Wegenbeheerplan 2027-2031

Gemeente Maasgouw



GEMEENTE
MAASGOUW.

Inhoudsopgave

1. INLEIDING 3

1.1 DOELSTELLING 3
1.2 LEESWIJZER 3

2. WAT VINDEN WE BELANGRIJK? 4

2.1 OMGEVINGSVISIE MAASGOUW 4
2.2 STRATEGISCHE VISIE 2035 MAASGOUW 4
2.3 COALITIEPROGRAMMA 2026-2030 5
2.4 GLOBAL GOALS 5
2.5 MOBILITEITSPLAN 5

3. WAT WILLEN WE? 6

3.1 SAMENWERKING 6
3.2 SOCIALE ASPECTEN 7
3.3 DUURZAAMHEID 8

4. WAT HEBBEN WE GEDAAN? 10

4.1 BELOFTEN EN RESULTAAT BEHEERPLAN 2023-2026 10
4.2 INVENTARISATIE AREAAL 2022 11
4.3 STRATEGIE EN AMBITIENIVEAU IN 2022 11
4.4 KWALITEIT IN 2022 11
4.5 MEERJARENBEGROTING EN OVERIGE KOSTEN 2023-2026 12

5. WAT HEBBEN WE? 13

5.1 KWANTITEIT: HUIDIGE VOORZIENINGEN/AREAAL 13
5.2 HUIDIGE KWALITEIT EN UITKOMSTEN INSPECTIE 15

6. BEHEERSTRATEGIE: HOE GAAN WE HET DOEN? 19

6.1 CROW-SYSTEMATIEK WEGBEHEER 19
6.2 AMBITIENIVEAU: KWALITEITSKEUZE 2027-2031 20
6.3 ZAKEN DIE WE MET WEGBEHEER/-ONDERHOUD INTEGREREN 21
6.4 INVESTERINGEN WEGEN 25

7. PLANNING/ BEGROTING: WAT DOEN WE EN WAT KOST HET? 26

7.1 REGULIER ONDERHOUD 2027-2031 26
7.2 KOSTEN AANVULLENDE WERKZAAMHEDEN 27
7.3 KOSTEN INVESTERINGEN WEGEN 28
7.4 BESCHIKBAAR BUDGET EN KOSTENDEKKING 28

8. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN: HOE VERDER? 29

8.1 CONCLUSIE 29
8.2 AANBEVELINGEN 29

1. Inleiding

Het huidige wegenbeheerplan van de gemeente Maasgouw (2023-2026) nadert het einde van de looptijd. Zodoende ontstaat de behoefte aan een actueel inzicht in de huidige kwaliteit van de verhardingen, het benodigde onderhoud voor de komende vijf jaar en de budgetten die daarvoor nodig zijn. Op de eerste plaats is dit nodig om als gemeente aan de zorgplicht te voldoen (Wegenwet artikel 16). Ten tweede onderbouwen we met dit plan de budgetten voor het wegbeheer en -onderhoud zodat deze opgenomen worden in de gemeentelijke meerjarenbegroting. Hiermee wordt voldaan aan de eisen van de Provincie Limburg ten aanzien van repressief toezicht. Tenslotte geeft dit plan invulling aan een stukje visie en beleid met betrekking tot het beheer en onderhoud van de gemeentelijke wegen.

1.1 Doelstelling

De doelstelling van dit wegenbeheerplan is tweeledig:

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

1.2 Leeswijzer

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

Hoofdstuk 3: Wat willen we? Geeft inzicht in de doelstelling rondom beheer en onderhoud van wegen en verhardingen. Wat is de gewenste situatie waar we in de komende jaren naar toe willen werken?

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

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

Hoofdstuk 6: Hoe gaan we het doen? Omschrijft aan de hand van de beheerstrategie de manier waarop we het beheer en onderhoud aanpakken en op welke manier het beleid zijn doorvertaling vindt in het onderhoud.

Hoofdstuk 7: Wat doen we en wat kost het? Geeft inzicht in het concrete onderhoud; de planning, de benodigde financiële middelen en het beschikbare budget voor de komende vijf jaar.

Hoofdstuk 8: Conclusies en aanbevelingen. Sluit het plan af met eindconclusie en aanbeveling voor het financiële beleid van de wegen in de komende jaren.

2. Wat vinden we belangrijk?

In dit hoofdstuk geven we aan wat we belangrijk vinden. In ons huidige (bovenliggende) beleid en visies is al veel aangegeven over wat wij als gemeente Maasgouw belangrijk vinden. Uit dit bestaande beleid halen we dat wat belangrijk is voor de wegen of daaraan raakt. In hoofdstuk 3 'Wat willen we?' maken we daarvan de concrete vertaling naar hoe we daar voor de wegen invulling aan willen geven.

2.1 Omgevingsvisie Maasgouw

De omgevingsvisie Maasgouw beschrijft de koers voor de toekomst van Maasgouw. Deze visie richt zich op de gehele fysieke leefomgeving. Tot de fysieke leefomgeving behoort datgene wat je ziet, voelt, hoort, proeft en ruikt. Dat zijn bijvoorbeeld de bossen, rivieren, schone lucht, parken, maar ook de gebouwen, wegen en pleinen.
Voor het wegenbeheer zijn de thema's duurzaamheid, biodiversiteit, water en ondergrond en veilige leefomgeving van belang waarbij we ons inzetten op:

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

2.2 Strategische visie 2035 Maasgouw

Onze samenleving is constant in beweging en veranderingen gaan steeds sneller. Dit geldt ook voor de verhouding tussen burger en overheid en taken die we als gemeente hebben dan wel krijgen. De strategische visie 2035 beschrijft de maatschappelijke en bestuurlijke opgaven waar we als gemeente in de komende jaren mee te maken krijgen en hoe we daar mee om willen gaan.

Het motto uit de strategische visie 2035; *"Samen maken we Maasgouw!"* maakt duidelijk dat we als partner van de bewoners, bedrijven en andere betrokken partijen gezamenlijk moeten optrekken om tot een sterk, sociaal en duurzamer Maasgouw te komen met een aangenaam woon- en leefklimaat.
Door veel inwoners van onze gemeente wordt het zorgen voor een woon- en leefklimaat van hoge kwaliteit als een belangrijke taak van de gemeente gezien. De inrichting en toestand van onder andere de wegen en voetpaden dragen voor een groot deel mee aan de beleving van het woon- en leefklimaat. Daarom is het nodig dat de gemeente in gesprek gaat en blijft, en de samenwerking tussen gemeente en inwoners verder uit te breiden.

2.3 Coalitieprogramma 2026-2030

Het Coalitieprogramma 2026-2030 beschrijft de ambitie en op hoofdlijnen de doelen om samen te bouwen aan een mooie toekomst voor Maasgouw met een toekomstbestendige leefomgeving. Samenwerken staat centraal waarbij het strategisch motto gehandhaafd blijft: “Samen maken we Maasgouw!”. Het coalitieprogramma gaat specifiek in op het huidige kwaliteitsniveau van de openbare ruimte (infrastructuur en groen). Doelstelling hierbij is om de huidige (onderhouds-)kwaliteit van de openbare ruimte hoog te houden.
Speerpunten hierin zijn:

- Het onderhoud aan de groene en verharde openbare ruimte wordt in de komende jaren planmatig uitgevoerd conform het kwaliteitsniveau dat in beleidsplannen wordt vastgesteld;
- Voor de aanpak van de klimaatproblemen wateroverlast, droogte en hittestress volgen we een maatwerkaanpak per locatie.

2.4 Global Goals

De gemeente Maasgouw doet mee aan de Global Goals met als doel dat onze wereld mooier en beter wordt voor iedereen. Zo worden maatschappelijke problemen aangepakt, waaronder klimaatverandering, armoede en ongelijkheid. Door de Verenigde Naties zijn 17 Global Goals opgesteld waarin 169 doelen zijn onderverdeeld. Wij zetten als gemeente ook in om deze doelen te verwezenlijken.
Het wegbeheer heeft raakvlakken met Global Goal 9 (industrie, innovatie en infrastructuur), hierbij wordt er ingezet op het verbeteren van de infrastructuur met het oog op circulariteit waardoor er een hogere kwaliteit van de leefomgeving ontstaat op een zo groen mogelijk manier.
Voor het wegbeheer zijn ook de Global Goals 15 (leven op het land) en in mindere mate Global Goal 14 (leven in het water) van belang. Focus gaat hierbij uit naar het beschermen en verbeteren de woon- en leefomgeving voor zowel mens als natuur. Hierbij wordt er ook in het beheer van de openbare ruimte verwacht om een bijdrage te leveren aan duurzame doelen.

2.5 Mobiliteitsplan

Het verkeer blijft toenemen in omvang en economische ontwikkelingen hebben naast de leefbaarheid gevolgen voor de verkeerscirculatie en verkeersveiligheid. Het Mobiliteitsplan is opgemaakt met als doel om een toekomstbestendig, veilig en leefbaar verkeersnetwerk voor alle inwoners, ondernemers en bezoekers te creëren. Het Mobiliteitsplan van Maasgouw laat zien in welke richting het verkeersbeleid 2026 - 2035 zich ontwikkelt en welke beleidsonderdelen en producten de komende jaren moeten worden uitgewerkt of ontwikkeld.

Onderstaand zijn de vier centrale pijlers van het plan weergegeven waarbij een belangrijke rol is weggelegd voor de inrichting en het beheer en onderhoud van de infrastructuur:

- Verkeersveiligheid: Het veiliger inrichten van de openbare ruimte, met een sterke nadruk op schoolomgevingen, veilige oversteekplaatsen en de uitrol van 30 km/u en 60 km/u zones (zoals in Thorn, Stevensweert, Maasbracht en Linne).
- Leefbaarheid & Centrumbeleid: Het autoluwer of aantrekkelijker maken van de dorpskernen en woonwijken, zodat het prettiger verblijven is.
- Bereikbaarheid: Het garanderen van vlotte en veilige routes voor alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger en openbaar vervoer), waaronder het toegankelijker maken van bushaltes.
- Duurzaamheid & Innovatie: Inspelen op nieuwe vormen van vervoer (zoals elektrische voertuigen en deelmobiliteit) en het verduurzamen van de mobiliteit in de regio.

3. Wat willen we?

In hoofdstuk 2 is aan bod gekomen wat we belangrijk vinden vanuit het bovenliggende beleid. Door dit beleid samen te voegen met onze kennis en ervaringen van de wegen en mensen in Maasgouw, willen we een aantal punten meer ruimte geven in het wegenbeheer.

