



Beleidsplan Wegen 2019 – 2023

Gemeente Meerssen



Gemeente Meerssen



BELEIDSPLAN WEGEN 2019 – 2023

GEMEENTE MEERSSEN

Opdrachtgever: Gemeente Meerssen
Projectnr: Mee068
Status: Definitief
Datum: oktober 2018

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



© 2018 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door
middel van druk, fotokopie, microfilm of op
welke andere wijze dan ook zonder
voorafgaande toestemming van Kragten. Het is
tevens verboden informatie en kennis verwerkt
in dit rapport ter beschikking te stellen aan
derden of op andere wijze
toe te passen dan waaraan in de overeenkomst
toestemming
wordt verleend.

Opsteller:
PSMU

Verificatie:
RVR

Validatie:
RVR



Gemeente Meerssen

kragten

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding: Waarom dit plan?	1
2.	Huidige kaders en beleid: met welke afspraken moeten we rekening houden?	2
3.	Areaal: hoeveel verhardingen onderhouden wij?	5
4.	Kwaliteit: Hoe liggen onze verhardingen erbij?	7
5.	Functionaliteit: voldoet de inrichting nog?	10
6.	Algemene visie: wat willen we in de toekomst?	12
7.	Hoe houden we rekening met duurzame ontwikkelingen?	16
8.	Hoe gaan we om met klimaatsveranderingen?	18
9.	Welke gebruikers krijgen extra aandacht?	20
10.	Participatie: Wat verwachten we van onze bewoners?	21
11.	Integraal: Hoe werken we samen met andere vakgebieden?	22
12.	Slimme oplossingen: hoe halen we meer uit ons budget?	24
13.	Wat kost het allemaal en hebben we genoeg?	27
14.	Hoe nu verder?	31

1. Inleiding: Waarom dit plan?

1.1 Het belang van onze verhardingen

Een groot deel van de openbare ruimte in de gemeente Meerssen bestaat uit wegen, fietspaden, voetpaden, parkeerplaatsen en pleinen. Deze verhardingen hebben in meerdere opzichten belangrijke functies. Op de eerste plaats zorgen ze ervoor dat de bewoners, ondernemers, bezoekers en andere gebruikers zich veilig en makkelijk kunnen verplaatsen van A naar B en dat onze gemeente voor iedereen goed bereikbaar is. Naast het verplaatsen is ook het verblijven een belangrijke functie. De verhardingen hebben een groot aandeel en invloed op de sfeer in onze gemeente (sfeervol Meerssen) en de mate waarin mensen zich op hun gemak voelen. Dit bepaalt onder meer of bewoners graag in onze gemeente wonen, forenzen, graag in onze gemeente werken en of bezoekers en toeristen onze gemeente graag bezoeken.

1.2 Verandering in behoeften; behoefte aan nieuw beleid

De ruimte, onze samenleving en het klimaat zijn constant aan verandering onderhevig. Dit betekent dat de eisen die gesteld worden aan onze leefomgeving en dus aan onze verhardingen, mee veranderen. Enkele concrete voorbeelden van dergelijke veranderingen zijn: de toename van het aantal (minder valide) ouderen, regenbuien die extremer worden, een toename van het (elektronische) fietsverkeer of minder sluipverkeer in de binnenwegen door de aanleg van een nieuwe randweg. Ons vorige beleidsplan wegen dateert uit 2014 en voldoet niet meer aan behoeften van nu en in de toekomst. Hierdoor is dit oude beleidsplan toe aan vernieuwing.

1.3 Ons doel met dit nieuwe beleidsplan

In dit beleidsplan maken we nieuwe afspraken om te zorgen dat onze verhardingen ook de komende jaren blijven voldoen aan de veranderende behoeften zoals we die hierboven benoemen. Ons budget is niet oneindig wat betekent dat we hierin keuzes moeten maken. In dit beleidsplan maken we deze keuzes. Het beschikbare geld gebruiken we voor de zaken die er daadwerkelijk toe doen. De afspraken en keuzes in dit beleidsplan zorgen ervoor dat we een gezamenlijke visie en doel voor ogen hebben met de werkzaamheden die we in de toekomst op de verhardingen in de

gemeente Meerssen uitvoeren. Met "gezamenlijk" bedoelen we dat het beleid intern en gemeentebreed draagvlak heeft en onderkend wordt.

In navolging van dit beleidsplan stellen we een wegenbeheerplan op. Dit is een technische vertaling van het beleid waarin de concrete werkzaamheden, de planning en de uiteindelijke kosten voor de korte termijn (vier jaar) zijn vastgelegd. Alle maatregelen die in het beheersplan worden vastgelegd, volgen het beleid zoals omschreven in dit plan en de keuzes van de gemeenteraad.

1.4 Leeswijzer: Wat staat er in dit beleidsplan?

- In **Hoofdstuk 2** staan alle huidige afspraken omschreven die we in Nederland en als gemeente al gemaakt hebben en waar we rekening mee dienen te houden.
- **Hoofdstuk 3** omschrijft de hoeveelheid en de samenstelling van alle verhardingen die we in onze gemeente hebben, inclusief het materiaal en de functies van onze verhardingen; fietspad, voetpad, rijbaan, enzovoorts.
- **Hoofdstuk 4** geeft inzicht in hoe goed de kwaliteit van onze verhardingen is op dit moment.
- **Hoofdstuk 5** geeft inzicht in hoeverre de inrichting van onze verhardingen nog voldoet aan de en de behoefte en functies die nu en in de toekomst gevraagd worden.
- **Hoofdstuk 6** omschrijft onze algemene kijk op de toekomst. Hoe willen we in de toekomst omgaan met onze verhardingen. Hoe willen we het beheer organiseren, welk onderhoudsniveau streven we na en welke keuze maken we hierin?
- **Hoofdstuk 7 en 8** omschrijven hoe we duurzame ontwikkelingen integreren binnen onze werkzaamheden en hoe we rekening houden met klimaatverandering.
- In **hoofdstuk 9 t/m 12** gaan we in op andere onderwerpen die we belangrijk vinden zoals: specifieke doelgroepen waar we rekening mee moeten houden, het afstemmen van werkzaamheden met andere vakgebieden, het betrekken van onze bewoners en het beter benutten van ons wegbeheerbudget door slimme technische oplossingen.
- **Hoofdstuk 13** geeft inzicht in de te verwachten kosten voor beheer en onderhoud van de verhardingen volgens het nieuwe beleid en de manier waarop we hiermee omgaan.
- **Hoofdstuk 14** omschrijft de aandachtspunten voor de toekomst. Hoe dient dit beleidsplan te worden gebruikt en hoe zorgen we ervoor dat we onze ideeën daadwerkelijk buiten terugzien?

2. Huidige kaders en beleid: met welke afspraken moeten we rekening houden?

Zodra we een nieuw plan voor onze verhardingen opstellen, dienen we ervoor te zorgen dat het plan past binnen de afspraken die er al zijn. Dit zijn bijvoorbeeld landelijke wetten en regels of plannen en afspraken die de gemeente zelf heeft gemaakt. Met dit beleidsplan dienen we rekeningen te houden met en aan te sluiten op de volgende zaken:

2.1 Wegenlegger: voor welke verhardingen zijn we verantwoordelijk?

Volgens de **wegenwet** is iedere gemeente verplicht om in een document te vermelden welke wegen/verhardingen buiten de bebouwde kom gemeentelijk eigendom zijn en welke partij verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud hiervan. Dit document noemen we de wegenlegger. Voor wegen die deels binnen en deels buiten de bebouwde kom liggen wordt ook het binnen de bebouwde kom gelegen deel op de legger gebracht, indien en voor zover dat deel niet door de gemeente wordt onderhouden. Tenslotte wordt voor toegangswegen naar treinstations voor zowel binnen als buiten de bebouwde kom eigendom en verantwoordelijkheid vastgelegd.

De overige openbare verhardingen binnen de bebouwde kom zijn over het algemeen eigendom van en in beheer bij de gemeente, tenzij specifiek anders vastgelegd. Naast het opstellen van een wegenlegger is in de wegenwet (artikel 15 en 16) omschreven dat de gemeente de zogenaamde **zorgplicht** heeft. Dit betekent dat de gemeente verplicht is er alles aan te doen om de kwaliteit en veiligheid op haar verhardingen te waarborgen.

2.2 Kabels en leidingen

Op het moment dat er gegraven wordt, zoals bij riool- en wegwerkzaamheden, krijgt men te maken met kabels en leidingen. Sinds 31 maart 2018 geldt de **WIBON: Wet Informatie-uitwisseling boven- en ondergrondse netten** (Voorheen WION). Deze verplicht gravers (grondroeders) tot het melden van alle graafwerkzaamheden (mechanische grondroering). Kabel- en leidingbeheerders moeten al hun kabels en leidingen binnen vastgestelde nauwkeurigheid digitaal beschikbaar hebben en aanbieden als het Kadaster daarom vraagt. Doel van de wet is gevaar en/of beschadiging van (voornamelijk ondergrondse) kabels of leidingen te voorkomen.

Indien toch schade ontstaat, is de graver (financieel) verantwoordelijk. Deze kosten komen dus niet ten laste van het wegbeheer(budget).

In de gemeentelijke **Telecommunicatieverordening 2012** zijn regels vastgelegd die zorgen dat de telecombedrijven (zoals Ziggo en KPN) zo min mogelijk schade en overlast veroorzaken met hun werkzaamheden binnen de gemeente. Hierin is een financiële vergoeding geregeld die we als gemeente ontvangen voor onze werkzaamheden zoals het herstellen van de verhardingen na de werkzaamheden.

In de **OGN (Overeenkomst Gemeente en Nutsvoorzieningen)** zijn op provinciaal niveau regels vastgesteld voor de werkzaamheden aan kabels en leidingen door nutsbedrijven (zoals WML en Enexis). Ook hiervoor ontvangt de gemeente een financiële vergoeding voor coördinatie- en herstelwerkzaamheden aan verhardingen.

De gemeente Meerssen maakt sinds 2013 gebruik van het **systeem 'Moor'**: een internetapplicatie die ons ondersteunt bij het openleggen van verharding in onze openbare ruimte. Dit systeem zorgt ervoor dat we makkelijker communiceren en samenwerken met alle netbeheerders en aannemers, die ook met MOOR werken. Een deel van de (administratieve) werkzaamheden en processen is hiermee geautomatiseerd en verlopen nu effectiever.

2.3 (Beleids)plannen van andere vakgebieden

Ook voor andere onderdelen in de openbare ruimte zijn plannen geschreven. Ieder plan vertaalt voor dat specifieke vakgebied wat onze gemeente in het algemeen belangrijk vindt. De plannen dienen elkaar dus aan te vullen en op eenzelfde lijn te zitten wat betreft visie en beleid. De volgende plannen hebben raakvlak met dit beleidsplan voor wegen:

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan; Meerssen op weg naar 2020 (mei 2013)

Het GVVP omschrijft hoe we als gemeente omgaan met de knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer. Het GVVP is gericht op het oplossen van knelpunten in de inrichting van de wegen met betrekking tot verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Toekomstige reconstructie- en nieuwbouwplannen zijn hierin omschreven. Het GVVP bevat een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen, prioritering en een kostenraming voor de komende jaren. Er is dus veel raakvlak met dit wegenbeleidsplan.

Het beleid en de onderhoudsmaatregelen uit het technische beheerplan dienen daarom te worden afgestemd met het GVP.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2018 – 2022 (december 2017)

In het GRP omschrijven we hoe we als gemeente omgaan met de aanleg en het beheer van de riolering. De **Wet milieubeheer** verplicht iedere gemeente om een GRP op te stellen. Aanvullend hierop is in de **Waterwet** bepaald dat erin het GRP naast afvalwater ook aandacht is voor grond- en regenwater. Concreet omschrijven we hierin onze visie wat betreft beheer en onderhoud van het riool, de te verwachten werkzaamheden, planning en kosten en de financiële middelen waarmee we deze kosten dekken. Er zit veel raakvlak tussen de verhardingen en het riool. Zo kan een overstroomd riool schade veroorzaken aan de verhardingen en dienen voor rioolwerkzaamheden verhardingen opengebrouwen te worden. Afstemming tussen het GRP en het wegenbeleids- en beheerplan is daarom nodig.

Naast het GVP en het GRP zijn ook de volgende van belang:

- Beleidsplan Openbare Verlichting 2014-2023 (september 2014).
- Beleids- en beheerplan Civiele kunstwerken 2014-2019 (december 2015).
- Beleidsplan Gladheidsbestrijding 2015 (november 2015).

2.4 Programma “Water in balans”

Water in balans is een programma van Waterschap Limburg waarmee de problemen rondom klimaatverandering en wateroverlast in onze provincie worden aangepakt. Hierin zijn een aantal maatregelen vastgelegd binnen onze gemeente die direct invloed hebben op ons wegbeheer. Een voorbeeld van zo’n maatregel is het afkoppelen van regenwater (niet meer opvangen van regenwater in het rioolstelsel) en het creëren van ruimte voor het natuurlijk laten wegstromen en bergen van regenwater (waterbuffers). Deze maatregelen dienen binnen ons wegenbeleid te passen en andersom. Paragraaf 8.1 gaat verder in op dit programma, de maatregelen en de plaats hiervan binnen ons beleid.

2.5 Bestuursakkoord 2018 – 2022: “Stabiel in verbinding”

In het bestuursakkoord zijn in hoofdlijnen plannen en afspraken omschreven die de gekozen coalitiepartijen onderling hebben gemaakt. Tijdens de vierjarige regeerperiode wil de coalitie deze plannen uitvoeren. Hierin zijn ook afspraken gemaakt die raakvlak hebben met het beheer en onderhoud van onze verhardingen. Het gaat hierin om de volgende zaken:

- Meer groen en aanleg van waterbekkens om regenwater op te vangen in samenwerking met waterschap Limburg (programma Water in Balans)
- Verkeersknelpunten en sluiptverkeer aanpakken
- Het eenduidig inrichten van onze straten ten behoeven van de veiligheid
- Inrichten van autoluwe gebieden en weren van doorgaand verkeer uit dorpskernen
- Ontwikkelen en uitbreiden van veilige fietspaden
- Verbeteren van de doorgang voor rollators en rolstoelen op voetpaden

Met ons wegenbeleid sluiten we aan op deze afspraken uit het bestuursakkoord. Daarbij wordt in het bestuursakkoord meerdere malen aangehaald dat er bij het verwezenlijken van deze plannen veelvuldig afstemming plaatsvindt met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. In ons wegenbeleidsplan is hier ook aandacht voor. Zo omschrijft hoofdstuk 10 de wijze waarop we afstemming zoeken met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden.



2.6 Notitie Materiële Vaste Activa (december 2017)

In het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) is wettelijk vastgelegd dat gemeenten provincies en waterschappen jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken moeten opstellen. De commissie BBV heeft een richtinggevende notitie: Notitie Materiele Vaste Activa, uitgebracht waarin richtlijnen zijn opgenomen over de wijze waarop vakspecialisten de begroting en bekostiging van (onderhoud aan) kapitaalgoederen, waaronder onze verhardingen, dienen te verantwoorden. Dit beleidsplan en het beheerplan wegen moeten aan deze BBV-voorschriften voldoen en de financiën dienen conform deze voorschriften inzichtelijk gemaakt te worden. Binnen ons wegbeheer voldoen we al voor een groot deel aan de voorschriften uit deze notitie.

