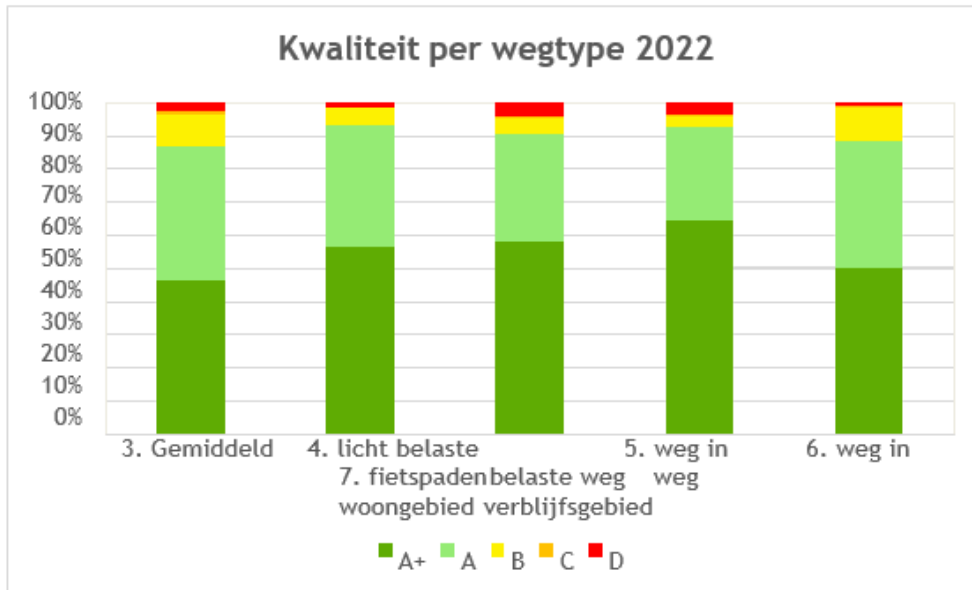
Figuur 11. Beeldkwaliteit 2022



Figuur 12. Technische kwaliteit 2022

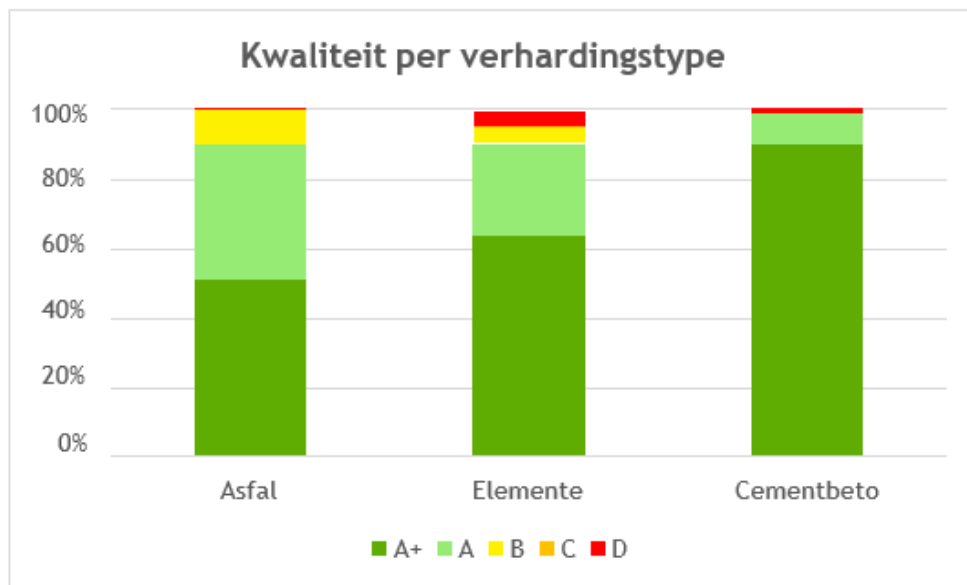
Verreweg het grootste deel van het wegenareaal (96,2%) voldoet aan het in 2018 vastgestelde ambitieniveau; alles minimaal B-niveau. Hierbij is het grootste deel van het areaal van goede tot zeer goede kwaliteit (90,6%) en voldoet daarmee ruim aan onze ambitie.

Van het wegenareaal scoort 3,8% onder de CROW-richtlijn en waarbij 3,2% van het hele areaal van achterstallige kwaliteit is. Vergeleken met 2018 (3,5% C/D niveau en 2,5% achterstallig onderhoud) betreft dit een beperkte stijging (+0,3% areaal onder de CROW-richtlijn en een toename van 0,7% achterstallig onderhoud).



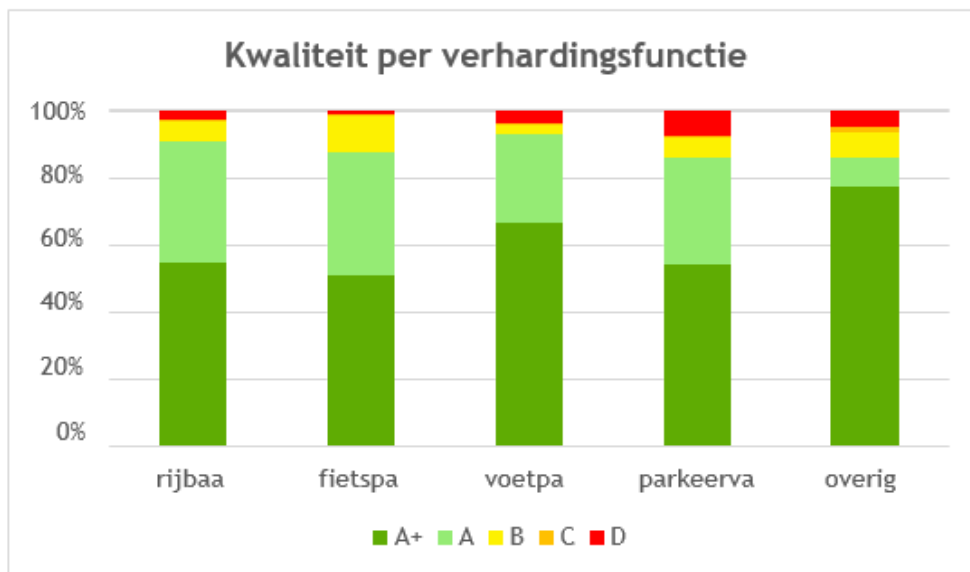
Figuur 13. Kwaliteit per wegtype 2022

Met betrekking tot de wegtypen, scoren de wegen in het woongebied het minst met 4,6% onder de richtlijn en 4,1% aan achterstallig onderhoud. Daarnaast bevindt zich een kleine hoeveelheid aan achterstallig onderhoud onder de gemiddeld belaste wegen (2,4%) en in het verblijfsgebied (3,6%). De (verharde) fietspaden zijn in de regel kwalitatief goed.