3.1 Samenwerking

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

Interne samenwerking

Door al bij de start van een project integrale sessies te houden met de verschillende disciplines binnen de gemeente komt men samen in een vroeg stadium tot een sterk resultaat met een breed draagvlak. Ook is het van belang om aandacht te hebben aan de achterkant van de uitgevoerde projecten. Door achteraf integraal te evalueren of de gestelde doelen zijn behaald en/of er uitdagingen zijn ontstaan die bij een volgend project aan de voorkant al getackeld kunnen worden, komen we tot sterkere plannen voor de toekomst.

In Maasgouw wordt het beheer en onderhoud van de openbare ruimte deels door onze eigen dienst uitgevoerd. De eigen dienst werkt goed en zij zijn het gezicht van de gemeente in de wijken. Dat kunnen we verder uitbreiden door de zichtbaarheid in de wijken te vergroten en door onze eigen dienst meer ruimte te geven om service te verlenen richting de bewoners.
Daarnaast is binnen onze eigen dienst veel vakmanschap en ervaring aanwezig. Van deze (praktijk)kennis moeten we gebruik maken door meer afstemming te zoeken met onze dienst en zo in het beheer en onderhoud ons voordeel doen met hun praktijkervaring. Taken die onze eigen dienst niet kan oppakken, zetten we uit op de markt.

Externe samenwerking

Buiten de eigen organisatie maken we gebruik van de mogelijkheden om samen te werken en meer van elkaar te leren. Voor de start van een project is het belangrijk om te weten hoe de bewoners en gebruikers van de openbare ruimte deze ruimte beleven en ervaren. Bij de grotere (reconstructie)projecten wordt er veelal zonder ontwerp of plan eerst naar onze bewoners en gebruikers van de openbare ruimte toe gegaan. Voor ons dagelijks beheer doen we dit in beperkte mate. In eerste instantie willen wij ons vooral richten op het behouden en verfijnen van het participatieproces bij reconstructies. Hier valt de meeste winst te halen qua externe samenwerking, bij regulier onderhoud is dit redelijk beperkt.

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

3.2 Sociale aspecten

In Maasgouw streven wij naar een samenleving waar mensen oog en oor voor elkaar hebben, waar iedereen meetelt en waar iedereen kan meedoen. De openbare ruimte is hierbij een belangrijke speler waar men elkaar tegenkomt, ontmoet en verblijft.

Werkbedrijf

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

Initiatieven van inwoners

Uit onder meer het coalitieprogramma komt naar voren dat we initiatieven van inwoners stimuleren, steunen en begeleiden. Inwonersinitiatieven welke binnen het beleid passen worden gefaciliteerd door de gemeente. Dikwijls gaat het om initiatieven voor het verbeteren van de openbare ruimte waarbij de sociale cohesie van de buurt of dorp centraal staat en/of verbeteringen zijn op het gebied van klimaatadaptatie/ duurzaamheid en verkeersveiligheid. Een integrale aanpak tussen wegen, groen, water en verkeer is hierbij van belang. Door op te trekken met inwoners bij aanleg of onderhoud van voorzieningen, kunnen wij gezamenlijk een mooiere leefomgeving creëren.

Bermmonumenten

Bermmonumenten worden dikwijls geplaatst door nabestaanden of bevriende relaties als relatief jonge mensen komen te overlijden. De meeste bermmonumenten zijn tijdelijk en verdwijnen weer in stilte.
De huidige bermmonumenten worden regelmatig bezocht en onderhouden, hierbij is geen sprake van schade aan de omgeving zoals bijvoorbeeld bomen of aantasting van de verkeersveiligheid. Aangezien het gaat om een relatief klein aantal monumentjes en om sociaal en emotioneel beladen plekken willen we terughoudend zijn met het nemen van maatregelen.
Gezien bovenstaande bevindingen is er geen noodzaak om een vergunning /ontheffingsregime in een verordening te gaan invoeren, al dan niet gecombineerd met het vragen van een vergoeding.
Daarom willen we voor de bermmonumentjes de huidige gang van zaken continueren:

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

3.3 Duurzaamheid

In Maasgouw streven wij naar de kwaliteit van onze leefomgeving versterken, met bijzondere aandacht voor natuur en biodiversiteit. We werken aan opgaven op het gebied van klimaat en energie, afvalinzameling en circulariteit.

Klimaatrobuust inrichten

We zien dat het klimaat aan het veranderen is. Hierdoor ontstaat de noodzaak om een openbare ruimte te creëren die beter bestand is tegen het veranderende klimaat.
Bij reconstructies is klimaatadaptatie een belangrijk thema dat we zoveel mogelijk implementeren in de nieuwe inrichting. Ook bij kleine- en grootschalige onderhoudswerkzaamheden, zoals herstraten of het vervangen van deklagen, is klimaatrobuustheid een vast thema en kijken we kritisch naar waar verharding daadwerkelijk nodig is, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.
Bij het aanpassen van de openbare ruimte kan het gaan om een kleine ingreep zoals bloemrijke bermmengsels naast een overlaagde rijbaan aan te brengen, wat ten goede komt aan de biodiversiteit. Of het versmallen van trottoirs en rijbanen en het aanbrengen van een groenstroken om het verhardingsoppervlak te verminderen. Groen heeft namelijk meer adaptief vermogen om in te spelen op het veranderende klimaat. Bovendien willen wij als gemeente de biodiversiteit op veel plekken bevorderen. Ook vanuit dat oogpunt is het belangrijk om groen meer ruimte te bieden.
Als besloten wordt dat verharding nodig is, kijken we kritisch naar welk type verharding gedurende de technische en economische levensduur het beste aansluit bij het beheer/onderhoud en de functie, maar ook bijdraagt in het klimaatadaptiever en biodiverser inrichten van de openbare ruimte. Dit sluit onder meer aan bij de Groenvisie 2030, het Programma Water en Klimaatadaptatie en de Global Goals van Maasgouw.

Omvormen onderhoudsintensieve verharding

Naast overbodige verhardingen en de reductie van het onderhoud in de kerngebieden zijn in de overige openbare ruimte ook onderhoudsintensieve verhardingen te vinden. Denk hierbij aan niet gesloten halfverharding (zoals grind en split) en verhardingen met veel voegen (waalformaat, kinderkopjes, ect.). Deze type verhardingen zijn moeilijk te beheren en zorgen voor hoge kosten. Omvorming naar onderhoudsvriendelijke verhardingen (verhardingen met minder voegen) of het aanbrengen van voegvulling zorgt voor minder onderhoud, lagere beheerkosten en een lagere milieubelasting.
Bij onderhoud aan bovengenoemde verhardingen wordt vóór het uitvoeren van onderhoud met (groen)beheer bekeken welke gebieden de hoogste prioriteit hebben en waar omvorming het meest doeltreffend is.
Daarnaast is het van belang om te blijven zoeken naar nieuwe mogelijkheden voor duurzaam en inventiever onderhoud van verhardingen.

Eenduidigheid van de weginrichting

Om aan een rustige uitstraling en aan een efficiënt beheer bij te dragen, wordt zoveel mogelijk eenduidigheid in de weginrichting nagestreefd. Daarvoor worden zoveel mogelijk de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig gehanteerd, zoals ook aangegeven wordt in het Mobiliteitsplan. Dit doen we vanuit het oogpunt van duurzaamheid maar ook voor het belang van verkeersveiligheid en leefbaarheid in Maasgouw.
Daarnaast wordt het Handboek Inrichting Maasgouw (HIM) gehanteerd voor een (meer) eenduidige inrichting van diverse technische onderdelen binnen de openbare ruimte. De HIM vormt een overzichtelijke bundeling van minimum eisen die de gemeente Maasgouw stelt aan haar openbare ruimte tijdens onderhoudswerk, herinrichting of uitbreiding van de openbare ruimte.

Stimuleren van voet- en fietsverkeer

Maasgouw wil het zo aantrekkelijk mogelijk maken voor mensen om zich te voet of met de fiets te verplaatsen. Onderhoud van fietspaden draagt bij aan het comfort en de veiligheid van fietsers en overig langzaam verkeer. In het bijzonder is er aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen, schoolgaande jeugd ouderen en mensen met een beperking.
Maasgouw vergrijst en het beleid is om mensen zo lang mogelijk zelfstandig thuis te laten wonen; daar spelen we op in in de openbare ruimte. We zien ouderen graag wandelen, fietsen of zich verplaatsen met de scootmobiel. Hiervoor zijn aanvullende voorzieningen nodig, zoals verlaagde trottoirs en verbeterde oversteken. Ook maken betere verbindingen het aantrekkelijker om de fiets te pakken voor woon-werkverkeer en de auto te laten staan. Dit is vastgelegd in onder meer het coalitieprogramma, de Omgevingsvisie Maasgouw en het Mobiliteitsplan. Onze inzet is een toegankelijke ruimte voor iedereen en het op kwaliteitsniveau houden van de fietsroutes.

Global Goals

De Global Goals vormen de strategische leidraad voor ons gemeentelijk handelen. Bij de uitvoering van dit wegenbeheerplan sluiten we continu aan bij de actuele doelstellingen uit het lopende actieprogramma voor de Global Goals. Gedurende de looptijd van dit beheerplan worden kansen aangegrepen om via regulier onderhoud extra duurzame en maatschappelijke acties te realiseren die bijdragen aan deze gezamenlijke duurzaamheidsdoelen.

4. Wat hebben we gedaan?

In 2022 is een geactualiseerd beheerplan opgesteld voor de periode 2023-2026. In dit hoofdstuk wordt kort inzicht gegeven in de hoofdpunten van het voorgaande plan 2023-2026. Dit geeft de mogelijkheid om de huidige situatie te vergelijken met de situatie in 2022 en ontwikkelingen te traceren. Ook blikken we terug op de actiepunten uit het vorige beheerplan en de behaalde resultaten.

4.1 Beloften en resultaat beheerplan 2023-2026

Met het Wegenbeheerplan 2023-2026 heeft de gemeente Maasgouw de ambitie uitgesproken om haar wegennet op een veilige, duurzame en financieel verantwoorde wijze te beheren. Daarbij stond niet alleen het uitvoeren van regulier onderhoud centraal, maar ook het beter laten aansluiten van het wegenbeheer op maatschappelijke thema's zoals duurzaamheid, verkeersveiligheid en klimaatadaptatie.

Een belangrijke belofte was het handhaven van het kwaliteitsniveau van de gemeentelijke wegen op minimaal B-niveau. Uit de weginspectie van 2022 bleek dat circa 96,2% van het totale wegennet reeds aan deze ambitie voldeed en dat zelfs 90,6% van de wegen een goede tot zeer goede kwaliteit had. Op basis hiervan is een meerjarige onderhoudsplanning opgesteld waarmee deze kwaliteit gedurende de planperiode behouden moest blijven.

