



Wegenbeleidsplan Gennep 2016-2020

- DEFINITIEF -



Colofon

Opdrachtgever:

Gemeente Gennep
Ellen Hoffmannplein 1
Postbus 9003
6590 HD Gennep

Opdrachtnemer:

Ingenieursbureau TBH
Elleboogstraat 3a
5371 LL Ravenstein





Wegenbeleidsplan Gennep 2016-2020

- DEFINITIEF -

Auteurs: ing. R. (Ronald) Koerts
R. (Rien) Hoefnagel

Opdrachtgever: Gemeente Gennep
Ellen Hoffmannplein 1
6590 HD Gennep



Opdrachtnemer: Ingenieursbureau TBH
Elleboogstraat 3a
5371 LL Ravenstein



Datum vrijgave: mei 2016
Status: -DEFINITIEF-
Projectnummer: 2015.C_57_Gennep_Wegenbeleidsplan



Voorwoord

Voor u ligt het beleidsplan “onderhoud wegen 2016 – 2020”. De Gemeente Gennep heeft aan ingenieursbureau TBH opdracht gegeven om de beleidsplannen voor de afdeling Groen en de afdeling Wegen te actualiseren. Maatschappelijke ontwikkelingen, zoals social return en burgerparticipatie, grijpen in op de manier van werken voor de gemeente. Deze en andere ontwikkelingen op andere beleidsterreinen stralen uit naar het beleidsterrein van wegen. Deze beleidsrapportage zal deze ontwikkelingen in beeld brengen. De rapportage geeft een volledig beeld op haar beleidsterrein en daarnaast ook een doorkijk naar andere beleidsterreinen zoals Verkeer en Riolering.

Inhoud

Voorwoord	4
Inhoud	5
1 Inleiding	7
Algemeen.....	7
Doelstelling.....	7
Proces	7
Areaal	8
Leeswijzer	9
2 Uitgangspunten	10
2.1 Wetgeving	10
2.2 Huidige beleid verzorgende staat	10
2.3 Systematisch wegbeheer.....	11
2.4 Huidig flankerend beleid	11
2.4.1 Inritten.....	11
2.4.2 Bermen in buitengebied	11
2.4.3 Kabels en leidingen.....	12
2.4.4 Civiele kunstwerken	12
2.4.5 Bomen en groen	12
3 Kwantiteit en kwaliteit van de buitenruimte	13
3.1 Areaaloverzicht.....	13
3.2 Methodiek	13
3.3 Huidige kwaliteit.....	15
3.3.1 Technische kwaliteit	15
3.3.2 Conclusie	16
Verzorgende kwaliteit	17
4 Toekomstig beleid	18
4.1 Technische Kwaliteit.....	18
4.2 Verzorgende kwaliteit	18
4.3 Flankerend beleid.....	19
4.3.1 Social Return.....	19



4.3.2	Burgerparticipatie.....	19
4.3.4	Kabels en leidingen.....	19
4.3.5	Verkeer	20
4.3.6	Riolering.....	20
	Wegen en bomen	20
4.3.8	20
4.3.9	Wegen en groenvakken.....	21
4.3.10	Multidisciplinaire projecten	21
4.3.11	Civiele kunstwerken	22
4.3.12	Inritten.....	22
5	Financieel kader	23
5.1	Algemeen.....	23
5.2	Planmatig onderhoud.....	23
5.3	Regulier onderhoud.....	24
5.4	Rehabilitatie	24
5.5	Benodigd budget	25
5.5.1	Regulier onderhoud wegen.....	25
5.5.2	Planmatig onderhoud wegen	25
5.5.3	Budgetplanning	26
5.6	Beleidskeuzes	27
5.6.1	Bermen wegen	27
5.6.2	Onverharde fietspaden	28
6	Aanbevelingen.....	29
	Bronnenlijst	30
I.	Methodiek	31
II.	Beleidskeuze: basisniveau wegbeheer naar niveau A.....	32
III.	Beleidskeuze: basisniveau wegbeheer naar niveau C.....	33
IV.	CROW Methodiek.....	35
V.	Structuurelementenkaart 2016.....	38
VII	Begrippenlijst.....	39