Figuur 14. Kwaliteit per verhardingstype 2022

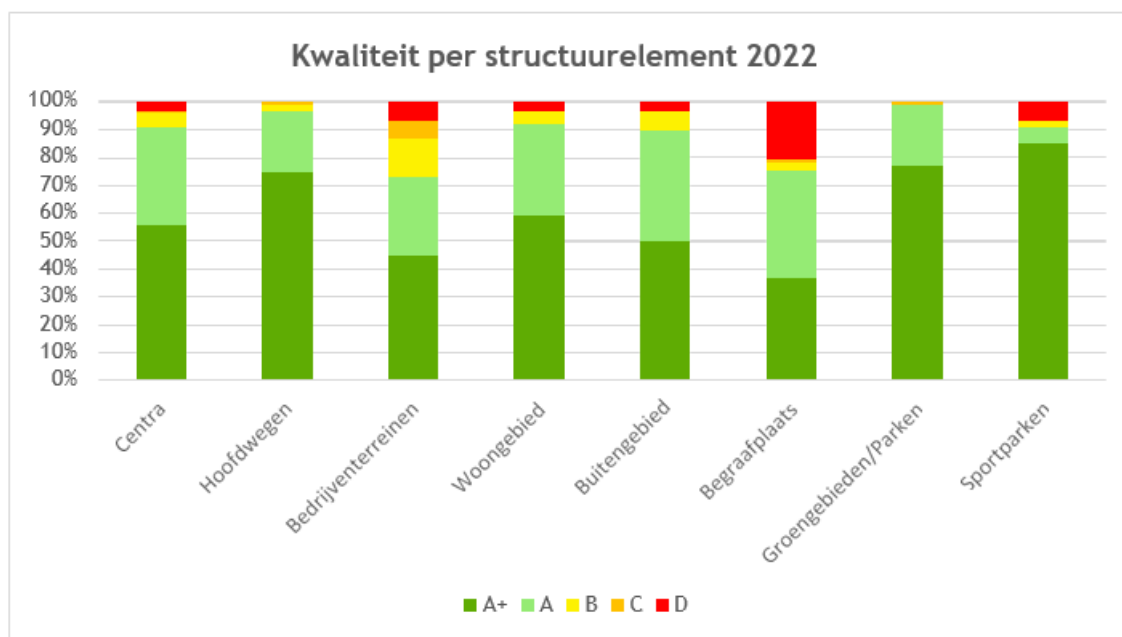
Wat betreft verhardingstypen valt op dat het meeste achterstallige onderhoud zich onder de elementenverharding bevindt. 3,9% van de elementen is van achterstallige kwaliteit. Vergeleken met de 4% in 2018 is dit vrijwel gelijk gebleven. Asfalt scoort met 2,8% achterstallig onderhoud momenteel minder dan in 2018 waar dit slechts 1% was. Vrijwel alle cementbeton, wat maar een klein deel van het areaal betreft, scoort goed tot zeer goed. Ten opzichte van 2018 is er nu echter wel een klein gedeelte (0,8%) waar achterstallig onderhoud aanwezig is.



Figuur 15. Kwaliteit per verhardingsfunctie 2022

In de kwaliteitsverdeling onder de verhardingsfuncties valt op dat met name onder de parkeerfunctie een relatief groot deel (7,4%) van achterstallige kwaliteit is, al is dit ten opzichte van 2018 (9%) met 1,6% afgenomen.

De kwaliteit van onze fietspaden is relatief gezien goed met maar 1,3% achterstallig onderhoud. Wat opvalt is dat de kwaliteit van de overige verhardingsfuncties met 6,2% zich onder de norm bevinden. Dit betreft met name verkeersgeleidingen en een parkeerplaats. Gezien het geringe "overige" areaal (ca. 1.800m²) heeft dit maar beperkte invloed op het totaalgemiddelde.



Figuur 16. Kwaliteit per structurelement 2022

Ingezoomd op structurelementen (gebieden) valt op dat met name de begraafplaatsen een relatief hoog percentage aan achterstallige kwaliteit in de (half)verharding hebben met 21%. 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. Ook de bedrijventerreinen zitten voor 13% onder het ambitieniveau waarvan 7% achterstallig onderhoud.

Wat verder opvalt is dat de kwaliteit van de parken flink omhoog is gegaan. Momenteel scoort hier 99% van de oppervlakte goed tot zeer goed, in 2018 was hier voor maar liefst 8% achterstallig onderhoud aanwezig al betreft dit maar een zeer beperkte oppervlakte ten opzichte van het totaal.

Verder voldoen de hoofdwegen ook goed, met maar slechts 1% van de oppervlakte onder het gewenste niveau. 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.

6 Beheerstrategie: hoe gaan we het doen?

Met de resultaten uit voorgaande hoofdstukken is 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 de werkzaamheden worden gepland, vastgelegd en uitgevoerd en de manier waarop het beleid uiteindelijk vertaald wordt naar de werkzaamheden buiten.

6.1 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. Deze 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 het wegbeheer en -onderhoud.

Eerste vijf jaar: Planning op basis van gemeten kwaliteit.

Voor het plannen en begroten van de werkzaamheden in hoofdstuk 7, worden de gedragsmodellen uit de huidige CROW-systematiek voor wegbeheer toegepast. 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.

Figuur 17 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 3-5 jaar
Matig/ onvold.	C	→ Richtlijn
Achterstallig	D	1-2 jaar

Figuur 17. Richtlijn en waarschuwingsgrens t.o.v. kwaliteit

De gemeente Maasgouw voert elke 2 jaar een volledige weginspectie uit. Mocht het toch voorkomen dat 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.