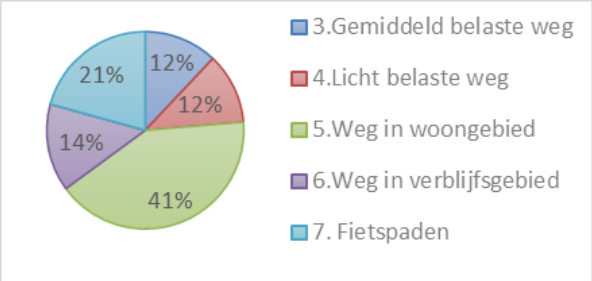
Ook werd aangegeven dat de gemeente het onderhoud slimmer en duurzamer uit wilde voeren. Hierbij werd ingezet op een langere levensduur van verhardingen, toepassing van circulaire materialen waar mogelijk, het benutten van kansen voor biodiversiteit en het combineren van onderhoudswerkzaamheden met maatregelen voor verkeersveiligheid en klimaatadaptatie. Ook werd het belang benadrukt van een integrale aanpak, waarbij wegenbeheer wordt afgestemd met andere projecten in de openbare ruimte.

Op financieel gebied bood het plan inzicht in de onderhoudsbehoefte voor de periode 2023-2026. Op basis van de inspectieresultaten is een onderhoudsprogramma opgesteld waarin preventief onderhoud de voorkeur krijgt boven grootschalige reconstructies. Hiermee wilde de gemeente achterstallig onderhoud voorkomen en de totale onderhoudskosten op langere termijn beheersbaar houden.

Voor wat betreft de resultaten kan worden vastgesteld dat de gemeente een volledig onderhoudsprogramma heeft opgesteld en hiervoor de benodigde budgetten heeft onderbouwd. Het plan geeft duidelijk aan welke onderhoudsmaatregelen in de periode 2023-2026 uitgevoerd moesten worden om het gewenste kwaliteitsniveau te behouden. Dit is over het algemeen goed gelukt, echter vindt er een lichte achteruitgang plaats in de kwaliteit van het wegenareaal. Dit komt mede door de snel stijgende kosten van onderhoud, waardoor er minder onderhoud gepleegd kan worden dan vooraf voorzien. Bijstelling van financiën is noodzakelijk om ook in de komende beleidsperiode het ambitieniveau B te kunnen blijven waarborgen.

4.2 Inventarisatie areaal 2022

Het vorige plan omschrijft tot in detail de omvang en samenstelling van het wegenareaal. Zo wordt onder meer inzicht gegeven in de verdeling per wegtype, verhardingstype, en per structuurelement. Onderstaande tabel en figuur uit het voorgaande plan geven de verhoudingen en opbouw van het areaal per wegtype aan in 2022.



Figuur 1. Verdeling wegtypen 2022 in %

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

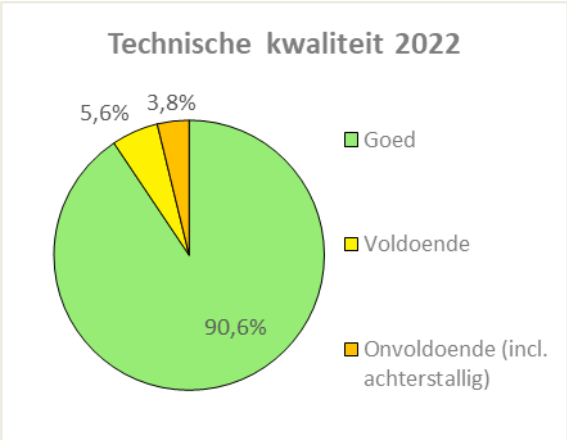
Tabel 1. Omvang en ontwikkeling wegtypen 2018-2022 in m2

4.3 Strategie en ambitieniveau in 2022

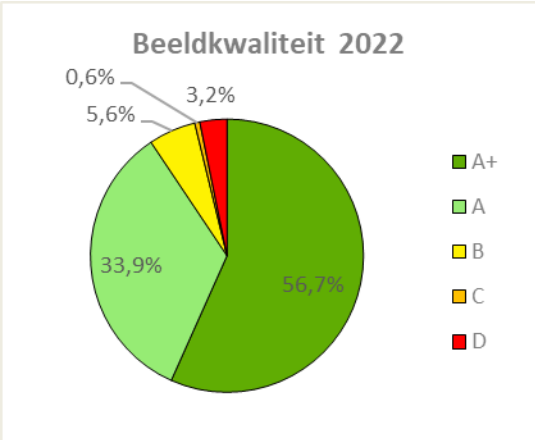
Als beheerstrategie in het voorgaande plan is omschreven dat wordt aangesloten op de CROW-systematiek voor wegbeheer (publicatie 147). Maatregelen zijn voor een periode van vier jaar conform deze systematiek gepland en voor de langere termijn wordt met de theoretische cyclische benadering gerekend. Voor de periode 2023-2026 is ambitieniveau B gehandhaafd. Voor komende periode zal ambitieniveau B gehandhaafd blijven en wordt planperiode verlengd naar vijf jaar.

4.4 Kwaliteit in 2022

In de afgelopen beleidsperiode zijn de technische inspectiecijfers vertaald naar de kwaliteitsniveaus (conform de CROW-systematiek). Figuur 2 en 3 geven inzicht in de technische en beeldkwaliteit van het wegenareaal in 2018.



Figuur 2. Verdeling technische kwaliteit wegenareaal 2022



Figuur 3. Verdeling beeldkwaliteit wegenareaal 2022

Het grootste deel van het wegenareaal (96,2%) voldoet aan het in 2022 vastgestelde ambitieniveau; alles minimaal B-niveau. Hierbij is het grootste deel van het areaal van goede tot zeer goede kwaliteit en voldoet daarmee ruim aan onze ambitie. Slechts een klein deel van het areaal was onvoldoende (3,8 %), deze locaties zijn in de beheerplanning opgenomen voor het uitvoeren van achterstallig onderhoud. In bijlage 2 zijn gedetailleerdere gegevens weergegeven over de kwaliteit per verhardingstype, wegtype, verhardingsfunctie en structuurelement.

4.5 Meerjarenbegroting en overige kosten 2023-2026

Voor de periode 2023-2026 was gemiddeld een jaarlijks bedrag van € 1.214.400 nodig om het wegenareaal op het gewenste niveau te brengen en te houden (kwaliteitsniveau B). Boven op deze reguliere onderhoudskosten zijn ook overige jaarlijkse kosten berekend die van het beheerbudget van wegen gefinancierd dienden te worden. Hierbij ging het om een totaalbedrag van € 163.500 per jaar. Inclusief incidentele kosten komen de totale jaarlijkse kosten uit op € 1.392.000.

5. Wat hebben we?

Een actueel en volledig beeld van het areaal is van groot belang om beheer en onderhoud goed uit te kunnen voeren. Dit beheerplan gaat in beginsel over het huidige areaal zoals we in dit hoofdstuk omschrijven, vanuit de kwantitatieve en kwalitatieve informatie die op dit moment beschikbaar is. Het areaal is constant aan verandering onderhevig, onder andere door aanleg van nieuwe wegen, woonwijken, en reconstructies van bestaande verhardingen. Dit heeft in allerlei opzichten invloed op het beheer/ onderhoud en het daarvoor benodigde budget. Voor de toekomst is het daarom van belang om de areaal informatie up-to-date te houden en de kwaliteit te blijven bewaken. In dit hoofdstuk is het huidige areaal vergeleken met de gegevens uit de voorgaande periode.

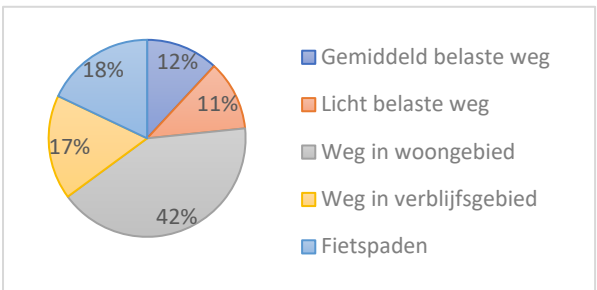
5.1 Kwantiteit: huidige voorzieningen/areaal

Het wegen-/verhardingsareaal van Gemeente Maasgouw omvat momenteel een totaaloppervlak van 2.632.107 m2. Dit is een afname van 42.802 m2 aan oppervlak ten opzichte van het wegareaal in 2022. Deze afname is het gevolg van mutaties door de overgang naar het nieuwe beheersysteem GBI World. Hierbij zijn dubbele waarden in het areaal geconstateerd welke inmiddels zijn verwijderd. In de praktijk is er sprake van een toename in areaal door het toevoegen van oppervlakten van gerealiseerde nieuwbouwwijken.

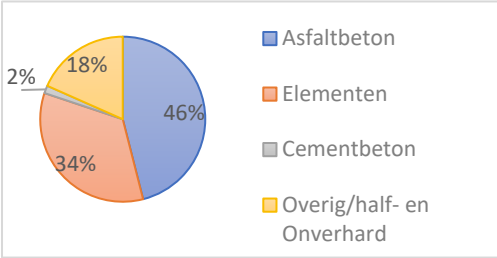
Onderstaande tabel 2 en figuur 4 geven een overzicht van het areaal binnen de gemeente, opgedeeld in verschillende wegtypes. Hierbij valt met name op dat in het areaal een verschuiving aanwezig is in de wegtypes “Weg in verblijfsgebied” en “Fietspaden”. Deze verschuivingen zijn het gevolg van het actualiseren/ optimaliseren van de gegevens in het beheersysteem.

Wegtype	2018	2022	2026	Toe-/ afname
Zwaar belaste weg	0	193	0	-193
Gemiddeld belaste weg	331.657	321.559	313.361	-8.198
Licht belaste weg	286.522	311.300	302.170	-9.130
Weg in woongebied	1.048.325	1.102.572	1.093.026	-9.546
Weg in verblijfsgebied	380.755	383.572	451.244	65.650
Fietspaden	585.196	553.691	472.307	-81.384
TOTAAL	**2.632.456**	**2.674.909**	**2.632.107**	**-42.802**

Tabel 2. Omvang en ontwikkeling wegtypen 2018-2026 in m2



Figuur 4. Verdeling wegtypen 2026 in %

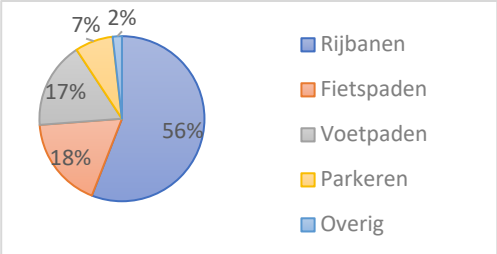


Figuur 5. Verdeling verhardingstypen 2026 in %

Verhardingstype	2018	2022	2026	Toe-/ afname
Asfaltbeton	1.295.803	1.278.715	1.211.483	-67.232
Elementen	806.939	877.740	897.749	20.009
Cementbeton	39.600	35.622	39.311	3.689
Overig/half- en Onverhard	490.113	482.832	483.563	731
TOTAAL	**2.632.456**	**2.674.909**	**2.632.107**	**-42.802**

Tabel 3. Omvang en ontwikkeling verhardingstypen 2018-2026 in m2

Bij de verhardingstypes in bovenstaande tabel is te zien dat met name elementenverhardingen zijn toegevoegd aan het areaal. Dit is het gevolg van nieuwbouwwijken en het omvormen van overige verhardingstypes tijdens onderhoud en reconstructies waarbij is gekozen voor elementenverharding. De afname aan asfaltbeton is grotendeels te wijten aan mutaties in het beheersysteem. Vooralsnog wordt asfalt met 46% verreweg het meeste toegepast als verhardingstype.