In hoofdlijnen dienen we met de volgende zaken rekening te houden:

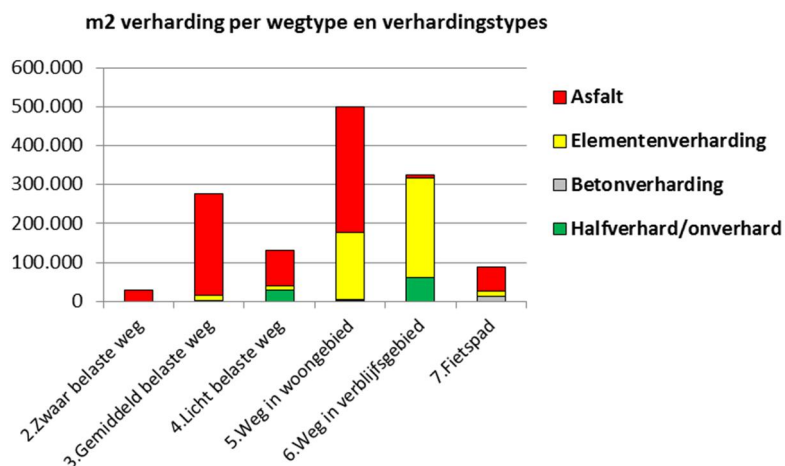
- Klein en groot onderhoud ten behoeve van het in stand houden van verhardingen dienen los gezien te worden van rehabilitaties/reconstructies aan verhardingen die het einde van hun levensduur bereikt hebben. De kosten voor het in stand houden (klein en groot onderhoud) enerzijds en nieuwe investeringen (rehabilitaties/reconstructies) anderzijds dienen afzonderlijk te worden benaderd. Klein en groot onderhoud mogen daarbij niet van invloed zijn op levensduur van verhardingen en dus op het moment dat rehabilitatie/reconstructie nodig is.
- Een (recent) beheerplan mag maximaal vijf jaar oud zijn.
- Tussentijdse bijstelling van het beheerplan (binnen de vijf jaar) is verplicht, zodra een belangrijke afwijking is opgetreden in de staat van het onderhoud.
- Achterstallig onderhoud, waarbij sprake is van kapitaalvernietiging en/of onveilige situaties, dient direct te worden weggewerkt (artikel 44 lid 1 a BBV). Wanneer een gemeente over onvoldoende middelen beschikt, dient achterstallig onderhoud binnen een termijn van maximaal vier jaar, van het meetmoment ingelopen te worden.
- De raad stelt voor de verhardingen, die de gemeente in eigendom heeft, het te handhaven kwaliteitsniveau vast. Tevens stelt de raad jaarlijks budget beschikbaar om dit kwaliteitsniveau te handhaven.
- De raad is autonoom om het kwaliteitsniveau vast te stellen. Kapitaalvernietiging en/of onveilige situaties moeten echter worden voorkomen. De te maken beleidskeuzes kunnen per voorziening of gebied verschillen. Verschillende keuzes resulteren in verschillende kosten voor beheer.
- Het beleidskader wordt nader uitgewerkt in beheerplannen van de te onderhouden verhardingen. Het BBV stelt beheerplannen niet per definitie verplicht. In het kader van risicobeheersing en inzicht in de financiële positie, is een beheerplan aan te raden. Echter, wanneer een gemeente een voorziening wil vormen om lasten van groot onderhoud gelijkmatig te verdelen (egaliseren) over meerdere begrotingsjaren, is een recent beheerplan vereist.

3. Areaal: hoeveel verhardingen onderhouden wij?

“Areaal” betreft de omvang en samenstelling van alle verhardingen waar we als gemeente verantwoordelijk voor zijn. Dit beleidsplan gaat in beginsel over het huidige areaal zoals op dit moment is vastgelegd in ons wegenbeheersysteem (het softwarepakket Obsurv). Ons areaal is constant aan verandering onderhevig, onder meer door aanleg van nieuwe verhardingen, zoals bij een nieuwe woonwijk, of een nieuwe inrichting van bestaande verhardingen. Een actueel beeld van wat we buiten hebben liggen, is van groot belang om beheer en onderhoud goed uit te kunnen voeren. Het is daarom belangrijk om de areaalgegevens in ons beheersysteem voortdurend up-to-date te houden.

3.1 Huidige omvang en verdeling

Onze gemeente is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van circa 1.257.000 m² aan verhardingen. Naast deze verhardingen, beheren we nog ruim 93.000 m² aan onverharde en half-verharde wegen en paden zoals zandwegen en grindpaden. De onderstaande diagram geeft inzicht in de opbouw van ons verhardingsareaal en de verdeling hiervan over de verschillende verhardingstypen (asfalt, elementenverharding, betonverharding, etc.) en wegtypen (zwaar belaste weg, gemiddeld belaste weg, etc.)



Figuur 1. Verdeling verhardingsareaal over wegtypen en verhardingstypen

Het grootste deel van onze verhardingen bestaat momenteel uit asfalt dat is gelegen in de woongebieden en op de gemiddeld belaste wegen. In de verblijfsgebieden wordt vooral elementenverharding, zoals tegels en klinkers toegepast. Ook in de woongebieden bestaat naast asfalt een aanzienlijk deel uit elementenverharding. Betonverharding komt op ongeveer 1% van het areaal voor en betreft hoofdzakelijk een klein deel van de fietspaden. Circa 4% van ons verhardingsareaal is onverhard of half-verhard. Dit zijn grotendeels half-verharde paden in parken en buitenwegen die in ons beheersysteem als licht belaste weg zijn gecategoriseerd.

De wegtypen zoals benoemd in figuur 1 zijn een standaardclassificering zoals de CROW systematiek deze toepast. Deze wegtyperingen onderscheiden zich op basis van functie-, gebruiks- en beheerkenmerken en zijn in hoofdlijnen als volgt te omschrijven:

1. **Hoofdwegen:** auto(snel)wegen, vaak rijkswegen (niet van toepassing in Meerssen).
2. **Zwaar belaste wegen:** drukke doorgaande stadswegen en provinciale wegen.
3. **Gemiddeld belaste wegen:** industriewegen en ontsluitingswegen richting (woon)wijken.
4. **Licht belaste wegen:** wegen in het buitengebied, waaronder landbouwwegen.
5. **Weg in woongebied:** woonstraten, woonerven en parkeerterreinen
6. **Weg in verblijfsgebied:** voetpaden, pleinen en winkelerven.
7. **Fietspad:** aanliggende en vrij liggende fietspaden.

3.2 Ontwikkeling van het areaal in de afgelopen jaren

De omvang en samenstelling van onze verhardingen zijn van invloed op het benodigde beheer/onderhoud en de budgetten voor de bekostiging hiervan. Het is daarom van belang om inzicht te hebben in de ontwikkeling hiervan. Onderstaande tabel vergelijkt het huidige areaal (2018) met de omvang en samenstelling in 2013, zoals in het vorige wegen beleids- en beheerplan is omschreven.

Verhardingstype	2013	2018	Vershil
Asfalt	757.300	771.400	+14.100
Elementenverharding	455.500	467.915	+12.415
Betonverharding	8.800	17.173	+8.373
Half-/onverhard	88.400	93.404	+5.004
Totaal:	1.310.000	1.349.892	+39.892

Tabel 1. Ontwikkeling m² verharding ten opzichte van 2013

Op alle verhardingstypen is een toename te zien in areaalomvang. In totaal gaat het om een toename van circa 40.000 m² die als volgt te onderbouwen is:

- Met name door de overdracht van een weg van gemeente Beek en een gedeelte van de nieuwe ringweg rond het vliegveld, is de omvang van het asfalt met 14.100 m² toegenomen.
- De toename van 12.415 m² aan elementenverharding wordt veroorzaakt doordat de elementenverhardingen van scholen en sportaccommodaties voorheen niet in de beheergegevens waren opgenomen en dat nu wel zijn.
- De verdubbeling van betonverharding wordt veroorzaakt door de fietspaden van betonverharding die in de periode tussen 2013 en 2018 zijn aangelegd naast de ringweg rond het vliegveld.
- Tot slot zijn de half-verharde paden van onder andere het Proosdijpark aan het verhardingsareaal toegevoegd, wat de toename van 5.004 m² verklaart.

4. Kwaliteit: Hoe liggen onze verhardingen erbij?

In de maanden mei en juni 2018 is van alle verhardingen in Meerssen de kwaliteit gemeten via een visuele inspectie. Een inspecteur heeft voor heel de gemeente zichtbare schades op de verhardingen beoordeeld en vastgelegd. Vanuit deze inspectiecijfers is de huidige kwaliteit van onze verhardingen bepaald en in beeld gebracht. Voor het meten en bepalen van de kwaliteit gebruiken we de Wegbeheer-systematiek van het kennisinstituut CROW. Daarbij hebben we in het vorige beleids- en beheerplan van 2014 afgesproken wat de gewenste kwaliteit van onze verhardingen is voor de periode 2014-2018.

4.1 CROW-systematiek voor wegbeheer

Voor het monitoren van de kwaliteit van verhardingen gebruiken de meeste gemeenten de gestandaardiseerde wegbeheersystematiek en richtlijnen van het CROW: het landelijke kennisinstituut voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Hierbij wordt gesproken over technische kwaliteitsniveaus (goed, voldoende, matig en onvoldoende) die worden bepaald vanuit de aard en omvang van schades aan verhardingen die door de inspecteur zijn gemeten. De technische kwaliteit wordt in de systematiek vertaald naar beeldkwaliteit: hoe zien verhardingen er op het oog uit. Beeldkwaliteit wordt uitgedrukt in de Letters A+, A, B, C en D. Kwaliteit A+ is het hoogst mogelijke onderhoudsniveau en betekent dat er nagenoeg geen schade zichtbaar is. Kwaliteit D is het laagst mogelijke onderhoudsniveau: veel schade door uitblijven van onderhoud, in de systematiek ook wel benoemd als achterstallig onderhoud. Beeldkwaliteit wordt ook voor andere disciplines in de openbare ruimte (groen, meubilair, bruggen/viaducten, etc.) toegepast zodat een onderlinge vergelijking en integraal beheer mogelijk is.

De CROW-richtlijn als minimale maatstaaf voor kwaliteit

Binnen de CROW-systematiek zijn richtlijnen vastgesteld voor de kwaliteit waaraan de verhardingen minimaal dienen te voldoen om de wegen (in theorie) functioneel en veilig te houden. Deze CROW-richtlijn wordt als volgt toegepast:

- Als vanuit de inspectie blijkt dat de kwaliteit van verhardingen D niveau is, dan is de richtlijn ruimschoots overschreden. Er is sprake van achterstallig onderhoud dat zo snel mogelijk uitgevoerd dient te worden: binnen maximaal één jaar. Er kan bovendien sprake zijn van kapitaalvernietiging: in dit geval is de gemeente door

uitblijven van onderhoud duurder uit dan wanneer onderhoud tijdig uitgevoerd zou zijn. Zwaardere maatregelen en meer budget zijn nodig om de verharding te herstellen.

- Zodra kwaliteitsniveau C uit de inspectie naar voren komt, is de richtlijn overschreden en dient onderhoud op korte termijn; binnen twee jaar gepland te worden om achterstallig onderhoud te voorkomen en de veiligheid en functionaliteit te borgen.
- Bij kwaliteitsniveau B zijn de verhardingen voor de korte termijn nog van voldoende kwaliteit maar komt de richtlijn in zicht. Over drie tot vijf jaar is hier onderhoud nodig om aan de richtlijn te voldoen. In de wereld van wegbeheer wordt dan gesproken van een waarschuwingsgrens die gepasseerd is.
- Verhardingen van goede tot zeer goede kwaliteit zijn voorlopig niet aan onderhoud toe en scoren respectievelijk een A en A+ als (beeld-)kwaliteitsniveau.

Figuur 2 geeft schematisch weer hoe de technische- en beeldkwaliteit van de verhardingen en onderhoudsbehoefte zich verhouden tot elkaar verhouden conform de CROW-richtlijn.

Technische kwaliteit	Beeldkwaliteit	Onderhoudsbehoefte
(Zeer) goed	A+	Voorlopig Geen onderhoud
	A	
Voldoende/ matig	B	→ Waarschuwingsgrens 3-5 jaar
	C	→ Richtlijn < 2 jaar
Onvoldoende	D	< 1 jaar

Figuur 2. Verhouding technische kwaliteit, beeldkwaliteit en onderhoudsbehoeften conform de CROW-richtlijn

De CROW-systematiek is niet juridisch bindend

Hoewel De CROW-systematiek vaak als referentie wordt gebruikt, is deze **niet juridisch bindend**. De systematiek biedt houvast voor het monitoren van de kwaliteit en het bepalen van onderhoud en onderhoudsbudgetten. **Een wegbeheerder mag hiervan afwijken**, mits zijn keuzes goed onderbouwd zijn en mits men er alles aan blijft doen om de veiligheid en functionaliteit op de wegen te waarborgen, conform de zorgplicht.

Dit geeft eventueel de mogelijkheid om een afwijkende richtlijn te hanteren voor het gewenste onderhoudsniveau in de gemeente. Men moet zich er echter bewust van zijn

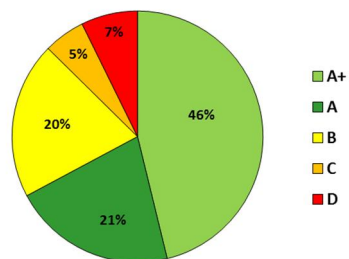
dat het risico op onveilige situaties groter wordt en dat er te allen tijde aangetoond moet kunnen worden waarom een afwijkend (lager) niveau als richtlijn wordt toegepast op de betreffende locaties.

4.2 De huidige kwaliteit in Meerssen

Conform het wegenbeleids-/beheerplan van 2014 heeft onze gemeente de **CROW-richtlijn als kwaliteitsambitie voor de periode 2014–2018** gehanteerd. De huidige kwaliteit (2018) wordt aan deze richtlijn gespiegeld zodat we kunnen peilen in hoeverre we onze kwaliteitsambitie in de afgelopen vier jaar hebben waargemaakt.

Verreweg het grootste deel van onze verhardingsareaal voldoet aan onze ambities. Zo scoort ruim 87% boven de richtlijn waarbij 67% van onze verhardingen zelfs van goede tot zeer goede kwaliteit is; A+ en A. 20% is van voldoende kwaliteit (onderhoudsniveau B) en 5% van matige kwaliteit (onderhoudsniveau C). 7% van onze verhardingen scoort kwaliteitsniveau D en betreft achterstallig onderhoud. Wegen die C of zelfs D kwaliteit hebben, zijn niet per definitie onveiliger. De kans op onveilige situaties is echter groter en acuut klein onderhoud is vaker nodig om onveilige situaties, zoals een gat in de weg of een losliggende tegel te verhelpen. Figuur 3 geeft deze kwaliteitsverdeling weer.

Kwaliteitsverdeling verhardingsareaal totaal



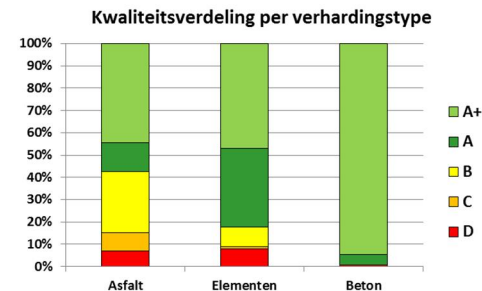
Figuur 3. Kwaliteitsverdeling verhardingsareaal 2018

De kwaliteit per verhardingstype

Ingezoomd op de kwaliteit per verhardingstype apart valt het volgende op:

- Asfalt heeft gemiddeld gezien de minste kwaliteit met een groot aandeel (ruim 40%) aan B- en C kwaliteit. 7% van het asfalt betreft achterstallig onderhoud.
- De elementenverharding heeft met een percentage van 8% aan D kwaliteit het grootste aandeel aan achterstallig onderhoud.
- Vrijwel alle betonverharding is van zeer goede kwaliteit (A+).