6.2 Ambitieniveau: kwaliteitskeuze 2023-2026

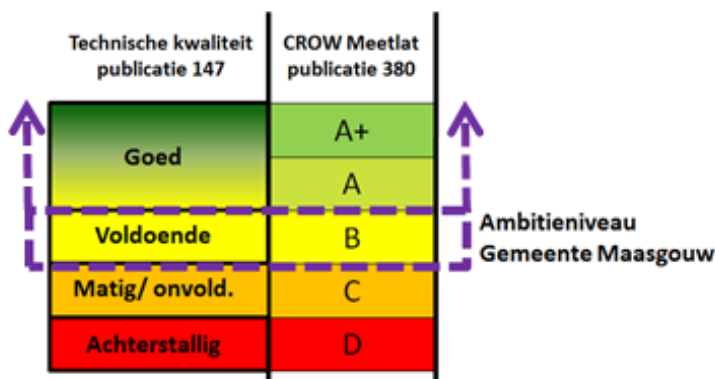
Momenteel worden de wegen onderhouden op het ambitieniveau B. Hoewel dat over het gehele areaal minimaal een B-kwaliteit wordt nagestreefd, komt het in de praktijk zelden voor dat het wegenareaal ook daadwerkelijk deze kwaliteit heeft maar juist A of A+.

Ook in deze planperiode wordt deze lijn voortgezet. Dit komt terug in het coalitieakkoord 2022-2026 waarin wordt aangegeven dat de gemeente het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte hoog willen

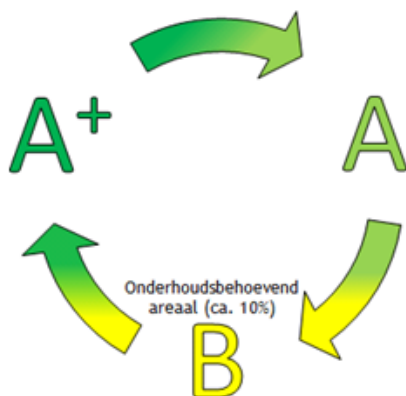
houden omdat dit mede bepalend is voor de kwaliteit van Maasgouw als woongemeente en toeristische gemeente. Daarom maakt de gemeente de beleidskeuze om kwaliteitsniveau B de komende planperiode als minimum niveau te hanteren.

Onder hoofdstuk 5.2 is terug te zien dat een groot deel van de wegen juist hoger scoort dan B-niveau: A of A+. Op het moment dat de B-kwaliteit een feit is, is onderhoud meestal binnen vijf jaar uitgevoerd. Tijdens het uitvoeren van onderhoud aan een wegvakonderdeel wordt de kwaliteit verhoogd naar A of zelfs A+.

Daar waar we het ambitieniveau op kwaliteit B stellen, voorzien we in een solide functionele basis van het wegenareaal. Dit is schematisch weergegeven in figuur 18. De bijbehorende onderhoudscyclus is schematisch weergegeven in figuur 19.



Figuur 18. Ambitieniveau Maasgouw



Figuur 19. Schematische weergave onderhoudscyclus

Concreet betekent dit dat alle verhardingen veilig en functioneel onderhouden worden en dat schades in beperkte mate worden toegestaan. De functionaliteit en de veiligheid komen niet in het gedrang en de 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.

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 wordt aangegeven welke wegen en verhardingen het eerst aangepakt worden zodra de richtlijn wordt genaderd binnen het beschikbare budget. Dit betekent niet dat er een afwijkend ambitieniveau wordt gehanteerd; hoger of lager dan onze richtlijn. Indien een keuze moet worden gemaakt, worden eerst de verhardingen onderhouden die een hogere prioriteit toegekend hebben gekregen. Tabel 6 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 6. Prioritering binnen wegenareaal

6.3 Zaken die we met wegbeheer/-onderhoud integreren

Bovenop het reguliere onderhoudsbudget, zijn 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-systeem, maar binnen de 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) gereserveerd te worden boven op het reguliere onderhoud. In onderstaande paragrafen zijn deze benoemd.

6.3.1 Klein onderhoud

Naast het geplande onderhoud, dat op basis van de inspectiegegevens in combinatie met de gedragsmodellen uit de systematiek wordt bepaald, dient 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 kleine 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, wordt het jaarlijkse budget voor het uitvoeren van klein onderhoud op **€ 25.000** geraamd.

6.3.2 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.

6.3.3 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 worden geraamd op een gemiddeld bedrag van jaarlijks **€ 3.500**.

Aanvullend daarop wordt het interne werkproces verbeterd, zoals omschreven in hoofdstuk 3.3.1, om de volledigheid/ nauwkeurigheid van onze areaaldata op orde te houden. Hiervoor is geen extra budget nodig.

6.3.4 Het uitvoeren van globale weginspectie

Eens per twee jaar wordt door een externe partij een globale visuele weginspectie uitgevoerd om de actuele kwaliteit van het gehele wegenareaal in kaart te brengen. Deze inspectiecijfers vormen een belangrijke input voor de beleids- en beheerplannen. Een visuele inspectie over het gehele areaal kost **€ 15.000**. Doordat de globale visuele inspectie tweejaarlijks wordt uitgevoerd, nemen we dit bedrag op als incidentele kosten in de betreffende jaren 2024 en 2026 van dit beheerplan.

6.3.5 Beheerplan wegen opstellen/actualiseren

Iedere vier jaar wordt dit wegenbeheerplan geactualiseerd. Hiermee krijgen we inzicht in de actuele staat van ons wegenareaal zowel kwantitatief als kwalitatief en kan er getoetst worden of onze (kwaliteits)ambities van de afgelopen periode waargemaakt zijn. De inspectiecijfers zijn hiervoor een belangrijke input. Op basis hiervan wordt vooruit gekeken naar de komende vijf jaar. We bepalen nieuwe

ambities en plannen nieuwe maatregelen om deze ambities waar te maken. Het actualiseren van dit plan kost elke vier jaar € 25.000. Dit bedrag wordt incidenteel opgenomen voor het jaar 2026.

6.3.6 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 2023-2026.

6.3.7 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 bereiden worden en waar gaten en oneffenheden een direct risico kunnen vormen. Uit ervaring blijkt 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.

6.3.8 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 het 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.