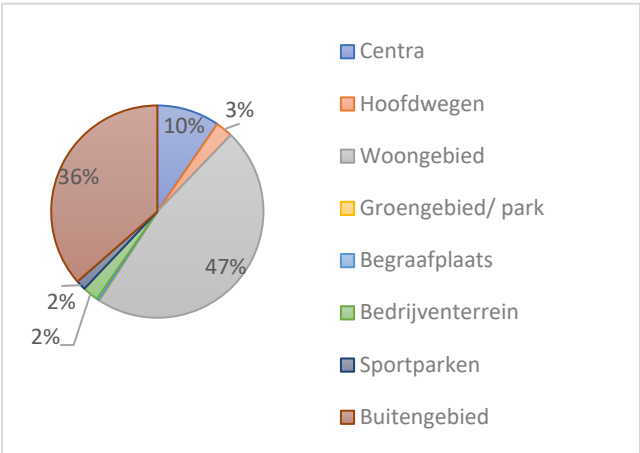


Figuur 6. Verdeling verhardingsfuncties 2026 in %

Verhardingsfunctie	2018	2022	2026	Toe-/ afname
Rijbanen	1.400.420	1.474.594	1.472.437	-2.157
Fietspaden	539.333	493.016	470.388	-22.628
Voetpaden	422.257	443.269	445.435	2.166
Parkeren	217.509	212.272	196.502	-15.770
Overig	52.937	51.758	47.345	-4.413
TOTAAL	**2.632.456**	**2.674.909**	**2.632.107**	**-42.802**

Tabel 4. Omvang en ontwikkeling verhardingsfuncties 2018-2026 in m2

Bij de verhardingsfuncties uit bovenstaande tabel en grafiek is over het algemeen een afname te zien in het areaal, welke terug te voeren is op de doorgevoerde mutaties in de beheergegevens van het beheersysteem. Bij “Fietspaden” en “Parkeren” zien we de grootste vermindering van respectievelijk 22.628 m2 en 15.770 m2.



Figuur 7. Verdeling structuurelementen 2026 in %

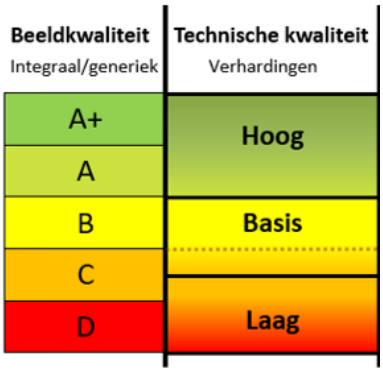
Structuurelement	2022	2026	Toe-/ afname
Centra	250.754	251.561	807
Hoofdwegen	68.079	68.654	575
Woongebied	1.253.645	1.237.666	-15.979
Groengebied/ park	2.278	2.299	21
Begraafplaats	10.743	10.085	-658
Bedrijventerrein	60.960	63.356	2.396
Sportparken	38.183	39.340	1.157
Buitengebied	984.182	959.146	-25.036
Onbekend	6.084	0	-6.084
TOTAAL	**2.674.909**	**2.632.107**	**-42.802**

Tabel 5. Omvang en ontwikkeling structuurelementen 2022-2026 in m2

Kijkend naar de gegevens van de van de structuurelementen (zie bovenstaande tabel en grafiek) blijkt dat het areaal “Onbekend” is gereduceerd naar nul. De afgelopen jaren zijn de beheergegevens verder geïnventariseerd, verfijnd en in het beheersysteem bijgewerkt. Ontbrekende gegevens zijn hiermee aangevuld wat heeft geresulteerd in een completer inzicht in de areaalgegevens.

5.2 Huidige kwaliteit en uitkomsten inspectie

Tweejaarlijks wordt het verhardingsareaal van de gemeente geïnspecteerd. Deze inspectie heeft als doel om op een snelle, relatief goedkope en efficiënte manier inzicht te krijgen in de kwaliteit van het wegennet. De laatste inspectie is, in het voorjaar 2026 uitgevoerd. Deze inspectiegegevens zijn verwerkt in het beheersysteem voor wegen voor het inzichtelijk maken van de kwaliteit en het plannen en begroten van onderhoud voor verhardingen. Zowel het uitvoeren van de weginspectie als het bepalen van de kwaliteit in de beheersoftware zijn conform de CROW-systematiek voor Wegbeheer 2019 en de Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte (KOR) 2023.



Figuur 8. Vergelijking beeldkwaliteit en technische kwaliteit

In figuur 8 wordt gesproken over technische kwaliteit 'Laag', dit betekent dat de richtlijn één klasse of meer is overschreden door het uitblijven van onderhoud. In het geval van Maasgouw is dit deels C niveau en het volledig D niveau. Over het algemeen zijn de herstelkosten om weer aan de richtlijn te voldoen uiteindelijk hoger dan de kosten als onderhoud tijdig wordt uitgevoerd. Daarbij is de kans op risicovolle situaties een stuk hoger en is klein onderhoud vaker nodig om deze te verhelpen. Als een weg op korte termijn aan een reconstructie toe is en/of de risico's zijn minimaal doordat weinig tot geen mensen van de weg gebruikmaken, kan het tijdelijk accepteren van D-kwaliteit een optie zijn, mits gevaarlijke situaties te allen tijde worden voorkomen of verholpen.

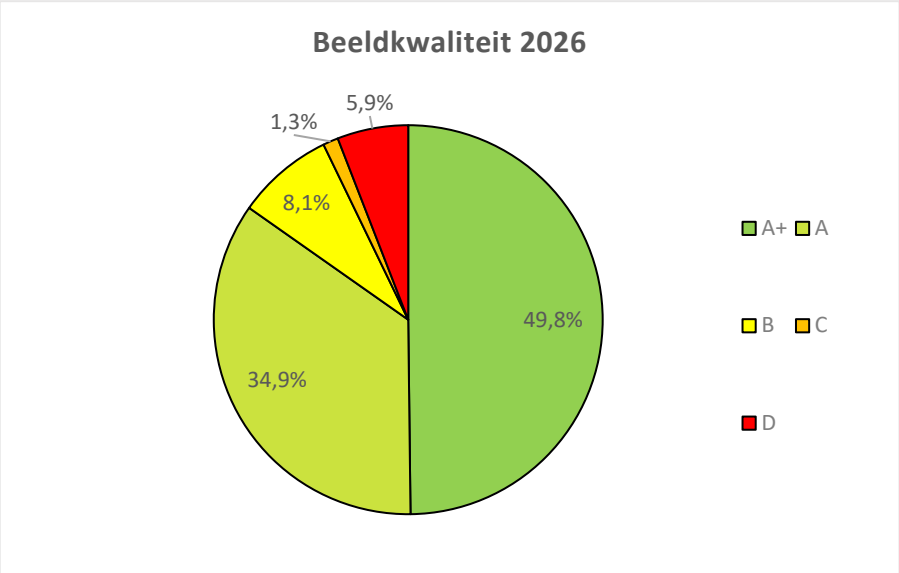
Om in het kader van integraliteit de vergelijking met andere disciplines te kunnen maken, is een vertaling gemaakt van de technische kwaliteit conform de CROW-wegbeheersystematiek (CROW-publicatie 147) naar de integrale beeldkwaliteit van de meetlat uit de CROW- Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte (KOR) 2023 (CROW-publicatie 735). In figuur 8 Is deze vertaling weergegeven. In figuur 9 is een korte toelichting bij de verschillende beeldkwaliteiten gegeven.

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

Figuur 9. Beeldkwaliteitsniveaus met toelichting

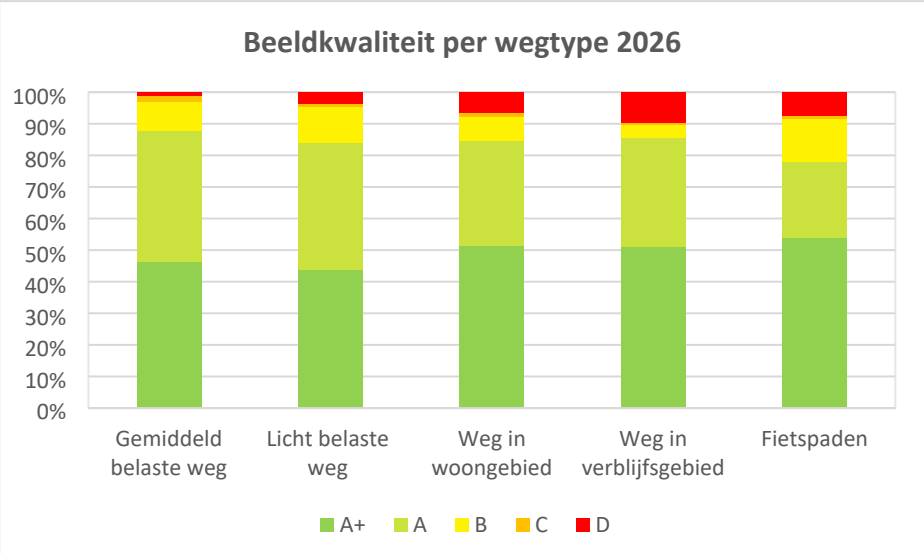
Huidige kwaliteit wegen en ambities

Voor het bepalen van de technische staat van de wegen is in het eerste kwartaal van 2026 een weginspectie uitgevoerd. De technische inspectiecijfers hiervan zijn omgezet naar de kwaliteitsniveaus conform de CROW-systematiek. Hierdoor is inzicht verkregen in de kwaliteit van het wegenareaal welke vergeleken met het ambitieniveau zoals is afgesproken in 2022: alles op minimaal kwaliteitsniveau B. Figuur 10 geeft inzicht in de huidige beeldkwaliteit:



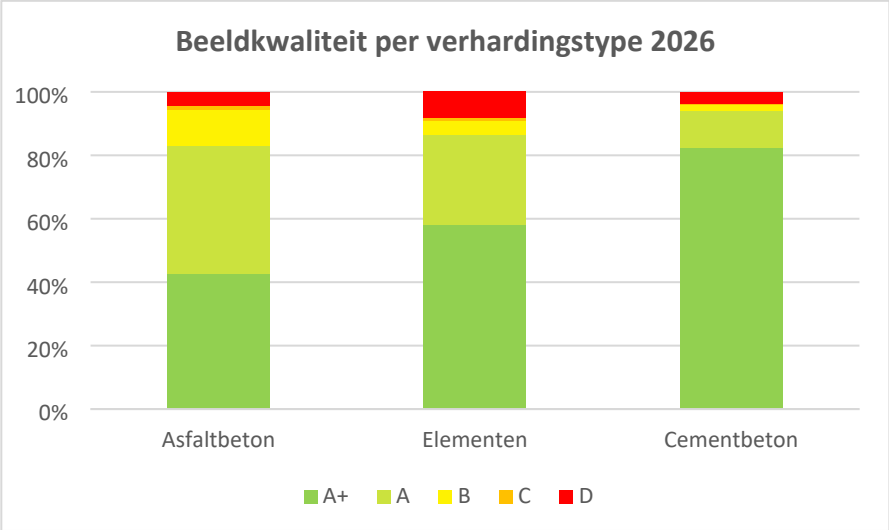
Figuur 10. Beeldkwaliteit 2026

Verreweg het grootste deel van het wegenareaal (92,8%) voldoet aan het vastgestelde ambitieniveau; alles minimaal B-niveau. Hierbij is het grootste deel van het areaal van hoge kwaliteit (84,7%) en voldoet daarmee aan onze ambitie.
Van het wegenareaal scoort 7,2% onder de CROW-richtlijn waarvan 5,9% van het hele areaal van zeer lage kwaliteit is (D-niveau).
Vergeleken met 2022 (3,8% C/D-niveau waarvan 3,2% zeer lage kwaliteit) betreft dit een matige stijging (+3,4% areaal onder de CROW-richtlijn waarvan een toename van 2,7% zeer lage kwaliteit).



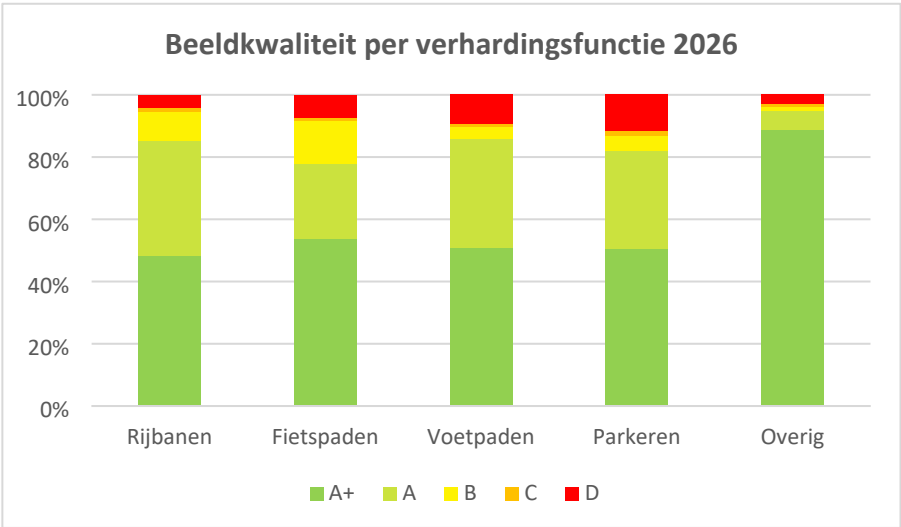
Figuur 11. Beeldkwaliteit per wegtype 2026

Met betrekking tot de wegtypen, scoren de wegen in het verblijfsgebied het minst met 10,3% onder de richtlijn waarvan 9,6% aan zeer lage kwaliteit (D-niveau). Daarnaast bevindt zich een deel met zeer lage kwaliteit onder de wegen in woongebied (6,4%) en op de fietspaden (7,3%).



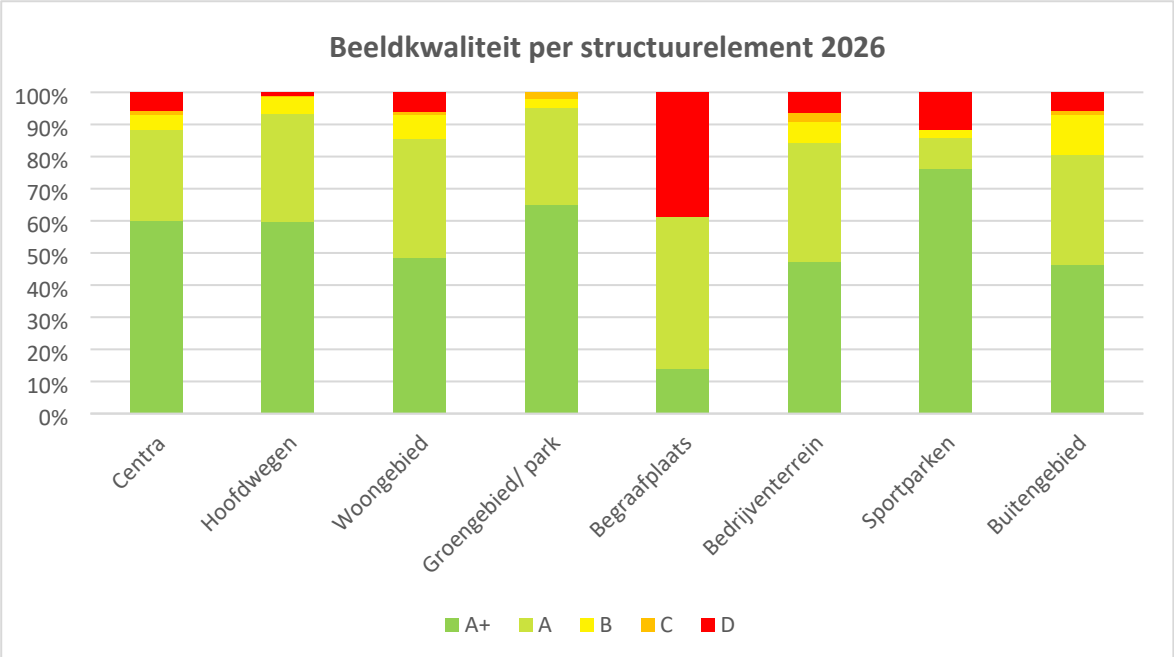
Figuur 12. Beeldkwaliteit per verhardingstype 2026

Wat betreft verhardingstypen valt op dat de meeste verharding van zeer lage kwaliteit (D-niveau) zich onder de elementenverharding bevindt, namelijk 8,2%. Vergeleken met de 3,9% in 2022 is dit een redelijk sterke toename. Asfalt scoort met 4,3% op D-niveau momenteel minder dan in 2022 waar dit slechts 2,8% was. Vrijwel alle cementbeton, wat maar een klein deel van het areaal betreft, scoort over het algemeen goed tot zeer goed. Ten opzichte van 2022 is er nu wel een groter gedeelte (3,6%) waar een zeer lage kwaliteit aanwezig is.



Figuur 13. Beeldkwaliteit per verhardingsfunctie 2026

In de kwaliteitsverdeling onder de verhardingsfuncties valt op dat met name onder de parkeerfunctie een relatief groot deel (11,7%) van zeer lage kwaliteit is (D-niveau), dit is ten opzichte van 2022 (7,4%) met 4,3% toegenomen.
Er is een toename in zeer lage kwaliteit te bekennen bij de fietspaden en voetpaden ten opzichte van 2022. Zo is het D-niveau van fietspaden gestegen van 1,3% naar 7,3% (toename van 6,0%) en van voetpaden gestegen van 3,7% naar 9,4% (toename van 5,7%).
Wat opvalt is dat de kwaliteit van de rijbanen redelijk stabiel is gebleven en maar een lichte achteruitgang laat zien van het areaal met zeer lage kwaliteit (toename van 1,5% D-niveau). De kwaliteit van overige verhardingsfuncties laat een lichte vooruitgang zien (afname van 1,9% D-niveau).



Figuur 14. Beeldkwaliteit per structuurelement 2026

Ingezoomd op structuurelementen (gebieden) valt op dat met name de begraafplaatsen een hoog percentage aan zeer lage kwaliteit in de (half)verharding hebben met 38,7%. Doordat dit slechts een minimaal onderdeel van het areaal betreft (minder dan 0,4%) heeft dit weinig invloed op de gemiddelde kwaliteit van het gehele areaal. Ook de bedrijventerreinen zitten voor 9,3% onder het ambitieniveau waarvan 6,4% zeer laag niveau.
Wat verder opvalt is dat de kwaliteit van de wegen in het woongebied redelijk gelijk is gebleven ten opzichte van 2022. Momenteel scoort hier 7,2% van de oppervlakte laag tot zeer laag, in 2022 was hier voor 8,0% op dit niveau (C/D) onderhoud aanwezig. In het buitengebied is ook 7,2% van de oppervlakte onder het gewenste niveau, wat een toename is van 4% ten opzichte van 2022. Doordat de woongebieden en het buitengebied verreweg het grootste deel van het wegenareaal bepalen, is de kwaliteit hier van grote invloed op de gemiddelde kwaliteit van het areaal. Verder voldoen de hoofdwegen goed, met maar slechts 1,4% van de oppervlakte onder het gewenste niveau.

Conclusie huidige kwaliteit areaal

Verreweg het grootste deel van het wegenareaal (92,8%) voldoet aan het vastgestelde ambitieniveau; alles minimaal B-niveau. Echter is er wel een algehele achteruitgang te bemerken ten opzichte van de vorige planperiode met peiljaar 2022.
Stijgende kosten voor materiaal, personeel en uitvoering betekent dat er met hetzelfde budget minder kan worden gedaan dan in de vorige planperiode. Een lichte dalende trend in kwaliteit is daarom gedeeltelijk logisch en te verwachten. Om het niveau van het areaal op peil te houden en verdere achteruitgang te voorkomen, is het nodig om in de komende jaren meer ruimte in de exploitatie te creëren, zodat onderhoud en vervanging tijdig kunnen plaatsvinden.

6. Beheerstrategie: Hoe gaan we het doen?

Met de resultaten uit voorgaande hoofdstukken is nu inzichtelijk hoe het ervoor staat met onze wegen; wat hebben we, wat is de huidige kwaliteit en wat zijn de beleidsdoelstellingen die op het wegenareaal van toepassing zijn. Onze beheerstrategie is de tussenstap richting het concrete beheer en onderhoud. Hierin bepalen we de wijze waarop de werkzaamheden worden gepland, vastgelegd en uitgevoerd en de manier waarop het beleid uiteindelijk vertaald wordt naar de werkzaamheden buiten.