Figuur 4 geeft de kwaliteitsverdeling per verhardingstype grafisch weer:



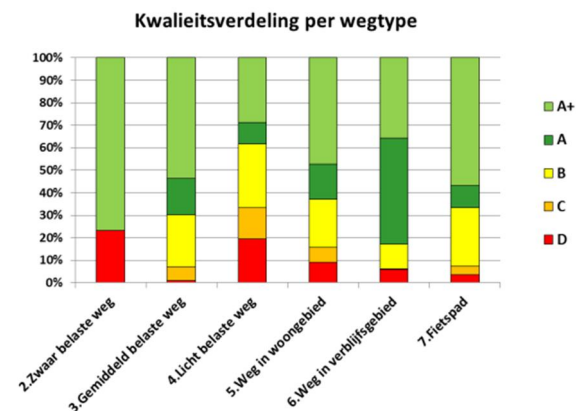
Figuur 4. Kwaliteitsverdeling per verhardingstype

De kwaliteit per wegtype

Ingezoomd op de kwaliteit per wegtype apart valt het volgende op:

- De gemiddelde kwaliteit van de licht belaste wegen scoort lager dan de overige wegtypen. Zo hebben licht belaste wegen in verhouding een hoog percentage B- en C-kwaliteit en een percentage van 20% aan D-kwaliteit.
- Van het kleine aantal zwaarbelaste wegen betreft 23% D-kwaliteit. Een groot deel wordt momenteel opgeknapt waardoor de kwaliteit hier zal toenemen.
- Onder de woonstraten scoort 9% van de verhardingen een D-kwaliteit
- Fietspaden, verblijfsgebied en gemiddeld belaste wegen scoren relatief hoog ten opzichte van het overige areaal.

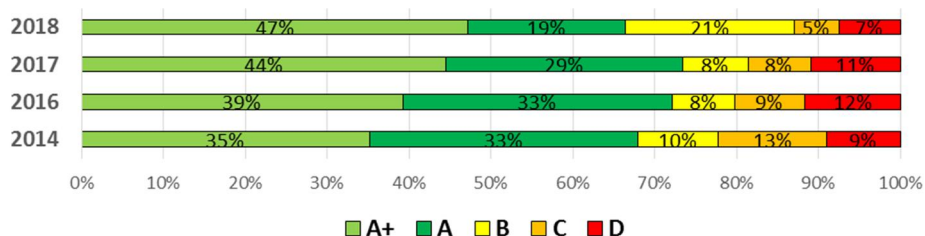
Figuur 5 geeft de kwaliteitsverdeling per wegtype grafisch weer:



Figuur 5. Kwaliteitsverdeling per wegtype

4.3 Kwaliteitsontwikkeling in de afgelopen jaren

In de afgelopen vijf jaar is de gemiddelde kwaliteit van onze verhardingen flink verbeterd. Het percentage aan achterstallig onderhoud is met 7% in de afgelopen vijf jaar nog niet zo laag geweest. Daarbij is een constante toename te zien in de verhardingen van zeer goede kwaliteit (A+). Een aandachtspunt is de toename van B-kwaliteit; deze wegen voldoen op de korte termijn nog aan de richtlijn maar binnen circa vijf jaar is hier onderhoud nodig om te voorkomen dat deze verhardingen uiteindelijk terugvallen naar D-kwaliteit. Figuur 6 geeft deze kwaliteitsontwikkeling weer.

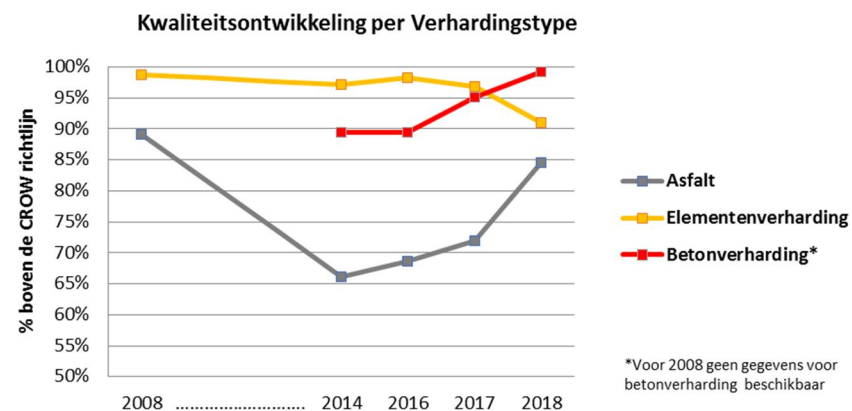


Figuur 6. Ontwikkeling gemiddelde kwaliteit 2014 - 2018

De positieve ontwikkeling in de kwaliteit van het verhardingsareaal zit hem vooral in het asfalt. Zoals de lijndiagram van figuur 7 laat zien is er vanaf 2014 een stijgende lijn te zien in de asfaltverhardingen die boven de CROW-richtlijn scoren; dus die van onderhoudsniveau B of hoger zijn. Dit is het gevolg van de investeringen in asfaltverhardingen van de afgelopen jaren. De betonverhardingen laten vanaf 2016 een stijgende lijn zien, voornamelijk als gevolg van het nieuw aangelegde fietspad naast de ringweg rond het vliegveld. Doordat de betonverharding slechts een klein deel van het areaal betreft, heeft deze positieve ontwikkeling weinig invloed op de algehele kwaliteitsstijging van het verhardingsareaal. Alleen bij elementenverhardingen is vanaf 2016 een dalende lijn in kwaliteit te zien doordat hierin de afgelopen twee jaar minder geïnvesteerd is.

De lagere/dalende kwaliteit heeft voor een groot deel betrekking op onderhoud dat bewust is uitgesteld. Voor een aantal verhardingen zijn we in afwachting van werkzaamheden die vanuit het GVVP en het GRP zijn gepland. In het kader van overlastbeperking en een efficiënte inzet van het budget, is het onderhoud aan verhardingen afgestemd op deze projecten. Daarnaast zijn we in afwachting van de keuzes die in dit beleidsplan gemaakt worden. Hierbij gaat het grotendeels om

verhardingen die van slechte kwaliteit zijn en waarover een besluit genomen dient te worden met betrekking tot rehabilitatie en de bekostiging daarvan.



Figuur 7. Kwaliteitsontwikkeling per verhardingstype: het percentage dat door de jaren heen boven de CROW-richtlijn scoort (dus minimaal onderhoudsniveau B heeft)

5. Functionaliteit: voldoet de inrichting nog?

Om mee te gaan met de veranderende eisen in onze leefomgeving, is het nodig om met de inrichting van onze wegen hierop aan te sluiten. Zodra de inrichting van een bepaalde plek niet klopt kan dit een nadelig effect op de veiligheid hebben en besteden we als gemeente onnodig geld voor het in stand houden van een ongewenste situatie.

5.1 Gebruik van Woonerven is veranderd

In de jaren '70 en '80 zijn er in onze gemeente op een aantal locaties woonerven aangelegd. Hier wonen mensen rond kleinschalige straatjes en pleinen waarbij sprake is van één gezamenlijk ruimte (erf). De auto's zijn hier te gast en doorgaand verkeer is niet aanwezig. De nadruk ligt hier bij de Verblijfsfuncties zoals wonen, wandelen en spelen. Ten opzichte van de jaren '70 en '80 zijn het aantal auto's en de parkeerdruk flink toegenomen. De ruimte wordt voor een groot deel in beslag genomen door geparkeerde auto's. Daarbij heerst er een gevoel van onveiligheid onder veel bewoners doordat het toegenomen autoverkeer direct voor de voordeur van de woningen langsrijdt. De verblijfsfunctie, die in het oorspronkelijke ontwerp centraal staat komt hiermee niet meer tot zijn recht. Daarbij is de gemeente extra geld kwijt aan het onderhoud doordat de inrichting en de materialen niet zijn afgestemd op het toegenomen aantal auto's.

In het verlengde van de plannen uit het bestuursakkoord om de verkeersveiligheid te verbeteren door middel van een eenduidige en overzichtelijke inrichting, vragen ook deze woonerven om een duidelijke inrichting met een oplossing voor de parkeerproblematiek. De komende jaren zal een deel van deze woonerven aan en reconstructie onderhevig zijn. Hierbij gaan we in nauw overleg met de bewoners de inrichting afstemmen op de huidige en toekomstige behoeften met extra aandacht voor de parkeerproblematiek.

5.2 Verandering wegenstructuur, ander gebruik doorgaande wegen

Na de realisatie van de aansluiting tussen de snelwegen A2 (Maastricht-Eindhoven) en A79 (richting Valkenburg-Heerlen) en na de oplevering van de ringweg bij het vliegveld, is het sluipverkeer in onze gemeente merkbaar afgenomen. Dit betekent dat een aantal doorgaande (voorheen provinciale) wegen minder intensief gebruikt worden

dan voorheen en de eisen aan de inrichting hiervan zijn veranderd. De Houthemerweg is hier een voorbeeld van. Zodra onderhoud wordt uitgevoerd op deze wegen, nemen we de (verouderde) inrichting onder de loep en passen we de inrichting waar nodig aan om sluipverkeer te ontmoedigen en om aan te sluiten op de huidige en toekomstige functie. Het is namelijk niet rendabel om een voormalige doorgaande weg als zodanig in stand te houden terwijl de functie veranderd is. Zo worden wegen bijvoorbeeld versmald met als bijkomend voordeel dat er hiermee meer ruimte in de bermen ontstaat voor het bergen van regenwater. De wegen Raar en Pasweg zijn voorbeelden van doorgaande wegen waar de inrichting is aangepast. Sindsdien wordt hier 60 km per uur als adviessnelheid toegepast.



Figuur 8. Nieuwe inrichting/ markering van doorgaande weg, advies snelheid naar 60 km/u (locatie: Pasweg nabij Brommelen)

5.3 Ander gebruik binnen bebouwde kom

De afname van het sluijverkeer op de binnenwegen van onze gemeente geeft een impuls aan de plannen uit het bestuursakkoord om de dorpskernen autoluw te maken en het doorgaand verkeer uit onze dorpskernen te weren. Op dit moment wordt onder andere onderzocht wat de mogelijkheden zijn om doorgaande wegen binnen de bebouwde kom eenduidig als 30 km weg in te richten, waarbij verkeer van rechts voorrang heeft. Hiermee sluiten we aan op de veranderende functie: van doorgaande weg naar verblijfsgebied, wat ten goede kan komen aan de verkeersveiligheid en het sluijverkeer verder ontmoedigt.

Hoewel het toepassen van 30 km wegen binnen de bebouwde kom vanuit het GVVP mogelijk toekomstig beleid wordt, blijft het herinrichten van een weg maatwerk. Zodra verhardingen aan een herinrichting toe zijn, bepalen we daarom bij ieder project opnieuw wat de beste oplossing is voor die specifieke plek in nauw overleg met de bewoners en gebruikers. Zo sluiten we aan op de behoeften die spelen op die betreffende locaties.

6. Algemene visie: wat willen we in de toekomst?

Voordat we ingaan op de specifieke onderwerpen die spelen binnen onze gemeente, is het van belang om een beeld te schetsen van onze algemene visie. Deze visie is de basis van hoe we willen omgaan met onze openbare ruimte en verhandingen in het bijzonder, hoe we de zaken intern binnen onze organisatie geregeld willen hebben en hoe we in de toekomst onderhoudskeuzes maken.

6.1 Flexibiliteit in beleid

Dit wegenbeleidsplan is ervoor bedoeld om de neuzen dezelfde kant op te krijgen. Via dit plan weten we waar we in de toekomst aan toe te zijn en hoe we omgaan met de huidige en toekomstige vraagstukken. Het is niet de bedoeling om alles "dicht te timmeren" en alle keuzes voor 100% vast te leggen. Flexibiliteit is gewenst om in de toekomst mee te kunnen bewegen met de ontwikkelingen in de gemeente. Zo kan het bijvoorbeeld voorkomen dat onverwacht een bepaalde subsidie vervalt, of dat wegen onverwacht drukker worden als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling in de regio. Ons beleid moet uiteindelijk een duidelijk en richtinggevend kader scheppen waarbinnen we de komende jaren eenvoudig keuzes kunnen maken en effectief kunnen handelen bij (onverwachte) ontwikkelingen.

6.2 Interne draagvlak en gezamenlijkheid

Draagvlak en gezamenlijkheid heeft ook betrekking op de afstemming met andere vakdisciplines. In de openbare ruimte is alles met elkaar verbonden. De verhandingen kunnen niet los worden gezien van andere onderdelen in onze leefomgeving, zoals beplanting, riool, civiele kunstwerken (bruggen en viaducten) en straatmeubilair. Voordat we een (beleids)plan opstellen, zoeken we in een vroeg stadium afstemming met andere vakgebieden. Op deze manier maken we op tijd afspraken over verantwoordelijkheden van de verschillende afdelingen en inzet van verschillende budgetten. Zo scheppen we een duidelijk kader en voorkomen we tegenstrijdigheden in de plannen van verschillende afdelingen. Bovendien maken we een effectiviteitslag door de concrete werkzaamheden buiten op elkaar af te stemmen. Hoofdstuk 11 omschrijft hoe we omgaan met de afstemming tussen de verschillende vakgebieden.

6.3 Onderbouwing van keuzes in onderhoud

Het budget voor wegbeheer is helaas niet onuitputtelijk waardoor we keuzes moeten maken in het onderhoud. Voor de bewoners, weggebruikers en andere betrokkenen is niet altijd duidelijk waarom ervoor gekozen wordt het onderhoud op de ene weg wel

en op de andere weg niet uit te voeren. Dit kan onbegrip en/of weerstand veroorzaken. Dit beleidsplan moet daarom meer duidelijkheid verschaffen in het waarom van de keuzes die we hierin maken.

Alles wat we buiten doen heeft een duidelijk doel dat terug te vinden is in de (beleids)plannen die we maken. Het nieuwe beleid moet ervoor zorgen dat alle keuzes die we maken in het onderhoud logisch en in begrijpbare taal uit te leggen zijn. Hierdoor wordt het makkelijker om begrip en draagvlak binnen onze organisatie en buiten op straat te creëren. Daarbij kunnen we het bestede budget makkelijker onderbouwen richting onze accountant; de persoon die de juistheid en betrouwbaarheid van onze financiële huishouding controleert.

6.4 Budget optimaal benutten door structureel onderhoud en afstemming

Onze huidige manier van werken is erop gericht om het budget optimaal te benutten. Daarom is ons onderhoud erop gericht om schades zoveel mogelijk structureel op te lossen in plaats van alleen het oppervlak van de betreffende weg te behandelen. Zo voorkomen we dat onderhoud na enkele jaren opnieuw nodig is. In eerste instantie zijn soms zwaardere en duurdere onderhoudsmaatregelen nodig zijn voor het structureel oplossen van schades, vallen de onderhoudskosten op lange termijn lager uit en wordt de investering in de loop der jaren terugverdiend.

Andere belangrijke voorwaarden bij het optimaal benutten van het onderhoudsbudget is dat de (structurele) maatregelen zoals hiervoor omschreven op het juiste moment over een groot oppervlak uitgevoerd worden en zijn afgestemd met werkzaamheden van andere vakgebieden zoals riool en groen. Zo kan het voorkomen dat maatregelen een aantal jaren worden uitgesteld omdat de rest van de weg nog niet toe is aan onderhoud of doordat op dezelfde locatie onderhoud aan het riool enkele jaren later gepland is. In hoofdstuk 11 en 12 gaan we verder in op de structurele maatregelen en afstemming met andere vakgebieden (groen, riolering, meubilair, etc.).

6.5 Voor de Toekomst: Risicogestuurd beheer ontwikkelen

We werken in de nabije toekomst in een situatie waarin we de onderhoudsniveaus en daarmee de werkzaamheden afstemmen op onze ambities en de risico's van onze verhardingen. Op drukke locaties met veel verkeer en aanwezigheid van kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen, minder validen en fietsers, zijn de risico's groter. Hier zal eenzelfde losliggende tegel of gat in de weg veel eerder gevaar opleveren dan op een locatie achteraf met weinig mensen/verkeer. Daarnaast is de kans op schades en risicovolle situaties op verouderde verhardingen groter dan op nieuw aangelegde wegen of paden. Op basis van deze factoren bepalen we de risico's op onze wegen.

Op de locaties waar de risico's groter zijn, zal onderhoud vaker worden uitgevoerd. We zetten ons budget optimaal in op de verhardingen waar de urgentie het grootst is. Op verhardingen met een laag risico en/of die op korte termijn worden vervangen, kan onderhoudsniveau C en/of D worden gehanteerd, mits gevaarlijke situaties te allen tijde voorkomen worden en er geen sprake is van kapitaalvernietiging. Risicogestuurd beheer maakt het mogelijk om onderbouwd af te wijken van de huidige statische CROW-richtlijn zonder dat de zorgplicht in het gedrang komt.