6.3.9 Verkeersmaatregelen

In het gemeentelijk beheer en onderhoud nemen we regelmatig maatregelen voor de verkeersveiligheid. Hiermee wordt aangesloten bij het principe van Duurzaam Veilig en het streven om integraal te werken. 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 hier in het onderhoudsbudget rekening mee gehouden moet worden. Vanuit onze ervaringen en daadwerkelijke kosten in de afgelopen jaren, ramen we het budget hiervoor op jaarlijks € 50.000.

6.3.10 Omvorming onderhoudsintensieve verhardingen

Naast overbodige verhardingen en de reductie van het onderhoud in de kern gebieden zijn in de overige openbare ruimte ook diverse onderhoudsintensieve verhardingen te vinden. Hierbij kan gedacht worden aan niet gesloten halfverharding (zoals grind en split) en verhardingen met veel voegen (waalformaat, kinderkopjes, etc.). Deze type verhardingen zijn moeilijk te beheren en zorgen voor hoge kosten. De wens bestaat om deze kosten omlaag te brengen door in te zetten op onderhoudsvriendelijke verhardingen. Voor de omvorming van deze verhardingen verwachten we jaarlijks € 15.000 nodig te hebben.

6.3.11 Vorstschades

Vorstschades aan wegen kunnen naast oncomfortabel gevoel 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 samenhangen met de (onvoorspelbare) temperaturen in de winterperiode, wordt hier geen vast bedrag voor opgenomen. De vorstschades worden na constatering zo spoedig mogelijk hersteld en de kosten daarvoor worden middels de ProRap opgevoerd.

6.3.12 Klimaatrobuuste inrichting

Ook in de komende planperiode wordt met het beheer en onderhoud een bijdrage geleverd aan een klimaatrobuuste inrichting. De aanvullende maatregelen die we nemen in ons beheer en onderhoud worden gefinancierd vanuit het GRP (Gemeentelijk Rioleringsplan). Hiervoor zijn geen aanvullende budgetten nodig.

6.3.13 Verduurzaming en reductie onderhoud

We willen in de komende planperiode pilots gaan uitvoeren met betrekking tot het verduurzamen en reduceren van ons onderhoud. Aan de hand van deze pilots willen we meer gevoel krijgen bij de daadwerkelijke kosten en baten. Het 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 in de ProRap terecht komen.

6.3.14 Burgerparticipatie/-initiatieven

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

6.4 Vertaling: van beleid naar beheer en onderhoud

Beleid dient uiteindelijk in de concrete werkzaamheden tot uiting te komen, met inachtneming van de CROW- systematiek, het beheerbudget en de kwaliteitsambities van de gemeente Maasgouw. Het beleid van de gemeente 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 2023-2026, geldt dat het beleid vooral directe betrekking heeft op de inrichting buiten en de interne organisatie.

Het beleid zoals omschreven in hoofdstuk 2 en 3 heeft voor het grootste deel betrekking op de wijze waarop het beheer binnen de gemeente is georganiseerd en op de concrete inrichting 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.

De volgende beleidspunten zijn direct van invloed op de samenstelling en omvang van het areaal en hiermee ook op het concrete onderhouden het onderhoudsbudget:

- Verhardingen vervangen door groen (§3.3.4)
- Reductie onderhoud kern gebieden (§3.3.3)
- Klimaatrobuust (her)inrichten (§3.3.2)
- Eenduidigheid in de inrichting (§3.3.5)

7 Planning / begroting: wat doen we en wat kost het?

Waar de 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.

7.1 Regulier onderhoud 2023-2026

In het eerste kwartaal van 2022 heeft een wegininspectie plaatsgevonden. Op basis van deze recente inspectiecijfers, die in het beheersysteem (GBI) zijn geïmporteerd, wordt regulier onderhoud voorgesteld voor de periode 2023-2026. Zo is er een maatregelplanning gegenereerd inclusief inzicht in het benodigd budget dat ervoor zorgt dat dat de richtlijn (B-niveau) gehandhaafd blijft op basis van de CROW-systematiek, zoals omschreven in § 6.2. Deze maatregelplanning is een theoretisch voorstel van het uit te voeren onderhoud.

Voor uitvoering van het onderhoud vindt een maatregeltoets plaats om de daadwerkelijk benodigde maatregelen te bepalen. Dit onderhoudsprogramma stemmen we af op het beschikbare budget en het beleid. Tabel 7 geeft inzicht in het benodigde budget voor regulier onderhoud in de periode 2023-2026. In bijlage 5 is een overzicht bijgevoegd van de kosten per maatregel.

Planjaar	Kosten
2023	€ 1.242.700
2024	€ 1.223.400
2025	€ 1.173.800

2026	€ 1.217.700
TOTAAL	€ 4.857.600

Tabel 7. Kosten regulier onderhoud 2023-2026

Voor het reguliere onderhoud is in de periode 2023 – 2026 in totaal een bedrag van € 4.857.600 nodig om aan het 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 6.2. Dit komt neer op een gemiddeld bedrag van € 1.214.400 per jaar.

Tenslotte wordt nog specifiek benoemd dat planmatige reconstructies (opgenomen in MIP) niet worden bekostigd vanuit het beheerbudget en dat de degeneratiekosten voor kabel- en leidingwerkzaamheden en uitbesteding wegen niet worden meegenomen in het beheerplan.

In dit beheerplan is gerekend met prijspeil januari 2022. Kanttekening hierbij is dat momenteel sprake is van extreme prijsstijgingen in de infrasector vanwege onder meer de oorlog in Oekraïne en de hiermee alsmaar stijgende olie- en gasprijzen. Deze extreme prijsstijgingen zullen de budgetten onder druk zetten en hun weerslag hebben op het onderhoudsprogramma. Middels het jaarlijks indexeren van de budgetten kan voorkomen worden dat er tekorten ontstaan op het budget waardoor het beoogde onderhoudsprogramma toch volledig uitgevoerd kan worden. Indexering van de budgetten zorgt er voor dat ons vastgestelde kwaliteitsniveau B behaald blijft.

7.2 Kosten overige werkzaamheden

Zoals hoofdstuk 6.3 uiteenzet en onderbouwd, dient jaarlijks structureel een bedrag van € 163.500 (zie tabel 8) bovenop de reguliere onderhoudskosten gereserveerd te worden. Daarnaast dienen 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. Deze incidentele kosten zijn ook in tabel 8 benoemd.