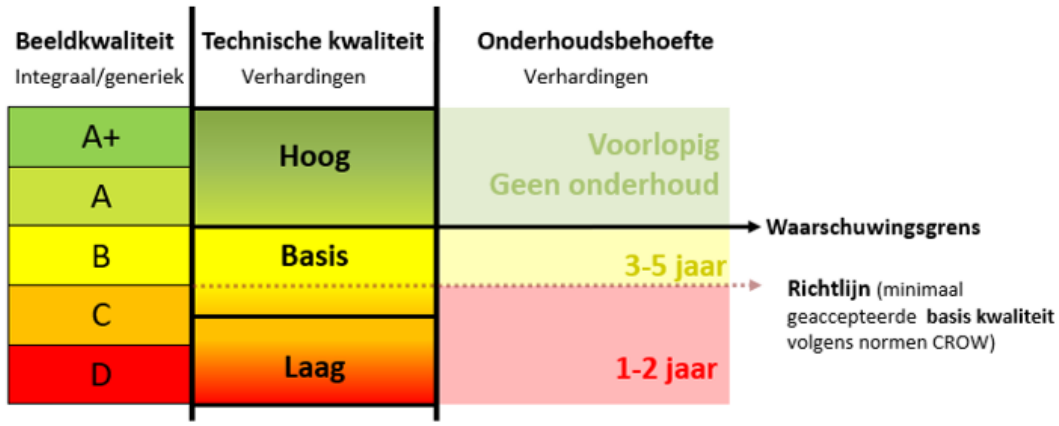
6.1 CROW-systematiek wegbeheer

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

Eerste vijf jaar: Planning op basis van gemeten kwaliteit

Voor het plannen en begroten van de werkzaamheden in hoofdstuk 7, worden de gedragsmodellen uit de huidige CROW-systematiek voor wegbeheer toegepast. Hierin worden de actuele schades, die zijn vastgelegd tijdens de inspectie, vergeleken met de landelijk aanvaarde onderhoudsrichtlijnen uit deze systematiek. Op basis hiervan, en in combinatie met het bouwjaar en het laatste jaar van onderhoud, wordt voor vijf jaar vooruit bepaald wanneer onderhoud volgens de systematiek uitgevoerd dient te worden:
Verhardingen die de onderhoudsrichtlijn hebben overschreden zijn van onvoldoende of zelfs van achterstallige kwaliteit (C en D kwaliteit) en dienen op korte termijn te worden onderhouden; 1-2 jaar.
Verhardingen die de onderhoudsrichtlijn naderen maar voor de korte termijn nog voldoen (B-kwaliteit), zullen op middellange termijn; 3-5 jaar aan onderhoud toe zijn. Deze verhardingen zijn de waarschuwingsgrens gepasseerd.

Figuur 15 geeft schematisch weer hoe de waarschuwingsgrens en de CROW-richtlijn zich verhouden ten opzichte van de kwaliteit van de verhardingen en de onderhoudsbehoefte.



Figuur 15. Richtlijn en waarschuwingsgrens t.o.v. kwaliteit

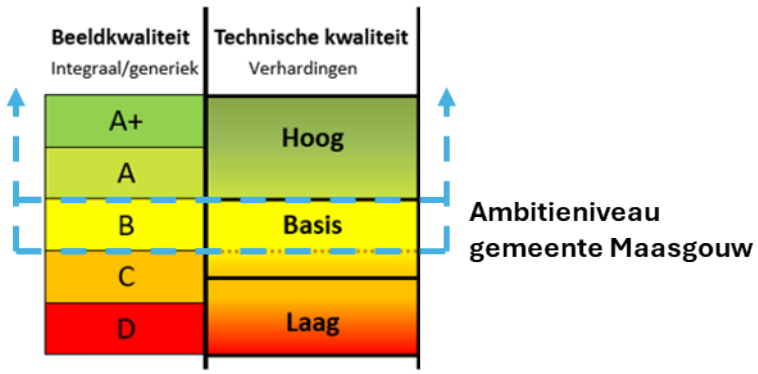
De gemeente Maasgouw voert elke 2 jaar een volledige weginspectie uit. Mocht het toch voorkomen dat een wegvakonderdeel niet is voorzien van een inspectie, dan worden maatregelen op basis van de theoretische gedragsmodellen van de CROW-systematiek bepaald. Op basis van het bouwjaar, het jaar van onderhoud en de theoretische levenscyclus van de betreffende verharding voorspelt het systeem wat de kwaliteit van het betreffende wegvakonderdeel is en welke maatregel wanneer in theorie nodig is.

6.2 Ambitieniveau: kwaliteitskeuze 2027-2031

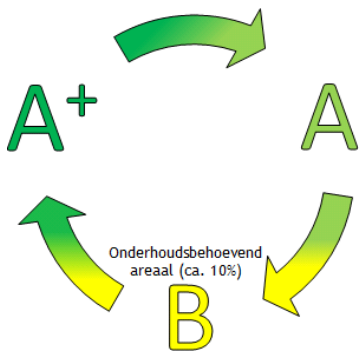
Momenteel worden de wegen onderhouden op het ambitieniveau B. Ook in deze planperiode wordt deze lijn voortgezet.
Een hoogwaardige openbare ruimte is immers medebepalend voor de aantrekkingskracht van Maasgouw als woongemeente en toeristische bestemming. Daarom maakt de gemeente de beleidskeuze om kwaliteitsniveau B de komende planperiode als minimumniveau te hanteren.

Hoewel dat over het gehele areaal minimaal een B-kwaliteit wordt nagestreefd, komt het in de praktijk zelden voor dat het wegenareaal ook daadwerkelijk deze kwaliteit heeft maar juist A of A+. Ook afwijkingen onder het ambitieniveau komen beperkt voor (C/D-niveau). Bij een evenwichtig wegenareaal is altijd sprake van verhardingen waarbij een tijdelijke achterstand in onderhoud wordt geaccepteerd. Deze wegen staan op de nominatie voor groot onderhoud of vervanging. Daarnaast is het vrijwel onmogelijk om te voorkomen dat geen enkele verharding onder de richtlijn komt, bijvoorbeeld door een onverwacht snelle achteruitgang in kwaliteit als gevolg van onvoorziene oorzaken zoals strenge vorst of hete zomers.
Bij wegen met kwaliteitsniveau D wordt de onderhoudstoestand extra in de gaten gehouden door regelmatige inspecties. Deze wegen worden veilig gehouden middels klein onderhoud totdat er groot onderhoud of vervanging wordt uitgevoerd. Binnen de gemeente Maasgouw willen we de achterstand beperken tot maximaal 10% van het volledig areaal.

Onder hoofdstuk 5.2 is terug te zien dat een groot deel van de wegen hoger scoort dan B-niveau: A of A+. Op het moment dat de B-kwaliteit een feit is, is onderhoud meestal binnen vijf jaar uitgevoerd. Tijdens het uitvoeren van onderhoud aan een wegvakonderdeel wordt de kwaliteit verhoogd naar A of zelfs A+. Daar waar we het ambitieniveau op kwaliteit B stellen, voorzien we in een solide functionele basis van het wegenareaal. Dit is schematisch weergegeven in figuur 16. De bijbehorende onderhoudscyclus is schematisch weergegeven in figuur 17.



Figuur 16. Ambitieniveau Maasgouw



Figuur 17. Schematische weergave onderhoudscyclus

Prioritering: Voorrang bij keuzes onderhoud

Binnen het kader van kwaliteit B als ambitieniveau passen we een bepaalde prioritering toe binnen onze gemeente. Zo maken we een onderscheid in de prioriteit van verschillende onderdelen binnen ons wegenareaal. Hiermee wordt aangegeven welke wegen en verhardingen het eerst aangepakt worden zodra de richtlijn wordt genaderd binnen het beschikbare budget. Dit betekent niet dat er een afwijkend ambitieniveau wordt gehanteerd; hoger of lager dan onze richtlijn. Als een keuze moet worden gemaakt, worden eerst de verhardingen onderhouden die een hogere prioriteit toegekend hebben gekregen. De onderstaande tabel geeft deze prioritering weer.

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

Tabel 6. Prioritering binnen wegenareaal

6.3 Zaken die we met wegbeheer/-onderhoud integreren

Boven op het reguliere onderhoudsbudget, zijn er nog een aantal zaken die ook vanuit het budget voor wegbeheer bekostigd worden. Dit zijn grotendeels werkzaamheden ter ondersteuning of ter aanvulling van het reguliere onderhoud (zoals inspecties, ondersteunende plannen en verkeersmaatregelen). Daarnaast zijn dit werkzaamheden aan areaalonderdelen die geen onderdeel zijn van de CROW-systematiek, maar binnen de gemeentelijke organisatie wel onder het wegbeheer vallen. Deze bedragen worden voornamelijk bepaald op basis van ervaringen en de uitgaven uit eerdere jaren. Deze budgetten dienen (jaarlijks) gereserveerd te worden boven op het reguliere onderhoud. In onderstaande opsomming zijn deze benoemd.

6.3.1. Klein onderhoud

Naast het geplande onderhoud, dat op basis van de inspectiegegevens in combinatie met de gedragsmodellen uit de systematiek wordt bepaald, dient te allen tijde geld beschikbaar te zijn voor onvoorziene (niet voorspelbare) schades. Dit wordt ook wel klein onderhoud genoemd. Dit zijn vaak ernstige schades van kleine omvang, zoals gaten of losliggende tegels die direct gevaar kunnen voorzaken en dus opgelost dienen te worden. Meestal wordt via het meldingenloket en/of via de kleine onderhoudsinspectie melding gemaakt van dergelijke schades. De kosten voor klein onderhoud zijn variabel en hangen sterk af van het aantal meldingen dat binnenkomt. Op basis van onze ervaringen en gemaakte kosten in voorgaande planperiode, wordt het jaarlijkse budget voor het uitvoeren van klein onderhoud op **€ 50.000** geraamd.

6.3.2. Advieskosten, onderzoekskosten en toezicht

De globale visuele inspectie kijkt alleen naar zichtbare schades aan het oppervlak. Regelmatig is extra onderzoek nodig om meer inzicht te krijgen in de onderliggende lagen en/of fundering van de verhardingen. Zo kan nauwkeuriger worden bepaald welke problemen er onder het oppervlak spelen en kunnen de maatregelen hierop afgestemd worden. Daarbij dient er toezicht gehouden te worden op het uitvoeren van de werkzaamheden buiten (die vanuit het reguliere budget worden bekostigd) en dient te worden getoetst of vastgestelde problemen die voortkomen uit de onderzoeken op de juiste wijze zijn verholpen. Op basis van de ervaringen en kosten in voorgaande jaren, dient hiervoor jaarlijks een budget van **€ 30.000** beschikbaar te worden gesteld.