De CROW-systematiek voor wegbeheer wordt op korte termijn vernieuwd. Naar verwachting wordt eind 2018 de nieuwe beheersystematiek voor verhardingen (BS-V) gepubliceerd. Hoewel de inhoud nog onbekend is, is bekend dat er **veel aandacht voor risicogestuurd beheer en Assetmanagement** zal zijn. Daarnaast wordt eind 2018 ook de huidige/ verouderde systematiek (publicatie 147), zoals toegepast in dit plan geactualiseerd. Deze actualisatie is bedoeld als tussenstap voor organisaties voor wie de directe stap naar de nieuwe beheersystematiek voor verhardingen te groot is.

Differentiatie in onderhoud, wat is dat?

"Differentiatie" betekent dat we nuances aanbrengen binnen het geheel. Ten dienste van onze gezamenlijke visie en doel, spitsen we het beheer en onderhoud van verhardingen verder toe op zaken die we als gemeente belangrijk vinden en de risico's die gelden. Door het gericht inzetten van onze onderhoudsbudgetten, gebruiken we het beschikbare budget voor de zaken die we belangrijk vinden. Hiermee laten we ons verhardingsareaal, naast de inrichting, ook met het beheer en onderhoud beter aansluiten op ons beleid en de wensen en eisen die zowel intern (binnen onze organisatie) als extern (bij bewoners en gebruikers) spelen.

De komende jaren gaan we aan de slag met het ontwikkelen van gedifferentieerd beheer in onze organisatie en bepalen we op welke wijze we onze keuzes maken in onderhoud en welke onderdelen van ons verhardingsareaal we op welke niveau gaan onderhouden. Er zijn verschillende manieren waarop het verhardingsareaal kan worden benaderd ten behoeve van gedifferentieerd onderhoud. Zo kan onderhoud bijvoorbeeld worden toegespitst op doelgroepen (ouderen, jongeren, fietsers etc.), op gebruiksfuncties (fietspaden, voetpaden, hoofdwegen, etc.), op gebieden (dorpskernen, woonwijken, buitengebied, etc.) of op een combinatie van dergelijke eigenschappen.

6.6 In praktijk al sprake van differentiatie, maar nog geen beleid.

Hoewel de afgelopen jaren nog geen beleid is vastgelegd voor risicogestuurd beheer en differentiatie in onderhoud, vindt in praktijk al wel differentiatie plaats. Zodra we via ons softwarepakket voor wegbeheer een planning opstellen op basis van recente inspectiecijfers en conform de CROW richtlijn, vindt vervolgens een controle plaats op de maatregelen die uit de systematiek naar voren komen. Dit wordt in wegbeheertermen ook wel de maatregeltoets genoemd. **Via de maatregeltoets bepalen we uiteindelijk welke voorgestelde maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden.** In deze afweging kijken we naar de risico's op de betreffende verhardingen en de urgentie van de maatregelen die de CROW-systematiek voorstelt.

In bepaalde situaties trekken we de conclusie dat D-kwaliteit in praktijk geen afbreuk doet aan de veiligheid en/of functionaliteit van die betreffende verhardingen. Op deze locaties is investeren in groot onderhoud veel minder urgent dan op locaties waar de veiligheid en/of functionaliteit wel in het gedrang zijn. Zo wordt besloten dat hier, ondanks de lagere kwaliteit (voorlopig) geen groot onderhoud nodig is. Alleen noodzakelijk onderhoud om veiligheid te waarborgen wordt hier uitgevoerd. De zorgplicht is immers op alle gemeentelijke verhardingen van toepassing.

Een concreet voorbeeld zijn landbouwwegen die voornamelijk gebruikt worden door agrarisch verkeer. Oppervlakkige schades zoals scheurvorming en rafeling kunnen ervoor zorgen dat deze verhardingen volgens de CROW-systematiek van onvoldoende kwaliteit zijn waardoor de systematiek groot onderhoud voorstelt. Echter, in praktijk ondervindt de weggebruiker geen overlast en doen gevaarlijke situaties zich op deze locaties niet voor. Hiermee voldoet de betreffende weg in praktijk nog aan haar functie en wordt besloten om groot onderhoud hier (nog) niet uit te voeren.

Via het beleid krijgen we meer grip en kan er beter worden gestuurd

Zoals hiervoor omschreven worden risicogestuurde afwegingen in onderhoud pas gemaakt nadat de budgetten zijn vastgelegd in het beleids-/beheerplan, vanuit de kennis en ervaring van de vakspecialist. Hier lag voorheen nog geen eenduidig beleid aan ten grondslag. Met dit beleidsplan als eerste aanzet werken we naar een situatie waarin we op voorhand al bepalen en onderbouwen welke wegen we op een afwijkend beheerniveau onderhouden. Zo krijgen we eerder en beter inzicht in het te reserveren budget en de consequenties die onze keuzes met zich meebrengen. Het wordt eenvoudiger om keuzes te maken en het beleid hierin terug te laten komen. Bovendien zijn keuzes in onderhoud te allen tijde te herleiden en uit te leggen doordat het zwart op wit in het beleids- en beheerplan benoemd staat.

6.7 Voor nu de keuze: CROW-richtlijn of eerste stap naar differentiatie?

Met de huidige kwaliteit van de verhardingen en ons beleid als uitgangspunt, dienen we een keuze te maken in het niveau van onderhoud dat we voor de komende jaren nastreven op onze verhardingen. In welke mate accepteren we schades en op welk moment voeren we onderhoud uit om de betreffende schades aan te pakken?

Zoals de vorige paragraaf omschrijft, stemmen we de onderhoudsniveaus de komende jaren verder af op de situatie van die betreffende plek en de risico's die daarmee samenhangen. In dit beleidsplan (en beheerplan wat hierop volgt) kunnen we hier al een eerste stap in maken. Zo berekenen we de onderhoudskosten voor **Vier onderhoudsscenario's die we onderling met elkaar vergelijken** (Hst. 13).

Uiteindelijk bepaalt de gemeenteraad vanuit welk scenario het wegbeheer de komende jaren uitgevoerd dient te worden. Het beheerplan dat hierop volgt gaat uit van het gekozen scenario. Op basis hiervan worden de maatregelen gepland en het concrete onderhoud bepaald voor de komende vier jaar.

Conform de regels van de Notitie Materiële Vaste Activa (paragraaf 2.6) dienen we al het uitgesteld onderhoud (kwaliteitsniveau D) in beginsel binnen uiterlijk vier jaar, vanaf het laatste meetmoment (inspectiedatum) weg te werken. Onderbouwd en met waarborging van de veiligheid en functionaliteit, kunnen we hiervan afwijken.

Voor de volgende vier scenario's berekenen we de jaarlijkse onderhoudskosten:

1. **Basis: alle verhardingen conform de CROW-richtlijn.** Net als in de voorgaande jaren sluiten we ons voor het gehele areaal aan op de richtlijnen van het CROW, zoals omschreven in paragraaf 4.1. Dit betekent dat we C-kwaliteit gedurende een korte periode accepteren, maar dat we ernaar streven om onderhoud hier binnen twee jaar uit te voeren om te voorkomen dat de kwaliteit verder terugzakt naar D. We werken daarbij alle huidige D-kwaliteit op het gehele areaal binnen uiterlijk vier jaar weg. We maken geen onderscheid in kwaliteitsniveaus voor het bepalen van het jaarlijkse onderhoudsbudget. Dit ambitieniveau is over het gehele areaal gelijk.
2. **Differentiatie 1: D-kwaliteit op landbouwwegen accepteren.** Vooruitlopend op risicogestuurd beheer maken we een keuze in verhardingen die we op een lager onderhoudsniveau (onder de richtlijn van het CROW) onderhouden. Zo accepteren we in dit scenario D-kwaliteit op de landbouwwegen, waar de risico's beperkt zijn en waar voornamelijk agrarisch verkeer van de weg gebruik maakt. We voeren hier enkel noodzakelijk onderhoud uit om de veiligheid te waarborgen. Groot onderhoud laten we hier (voorlopig) achter wegen.

Voor het overige deel van het verhardingsareaal blijven we de richtlijn van het CROW hanteren: C-kwaliteit accepteren we gedurende een korte periode maar we streven ernaar om onderhoud hier binnen twee jaar uit te voeren. Binnen uiterlijk vier jaar werken we alle huidige D-kwaliteit weg, met uitzondering van de landbouwwegen.
3. **Differentiatie 2: A-kwaliteit op trottoirs als ambitie.** In het verlengde van het bestuursakkoord, hanteren we in dit scenario een hoger ambitieniveau op alle trottoirs. Zoals in het bestuursakkoord is aangegeven, dient de toegankelijkheid voor rollator- en rolstoelgebruikers gewaarborgd/verbeterd te worden. Met de toename van het aantal ouderen en het aantal rolstoel- en rollatorgebruikers zal het risico op de ongelukken op de trottoirs verder toenemen. Er worden daarom binnen dit scenario hogere eisen gesteld aan de trottoirs waarbij kwaliteitsniveau A als ambitieniveau geldt.

Voor het overige deel van het verhardingsareaal blijven we de richtlijn van het CROW hanteren. C-kwaliteit accepteren we gedurende een korte periode maar we streven ernaar om onderhoud hier binnen twee jaar uit te voeren om te voorkomen dat de kwaliteit verder terugzakt naar D. Binnen uiterlijk vier jaar werken we alle huidige D-kwaliteit overal weg.

4. **Differentiatie 2+3: D-kwaliteit op landbouwwegen en A-kwaliteit op trottoirs.** In dit vierde scenario combineren we de twee gedifferentieerde scenario's zoals hiervoor omschreven. Dit scenario sluit daarmee het beste aan op het risicogestuurde beheer dat we in de toekomst verder ontwikkelen. Zo hanteren we een lager ambitieniveau op locaties waar de risico's beperkt zijn (landbouwwegen), en een hoger ambitieniveau op de risicovolle locaties (trottoirs).

Voor het overige deel van het verhardingsareaal blijven we de richtlijn van het CROW hanteren: C-kwaliteit accepteren we gedurende een korte periode maar we streven ernaar om onderhoud hier binnen twee jaar uit te voeren om te voorkomen dat de kwaliteit verder terugzakt naar D. Binnen uiterlijk vier jaar werken we op het gehele areaal alle huidige D-kwaliteit weg (met uitzondering van de landbouwwegen).

Klein onderhoud: Gevaarlijke situaties lossen we altijd direct op

Ongeacht het gekozen onderhoudsniveau blijven we aan onze zorgplicht voldoen. Zodra we weet krijgen van een risicovolle situatie, bijvoorbeeld via meldingen of tijdens een inspectie, nemen we direct actie en voeren we klein onderhoud uit om de veiligheid en functionaliteit te waarborgen en achterstallig onderhoud voor te zijn. Dit geldt ook op de wegen waar onze kwaliteitsambities lager zijn. De te nemen maatregel stemmen we af op de betreffende locatie en de risico's die daarmee samenhangen.

7. Hoe houden we rekening met duurzame ontwikkelingen?

Duurzaamheid is een containerbegrip dat bijvoorbeeld betrekking kan hebben op hergebruik van materiaal, afvalvermindering, levensduur van wegen, omgang met klimaatverandering, enzovoort. Iedere organisatie geeft haar eigen invulling aan duurzaamheid en er bestaat hiervoor geen eenduidig concept. Ook wij zijn op dit moment bezig met onderwerpen die betrekking hebben op duurzaamheid en relevant zijn voor onze situatie in Meerssen. In de toekomst zetten we deze ontwikkelingen door. Onderstaande paragrafen gaan hier verder op in. In hoofdstuk 8 besteden we specifiek aandacht aan klimaatverandering en hoe we daar in onze gemeente mee omgaan.

7.1 Circulaire economie: Materialen behouden waarde

Een doel van onze rijksoverheid is de ontwikkeling van een circulaire economie; een samenleving waarin alle materialen die we gebruiken zo lang mogelijk, en waar mogelijk oneindig, blijven gebruiken. In de huidige samenleving gebruiken we nog veel materialen voor eenmalig gebruik waarna het als afval wordt verwerkt. Dit wordt ook wel de lineaire economie genoemd. In de ideale circulaire economie is **geen sprake meer van afval**. Alle materialen en grondstoffen blijven hun waarde behouden en op deze wijze voorkomen we een toekomstige grondstoffenschaarste.

Via het programma Nederland Circulair 2050 geeft de rijksoverheid invulling aan de doelstelling om in 2050 volledig circulair te zijn. Om dit uiteindelijke doel te bereiken is een mijlpaal gesteld. De tussentijdse doelstelling is om in 2030 50% minder aan primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen) te verbruiken, ten opzichte van 2012. Deze landelijke doelstellingen vertalen we naar onze gemeentelijke doelstellingen. Het circulair denken nemen we dan ook mee in ons wegbeheer.

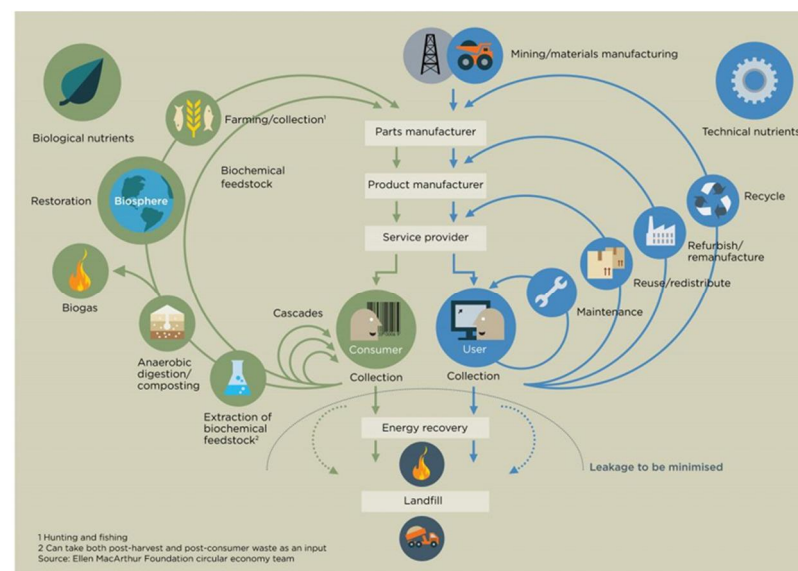
Technische en biologische kringloop

Hergebruik van materialen in de circulaire economie gebeurt in hoofdlijnen als volgt:

1. Allereerst wordt gekeken of het vrijkomend materiaal thuishoort in de 'biologische' of 'technische' kringloop. In de biologische kringloop komen de organische, (biologisch afbreekbare) grondstoffen terecht. In de technische kringloop komen de niet natuurlijk afbreekbare materialen en grondstoffen terecht die direct of indirect weer teruggebracht kunnen worden in de productieketen.

2. Binnen zowel de biologische als technische kringloop bepalen we vervolgens waarvoor deze materialen weer gebruikt kunnen worden.
3. Het materiaal of de grondstof brengen we zo optimaal mogelijk terug in de betreffende kringloop. Bijvoorbeeld op de volgende wijze:
 - Vrijkomend maaisel rond wegen gebruiken we als compost (biologische kringloop).
 - Elementverhardingen (zoals tegels, klinkers en straatstenen) die vrijkomen bij een reconstructie en nog intact zijn, worden direct opnieuw gebruikt bij aanleg van nieuwe verhardingen (technische kringloop).
 - Elementenverhardingen die niet meer intact zijn en dus niet direct hergebruikt kunnen worden voor bestrating, voeren we af naar recyclecentra. Hier wordt het verwerkt tot toeslagmateriaal dat onder meer voor funderingen gebruikt kan worden. (technische kringloop).

Onderstaande afbeelding (model van de Ellen MacArthur Foundation) geeft schematisch de biologische en technische kringloop weer binnen de circulaire economie.