Inleiding

Algemeen

Volgens de wegenwet zijn de wegbeheerders verplicht de aan hen toegewezen wegen in goede staat te houden en verantwoord te beheren. De doelstelling van dit beleidsplan is om inzichtelijk te maken wat de kwaliteitsdoelstellingen zijn voor de komende beleidsperiode. Daarnaast wordt in dit beleidsplan ook de huidige staat en gewenste staat van het wegennet weergegeven. Met daarbij de benodigde financiële onderhoudsbehoefte om het areaal in een geordende kwaliteit te krijgen.

Doelstelling

Het doel van het wegenbeleidsplan is het huidige wegenbeleidsplan te actualiseren en het opnieuw vastleggen van de ambities voor het beheer van de wegen binnen de gemeente Gennep. Dit wordt samen met het beschikbare budget en de huidige kwaliteit tegen elkaar afgewogen. Het uiteindelijke resultaat is een advies voor de wegenkwaliteit, met een indicatie van het benodigde budget. Na deze actualisatie zal het wegenbeleidsplan een opstap zijn naar andere documenten, zoals beleid voor civiele kunstwerken, kabels en leidingen.

Proces

In het proces om tot een nieuw beleidsplan te komen zijn de wensen en ideeën van de raad en het college meegenomen. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft zich middels een collegebesluit een voorlopige advies gegeven om het kwaliteitsniveau van de wegen voor het eind van de beleidsperiode op kwaliteitsniveau B te brengen. In een informatieve raadscommissie, d.d. 17 februari 2016 zijn het advies en de financiële gevolgen behandeld. Alle berekeningen en de maatregelen bij het gepland onderhoud in dit document zijn gebaseerd op dit kwaliteitsniveau. In de bijlagen II en III zijn ook de overige kwaliteitsniveaus A en C doorgerekend.

Areaal

De gemeente Gennep bestaat uit de kernen Gennep, Ottersum, Milsbeek, Heijen en Ven-Zelderheide. De gemeente beslaat een oppervlakte van ongeveer 5.040 hectare.

Afbeelding 1.1

Satellietfoto van de gemeente Gennep (bron: Google Earth)



Uit het huidige wegbeheerbestand blijkt dat de totale in beheer zijnde administratieve rijbaanlengte van de gemeente Gennep 206 kilometer bedraagt.

Hiervan is 148 kilometer asfalt- en 144 kilometer elementenverharding. De overige lengte zijn onverharde wegen. De gemeente heeft in totaal circa 1.270.000 vierkante meter aan wegenareaal in beheer. Hiervan is circa 52 procent asfaltverharding, 37 procent elementenverharding en 12 procent overige verhardingen, waaronder half- en onverharde wegen. Het wegennet is opgebouwd volgens onderstaande tabel:

TABEL 1.1: OVERZICHT VAN WEGEN BINNEN DE GEMEENTE PER KERN										
	RIJBAAN		FIETSPADEN		VOETPADEN		OVERIGE		TOTAAL OPP	TOTAAL LENGTE
RIJLABELS	OPP	LENGTE	OPP	LENGTE	OPP	LENGTE	OPP	LENGTE		
GENNEP	329.568	65867	38.947	14.575	89.486	40.025	75.343	17.350	533.344	13.7819
HEIJEN	239.565	53069	19.919	10.057	15.565	7.984	14.730	40.943	289.779	75.205
MILSBEEK	169.502	37787	9.380	5.155	19.428	9.987	15.169	4.915	213.479	57.846
OTTERSUM	115.931	27934	969	493	19.709	10.323	14.551	3.922	151.160	42.674
VEN- ZELDERHEIDE	72.977	21.417			4.844	2.864	6.141	2.028	83.963	26.309
EINDTOTAAL	927.543	20.6077	69.215	30.281	149.033	71.185	125.934	32.311	1.271.725	33.9854



Leeswijzer

De rapportage heeft zes hoofdstukken. Naast de hoofdstukken kan in de bijlage een beknopte samenvatting van het beleidsplan gevonden worden.