Aanvullende kostenposten 2023-2026	Bedrag p/j:	Incidenteel:
1. Klein onderhoud	€ 25.000	
2. Advies, onderzoek en toezicht	€ 10.000	
3. Actualisatie databestand	€ 3.500	
4. Globalevisuele inspectie (tweejaarlijks)		Begroting 2024 € 15.000 Begroting 2026 € 15.000
5. Actualiseren beheerplan (om de vier jaar)		Begroting 2026 € 25.000
6. Straatmeubilair (vanuit wegebudget)	€ 15.000	
7. Onverharde wegen;aanvullen/ profileren	€ 30.000	
8. Bermen verlagen/ vijzelen	€ 15.000	
9. Verkeersmaatregelen bij onderhoud	€ 50.000	
10. Omvormen onderhoudsintensieve verharding	€ 15.000	
11. Vorstschades		ProRap
12. Klimaatrobuuste inrichting		GRP
13. Verduurzaming en reductie onderhoud		ProRap
14. Burgerparticipatie/-initiatieven		Begroting/ProRap
TOTAAL:	€ 163.500	

Tabel 8. Kosten overige werkzaamheden vanuit wegebudget 2023-2026

7.3 Beschikbaar budget en kostendekking

Voor de periode 2019–2022 was er een gemiddeld budget beschikbaar van € 1.103.000 per jaar. Onderstaande tabel zet het beschikbare budget af tegen het totaal benodigde budget voor de periode 2023-2026: regulier onderhoud én overige werkzaamheden. Zo zijn de verschillen in budgetten tussen de voormalige en nieuwe planperiode inzichtelijk gemaakt.

Plan-jaar	Regulier onderhoud	Aanvullende kostenposten	Incidenteel	Benodigd budget	Beschikbaar budget	Tekort (beschikbaar - benodigd)

2023	€	1.214.400	€	163.500		€	1.377.900	€	1.086.800	€	-291.100	
2024	€	1.214.400	€	163.500	€	15.000	€	1.392.900	€	1.106.800	€	-286.100
2025	€	1.214.400	€	163.500			€	1.377.900	€	1.086.800	€	-291.100
2026	€	1.214.400	€	163.500	€	40.000	€	1.417.900	€	1.086.800	€	-331.100
Totaal	€	4.857.600	€	654.000	€	55.000	€	5.566.600	€	4.367.200	€	-1.199.400

Tabel 9. Beschikbaar budget VS benodigd budget, prijspeil januari 2022

Over de periode 2023-2026 is er sprake van een tekort van € 1.199.400 op het beschikbare budget. Dit komt neer op een gemiddeld tekort van € 300.000 per jaar. Deze meerjarige tekorten zijn opgenomen in de begroting 2023.

8 Conclusies en aanbevelingen: hoe verder?

Het is aan de gemeente om de beleidsdoelstellingen, de beheerstrategie en het uiteindelijke onderhoud, zoals vastgelegd in dit plan in praktijk te brengen. Over circa vier jaar wordt opnieuw de balans opgemaakt, 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 wordt ingegaan op de financiële conclusie.

Waar we voor de periode van 2015-2018 zagen dat de kwaliteit van het wegenareaal hoog is, was hier ook een geringe afname in de reguliere onderhoudskosten in de periode 2019-2022 (afname van ruim €200.000) zichtbaar.

Na de uitgevoerde wegininspectie in het 1e kwartaal van 2022 blijkt dat de kwaliteit van het wegareaal slechts licht gedaald is maar zich nog steeds op een hoog niveau bevindt. Het onderhoudsprogramma is samengesteld met de doelstelling om de wegen conform ons ambitieniveau op **kwaliteitsniveau B** te onderhouden.

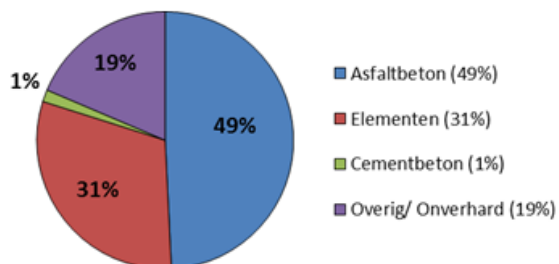
Om met het beheer en onderhoud de komende jaren (2023-2026) aan te sluiten op ons ambitieniveau is voor de komende planperiode in totaal **€ 5.566.600** nodig (prijspeil januari 2022 en excl. indexering). Dit komt neer op een gemiddelde van **€ 1.392.000** per onderhoudsjaar.

Uit het onderhoudsprogramma en de daaraan gekoppelde financiële consequenties is zichtbaar dat we op een tekort uitkomen van **€ 1.199.400** op het beschikbare budget voor de periode van 4 jaar (ge-rekend met prijspeil januari 2022 excl. indexering). Dit komt neer op **€ 300.000** per jaar, welke reeds structureel is opgenomen in de begroting 2023. Het risico van stijgende prijspeilen is beschreven in de risicoparagraaf van de begroting 2023.

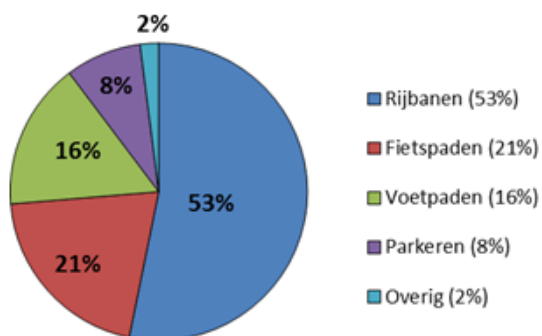
Aanbeveling : Om op doelmatige en financieel verantwoorde wijze invulling te blijven geven aan het beheer en onderhoud en te voorzien in een degelijk en functioneel wegenareaal is het aan te raden om bij de begrotingsactualisatie jaarlijks, indien nodig, de beheerprijzen te indexeren. De doorvertaling in dit plan als gevolg van de marktwerking en de onzekere situatie in de wereld kan van invloed zijn op de benodigde budgetten. Zie ook hoofdstuk 7.1 van dit plan voor de benoemde risico's.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Maasgouw in de vergadering van 20 december 2022.