Figuur 9. Biologische en technische kringloop in de Circulaire economie. (Ellen MacArthur Foundation)

Pilotprojecten

Binnen het beheer en onderhoud van verhardingen willen we via de bovengenoemde kringlopen een bijdrage leveren aan de circulaire economie.

Om meer zicht te krijgen op de mogelijkheden binnen onze gemeente, starten we de komende jaren een aantal pilotprojecten. Succesvolle pilots voeren we definitief door binnen onze organisatie zodat we concrete stappen maken richting een circulaire economie op lokaal niveau.

Een voorbeeld van een pilotproject en als eerste stap richting de circulaire economie is het invoeren van materiaalpaspoorten. **We voorzien alle materialen die worden gebruikt bij de aanleg van nieuwe verhardingen van een materialenpaspoort.** In een materiaalpaspoort wordt de samenstelling van het product omschreven, inclusief de hergebruiksinstructie, eigenaarschap en restwaarde. Op deze wijze wordt bewustwording gecreëerd wat betreft de restwaarde van verhardingen en is voor betrokken partijen **inzichtelijk wat we specifiek gaan doen met het restmateriaal en wie hiervoor verantwoordelijk is.**

7.2 Duurzame energie en vermindering uitstoot

Naast de ontwikkeling van een circulaire economie, heeft de Rijksoverheid ook als doel gesteld om uitstoot van broeikasgassen, waaronder CO₂ terug te dringen. Wereldwijd is er de doelstelling om uitstoot van broeikasgassen te verminderen met tenminste 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Om deze doelstelling te halen, zullen we de huidige, fossiele energiebronnen moeten vervangen door hernieuwbare energiebronnen. Bij de productie en het aanbrengen van verhardingen is veel energie nodig. Mobiele werktuigen die nodig zijn in grond-, weg- en waterbouw produceren alleen al 8% van de totale CO₂ uitstoot van verkeer in Nederland. Daarnaast zijn zij ook verantwoordelijk voor 12% van de stikstofuitstoot en 8% fijnstof, wat een negatief effect heeft op de gezondheid van mensen (bron: Green Deal Het Nieuwe Draaien). Als gemeente kunnen we onze bijdrage leveren aan het verminderen van deze uitstoot bij de (onderhoud)werkzaamheden aan onze verhardingen.

Enkele concrete voorbeelden van een bijdrage die we (kunnen) leveren zijn:

- Bij aanbesteden van onderhoud, eisen stellen aan aannemers met betrekking tot gebruik van duurzame voertuigen en materieel (elektrisch/ hybride/ biobrandstof).
- Ontwikkelen van een duurzaam wagenpark onder het eigen personeel en het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen zoals openbaar vervoer en de (elektrische) fiets.
- Waar mogelijk samenwerken met lokale aannemers en leveranciers voor het verminderen van de uitstoot door korte afstanden.

Fietsen en lopen aantrekkelijk maken, betekent minder uitstoot

Door meer mensen op de fiets te krijgen en het voor voetgangers aantrekkelijker te maken, kan een positieve bijdrage worden geleverd aan de vermindering van broeikasgassen. Zowel in ons bestuursakkoord “Stabiel in verbinding” als ons GVVP staan maatregelen benoemd om het voor fietsers en voetgangers aantrekkelijker te maken waaronder uitbreiding van het fietspadennetwerk, inrichten van autoluwe gebieden en het verbeteren van de toegankelijkheid op voetpaden.

7.3 Duurzame onkruidbestrijding op verharding

Sinds 2016 geldt er een landelijk verbod op de toepassing van chemische middelen voor het bestrijden van onkruid. Hiermee wordt voorkomen dat schadelijke stoffen in de bodem terecht komen en dat andere beplanting beschadigd raakt. In onze gemeente passen we duurzaam onkruidbeheer (DOB) op verhardingen al jaren toe. Het onkruid op de verhardingen verwijderen we door het te verbranden of te borstelen. Het toepassen van deze duurzame methoden is kostbaarder dan de oorspronkelijke niet duurzame methoden, in ons beheerbudget houden we hier rekening mee.

7.4 Levensduur van verhardingen

“Duurzaam” betekent voor ons ook dat onze verhardingen langer meegaan. Zoals hoofdstuk 5 omschrijft, begint dit met een **juiste afstemming tussen de inrichting en materiaalgebruik met de functies** die gevraagd worden. Een weg gaat minder lang mee zodra de inrichting en de materialen op een andere manier gebruikt worden dan bedoeld. Zo raakt bijvoorbeeld een weg die niet berekend is op zwaar verkeer, eerder beschadigd zodra er toch vrachtverkeer overheen rijdt. Ook de afstemming met andere disciplines speelt hierin een grote rol. Zo gaat een stoep minder lang mee zodra boomwortels de stoeptegels omhoog drukken, hoofdstuk 11 gaat hier verder op in.

Toepassen van structurele maatregelen

Voor de levensduur van verhardingen is het van belang structurele maatregelen toe te passen die er daadwerkelijk voor zorgen dat onze verhardingen langer meegaan. Bij kleine scheurtjes en oneffenheden in de bovenste laag van een asfaltweg, kan een oppervlaktebehandeling uitkomst bieden voor het verlengen van de levensduur. Hiermee voorkom je immers dat de kleine scheurtjes zich vullen met vocht dat zich uitzet bij vorst door het aanbrengen van een bescherm laag. Op oudere verhardingen reiken de schades vaak dieper dan enkel het oppervlak. Hier biedt **een oppervlaktebehandeling geen structurele oplossing.**

De onderliggende schades worden tijdelijk gemaskeerd maar niet verholpen. Na enkele jaren worden de schades weer zichtbaar en is het probleem nog niet opgelost. Het telkens opnieuw toepassen van een oppervlaktebehandeling kost hier op lange termijn meer dan het eenmalig en structureel oplossen van deze dieper liggende schades. Bovendien gaat de verharding minder lang mee doordat de onderliggende schades zich blijven ontwikkelen.

8. Hoe gaan we om met klimaatsveranderingen?

Klimaatsverandering kan ook onder de noemer “duurzaamheid” worden geplaatst. In onze gemeente is klimaatsverandering een dusdanig belangrijk onderwerp, dat we hier een apart hoofdstuk aan wijden. Dat het klimaat verandert is duidelijk merkbaar in onze gemeente. Grotere hoeveelheden neerslag in kortere tijd, langere periodes van droogte en een stijging van de gemiddelde temperatuur zijn voorbeelden van de gevolgen van klimaatsverandering. Deze ontwikkelingen stellen andere eisen aan de inrichting en het beheer en onderhoud van onze verhardingen. Hier gaan we op de volgende wijze mee om:

8.1 Water in Balans:

Water in balans is een programma van Waterschap Limburg waarmee de problemen rondom klimaatverandering en wateroverlast in onze provincie worden aangepakt, in samenwerking met de provincie, gemeenten, natuurterreinbeheerders, ondernemers, de agrarische sector en bewoners. Ook in Meerssen worden vanuit dit programma problemen aangepakt door middel van concrete maatregelen. De maatregelen worden deels vanuit dit programma bekostigd en worden deels meegenomen in de renovatieprojecten van onze verhardingen.

Afkoppelen regenwater van onze verhardingen

Door de toenemende hoeveelheid neerslag gebeurt het steeds vaker dat onze riolering overbelast raakt. Het gevolg hiervan is dat het water niet meer kan wegstromen en dat hierdoor straten en ook woningen te maken krijgen met wateroverlast en uiteindelijk waterschade. Via het programma Water in Balans is in kaart gebracht waar in onze gemeente de water overlast na regenval het grootst is en welke maatregelen het probleem kunnen oplossen. Deze maatregelen hebben grotendeels betrekking op het afkoppelen van regenwater. Via het afkoppelen wordt ervoor gezorgd dat het regenwater vanaf de straten niet meer in ons riool terecht komt maar op een natuurlijke

manier wordt opgevangen. Daarnaast zorgt het ervoor dat het grondwater beter op peil blijft waarmee verdroging van de grond wordt tegengegaan.

Zo gelden de volgende doelstellingen voor 2035:

- Waterschap Limburg heeft als doel om binnen de gemeente Meerssen in totaal 90.000 m³ aan regenwater te gaan bufferen.
- Gemeente Meerssen heeft zich voorgenomen om vóór 2035 de helft van alle verhardingen af te koppelen. Bij alle nieuwbouw-/renovatieprojecten wordt een gescheiden rioolstelsel toegepast en wordt afkoppeling gerealiseerd.
- Met betrekking tot de bewoners van onze gemeente is de doelstelling om voor 2035 minimaal 50% van hun perceel van het riool afgekoppeld te hebben.
- Op de landbouwpercelen binnen onze gemeente is het de doelstelling om 10 mm aan waterberging over het gehele oppervlak te realiseren.

Regenwaterbuffers; meer ruimte voor water

Het water dat door het afkoppelen niet meer wegstroomt door het riool dient op een andere manier te worden opgevangen. Via “Water in Balans” is daarom ook het doel gesteld om vóór 2035 circa 90.000 m³ aan regenwaterbuffers te realiseren die ervoor zorgen dat we het regenwater opvangen nog voordat het de lager gelegen straten, zoals het centrum van Meerssen, instroomt. Voorbeelden van regenwaterbuffers zijn sloten, groene bermen, vijvers en wadi's; groene geulen waar overtollig water tijdelijk in kan worden opgevangen. Deze buffers bevinden zich hoofdzakelijk in de hoger gelegen gebieden buiten de dorpscentra.



Figuur 10. Wateroverlast in het centrum van Meerssen

8.2 Waterbergende/ -doorlatende oplossing in centrumgebieden

Het regenwater dat in het dorpscentra zelf valt, dient op een andere manier te worden opgevangen dan via de regenwaterbuffers die buiten de dorpskernen liggen. Verhardingen en asfalt in het bijzonder laten weinig tot geen water door. Daarbij is er in de centrumgebieden weinig ruimte voor het aanleggen van groene buffers en hebben de löss- en kleigrond als eigenschap dat water maar amper infiltreert. Binnen deze beperkingen is het van belang bij de aanleg of herinrichtingen in centrumgebieden alle kansen te benutten voor het opvangen van regenwater. **Momenteel passen we op één locatie infiltratiekoffers onder een parkeerplaats toe als pilot.** Zo wordt regenwater tijdelijk opgeslagen zodat het vertraagd kan afstromen naar de riolering. Deze lijn willen we in de toekomst voortzetten. Naast de infiltratiekoffers zullen we **het gebruik van waterbergende en waterdoorlatende materialen verder ontwikkelen** om ervoor te zorgen dat onze straten minder snel onderlopen en de kans op waterschade aan onze wegen en gebouwen te verkleinen. Er dient nog nader bepaald te worden hoe deze ontwikkelingen in de nabije toekomst bekostigd gaan worden.



Figuur 11. Een voorbeeld vanuit een andere gemeente; aanleg infiltratiekoffers onder parkeerplaats (bron: Waterwindow.nl)

8.3 Verlagen van de bermen langs de wegen

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 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 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 het verlagen van de groene bermen te worden herhaald, waarbij de berm tot (liefst) enkele centimeters onder het wegdek teruggebracht wordt.

8.4 "Quick Wins" binnen het regulier onderhoud

Er zijn onvoldoende financiële middelen beschikbaar om op het gehele areaal de inrichting aan te passen aan de eisen die klimaatsverandering met zich meebrengt. We dienen daarom slim om te gaan met de financiële middelen die wel beschikbaar zijn. Op het moment dat we onderhoud uitvoeren nemen we daarom "kleine" aanpassingen ten behoeve van waterafvoer direct mee in onze werkzaamheden. Het in een ronding aanleggen van een wegdek of het aanpassen van de afstroomrichting op de verhardingen bij het herstraten of asfalteren zijn hier voorbeelden van. Per situatie bepalen we welke ingrepen eventueel nodig zijn en wat hiervoor de mogelijkheden zijn binnen het reguliere onderhoudsbudget.

9. Welke gebruikers krijgen extra aandacht?

Onze leefomgeving moet een veilige en prettige plek zijn voor iedereen die hier woont, werkt of zich hier vermaakt. De gebruikers van onze wegen en paden zijn divers waardoor het niet eenvoudig is aan alle wensen en eisen te voldoen. We focussen ons als gemeente daarom op de groepen die extra aandacht nodig hebben. Dit zijn onder andere kwetsbare groepen die slecht ter been zijn zoals ouderen en minder validen of doelgroepen die een bepaalde toegevoegde waarde hebben, bijvoorbeeld in economisch opzicht (zoals toerisme) of met betrekking tot milieu en duurzaamheid (zoals fietsers en voetgangers).

9.1 Ouderen en minder validen

Het is een bekend gegeven dat het aantal ouderen in onze samenleving toeneemt. Dit betekent een groeiend aantal bewoners/ bezoekers die minder goed ter been zijn en mogelijk gebruik maken van een rollator, rolstoel of scootmobiel. Dit betekent dat er in de nabije toekomst andere eisen worden gesteld aan onze openbare ruimte. Zo dient er met name extra aandacht te zijn voor de fiets-/voetspaden en trottoirs die veilig en toegankelijk moeten blijven voor deze groeiende groep gebruikers. We zetten hiermee de lijn die in het GVVP is ingezet en de doelstelling uit het bestuursakkoord voort, waarin maatregelen zijn benoemd voor het **toegankelijk maken en houden van de voetpaden en trottoirs voor rolstoel- en rollatorgebruikers**. Bij het verbeteren van de toegankelijkheid in de openbare ruimte betrekken we de Adviesraad Sociaal Domein Meerssen (ASD). Zo kunnen we beter inzicht krijgen in de meest urgente locaties waar de toegankelijkheid een issue is.



Figuur 12. Een boom op het trottoir kan de toegankelijkheid voor rolstoel- en rollatorgebruikers beperken.



Figuur 13. Brede fietsstroken op de vliegveldweg

9.2 (Toeristisch) fietsverkeer

We willen het graag zo aantrekkelijk mogelijk maken voor mensen om zich op de fiets te verplaatsen. Zoals eerder benoemd, is dit een veel schonere manier van transport dan de auto en levert het een positieve bijdrage aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen. Fietsen is samen met lopen beter voor de gezondheid van de mens en de aarde.

Met het uitbreiden en verbeteren van ons fietspadennetwerk (en wandelpadennetwerk) richten we ons in het bijzonder op **het stimuleren van toeristisch fietsverkeer** in onze gemeente en het promoten van ons landschap. Toerisme is een belangrijke bron van inkomsten voor de provincie Zuid-Limburg en de gemeente Meerssen. Via het uitvoeringsprogramma "Fiets" is de provincie bezig met het **verbeteren en uitbreiden van het toeristische en utilitaire (woon-werk verkeer) fietspadennetwerk** van de provincie Limburg. Hier sluiten we ons als gemeente op aan. De fietspaden in onze gemeente vormen een belangrijke schakel binnen dit netwerk en onze gemeente dient goed bereikbaar en begaanbaar te zijn voor de toeristen en forenzen die hier gebruik van maken.

10. Participatie: Wat verwachten we van onze bewoners?

Het betrekken van bewoners bij de inrichting en beheer van de leefomgeving kan op allerlei manieren en in allerlei gradaties. Er bestaat geen eenduidig concept dat voor alle gemeenten werkt. In Meerssen kiezen we voor de middelen die we het meest geschikt achten in onze gemeente en organisatie. Participatie is geen doel op zich maar een middel dat helpt duidelijkheid te scheppen en met onze plannen en met onze werkzaamheden beter aan te sluiten op de behoefte van bewoners en gebruikers. We geven hier als volgt invulling aan:

10.1 Transparantie en duidelijkheid richting bewoners

Een eerste stap in participatie is duidelijkheid en transparantie naar buiten. Technisch en ambtelijk taalgebruik zorgt voor veel onduidelijkheid bij bewoners en andere belanghebbenden. Dit kan de kloof tussen de gemeentelijke organisatie en haar bewoners vergroten. Zo wordt het moeilijk met onze plannen en werkzaamheden aan te sluiten op de behoeften die er zijn. Daarbij is in ons wetboek (artikel 3:46 AVB) bepaald dat een bestuursorgaan (zoals onze gemeente) alle besluiten (zoals in dit beleidsplan) in begrijpelijke, deugdelijke taal en volledig moet kunnen uitleggen.