6.3.3. Actualisatie databestand

Het up-to-date houden van de beheergegevens is noodzakelijk om ook in de toekomst een betrouwbare inschatting te kunnen maken van het onderhoud en de kosten die daarmee gemoeid zijn. Alleen met actuele en betrouwbare gegevens kan er worden gestuurd en getoetst op beleid, ambitie en gewenste kwaliteit. Iedere wijziging, herinrichting of toevoeging in het areaal dient te worden verwerkt in de beheergegevens. De werkzaamheden die hiervoor nodig zijn worden geraamd op een gemiddeld bedrag van jaarlijks **€ 3.500**.

6.3.4. Het uitvoeren van globale weginspectie

Eens per twee jaar wordt door een externe partij een globale visuele weginspectie uitgevoerd om de actuele kwaliteit van het gehele wegenareaal in kaart te brengen. Deze inspectiecijfers vormen een belangrijke input voor het beheerplan. Een visuele inspectie over het gehele areaal kost **€ 20.000**. Doordat de globale visuele inspectie tweejaarlijks wordt uitgevoerd, nemen we dit bedrag op als incidentele kosten in de betreffende jaren 2028 en 2030 van dit beheerplan.

6.3.5. Beheerplan wegen opstellen/actualiseren

Iedere vijf jaar wordt dit wegenbeheerplan geactualiseerd. Hiermee krijgen we inzicht in de actuele staat van ons wegenareaal zowel kwantitatief als kwalitatief en kan er getoetst worden of onze (kwaliteit)ambities van de afgelopen periode waargemaakt zijn. De inspectiecijfers zijn hiervoor een belangrijke input. Op basis hiervan wordt vooruitgekeken naar de komende vijf jaar. We bepalen nieuwe ambities en plannen nieuwe maatregelen om deze ambities waar te maken. Het actualiseren van dit plan kost elke vijf jaar **€ 10.000**. Dit bedrag wordt incidenteel opgenomen voor het jaar 2031.

6.3.6. Straatmeubilair

Er is geen apart beheerbudget voor het straatmeubilair (banken, fietsrekken, etc.) in onze gemeente. Het onderhoud hiervan wordt bekostigd vanuit het onderhoudsbudget voor wegen. Op basis van onze eigen ervaringen en onderhoudskosten aan straatmeubilair in de afgelopen jaren ramen wij het jaarlijks benodigde budget op een bedrag van **€ 25.000** in de periode 2027-2031.

6.3.7. Onverharde wegen aanvullen en profileren

De CROW-systematiek is enkel gericht op onderhoud aan verhardingen (asfalt, elementen en cementbeton). De inspectiemethodiek legt geen schades vast voor onverharde (en half-verharde) wegen en paden en er bestaan geen gedragsmodellen die de kwaliteitsontwikkeling en maatregelen van onverharde wegen en paden kunnen voorspellen. Toch is onderhoud hier nodig, zeker op fietsroutes die veel bereden worden en waar gaten en oneffenheden een direct risico kunnen vormen. Uit ervaring blijkt dat het ieder jaar nodig is om deze paden en wegen op een aantal plaatsen aan te vullen en te profileren. Dit gebeurt in het voorjaar voordat het ‘fietsseizoen’ begint. Op basis van onze ervaringen en onderhoudskosten in de afgelopen jaren blijkt dat het jaarlijks benodigde budget hiervoor uitkomt op gemiddeld **€ 40.000**.

6.3.8. Bermen verlagen/vijzelen

In de loop der jaren worden de begroeide bermen, die grotendeels langs onze buitenwegen liggen, steeds hoger ten opzichte van het wegdek. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het aanwaaien van zand en natuurlijk afval en maaisel dat zich in deze bermen opbouwt. De bermen vormen zo een opstaande rand langs de wegen waardoor het regenwater vanaf de weg niet meer de bermen in kan stromen. Zo kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan zoals watergladheid (aquaplaning) en kunnen de wegen beschadigd raken door het water dat langdurig op de rand van de weg tegen de berm blijft liggen.
Door de toenemende hoeveelheden regenwater is het extra van belang om de bermen te verlagen. Zo kan regenwater door de bermen wegstromen naar de sloten en waterbuffers waar het op een natuurlijke manier wordt opgevangen. Om de vijf à zes jaar dient een berm opnieuw te worden verlaagd, waarbij de berm tot het liefst enkele centimeters onder het wegdek teruggebracht wordt. Op basis van de ervaringen en kosten in voorgaande jaren, dient hiervoor jaarlijks een budget van **€ 25.000** beschikbaar te worden gesteld.

6.3.9. Verkeersmaatregelen

In het gemeentelijk beheer en onderhoud nemen we regelmatig maatregelen voor de verkeersveiligheid. Hiermee wordt aangesloten bij het principe van Duurzaam Veilig en het streven om integraal te werken. Voorbeelden van dergelijke aanpassingen zijn: het verhogen van een kruising, het versmallen van een weg, het maken van een drempel of het realiseren van een as-verspringing. Dit betekent dat hier in het onderhoudsbudget rekening mee gehouden moet worden. Vanuit onze ervaringen en daadwerkelijke kosten in de afgelopen jaren, ramen we het budget hiervoor op jaarlijks **€ 50.000**.

6.3.10. Belijning

Goed zichtbare wegmarkering is een belangrijk onderdeel van onze wettelijke zorgplicht om de verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen te garanderen. Slijtage door weersinvloeden en intensief voertuiggebruik zorgt ervoor dat de belijning over de tijd sterk afnemen. Om gevaarlijke verkeerssituaties te voorkomen en de herkenbaarheid van de wegenstructuur te waarborgen, is een structureel en jaarlijks terugkerend budget noodzakelijk voor het planmatig herstellen en onderhouden van deze belijning. Vanuit onze ervaringen en daadwerkelijke kosten in de afgelopen jaren, ramen we het budget hiervoor op jaarlijks **€ 50.000**.

6.3.11. Omvorming verhardingen

Naast overbodige verhardingen en de reductie van het onderhoud in de kerngebieden zijn in de overige openbare ruimte ook diverse onderhoudsintensieve verhardingen te vinden. Hierbij kan gedacht worden aan niet gesloten halfverharding (zoals grind en split) en verhardingen met veel voegen (waalformaat, kinderkopjes, ect.). Deze type verhardingen zijn moeilijk te beheren en zorgen voor hoge kosten. De wens bestaat om deze kosten omlaag te brengen door in te zetten op onderhoudsvriendelijke verhardingen.
Daarnaast willen wij ook inzetten op het klimaatrobuust inrichten van de openbare ruimte door middel van het omvormen van verhardingen naar groen. Hiervoor wordt de bestaande wegindeling zo aangepast dat er ruimte ontstaat voor het aanplanten van onder andere bomen, struiken en perkjes. In de basis is deze omvorming het eenvoudigste uit te voeren bij reconstructiewerkzaamheden. Door in deze fase de hoeveelheid verharding te reduceren kunnen op termijn kosten worden uitgespaard door de reducering van het verharde areaal.
Voor de omvorming van deze verhardingen verwachten we jaarlijks **€ 25.000** nodig te hebben.

6.3.12. Ondersteunende software

Om het wegbeheer efficiënt te laten verlopen is het van belang om graafwerkzaamheden, kabel- en leidingproject en wegenonderhoud slim te coördineren. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de platforms MOOR en SynergieNL. Deze platforms voorkomen dat wegen onnodig vaak opengebroken worden, wat zorgt voor lagere kosten, beperking van schade en aanzienlijk minder overlast voor de omgeving. MOOR is een in Nederland veelgebruikt online platform voor het plannen, vergunnen en registreren van werkzaamheden in de ondergrondse infrastructuur. SynergieNL is een platform dat samenwerking tussen gemeenten en netbeheerders in de openbare ruimte faciliteert. De totale abonnementskosten voor deze platforms bedraagt
€ 20.000 per jaar.

6.3.13. Vorst- en hitteschades

Vorst- en hitteschades aan wegen kunnen naast oncomfortabel gevoel ook risico's ten aanzien van veiligheid met zich meebrengen. Adequaat handelen na het constateren van dergelijke schades is van belang. Omdat vorst- en hitteschades in grote mate samenhangen met de (onvoorspelbare) temperaturen in de winter- en zomerperiode, wordt hier geen vast bedrag voor opgenomen. De vorst- en hitteschades worden na constatering zo spoedig mogelijk hersteld en de kosten daarvoor worden middels de ProRap opgevoerd.

6.3.14. Klimaatrobuuste inrichting

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

6.3.15. Burgerparticipatie en -initiatieven

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

6.4 Investeringen wegen

Een aantal wegen in ons areaal hebben het einde van de levensduur bereikt. Deze wegen worden niet meegenomen in de reguliere reconstructieprojecten (JIP/MIP), aangezien deze reconstructies vaak geïnitieerd worden door riolerings-werkzaamheden.

Voor de wegen in het buitengebied geldt, door het toepassen van een specifieke onderhoudsstrategie, een technische levensduur van 60 jaar en een economische levensduur van 50 jaar. Dit wijkt af ten opzichte van wegen binnen de bebouwde kom met een technische levensduur van 40 jaar en een economische levensduur van 35 jaar. Om de hogere levensduur van de wegen in het buitengebied te kunnen bereiken worden deze op een andere manier beheerd en onderhouden dan wegen binnen de bebouwde kom.

In deze beheerperiode zijn er drie wegvakken welke het einde van de technische levensduur hebben bereikt en in aanmerking komen voor vervanging of levensduur verlengend onderhoud (LVO). Met een LVO-maatregel kan de technische levensduur van een afgeschreven weg worden opgerekt met 30 jaar waarbij de economische levensduur wordt gesteld op 25 jaar. De afweging tussen het treffen van een LVO-maatregel of een complete vervanging is gebaseerd op de economisch meest voordelige keuze. De betreffende wegen zijn in de onderstaande opsomming benoemd.

6.4.1. Lange Beemdens inclusief rotonde (vervanging)

De Lange Beemdens in Wessem is gezien de leeftijd en een slechte fundering toe aan vervanging. Naast de Lange Beemdens zelf wordt ook de rotonde welke kruist met de Pastoor Janssenstraat en de oprit naar de A2 vervangen door een slijtvaste betonnen rotonde. Na vernieuwing heeft deze weg weer een technische levensduur van 40 jaar. Deze vervanging sluit tevens aan op het reconstructie-project Van Horneplein in Wessem. De totale investering bedraagt € 847.000 wat neerkomt op kapitaallasten van **€ 24.200** per jaar.

6.4.2. Panheelderweg/ Sint Antoniusstraat (LVO)

De Panheelderweg/ Sint Antoniusstraat tussen Panheel en Wessem heeft het einde van de technische levensduur bereikt en komt vanwege economische afwegingen in aanmerking voor levensduur verlengende onderhoud (LVO) waarmee de technische levensduur wordt verlengd met 30 jaar. De totale investering bedraagt € 600.000 wat neerkomt op kapitaallasten van **€ 24.000** per jaar.