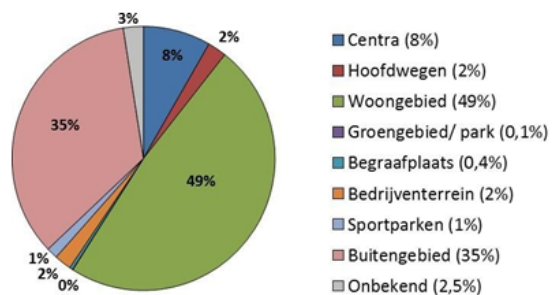
Bijlage 1: Verdeling areaal 2018



Figuur 1. Verdeling verhardingstypen 2018



Figuur 2. Verdeling verhardingsfuncties 2018

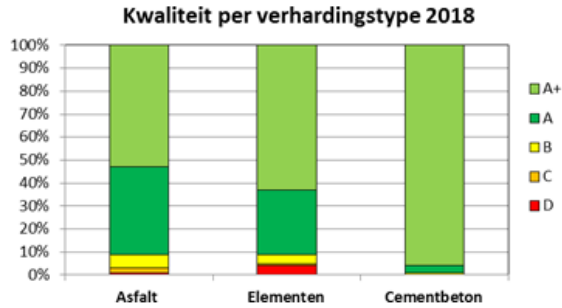


Figuur 3. Verdeling verharding per structuurelement

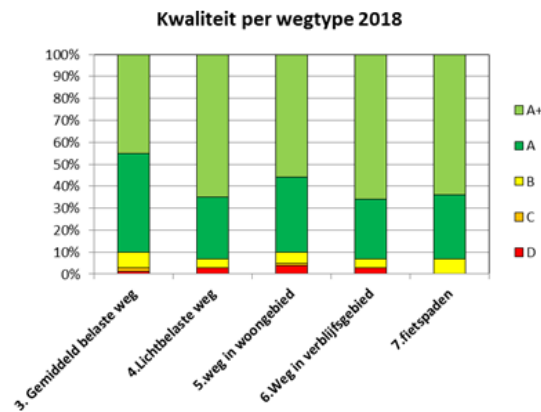
Bijlage 2: Kwaliteit 2018

In deze bijlage wordt middels grafieken de kwaliteit weergegeven per verhardingstype, wegtype, verhardingsfunctie en structurelement. Hier is te zien dat met name de fietspaden en hoofdwegen in een goede staat verkeren zonder achterstallig onderhoud. Op de overige wegtypes is er slechts beperkt achterstallig onderhoud aanwezig.

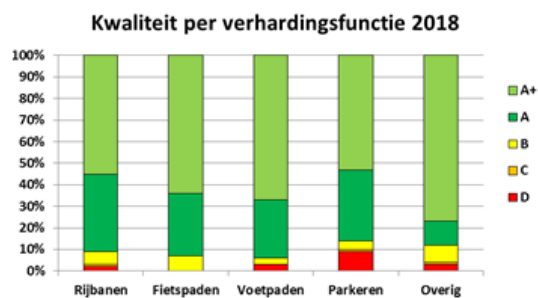
Onderstaande gegevens worden in hoofdstuk 5.2 als basis gebruikt en vergeleken met de vastgestelde kwaliteit in 2022.



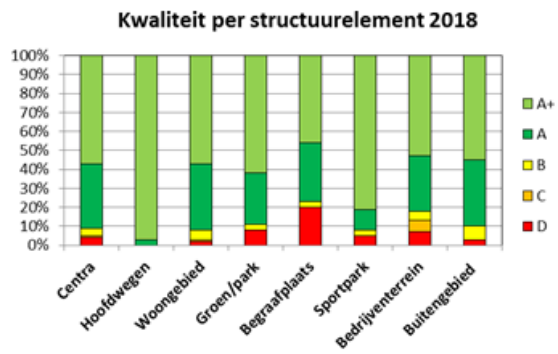
Figuur 1. Kwaliteitsverdeling per verhardingstype



Figuur 2. Kwaliteitsverdeling per wegtype



Figuur 3. Kwaliteitsverdeling per verhardingsfunctie



Figuur 4. Kwaliteitsverdeling per structurelement

Bijlage 3: Meerjarenbegroting en overige kosten 2019-2022

Onderstaande tabellen behorende bij hoofdstuk 5.4. Meerjarenbegroting en overige kosten 2019-2022.

Planjaar	Kosten
2019	€ 1.049.800
2020	€ 967.800
2021	€ 881.700
2022	€ 881.700
TOTAAL	€ 3.781.000

Tabel 1. Kosten regulier onderhoud 2019 – 2022

Aanvullende kostenposten 2018- 2022	Bedrag p/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 vierjaar)		Begroting 2022 €20.000
6. Straatmeubilair(vanuit wegenbudget)	€15.000	
7. Onverharde wegen;aanvullen/ profileren	€30.000	
8. Bermen verlagen/ vijzelen	€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
TOTAAL:	€143.000	

Tabel 2. Kosten overige werkzaamheden vanuit wegenbeheerbudget 2019-2022

Over de periode 2019-2022 was er sprake van een voordeel van €211.000 ten opzichte van het budget van de periode 2015-2018. In onderstaande tabel zijn de gegevens overzichtelijk weergegeven