Bewoners en andere geïnteresseerde partijen moeten de mogelijkheid hebben de plannen van de gemeente in te kunnen zien en te begrijpen. We hebben ervoor gekozen dit wegenbeleidsplan in begrijpelijke taal te schrijven en alle (technische) achtergrondinformatie achterwege te laten. Deze zijn in een apart bijlageboek verzameld. Technische kennis en informatie zijn onmisbaar om weloverwogen plannen en keuzes te kunnen maken, maar kunnen een storende factor zijn in de communicatie naar buiten. We kiezen er daarom voor om de kern van ons wegenbeleid en -beheer in begrijpelijke taal te communiceren richting onze bewoners en andere betrokken partijen. Indien de behoefte aanwezig is, kan ook de technische (achtergrond)informatie in het bijlagenboek en het wegenbeheerplan worden ingezien.

10.2 Bewoners vroegtijdig betrekken bij plannen

We betrekken onze bewoners (en andere belanghebbende) al in een vroeg stadium bij de inrichting van onze ruimte. Via informatieavonden brengen we de bewoners en andere gebruikers op de hoogte van onze plannen en halen we informatie op als input voor het (concept)ontwerp en de uiteindelijke inrichting van de betreffende straat, plein of andere openbare ruimte. We gebruiken hierbij vaak een praatprent als communicatiemiddel. De input van bewoners en andere betrokkenen verwerken we in het conceptontwerp dat we in een vervolgbijeenkomst presenteren. Zo kunnen we peilen of de wensen van bewoners en gebruikers voldoende zijn verwerkt in de plannen en kunnen we eventuele aanpassingen op basis hiervan nog doorvoeren in het definitieve ontwerp. Op deze manier zorgen we ervoor dat onze openbare ruimte daadwerkelijk aansluit op de behoefte van de bewoners en andere gebruikers.

10.3 Stimuleren van bewoners om mee te werken

We zijn afhankelijk van onze bewoners en gebruikers van de openbare ruimte om het beheer en onderhoud hiervan zo goed mogelijk uit te kunnen voeren. Op de eerste plaats is het voor ons van belang op de hoogte te zijn van de behoeften en wensen die spelen, zodat we met onze inrichting en het onderhoud de juiste keuzes maken en het budget besteden aan zaken die van belang zijn. De input op bijvoorbeeld informatieavonden is daarom van groot belang. Daarnaast hebben we de bewoners nodig om tijdig op de hoogte te zijn van eventuele gebreken in de openbare ruimte, die via het Klanten Contact Centrum (KCC) aan ons gemeld worden. Alleen dan kunnen we op tijd en adequaat actie ondernemen in geval van gebreken die we zelf niet hebben kunnen constateren (bijvoorbeeld tijdens inspectierondes).

Via ons weekblad de Geulbode, onze website en contactmomenten zoals informatieavonden, maken we bewoners/ gebruikers ervan bewust dat hun hulp en inbreng nodig is om de openbare ruimte en wegen in het bijzonder op orde te houden.

11. Integraal: Hoe werken we samen met andere vakgebieden?

Zoals eerder genoemd is het in meerdere opzichten belangrijk samen te werken met de andere vakgebieden en afdelingen. Alle vakgebieden in de openbare ruimte dienen dezelfde gemeenschappelijke doelen na te streven en elkaar hierin aan te vullen. Expertise vanuit andere afdelingen vormt een belangrijke input voor onze plannen en werkzaamheden met betrekking tot de verhardingen. Er kan veel tijd en geld bespaard worden door onze werkzaamheden af te stemmen op de werkzaamheden van de andere afdeling.

11.1 Beheer betrekken in ontwerp (afdeling ruimtelijke ordening)

Zodra op de afdeling Ruimtelijke Ordening (RO) nieuwe plannen gemaakt worden, zoals de inrichting van een nieuwe weg of de aanleg van een nieuw plein, wordt op voorhand afstemming gezocht met de andere afdelingen, waaronder de beheerafdeling. Zo voorkomen we dat we tegen onverwachte problemen aanlopen. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van een nieuwe straat waarin geen rekening is gehouden met de afkoppeling van regenwater, waardoor regenwater richting gebouwen stroomt met waterschade als gevolg. In dit voorbeeld is er tijdens de planvorming te weinig afstemming geweest met de riool- en de wegenexpert.

Bij ieder nieuw plan betrekken we alle relevante expertise, waaronder het beheer van het begin af aan in het ontwerp. Deze input aan het begin zorgt ervoor dat de openbare ruimte na de aanleg beter functioneert, makkelijker te beheren is en mogelijke problemen op voorhand al voorkomen worden. De ruimte gaat hierdoor langer mee en herstelwerkzaamheden en onnodige kosten worden hiermee voorkomen.

11.2 Herijken verantwoordelijkheden en duidelijkheid in budget

Onze gemeentelijke organisatie is verdeeld in verschillende afdelingen met ieder een apart budget om de eigen taak uit te voeren. In onze leefomgeving is echter alles met elkaar verbonden. Veel vraagstukken overstijgen de onderdelen van de openbare ruimte (wegen, straatmeubilair, groen, riool, enz.) en de verschillende vakgebieden binnen onze gemeente. Enkele concrete voorbeelden van dergelijke vraagstukken:

- **Schade door wortelopdruk.** Wortels van bomen veroorzaken schade aan de verhardingen die door de wortels omhoog worden gedrukt. Wortelopdruk is een probleem dat zowel weg- als de groenbeheer aangaat en waarover duidelijkheid geschept dient te worden wat betreft verantwoordelijkheid en bekostiging.
- **Schadeherstel na rioolwerkzaamheden.** Een ander voorbeeld is schade die ontstaat aan verhardingen nadat een sleuf is dichtgemaakt bij afronding van rioolwerkzaamheden. Er is enkel budget beschikbaar voor het dichtmaken van de sleuf zelf, maar voor de overige schades rondom de sleuf is niet duidelijk wie verantwoordelijk is en vanuit welk budget het herstel hiervan wordt bekostigd.
- **Wateroverlast door verkeerde bestrating.** Een laatste concreet voorbeeld van een vraagstuk die meerdere vakgebieden aangaat, is wateroverlast die ontstaat door een verkeerde aanleg van verhardingen. Water kan niet wegstromen, doordat er in het ontwerp verkeerde beslissingen zijn genomen. De verhardingen dienen te worden aangepast om wateroverlast tegen te gaan, ongeacht of de betreffende weg al aan onderhoud toe is. Met deze extra maatregelen en kosten is in het onderhoudsbudget van verhardingen geen rekening gehouden. Dit vraagstuk gaat zowel de ontwerp- als de beheerafdeling van de gemeente aan.

Zoals eerder aangegeven kunnen veel problemen voorkomen worden door in het ontwerp al rekening te houden met alle relevante vakgebieden. Wat betreft het beheer van de openbare ruimte, maken we duidelijke afspraken over wie verantwoordelijk is voor welke onderdelen en hoe we omgaan met gezamenlijke problematieken, zoals wortelopdruk, afkoppelen van wegen en tegenschot (water dat niet kan wegstromen) op bestrating. Er moet eenduidigheid komen over welke budgetten we op welke wijze inzetten op vraagstukken die meerdere afdelingen aangaan. Dit bereiken we door gemeentebreed, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau, in overleg te gaan en hierover afspraken te maken. Het doel is om zoveel mogelijk discussie hierover te voorkomen.

Duidelijkheid richting bewoners

In het verlengde van paragraaf 10.1 dienen we duidelijk en als één organisatie naar buiten toe te treden. Bewoners en andere gebruikersgroepen zien de openbare ruimte als een geheel en zijn niet bezig met de (technische) onderverdeling hiervan en de verschillende budgetten zoals we deze binnen de gemeente hebben georganiseerd. Binnen dit kader moet voor bewoners wel duidelijk zijn wat het doel is van de verschillende beleidsvelden en hoe deze zich tot elkaar verhouden, zonder daarbij uitgebreid in te gaan op de structuur van onze gemeentelijke organisatie.

11.3 Minder waterbergende capaciteit door overlagen

Bij het overlagen van geasfalteerde wegen wordt de constructie, inclusief de goottegels in zijn geheel opgehoogd. Het gevolg hiervan is dat de hoogte van de stoeprand ten opzichte van het wegdek kleiner wordt waarmee de waterbergende capaciteit van de goot verminderd. De kans op wateroverlast bij grote hoeveelheden neerslag wordt hiermee groter. Om dit probleem te voorkomen dient een stuk asfalt weggefreest te worden voordat er een nieuwe laag wordt aangebracht. Deze maatregel brengt meer kosten met zich mee en heeft bovendien als risico dat men bij het wegfrezen op de fundering stuit, zoals omschreven in paragraaf 12.4. Er dient voor de toekomst rekening gehouden te worden met extra budget voor dit probleem en er dienen intern en gemeentebreed afspraken te worden gemaakt over de verantwoordelijkheden en bekostiging hiervan. Zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau dient hiervoor overleg gepleegd te worden.

11.4 Afstemming met het gemeentelijk rioleringsplan (GRP)

Maatregelen aan het rioolstelsel, die in het GRP zijn vastgesteld, worden bekostigd uit het budget voor rioolbeheer. Bij het uitvoeren van de rioolwerkzaamheden dient de bovenliggende verharding open te worden gelegd. Hier is een direct raakvlak met het wegbeheer. In het GRP is bepaald dat enkel het dichtmaken van de sleuf (het deel dat wordt opengelegd voor de rioolwerkzaamheden) wordt bekostigd vanuit het budget voor riool. In praktijk raken ook de verhardingen rondom de sleuf vaak beschadigd, waardoor extra werkzaamheden en kosten vanuit wegbeheer nodig zijn.

Een deel van het bovenomschreven probleem ondervangen we door het geplande onderhoud aan verhardingen zoveel mogelijk af te stemmen met de geplande werkzaamheden uit het GRP. De wegwerkzaamheden worden aansluitend op de rioolwerkzaamheden op die betreffende locatie uitgevoerd. De weg ligt hiermee maar één keer open waarmee we de overlast voor omwonenden en gebruikers beperken. Daarbij zijn er minder extra werkzaamheden en kosten nodig voor herstel van de verhardingen na rioolwerkzaamheden. Hierdoor kan het voorkomen dat een maatregel eerder of juist wat later uitgevoerd wordt dan de oorspronkelijke planning.

Indien onderhoud aan verhardingen door deze afstemming eerder wordt uitgevoerd dan oorspronkelijk begroot, betekent dat er op dat moment extra budget beschikbaar gesteld moet worden voor de verhardingen. In de oorspronkelijke begroting is hier

namelijk nog geen rekening mee gehouden. Als gemeente dienen we ons hier bewust van te zijn.

Extra budget voor afkoppeling bij rehabilitatie-/ reconstructieprojecten

Zoals paragraaf in paragraaf 8.1 al is benoemd, wordt bij rehabilitatie of reconstructie van verhardingen van de gelegenheid gebruik gemaakt de wegen af te koppelen van het onderliggende rioolstelsel. In het huidige GRP (2018 - 2022) is echter nog onvoldoende rekening gehouden met deze afstemming. Daardoor is er vooralsnog onvoldoende budget beschikbaar om in al deze afkoppelingen tijdens renovatieprojecten op onze verhardingen te kunnen voorzien. Er dient daarom rekening gehouden te worden met extra budget dat hiervoor nodig is en er dienen intern en gemeentebreed afspraken gemaakt te worden over de wijze waarop het budget beschikbaar wordt gesteld om deze afkoppeling te verwezenlijken.

12. Slimme oplossingen: hoe halen we meer uit ons budget?

Onze (onderhouds-)budgetten staan onder druk. Voor steeds minder geld dienen we als gemeente meer taken te verrichten en dienen we aan dezelfde normen te voldoen als voorheen. We kunnen er helaas niet voor zorgen dat we ineens veel meer geld te besteden hebben. Waar we wel invloed op hebben is de wijze waarop we het beschikbare budget effectief inzetten. Zoals het vorige hoofdstuk omschrijft, maken we al een effectiviteitslag door afstemming te zoeken met de werkzaamheden van andere afdelingen. Maar ook door slimme concrete oplossingen in het beheer en onderhoud van onze verhardingen zelf kunnen we ervoor zorgen dat we meer rendement halen uit het beperkte budget.

12.1 Beschadiging na nutswerkzaamheden

Na werkzaamheden aan kabels en/of leidingen worden de opgelegde verhardingen op dit moment door de nutsbedrijven zelf hersteld conform de afspraken zoals omschreven in paragraaf 2.4. Door het onjuist verdichten van een sleuf ontstaan al dan niet binnen korte tijd verzakkingen in met name trottoirs. Waar voorafgaande aan de werkzaamheden een egale weg lag, is enige tijd na afloop van de werkzaamheden vaak sprake van beschadigde wegen en trottoirs. Er dient onderzocht te worden hoe we de regie kunnen houden op de kwaliteit van het herbestraten na nutswerkzaamheden. Een mogelijkheid is om als gemeente zelf de herbestrating uit te voeren tegen een afkoopsom. In dit geval dient hiervoor capaciteit beschikbaar te zijn.

12.2 Beschadiging door opdruk van boomwortels

Boomwortelopdruk is een aandachtspunt in de gemeente dat meerdere vakgebieden raakt, in dit geval groen- en verhardingen. Door de druk die boomwortels tijdens het groeien uitoefenen op de bovenliggende verhardingen, worden deze verhardingen omhoog gedrukt met schade en risicovolle situaties als gevolg.

In nieuwe (her)inrichtingsplannen houden we op voorhand al rekening met de ruimte die bomen nodig hebben ten opzichte van de andere onderdelen in de openbare ruimte zoals gebouwen, verhardingen en riolering. Door deze afstemming kunnen we veel wortelopdruk in toekomst voor zijn. Er zijn op dit moment nog geen

heldere afspraken wat betreft wortelopdruk in bestaande inrichtingen. Hiervoor moeten in de toekomst nieuwe eenduidige afspraken worden gemaakt, zowel tussen de ambtelijke afdelingen onderling als op bestuurlijk niveau. Per situatie apart dient de juiste beslissing genomen te worden; of de boom al dan niet verwijderd dient te worden en de wijze waarop de schadeherstel bekostigd wordt.



Figuur 14. Verwijdering van boomwortels onder elementenverharding in gemeente Meerssen.

12.3 Structurele maatregelen leveren uiteindelijk meer op

Zoals eerder benoemd is er behoefte aan structurele en duurzame maatregelen waarmee we problemen daadwerkelijk oplossen. Bij kleine scheurtjes en oneffenheden in de bovenste laag van een jonge asfaltweg, kan een oppervlaktebehandeling uitkomst bieden voor het verlengen van de levensduur. Via het aanbrengen van een beschermlaag voorkom je immers dat de kleine scheurtjes zich vullen met vocht dat uitzet bij vorst en grotere scheuren veroorzaakt. Daarbij beschermt een oppervlaktebehandeling ook tegen andere weersinvloeden zoals Uv-straling.

Op oudere wegen reiken de schades vaak dieper dan enkel het oppervlak. Hier is oppervlaktebehandeling niet de oplossing. De onderliggende schades worden tijdelijk gemaskeerd maar niet verholpen.

Na enkele jaren zijn de schades weer zichtbaar en is het probleem nog niet opgelost. Het telkens opnieuw toepassen van een oppervlaktebehandeling, zoals in het verleden veel gedaan is binnen onze gemeente, kost op lange termijn meer dan het eenmalig en structureel oplossen van deze dieperliggende schades en verlengen de levensduur van deze wegen. Daarbij komt de weg na iedere oppervlaktebehandeling steeds een stukje hoger te liggen. Op deze locaties gaan we structurele maatregelen toepassen zodat we de betreffende problemen voor de lange termijn oplossen. De extra investering die hiervoor in eerste instantie nodig is, wordt vanuit het investeringsbudget voor rehabilitatie/reconstructies bekostigd (paragraaf 13.5).