6.4.3. Paardenbeemd/ Meers (LVO)

De Paardenbeemd/ Meers tussen Thorn en Wessem heeft het einde van de technische levensduur bereikt en komt vanwege economische afwegingen in aanmerking voor levensduur verlengende onderhoud (LVO) waarmee de technische levensduur wordt verlengd met 30 jaar. Bij het toepassen van deze maatregel kan de weg afgewaardeerd worden naar 60 km/h conform het Mobiliteitsplan. De totale investering bedraagt € 770.000 wat neerkomt op kapitaallasten van **€ 30.800** per jaar.

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

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

7.1 Regulier onderhoud 2027-2031

In het eerste kwartaal van 2026 heeft een weginspectie plaatsgevonden. Op basis van deze recente inspectiecijfers, die in het beheersysteem (GBI) zijn geïmporteerd, wordt regulier onderhoud voorgesteld voor de periode 2027-2031. Zo is er een maatregelplanning gegenereerd inclusief inzicht in het benodigd budget dat ervoor zorgt dat de richtlijn (B-niveau) gehandhaafd blijft op basis van de CROW-systematiek, zoals omschreven in hoofdstuk 6.2. Deze maatregelplanning is een theoretisch voorstel van het uit te voeren onderhoud. Voor uitvoering van het onderhoud vindt een maatregeltoets plaats om de daadwerkelijk benodigde maatregelen te bepalen. Dit onderhoudsprogramma stemmen we af op het beschikbare budget en het beleid. Tabel 7 geeft inzicht in het benodigde budget voor regulier onderhoud in de periode 2027-2031.

Planjaar	Kosten
2027	€ 1.413.600
2028	€ 1.135.400
2029	€ 1.677.700
2030	€ 1.431.200
2031	€ 1.419.600
TOTAAL	**€ 7.077.500**

Tabel 7. Kosten regulier onderhoud 2027-2031

Voor het reguliere onderhoud is in de periode 2027 – 2031 in totaal een bedrag van € 7.077.500 nodig om aan het gewenste onderhoudsniveau, dat overeenkomt met de CROW-richtlijn (minimaal B-niveau), te voldoen. In deze kosten is rekening gehouden met een jaarlijkse inflatie van 2%. Het totaalbedrag verdelen we per jaar gedurende looptijd van dit plan en het onderhoud voeren we uit op basis van de prioritering zoals omschreven in hoofdstuk 6.2. Dit komt neer op een gemiddeld bedrag van **€ 1.415.500** en wordt jaarlijks gestort in een nieuw te vormen voorziening 'Groot onderhoud wegen'.
Relevant om te benoemen is dat planmatige reconstructies (opgenomen in JIP/MIP) niet worden bekostigd vanuit het beheerbudget en dat de degeneratiekosten voor kabel- en leidingwerkzaamheden en uitbesteding vegen wegen niet worden meegenomen in het beheerplan.

7.2 Kosten aanvullende werkzaamheden

Zoals hoofdstuk 6.3 uiteenzet en onderbouwt, dient jaarlijks een structureel bedrag van **€ 318.500** (zie tabel 8) boven op de reguliere onderhoudskosten gereserveerd te worden. Daarnaast dienen enkele bedragen in een specifiek jaar van de looptijd ter beschikking te worden gesteld. Hiermee worden enerzijds werkzaamheden ter ondersteuning van regulier onderhoud bekostigd. Anderzijds worden hiermee overige onderdelen in de openbare ruimte bekostigd die aan het wegbeheer zijn toebedeeld. Deze incidentele kosten zijn ook in tabel 8 benoemd.

	Aanvullende werkzaamheden 2027-2031	Bedrag per jaar	Incidenteel
1.	Klein onderhoud	€ 50.000	
2.	Advieskosten, onderzoekskosten en toezicht	€ 30.000	
3.	Actualisatie databestand	€ 3.500	
4.	Het uitvoeren van globale weginspectie		Begroting 2028 € 20.000 Begroting 2030 € 20.000
5.	Beheerplan wegen opstellen/actualiseren		Begroting 2031 € 10.000
6.	Straatmeubilair	€ 25.000	
7.	Onverharde wegen aanvullen en profileren	€ 40.000	
8.	Bermen verlagen/vijzelen	€ 25.000	
9.	Verkeersmaatregelen	€ 50.000	
10.	Belijning	€ 50.000	
11.	Omvorming onderhoudsintensieve verhardingen	€ 25.000	
12.	Ondersteunende software	€ 20.000	
13.	Vorst- en hitteschades		ProRap
14.	Klimaatrobuuste inrichting		Programma Water en Klimaatadaptatie
15.	Burgerparticipatie en -initiatieven		Begroting/ ProRap
	TOTAAL:	**€ 318.500**	

Tabel 8. Kosten aanvullende werkzaamheden 2027-2031

7.3 Kosten investeringen wegen

In hoofdstuk 6.4 wordt aangegeven dat in deze planperiode een aantal wegen het einde van de technische levensduur hebben bereikt. Op basis van de economisch meest voordelige keuze is bepaald of de weg in aanmerking komt voor complete vervanging of levensduur verlengend onderhoud (LVO). In onderstaande tabel is per planjaar aangegeven welke investeringen er gedaan moet worden en welke kapitaallasten per jaar hierbij horen.

Planjaar	Investeringen wegen 2027-2031	Totale investering	Afschrijftermijn	Kapitaallasten / jaar
2029	1. Lange Beemdens incl. rotonde (vervanging)	€ 847.000	35 jaar	€ 24.200
2029	2. Panheelderweg/ Sint Antoniusstraat (LVO)	€ 600.000	25 jaar	€ 24.000
2031	3. Paardenbeemd/ Meers (LVO)	€ 770.000	25 jaar	€ 30.800
	TOTAAL:	**€ 2.217.000**		**€ 79.000**

Tabel 9. Kosten investeringen wegen 2027-2031

7.4 Beschikbaar budget en kostendekking

Voor de periode 2023–2026 was er een gemiddeld budget beschikbaar van € 1.430.400 per jaar. Onderstaande tabel zet het beschikbare budget af tegen het totaal benodigde budget voor de periode 2027-2031: regulier onderhoud, aanvullende werkzaamheden en investeringen. Zo zijn de verschillen in budgetten tussen de voormalige en nieuwe planperiode inzichtelijk gemaakt.

Planjaar	Regulier onderhoud	Aanvullende kostenposten	Incidenteel	Kapitaallasten investeringen	Benodigd budget	Beschikbaar budget	Tekort (beschikbaar – benodigd)
2027	€ 1.415.500	€ 318.500			**€ 1.734.000**	€ 1.430.400	**€ -303.600**
2028	€ 1.415.500	€ 318.500	€ 20.000		**€ 1.754.000**	€ 1.430.400	**€ -323.600**
2029	€ 1.415.500	€ 318.500			**€ 1.734.000**	€ 1.430.400	**€ -303.600**
2030	€ 1.415.500	€ 318.500	€ 20.000	€ 48.200	**€ 1.802.200**	€ 1.430.400	**€ -371.800**
2031	€ 1.415.500	€ 318.500	€ 10.000	€ 48.200	**€ 1.792.200**	€ 1.430.400	**€ -361.800**
TOTAAL:	€ 7.077.500	€ 1.592.500	€ 50.000	€ 96.400	**€ 8.816.400**	€ 7.152.000	**€ -1.664.400**

Tabel 10. Beschikbaar budget t.o.v. benodigd budget

Over de periode 2027-2031 is er sprake van een totaal tekort van € 1.664.400 op het beschikbare budget. Dit komt neer op een gemiddeld tekort van € 332.900 per jaar. De tekorten per jaar zijn opgenomen in de begroting 2027.

8. Conclusie en aanbevelingen: hoe verder?

Het is aan de gemeente om de beleidsdoelstellingen, de beheerstrategie en het uiteindelijke onderhoud, zoals vastgelegd in dit plan in praktijk te brengen. Over vijf jaar wordt opnieuw de balans opgemaakt, we evalueren de manier waarop dit plan in praktijk is gebracht en actualiseren het plan naar de nieuwe situatie met de wensen en eisen die over vijf jaar urgent zijn. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële conclusie.

8.1 Conclusie

Na de uitgevoerde weginspectie in het eerste kwartaal van 2026 blijkt dat de kwaliteit van het wegareaal licht gedaald is maar zich nog steeds op een hoog niveau bevindt. Het onderhoudsprogramma is samengesteld met de doelstelling om de wegen conform ons ambitieniveau op **kwaliteitsniveau B** te onderhouden.
Om met het beheer en onderhoud de komende jaren (2027-2031) aan te sluiten op ons ambitieniveau is voor de komende planperiode in totaal **€ 8.816.400** nodig (prijspeil januari 2026 en incl. 2% indexering per jaar). Dit komt neer op een gemiddelde van **€ 1.763.300** per onderhoudsjaar.
Uit het onderhoudsprogramma en de daaraan gekoppelde financiële consequenties is zichtbaar dat we op een tekort uitkomen van **€ 1.664.400** op het beschikbare budget voor de periode van vijf jaar (gerekend met prijspeil januari 2026 en incl. 2% indexering per jaar). Dit komt neer op gemiddeld **€ 332.900** per jaar, welke reeds structureel is opgenomen in de begroting 2027.

8.2 Aanbevelingen

In dit beheerplan is gerekend met prijspeil januari 2026 en een indexering van 2% per jaar. Met het jaarlijks indexeren van de budgetten wordt voorkomen dat er (grote) tekorten ontstaan waardoor het beoogde onderhoudsprogramma toch volledig uitgevoerd kan worden. Indexering van de budgetten zorgt ervoor dat het vastgestelde kwaliteitsniveau B behaald blijft. Kanttekening hierbij is dat momenteel sprake is van ongewone prijsstijgingen in de infrasector vanwege geopolitieke onrust, diverse oorlogen en de hiermee alsmaar stijgende olie- en gasprijzen. Deze ongewone prijsstijgingen kunnen mogelijk de budgetten onder druk zetten en hun weerslag hebben op het onderhoudsprogramma. Om op doelmatige en financieel verantwoorde wijze invulling te blijven geven aan het beheer en onderhoud van wegen is het aan te raden om bij de jaarlijkse begrotingsactualisatie, indien nodig, de beheerprijzen opnieuw te indexeren. Het risico van stijgende prijspeilen is beschreven in de risicoparagraaf van de begroting 2027.



Gemeente Maasgouw
Markt 36, 6051 DZ Maasbracht
E-mail: info@gemeentemaasgouw.nl
Telefoon: 0475-85 25 00

GEMEENTE
MAASGOUW.