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

Tabel 3. Beschikbaar budget VS benodigd budget 2019-2022

Bijlage 4: Aanvullende overzichten areaal 2022

Oppervlakte per specifieke verhardingssoort 2022

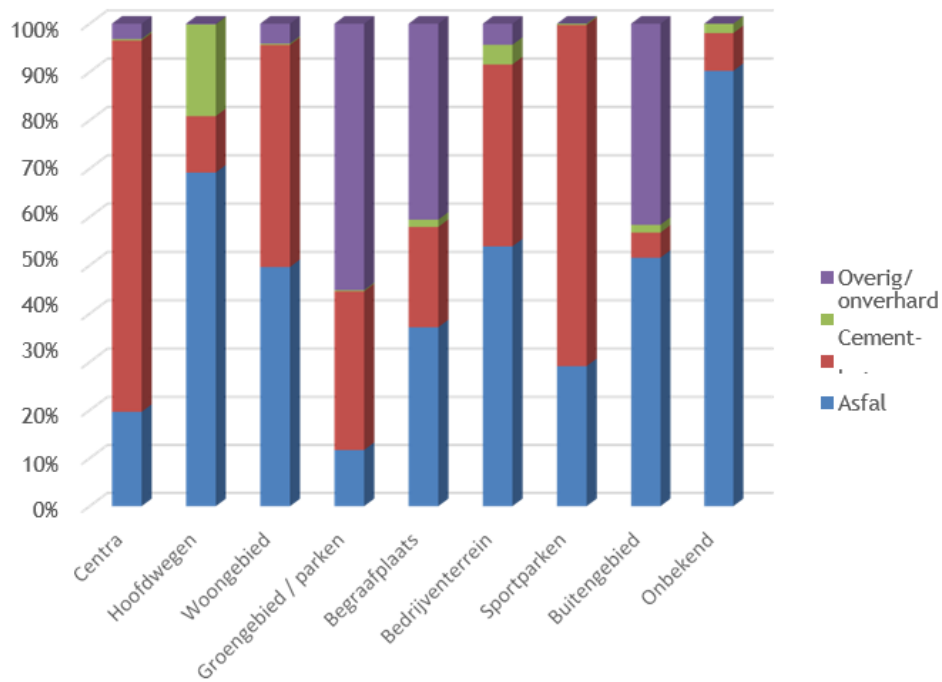
Verhardingssoort	Oppervlakte m ²		Tota- len in m ²
Totaal Beton	1402,11		
Totaal Betonverharding	32119,17		
Totaal Inritelementen	26,68		
Totaal Rabatband 400*200 mm.	249,18		
Totaal Stelconplaten	1473,45		
Totaal Trapelementen	347,35		
Totaal Zitelementen	4,21	34.220	Cementbe- ton
Totaal Asfaltdekl. (rood) 2 comp. acr.	7596,27		
Totaal Asfaltdeklaag	787163,22		
Totaal Asfaltdeklaag (rood)	59709,12		
Totaal Asfalt deklaagmet slijtlaag	1,78	846.874	Dicht asfalt- beton
betonstraatstenen overig	30,77		
Sierbestrating	129,28		
Totaal Beton	40,82		
Totaal Betonverharding	102,30		
Totaal Betonelementen gemengd	30833,23		
Totaal Betonsteen 100*100*60	2019,27		
Totaal Betonsteen 210*70*60 dikformaat	4510,29		
Totaal Betonsteen 213*105*80 BKK	305686,96		
Totaal Betonsteen 213*105*80 BKK waterdoorlatend	1625,98		
Totaal Betonsteen 213*55*80 waalformaat	4133,40		
Totaal Betonsteen graskeien	1539,27		
Totaal Betonsteen klein 150*35*60	89,55		
Totaal Betonstenen 200*200*60	11546,90		
Totaal Betonstenen 200*300*60	817,66		
Totaal Betonstenen 213*68*80 dikform	23339,10		
Totaal Betontegels 150*300*45	1217,78		
Totaal Betontegels 150*300*60	241,11		
Totaal Betontegels 200*200*60	8897,46		
Totaal Betontegels 300*300*45	233757,01		
Totaal Betontegels 300*300*60	43199,10		
Totaal Betontegels 300*300*60 rood	76,37		
Totaal Betontegels groot formaat	5431,02		
Totaal Betontegels zeskant	1,32		
Totaal Geb.Kl. dikformaat 195*85*64	50339,14		
Totaal Geb. Kl. keiformaat 195*85*92	61224,78		
Totaal Geb. Kl. waalformaat 195*85*48	12764,31		
Totaal Gitruittegels 300*300*..	3501,96		
Totaal Grasbetontegels	13352,05		
Totaal Graskunstoftegels	1756,49		
Totaal Inritelementen	19,22		
Totaal Kinderkoppen overigen	10109,14		
Totaal Koperslakkeien 20x20	260,02		

Totaal Natuursteen algemeen	29921,53		
Totaal Natuursteen maaskeien	14613,55		
Totaal Overig	129,59		
Totaal Rabatband 400*200 mm.	41,54		
Totaal Semi verhard korrelmix/grind	34,42		
Totaal Stelconplaten	93,66		
Totaal Stortsteen	98,26		
Totaal Trapelementen	109,89		
Totaal Zitelementen	104,96	877.740	Elementen
Totaal Asfalt dekl. (rood) 2 comp. acr.	9,75		
Totaal Asfalt deklaag (rood)	14,31		
Totaal Asfalt deklaag met slijtlaag	421479,64		
Totaal Slijtlaag	278,14		
Totaal Slijtlagen (Alleen)	2461,63	424.234	Oppervlak- te behande- ling
Totaal Geb. Kl. dikformaat 195*85*64	15,26		
Totaal IJzer (wildrooster)	78,99		
Totaal Natuursteen algemeen	589,90		
Totaal Natuursteen maaskeien	54,25		
Totaal Onverhard	8926,13		
Totaal Schanskorf gegalvaniseerd	56,53		
Totaal Semi verhard grauwacke	4452,06		
Totaal Semi verhard gravel	1305,32		
Totaal Semi verhard kalksteen	4443,79		
Totaal Semi verhard korrelmix/grind	324248,63		
Totaal Semi verhard kunstofgasplaten	1259,38		
Totaal Zand	137401,75	482.817	Overige
Eindtotaal	2.674.908	m ²	

Areaalomvang en verhardingstypen per structuurelement 2022

Structuurelement	Asfalt	Elementen	Cement-be- ton	Overig/onver- hard	TOTAAL
Centra	49.311	192.700	763	7.980	250.754
Hoofdwegen	47.103	7.948	12.930	98	68.079
Woongebied	622.392	576.179	3.382	51.693	1.253.645
Groengebied / parken	267	750	5	1.256	2.278
Begraafplaats	3.994	2.231	162	4.357	10.743
Bedrijventerrein	32.873	22.944	2.474	2.669	60.960
Sportparken	9.639	23.334	94	0	33.067
Buitengebied	507.645	51.179	15.694	409.663	984.182
Onbekend	5.490	476	118	0	6.085
Totaal	1.278.714	877.740	35.622	477.716	

Verdeling areaal en verhardingstypen per



Bijlage 5: Maatregeloverzicht 2023-2026 (B-niveau)