12.4 Te dunne asfaltlagen

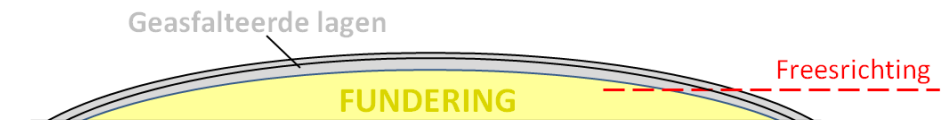
Een geasfalteerde weg bestaat uit verschillende lagen met ieder een functie. Globaal gezien bestaat asfalt uit een deklaag, een of meerdere tussenlagen en een of meerdere onderlagen. Onder het asfalt bevindt zich nog een fundering die het gewicht draagt en ervoor zorgt dat de asfaltconstructie niet wegzakt. De afbeelding van figuur 15 geeft de opbouw van een geasfalteerde weg in Meerssen schematisch weer.



Figuur 15. Opbouw geasfalteerde weg (bron: CROW)

Op een groot deel van onze geasfalteerde binnenwegen zijn de asfaltlagen te dun, wat problemen geeft bij het onderhoud. Zodra 30 mm wordt gefreesd, voor het aanbrengen van een nieuwe deklaag, stuit men op de fundering. Hierdoor moet de gehele constructie (inclusief fundering) worden vervangen. Dit betekent een zwaardere maatregel en extra kosten. Een lastige bijkomstigheid bij het frezen is dat veel wegen in

een ronding zijn aangelegd (zodat regenwater kan afstromen). Aangezien er alleen recht gefreesd kan worden, gaat men nog eerder door de dunne asfaltlagen heen en stuit men sneller op de fundering. De afbeelding van figuur 16 laat dit principe zien. Ook de extra kosten van de zwaardere maatregelen als gevolg van de te dunne deklaag worden vanuit het investeringsbudget voor rehabilitatie/reconstructies bekostigd (paragraaf 13.5).



Figuur 16. Frezen in fundering door ronding in de weg

12.5 Risicogestuurd Beheer: gericht en onderbouwd het budget inzetten

Zoals omschreven in paragraaf 6.5 willen we als gemeente de stap maken richting risicogestuurd beheer. In dit hoofdstuk halen we risicogestuurd beheer nogmaals aan omdat dit een slimme methode is waarmee we, naast het feit dat het makkelijker wordt om keuzes te maken, meer uit ons budget kunnen halen.

Door het toepassen van risicoprofielen op onze verhardingen, kunnen we te allen tijde onderbouwen waarom we onderhoud op de ene verharding wel en op een andere verharding niet uitvoeren. We hoeven het budget niet meer rechtlijnig in te zetten voor het verbeteren van alle verhardingen die niet aan een gemiddelde kwaliteit voldoen, ook op minder urgente locaties. Risicogestuurd beheer geeft de mogelijkheid om geld te besparen op de locaties waar de risico's beperkt zijn en onderhoud minder urgent. Dit geld gebruiken we op de locaties waar maatregelen meer opleveren.

Te allen tijde dient bij gevaarlijke situaties direct actie ondernomen te worden, ook op de locaties met een laag risicoprofiel. Er kan tijdelijk gebruikt worden gemaakt van verkeersmaatregelen zoals het plaatsen van wegafzettingen en/of waarschuwingsborden totdat onderhoud is uitgevoerd. Uiteindelijk gaat het erom dat het gevaar zo snel mogelijk weggenomen is.

12.6 De keuze tussen klinkers en asfalt in 30 km zones

Samen met de inrichting van onze wegen dient ook het toegepaste materiaal van de verhardingen aan te sluiten op de functionaliteit. Zodra het materiaal niet geschikt is kan dit onveilige situaties veroorzaken en is het in stand houden van de verhardingen duurder. Het materiaal heeft daarbij invloed op de wijze waarop de gebruiker zich gedraagt op de betreffende weg. Zo nodigt asfalt uit om harder te rijden in tegenstelling tot klinkers. Om beter aan te sluiten op de huidige functies in woonstraten kan het een overweging zijn elementenverharding, zoals tegels, betonstraatstenen of gebakken klinkers toe te passen in plaats van asfalt.

Een aantal geasfalteerde woonstraten in Meerssen is op korte termijn wellicht aan vervanging toe. Op een aantal van deze wegen binnen de bebouwde kom gaat de maximum snelheid terug naar 30 km p/u. Door 30 km zones op een eenduidige manier in te richten en structureel klinkers toe te passen, wordt het voor de weggebruiker duidelijker wat er van hem/haar verwacht wordt en welke regels gelden.

Maatwerk afgestemd op de locatie.

Zodra een straat aan vervanging toe is, onderzoeken we per situatie apart wat de beste oplossing is voor de inrichting en het materiaalgebruik. Het toepassen van elementenverharding en de inrichting conform een 30 km zone wordt als belangrijke optie meegenomen in de overweging. Belangrijker is dat een nieuwe inrichting aansluit op de wensen van omwonenden en gebruikers. Geluidsoverlast is hierbij een onderwerp dat regelmatig ter sprake komt. Zo produceren klinkers meer geluid ten opzichte van asfalt, wat overlast kan veroorzaken voor omwonenden.

Ook de kosten voor de aanleg en het beheer van de betreffende verhardingen nemen we mee in de overweging. Zo kan het bijvoorbeeld voorkomen dat de aanleg van straatstenen ter vervanging van asfalt extra kosten met zich meebrengt doordat de fundering hiervoor vervangen moet worden. In dit geval kan het blijven toepassen van een asfaltverharding voordeliger zijn.



Figuur 17. Schade in (te dunne) deklagen vragen om structurele oplossing (locatie: Burgemeester Murisstraat)

13. Wat kost het allemaal en hebben we genoeg?

Om onze verhardingen te onderhouden volgens het beleid zoals in dit plan omschreven, dient jaarlijks budget beschikbaar te worden gesteld. In dit hoofdstuk geven we inzicht in het budget dat nodig is op basis van de vier verschillende scenario's zoals omschreven in paragraaf 6.7. Er dient een keuze gemaakt te worden in het gewenste scenario waarop onderhoud de komende jaren wordt uitgevoerd. In dit beleidsplan gaat het om de gemiddelde jaarlijkse kosten die gereserveerd dienen te worden om het huidige areaal "eeuwigdurend" op het gekozen scenario/kwaliteitsniveau te onderhouden. In het beheerplan wordt het gekozen scenario vervolgens uitgewerkt in een concrete onderhoudsplanning en begroting voor de komende vier jaar: 2019 - 2022.

13.1 Bepalen van de onderhoudskosten

In ons wegenbeheerprogramma (Obsurv) zijn conform de wegbeheersystematiek van het CROW budgetten voorgesteld die nodig zijn om onze verhardingen te onderhouden op het gewenste kwaliteitsniveau. Half-verharde en onverharde wegen zijn hierin buiten beschouwing gelaten, evenals de overige kosten zoals klein onderhoud, inspecties en beheer- en beleidsplannen, onderhoud aan markeringen, etc. Deze overige kostenposten zijn apart uiteengezet in paragraaf 13.3.

In dit beleidsplan gaat het om het gemiddelde onderhoudsbudget dat op lange termijn nodig is om "eeuwigdurend" aan het gekozen kwaliteitsniveau te kunnen voldoen. Dit budget wordt het cyclusbudget genoemd. Deze cycluskosten zijn gemiddelde jaarlijkse kosten, gebaseerd op onderhoudscycli die een verharding in de loop van tijd theoretisch nodig zal hebben. De onderhoudscycli zoals deze in de CROW systematiek zijn vastgelegd zijn afhankelijk van het wegtype, het verhardingstype en de ondergrond.

Onderscheid in regulier onderhoud en rehabilitatie/reconstructie:

Bij het vaststellen van het benodigde onderhoudsbudget, maken we onderscheid in reguliere onderhoudskosten enerzijds en rehabilitatie/reconstructie anderzijds. Het reguliere onderhoud betreft het in standhouden van de huidige verhardingsconstructies conform het gekozen scenario tot het einde van de levensduur. Dit zijn voornamelijk maatregelen aan het oppervlak waarbij al dan niet de fundering zoveel mogelijk behouden blijft. Regulier onderhoud wordt bekostigd

vanuit de voorziening "wegen" en vanuit het exploitatiebudget voor een aantal ondersteunende werkzaamheden.

Bij rehabilitatie/reconstructie heeft de betreffende verharding het einde van de levensduur bereikt en dient de gehele constructie inclusief fundering te worden vervangen. Via regulier onderhoud is het gewenste kwaliteitsniveau niet meer te handhaven. Er dient geïnvesteerd te worden in een nieuwe constructie waarna de onderhoudscyclus weer van voor af aan begint en de nieuw aangelegde verharding weer via regulier onderhoud tot aan het einde van de levensduur in stand gehouden kan worden.

Rehabilitatie/reconstructie wordt bekostigd vanuit het investeringsbudget en staat los van de onderhoudsscenario's. In de Notitie Materiële Vaste Activa (paragraaf 2.6) staat omschreven dat klein en groot onderhoud los gezien dienen te worden van de afschrijving van waarde van vaste activa. Dit betekent dat het gekozen onderhoudsscenario geen invloed uitoefent op de levensduur van verhardingen en hiermee op het te reserveren investeringsbudget. In paragraaf 13.5 is het benodigde investeringsbudget voor wegen apart uiteengezet.

13.2 Onderhoud op basis van vier scenario's

Zoals paragraaf 6.7 nader omschrijft, vergelijken we de onderhoudskosten vanuit de volgende Vier scenario's:

Scenario 1: Alle verhardingen conform de CROW richtlijn.

In dit basisscenario hanteren we evenals in de voorgaande jaren de CROW-richtlijn als ambitieniveau voor het gehele areaal. Dit betekent dat we C-kwaliteit gedurende een korte periode accepteren maar dat we ernaar streven om onderhoud hier binnen twee jaar uit te voeren om te voorkomen dat de kwaliteit verder terugzakt naar D. Alle huidige D-kwaliteit werken we binnen uiterlijk vier jaar weg. Uitgaande van dit ambitieniveau is op lange termijn **jaarlijks gemiddeld € 1.194.400,-** nodig om de verhardingen te laten voldoen aan de CROW-richtlijn. Dit zijn onderhoudskosten **exclusief rehabilitatie/ reconstructie**; het vervangen van verhardingen aan het einde van de levensduur.

Scenario 2: Differentiatie: Lager ambitieniveau op landbouwwegen.

In dit scenario accepteren we op de landbouwwegen kwaliteitsniveau D. We plannen hier voorlopig geen groot onderhoud en voeren enkel noodzakelijk klein onderhoud uit om de veiligheid te waarborgen. Op het overige areaal blijven we onderhoud conform de CROW-richtlijn uitvoeren; C-kwaliteit accepteren we gedurende een korte periode maar we streven ernaar om onderhoud hier binnen twee jaar uit te voeren. We werken alle huidige D-kwaliteit binnen uiterlijk vier jaar weg (met uitzondering van de landbouwwegen). Uitgaande van dit scenario is op lange termijn **jaarlijks gemiddeld €1.091.200,-** nodig om de verhardingen te laten voldoen aan deze ambitie, **exclusief rehabilitatie/reconstructie**. Doordat groot onderhoud voorlopig uitblijft, zal vaker klein onderhoud uitgevoerd dienen te worden om de veiligheid te waarborgen. Deze kosten zullen daarom in dit scenario iets omhoog gaan.

Scenario 3: Differentiatie: hoger ambitieniveau op alle trottoirs.

In dit scenario hanteren we op alle trottoirs een hoger ambitieniveau, ten behoeve van de toegankelijkheid voor ouderen en mindervaliden (waaronder rollator- en rolstoelgebruikers). Hier zal onderhoud eerder worden uitgevoerd om kwaliteitsniveau A te handhaven. Op het overige areaal blijven we onderhoud conform de CROW-richtlijn uitvoeren. Hier accepteren we C-kwaliteit gedurende een korte periode maar streven we ernaar om onderhoud hier binnen twee jaar uit te voeren om te voorkomen dat de kwaliteit verder terugzakt naar D. Alle huidige D-kwaliteit werken we op het gehele areaal binnen uiterlijk vier jaar weg. Uitgaande van dit scenario is op lange termijn **jaarlijks gemiddeld €1.236.200,-** nodig om de verhardingen te laten voldoen aan deze ambitie, **exclusief rehabilitatie/reconstructie**.

Scenario 4: combinatie van scenario 2 en 3; een lager ambitieniveau op landbouwwegen en een hoger ambitieniveau op alle trottoirs.

In dit vierde scenario passen we beide differentiaties uit scenario 2 en 3 toe. Zo accepteren we kwaliteitsniveau D op de landbouwwegen en hanteren we op alle trottoirs ambitieniveau A. Op het overige areaal blijven we onderhoud conform de CROW-richtlijn uitvoeren en accepteren we C-kwaliteit gedurende een korte periode maar streven we ernaar om onderhoud hier binnen twee jaar uit te voeren om te voorkomen dat de kwaliteit verder terugzakt naar D. We werken alle huidige D-kwaliteit binnen uiterlijk vier jaar weg (met uitzondering van de landbouwwegen). Uitgaande van dit scenario is op lange termijn **jaarlijks gemiddeld €1.133.000,-** nodig om de verhardingen te laten voldoen aan deze ambitie, **exclusief rehabilitatie/reconstructie**.

13.3 Overige jaarlijkse kosten wegbeheer

Bovenop de onderhoudskosten uit de systematiek, is er nog een aantal extra zaken die ook bekostigd dient te worden. Dit zijn onder meer werkzaamheden ter ondersteuning of aanvulling van het onderhoud (zoals inspecties, ondersteunende plannen en verkeersmaatregelen). Daarnaast zijn dit werkzaamheden aan zaken 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.

Met de volgende bijkomende kosten dient ieder jaar rekening gehouden te worden in de voorziening "wegen" en in de het budget voor investeringen en voor exploitatie:

1. **Vorbereiding & Toezicht (V&T).** Ter voorbereiding en monitoring van het reguliere onderhoud zijn extra werkzaamheden nodig. Het gaat hier om werkzaamheden zoals het opstellen van bestekken, begrotingen en tekeningen, V&G-plannen, aanbestedingsdocumenten, bodem- en asfaltonderzoeken en toezicht en directie bij de uitvoering van maatregelen. Deze kosten worden gemaakt door adviesbureaus in het kader van projecten. Doorgaans wordt in Nederland voor deze kosten 10 à 15% van het reguliere onderhoudsbudget aangehouden. Doordat we afstemmen met andere vakgebieden en zelf directievoeren op het onderhoud, is dit percentage voor de gemeente Meerssen wat lager. Op basis van onze eigen ervaringen bedragen onze V&T-kosten **voor regulier onderhoud jaarlijks €60.000,-** die in de **voorziening "wegen"** gestort dient te worden. De V&T kosten bedragen **voor rehabilitatie/reconstructie jaarlijks €20.000,-** en dienen **vanuit het investeringsplan** bekostigd te worden.
2. **Verwerking teerhoudend asfalt (TAG).** Voor regulier onderhoud is uitgegaan van teervrije constructies. Door de onzekerheid over de teerhoudendheid van asfalt dat voor onderhoud in aanmerking komt, zijn de eventuele extra kosten voor de afvoer niet opgenomen in de reguliere budgetten. Vanuit het ministerie is een code Milieu Verantwoord Wegbeheer (code MVW) geïntroduceerd. Rijkswaterstaat, diverse provincies en tientallen gemeenten hebben deze code ondertekend. Ondertekenaars verklaren zich in essentie verplicht tot:

- Het laten doen van onderzoek naar de aanwezigheid van teerhoudende materialen in die wegen waar onderhoud verricht gaat worden.
- Het rechtstreeks afvoeren van TAG naar een vergunde thermische eindverwerkingsinrichting ter verwijdering van teer uit de keten.

Zowel uit milieukundig als duurzaamheidsoogpunt, heeft ons college van burgemeester en wethouders eind 2011 besloten om de code MVW te ondertekenen. Voor de dekking van deze kosten houden we ons vast aan het eerder vastgestelde bedrag van **€30.000,-** per jaar te bekostigen vanuit de voorziening “wegen”.

3. **Klein onderhoud.** Naast regulier onderhoud, dient altijd 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. Ook zogenaamd postzegelwerk op asfalt (geplande reparaties op kleine oppervlaktes) worden bekostigd vanuit dit budget. De kosten voor klein onderhoud zijn variabel en hangen sterk af van het aantal meldingen dat binnenkomt. Het bedrag voor klein onderhoud is berekend aan de hand van de percentages zoals deze zijn vrijgegeven door het CROW en het berekende cyclusbudget. Het jaarlijkse te reserveren budget voor het uitvoeren van klein onderhoud ramen we op **€137.250,-**. Doordat klein onderhoud wordt uitgevoerd door een ingehuurd aannemer zijn de kosten hoger. Deze extra kosten ramen we op een bedrag van **€30.000,-**. Zo bedraagt het jaarlijks budget voor klein onderhoud in totaal **€167.250,-** dat gereserveerd dient te worden in het **exploitatiebudget**.
4. **Bijhouden wegbeheersysteem en weginspecties.** De basis van goed wegbeheer is een goedwerkend en actueel wegbeheersysteem. In het beheersysteem staan alle, voor wegbeheer relevante gegevens zoals soort en omvang van arealen, kentallen, actuele kwaliteit, etc. Om de actuele kwaliteit van de verhardingen inzichtelijk te maken en te houden, dient volgens de CROW-norm het gehele areaal verhardingen minimaal éénmaal per twee jaar geïnspecteerd te worden. Hiermee wordt de actuele onderhoudstoestand gemonitord en kan snel en adequaat ingespeeld worden op onvoorziene omstandigheden die effect hebben op de onderhoudstoestand van de wegen. De kosten voor advisering, weginspectie en het bijhouden wegbeheersysteem bedragen op basis van onze ervaring jaarlijks **€15.000,-** en dienen in het **exploitatiebudget** gereserveerd te worden.

5. **Verbeteren toegankelijkheid trottoirs voor mindervaliden.** Zoals paragraaf 9.1 omschrijft, is er in ons beleid extra aandacht voor de oudere en mindervalide gebruikers van onze verhardingen. Ter bevordering van de toegankelijkheid voor deze gebruikers, kunnen speciale voorzieningen worden aangebracht. Bij herstraatwerkzaamheden kunnen er bijvoorbeeld invalideninritjes worden gemaakt. Het betreft doorgaans het verlagen van de trottoirband (en aanliggende trottoir) vaak bij kruisingen. De extra kosten hiervoor ramen we op **€5.000,-** per jaar te reserveren in het **exploitatiebudget**. Voor dit bedrag kunnen afhankelijk van type trottoirs zeven tot tien stuks invalideninritjes gemaakt worden.
6. **Bijdrage rioleringsprojecten.** Dit betreft een **onvoorzienbare financiële post**, waarbij de kosten voor gezamenlijke activiteiten (bijvoorbeeld onderhoud weg en riool combineren) toegedeeld moeten worden aan de verschillende doelen. Deze post heeft (aansluitend op paragraaf 11.4) onder meer betrekking op:
 - Herstel van schades aan verhardingen die tijdens rioolwerkzaamheden rondom een sleuf zijn ontstaan (Er is enkel budget voor dichten van de sleuf zelf).
 - Afkoppelen van wegen van het onderliggende rioolstelsel bij renovaties van verhardingen. Er is namelijk in het huidige GRP (2018 - 2022) onvoldoende rekening gehouden met deze afstemming en het beschikbaar stellen van voldoende budget.
 De toedeling betreft maatwerk en kan per gezamenlijke activiteit verschillen. Op hoofdlijn kan een verdeelsleutel worden gehanteerd van 2/3 deel rioolheffingen en 1/3 deel voorziening “wegen”. De daadwerkelijke verdeelsleutel wordt **per project bepaald**. Er wordt daarom geen bedrag hiervoor opgenomen in dit beleidsplan. Er dient echter wel rekening gehouden te worden met deze kosten.

13.4 Overzicht benodigd budget regulier onderhoud

Tabel 2 vergelijkt de benodigde jaarlijkse onderhoudsbudgetten van de vier onderhoudsscenario's (paragraaf 13.3) inclusief de overige kosten voor het jaarlijkse onderhoud (paragraaf 13.3). Zoals eerder aangegeven zijn de budgetten voor regulier onderhoud gebaseerd op de theoretische onderhoudscycli uit de CROW-systeematiek. Hierbij gaat het om bedragen die op lange termijn gemiddeld nodig zijn om het huidige verhardingsareaal tot aan het einde van de levensduur op het gewenste onderhoudsniveau conform het gekozen scenario te onderhouden. Investeringskosten, waartoe rehabilitatie/reconstructie behoren zijn hierin nog buiten beschouwing gelaten.

Regulier onderhoud (exclusief rehabilitatie/ reconstructies)				
Scenario:	1: Alles op CROW richtlijn	2: Lager e kwaliteit Land-bouwwegen	3: Hogere kwaliteit trottoirs	4: Combinatie scenario 2+3
Regulier onderhoud (voorziening "wegen")	€1.194.400,-	€1.091.200,-	€1.236.200,-	€1.133.000,-
Overige kosten voorziening "wegen"				
1. V&T regulier onderhoud	€60.000,-	€60.000,-	€60.000,-	€60.000,-
2. Verwerken teerhoudend asfalt	€30.000,-	€30.000,-	€30.000,-	€30.000,-
Subtotaal	€90.000,-	€90.000,-	€90.000,-	€90.000,-
Overige kosten exploitatiebudget.				
3. Klein onderhoud	€167.250,-	€170.000,-	€167.250,-	€170.000,-
4. Bijhouden beheersysteem en wegininspecties	€15.000,-	€15.000,-	€15.000,-	€15.000,-
5. Verbeteren toegankelijkheid trottoirs	€5.000,-	€5.000,-	€5.000,-	€5.000,-
6. Bijdrage rioleringsprojecten	Onvoorzien	Onvoorzien	Onvoorzien	Onvoorzien
Subtotaal	€187.250,-	€190.000,-	€187.250,-	€190.000,-
Eindtotaal	€1.471.650,-	€1.371.200,-	€1.513.450,-	€1.413.000,-

Tabel 2. Benodigd jaarlijks budget regulier onderhoud per scenario (exclusief rehabilitatie/reconstructie)

Anders dan in dit beleidsplan gaat het in het beheerplan dat hierop volgt niet om gemiddelde kosten op lange termijn (op basis van onderhoudscycli) maar om concrete maatregelen en kosten voor de komende vier jaar, die zijn gebaseerd op de recente inspectiecijfers. De concrete onderhoudskosten van het beheerplan kunnen daarom wat afwijken van de budgetten zoals deze in tabel 2 benoemd zijn. Uiteindelijk dienen we

ons bewust te zijn van de langere termijncosten zoals benoemd in dit beleidsplan om voorbereid te zijn op het groot onderhoud dat de komende vier jaar nog niet aan de orde is maar op enig moment een feit is.

13.5 Benodigd budget investeringen (rehabilitatie/ reconstructies)

Tabel 3 geeft inzicht in het investeringsbudget dat jaarlijks gemiddeld nodig is om rehabilitatie en/of reconstructie aan het einde van de levensduur van de verhardingen te kunnen bekostigen. Het investeringsbudget staat los van de onderhoudsscenario's. Dit betekent dat er voor alle vier de onderhoudsscenario's zoals in het voorgaande omschreven, uitgegaan wordt van het investeringsbudget zoals in de onderstaande tabel inzichtelijk gemaakt.

Investerings: rehabilitatie/ reconstructies	
Cycluskosten rehabilitatie/reconstructie	€440.000,-*
Overige kosten investeringsbudget:	
1. V&T Rehabilitatie/ reconstructie	€20.000,-
6. Bijdrage rioleringsprojecten: (afkoppeling)	Onvoorzien
Subtotaal	€20.000,-
Eindtotaal	€460.000,-

Tabel 3. Jaarlijks benodigde reservering voor investeringsbudget rehabilitatie/ reconstructies

Om altijd voldoende budget beschikbaar te hebben voor vervangen van de verhardingen aan het einde van de levensduur dient (inclusief de overige kosten) **jaarlijks gemiddeld een bedrag van €460.000,-** te worden opgenomen in het investeringsbudget, ongeacht het onderhoudsscenario.

* Dit investeringsbudget dekt de extra werkzaamheden die nodig zijn aan onze asfaltverhardingen zoals omschreven in de paragrafen 12.3 en 12.4. Hierbij gaat het om het vervangen van de asfaltdklaag in plaats van oppervlaktebehandeling en om het extra onderhoud als gevolg van dunne asfaltlagen.

14. Hoe nu verder?

Dit wegenbeleidsplan is de basis voor de onderbouwing van het beheer en onderhoud van onze verhardingen in de komende jaren. Een beleidsplan op zichzelf maakt nog geen beleid en geeft nog geen garantie dat de doelstellingen en ambities in praktijk gebracht worden. Het vergt inzet de beleidsdoelstellingen zoals vastgelegd in dit plan in praktijk de brengen. Over een aantal onderwerpen is bovendien nog geen eenduidigheid. Hier dient het beleid verder ontwikkeld en uitgebouwd te worden in samenwerking met het bestuur, andere afdelingen en externe belanghebbenden.

14.1 Beheerplan voor technische uitwerking van het gekozen beleid

Aansluitend op dit beleidsplan wordt het wegenbeheerplan opgesteld. Waar dit beleidsplan in zijn algemeenheid omschrijft op welke wijze we de komende jaren om willen gaan met onze verhardingen, is het wegenbeheerplan de technische vertaling hiervan. In dit beleidsplan zijn gemiddelde jaarlijkse bedragen genoemd die we voor de langere termijn dienen te reserveren om het beleid dat we voor ogen hebben uit te kunnen voeren. In het technische beheerplan is exacter omschreven wanneer welke maatregelen en bedragen nodig zijn voor de kortere termijn: vier jaar vooruit. De concrete maatregelenplanning en kosten uit het beheerplan zijn gebaseerd op de recente inspectiecijfers en zijn een concrete uitwerking van ons beleid en het gekozen onderhoudsscenario uit dit beleidsplan.

14.2 Uitgesteld onderhoud binnen vier jaar wegwerken

Zoals de Notitie Materiële Vaste Activa (paragraaf 2.6) omschrijft, dient achterstallig onderhoud waarbij sprake is van kapitaalvernietiging en/of onveilige situaties, binnen vier jaar te worden weggewerkt. Dit betekent voor ons concreet dat we alle verhardingen van D-kwaliteit in de komende vier jaar gaan aanpakken vanuit het voorgestelde investeringsbudget. Indien gekozen wordt voor onderhoudsscenario 2 of 4 vallen de landbouwwegen hier buiten omdat we er in deze scenario's bewust en onderbouwd voor kiezen een lager kwaliteitsniveau op deze verhardingen te accepteren. In het beheerplan werken we het wegwerken van D-kwaliteit verder uit.

14.3 Openstaand beleid dat verder ontwikkeld moet worden

In het beleidsplan is een aantal onderwerpen aangedragen waar nog geen eenduidigheid over is. Het is op dit moment nog niet mogelijk om hierover sluitend beleid in dit beleidsplan op te nemen waar alle betrokkenen zich in kunnen vinden. De komende jaren moeten we hiermee verder aan de slag om ook op deze gebieden eenduidig beleid te creëren. Op de onderstaande punten dient het beleid verder ontwikkeld te worden.

Ontwikkelen gedifferentieerd/ risicogestuurd beheer (paragraaf 6.5 en 12.5)

Met de drie verschillende onderhoudsscenario's hebben we in dit beleidsplan een eerste stap gezet naar gedifferentieerd/ risicogestuurd beheer. De komende jaren gaan we verder aan de slag met het aanbrengen van differentiatie in ons onderhoud al dan niet afgestemd op de risico's van onze verhardingen. Zo dient onder meer bepaald te worden op welke manier we onderscheid aanbrengen binnen ons areaal (bijvoorbeeld op basis van doelgroepen, functies of gebieden) en welke onderhoudsniveaus we per onderdeel hanteren (A, B, C). Daarbij bestaat de mogelijkheid aan te sluiten op de vernieuwde systematiek voor wegbeheer die naar verwachting eind 2018 wordt gepubliceerd. De inhoud van deze systematiek is nog niet bekend behalve dat er aandacht zal zijn voor assetmanagement en risicogestuurd beheer.

Beleid en pilotprojecten met betrekking tot de circulaire economie (paragraaf 7.2)

We doen al veel op het gebied van duurzaamheid maar er valt nog veel te winnen en te ontwikkelen. Zeker op het gebied van de circulaire economie waarbij we de landelijke doelstelling willen halen om in 2030 50% minder aan primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen) te verbruiken ten opzichte van 2012. Hiertoe starten we de komende jaren met pilotprojecten. Het invoeren van een materialenpaspoort voor alle nieuw aan te leggen materialen in de wegenbouw is hier een concreet voorbeeld van. Succesvolle pilots voeren we definitief door binnen onze organisatie zodat we concrete stappen maken richting een circulaire economie.

Onderzoeken: zelf herbestraten na nutswerkzaamheden (paragraaf 12.1)

Er dient nader onderzocht te worden op welke wijze we geen onnodig budget spenderen in het herstellen van verhardingen na werkzaamheden aan kabels en leidingen door nutsbedrijven.

Zoals paragraaf 12.1 omschrijft, is een mogelijke oplossing om het herstraten in eigen beheer te nemen tegen een afkoopsom vanuit de nutsbedrijven. Het is nog niet duidelijk wat de opties hiervoor zijn en wat dit betekent voor de extra capaciteit die binnen de gemeente nodig is voor het herbestraten.

Afspraken maken omtrent schades door boomwortelopdruk (paragraaf 12.2)

Er zijn nog geen duidelijke afspraken gemaakt wat betreft de verantwoordelijkheid en bekostiging van schades aan verhardingen als gevolg van boomwortelopdruk. Er dient beleid ontwikkeld te worden waarin het voor iedereen duidelijk is hoe te handelen bij schades door wortelopdruk; wat zijn de gewenste maatregelen die we in een dergelijke situatie toepassen? Daarnaast dienen er afspraken gemaakt te worden vanuit welk budget de betreffende maatregelen bekostigd worden.

Afspraken maken voor afkoppeling en aanpassen straatwerk (paragraaf 11.4)

In het huidige GRP (2018 - 2022) is nog onvoldoende rekening gehouden met het afkoppelen van verhardingen en aanpassen van straatwerk ten behoeve van afstromen en bergen van regenwater. De afstemming tussen riool- en wegonderhoud dient verder ontwikkeld te worden en er dient voldoende budget beschikbaar te komen om in de afkoppeling en aanpassingen in het straatwerk te kunnen voorzien. De nieuwe afspraken dienen in het GRP vastgelegd te worden.

Betrekken Adviesraad Sociaal Domein Meerssen (ASD) bij verbetering van de toegankelijkheid in de openbare ruimte. (paragraaf 9.1)

Zoals paragraaf 9.1 omschrijft gaan we, aansluitend op het GVVP en de doelstellingen uit het bestuursakkoord, verder aan de slag met het verbeteren van de toegankelijkheid van onze openbare ruimte en de trottoirs in het bijzonder. We werken hierbij samen met de Adviesraad Sociaal Domein Meerssen (ASD) zodat we beter inzicht krijgen in de locaties waar de toegankelijkheid verbeterd dient te worden. Door deze samenwerking kunnen we het budget dat wordt ingezet optimaal benutten.

14.4 Up-to-date houden van areaalgegevens

Een actueel beeld van het wegenareaal is van groot belang om beheer en onderhoud goed uit te kunnen voeren. Verwerk de areaalgegevens in het beheerpakket (Obsurv) consequent en zo snel mogelijk 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 het bepalen van het benodigde budget.