Maatregel	2023	2024	2025	2026	Totaal
Conserveren asfalt fietspaden			€ 25.939		€ 25.939
Conserveren asfalt gemiddeld belast BIBEKO	€ 77.494		€ 70.183		€ 147.678
Conserveren asfalt gemiddeld belast BUBEKO		€ 274	€ 6.355		€ 6.629
Conserveren asfalt lichtbelast BUBEKO			€ 11.146		€ 11.146
Conserveren asfalt verblijfsgebied		€ 12.601			€ 12.601
Conserveren asfalt woongebied	€ 406		€ 53.242		€ 53.648
Conserveren asfalt gekleurd			€ 22.081		€ 22.081
Conserveren beton wegtype3 en 4		€ 1.304			€ 1.304
Conserveren beton wegtype5, 6 en 7		€ 379			€ 379
Conserveren oppervlakbehandeling	€ 64.563	€ 36.512	€ 280.026		€ 381.101
Ged. groot onderhoud asfalt fietspaden	€ 563	€ 43.524	€ 7.496		€ 51.584
Ged. groot onderhoud asfalt gemiddeld belast BIBEKO	€ 27.509	€ 8.660			€ 36.169
Ged. groot onderhoud asfalt gemiddeld belast BUBEKO		€ 6.633			€ 6.633
Ged. groot onderhoud asfalt licht belast BUBEKO		€ 34.955	€ 5.428		€ 40.383
Ged. groot onderhoud asfalt woongebied		€ 22.012	€ 19.027		€ 41.039
Ged. groot onderhoud asfalt gekleurd		€ 9.339	€ 1.407		€ 10.746
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt fietspaden			€ 11.910		€ 11.910
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt gekleurd	€ 8.727	€ 9.785		€ 1.691	€ 20.203
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt gemiddeld belast BIBEKO		€ 247.051	€ 22.139		€ 269.190
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt gemiddeld belast BUBEKO			€ 121.174		€ 121.174
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt licht belast BUBEKO	€ 6.403	€ 5.435	€ 16.863		€ 28.701
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt verblijfsgebied			€ 1.617		€ 1.617
Ged. groot onderhoud en conserveren asfalt woongebied	€ 81.444	€ 49.870	€ 46.186	€ 12.414	€ 189.913
Ged. groot onderhoud en conserveren OB	€ 176.745	€ 138.347	€ 79.309		€ 394.402
Ged. groot onderhoud OB	€ 11.131	€ 93.992	€ 33.445		€ 138.567
Gedeeltelijk groot onderhoud BDF 30%	€ 34.852	€ 41.736	€ 18.602		€ 95.189
Gedeeltelijk groot onderhoud BDF 50%	€ 17.358	€ 2.793	€ 7.440	€ 25.960	€ 53.551
Gedeeltelijk groot onderhoud BKF 30%	€ 234.859	€ 149.367	€ 66.876		€ 451.102
Gedeeltelijk groot onderhoud BKF 50%	€ 105.671	€ 8.554	€ 42.824	€ 283.328	€ 440.377

Gedeeltelijk groot onderhoud BO 30%	€ 11.396	€ 16.220	€ 16.179		€ 43.795
Gedeeltelijk groot onderhoud BO 50%	€ 16.351	€ 7.559	€ 1.007	€ 26.958	€ 51.876
Gedeeltelijk groot onderhoud BWF 30%	€ 13.942		€ 5.169		€ 19.111
Gedeeltelijk groot onderhoud BWF 50%	€ 6.800			€ 34.150	€ 40.950
Gedeeltelijk groot onderhoud GDF 30%	€ 23.389	€ 27.786	€ 12.916		€ 64.092
Gedeeltelijk groot onderhoud GDF 50%	€ 8.029	€ 4.736	€ 9.979	€ 136.631	€ 159.375
Gedeeltelijk groot onderhoud GKF 30%	€ 45.874	€ 22.529	€ 7.064		€ 75.466
Gedeeltelijk groot onderhoud GKF 50%	€ 19.071	€ 1.732	€ 293	€ 26.322	€ 47.418
Gedeeltelijk groot onderhoud GRSTN 30%	€ 1.541				€ 1.541
Gedeeltelijk groot onderhoud GWF 30%	€ 2.908	€ 5.872	€ 11.509		€ 20.289
Gedeeltelijk groot onderhoud GWF 50%	€ 418		€ 7.021	€ 69.563	€ 77.002
Gedeeltelijk groot onderhoud NAT 30%	€ 48.946	€ 61.578	€ 25.465		€ 135.989
Gedeeltelijk groot onderhoud NAT 50%	€ 6.719	€ 13.419	€ 33.146	€ 219.501	€ 272.785
Gedeeltelijk groot onderhoud TEG 30%	€ 102.567	€ 130.712	€ 61.185		€ 294.464
Gedeeltelijk groot onderhoud TEG 50%	€ 37.049	€ 3.522	€ 165	€ 363.419	€ 404.156
Gedeeltelijk groot onderhoud TEGO 50%	€ 1.947				€ 1.947
Verbeteren vlakheid asfalt verblijfsgebied		€ 545			€ 545
Verbeteren vlakheid asfalt woongebied	€ 2.982				€ 2.982
Verbeteren vlakheid BDF	€ 5.319				€ 5.319
Verbeteren vlakheid beton wegtype 5, 6 en 7	€ 4.948		€ 882		€ 5.830
Verbeteren vlakheid BKF	€ 16.341	€ 3.150	€ 5.758	€ 2.565	€ 27.814
Verbeteren vlakheid BO	€ 1.000				€ 1.000
Verbeteren vlakheid GDF	€ 1.903		€ 550		€ 2.453
Verbeteren vlakheid GKF	€ 6.604		€ 643		€ 7.247
Verbeteren vlakheid GRSTN	€ 531				€ 531
Verbeteren vlakheid NAT	€ 481		€ 3.086		€ 3.567
Verbeteren vlakheid OB	€ 4.512	€ 876			€ 5.388
Verbeteren vlakheid TEG	€ 3.403		€ 1.085	€ 15.194	€ 19.682
TOTAAL	€ 1.242.697	€ 1.223.360	€ 1.173.816	€ 1.217.695	€ 4.857.569

Artikel 1. Intrekking oude beleidsregel

Het Wegenbeheer- en beleidsplan 2019-2022 wordt ingetrokken met ingang van de datum waarop deze beleidsregel in werking treedt.

Artikel 2. Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze beleidsregel treedt in werking op 1 januari 2023.
2. Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Wegenbeheerplan 2023-2026 van de gemeente Maasgouw.