Hoofdstuk 1 algemene inleiding over het beleidsplan en het huidige areaal van de gemeente Gennep.

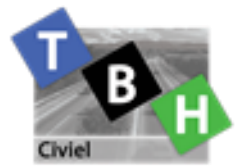
Hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten voor het beleidsplan toegelicht.

Hoofdstuk 3 behandelt de huidige staat van het areaal. Naast de technische staat van de wegen komt ook de verzorgende staat van de wegen aan de orde.

Hoofdstuk 4 geeft een beeld van het beleid voor de komende beleidsperiode. Hier wordt naast de technische staat, de verzorgende staat ook het flankerend beleid behandeld. Daarnaast geef het een doorkijk naar andere beleidsterreinen.

Hoofdstuk 5 behandelt het financiële deel van dit beleidsplan. Dit hoofdstuk gaat dieper in op de financiële kaders van dit beleidsplan. Hoofdstuk 5.6 geeft een aantal specifieke beleidskeuzes voor de komende beleidsperiode.

Hoofdstuk 6 hier worden de aanbevelingen uit de hoofdstukken gebundeld en in samenvatting weergegeven.



2 Uitgangspunten

2.1 Wetgeving

De gemeente beschikt in haar rol als wegbeheerder niet over een volledige vrijheid in het vaststellen van het beleid. Het beheer van wegen is deels in nationaal geldende wetten en besluiten geregeld. Daarnaast zijn er wetten en regelingen op verschillende andere beleidsterreinen. Deze randvoorwaarden zijn van invloed op de beheertaak. Ook maatschappelijke ontwikkelingen hebben invloed op het onderhoudsbeleid en de uitvoering van het beheer.

Voor beheer en onderhoud zijn de volgende wetten en regelingen van toepassing:

- Wegenwet,
- Wegenverkeerswet (Wvw),
- Grondwet (Zorgplicht),
- Burgerlijk Wetboek (BW),
- Algemeen Plaatselijke Verordening
- Wet Milieubeheer en Bouwstoffenbesluit,
- Bestrijdingsmiddelenwet,
- Arbeidsomstandighedenwet (Wet Arbo).

2.2 Huidige beleid verzorgende staat

Binnen de gemeente Gennep is de laatste jaren een stap gemaakt richting de integrale beeldkwaliteit. Dit betekent dat voor alle structurelementen een streefkwaliteit is vastgesteld. In de rapportage "Meetlat integrale Kwaliteit Gemeente Gennep" staat aangegeven wat de kwaliteit per structurelement moet worden. Deze streefkwaliteit is tevens de norm voor de verzorgende staat. In de onderstaande tabel 2.1 is de gewenste streefkwaliteit per onderdeel aangegeven:

2.3 Systematisch wegbeheer

Beheer- en onderhoudsactiviteiten zijn continu en cyclisch van aard. Het is dan ook van groot belang dat het uitvoeren van onderhoud aan wegen systematisch plaatsvindt. Enerzijds om te voorkomen dat bepaalde locaties of gebreken worden gemist, anderzijds om de beschikbare middelen zo doelmatig mogelijk in te zetten.

Door het CROW is een wegbeheersysteem ontwikkeld voor het beheer en onderhoud van verhardingen. Dit systeem geeft invulling aan de gewenste systematische benadering van het beheer en onderhoud. Resultaat van het systeem is een objectieve planning (prioriteitstelling) en begroting voor het uitvoeren van het onderhoud.

Ten behoeve van het wegbeheer is een instrument ontwikkeld dat als hulpmiddel dient om tot de meest optimale meerjarenplanning voor de eerste vijf jaar te kunnen komen. Deze wordt beschreven in bijlage II

2.4 Huidig flankerend beleid

Het wegenbeleid beslaat meer dan alleen het onderhoud van wegen. Naast wegen beslaat het werkgebied ook duikers, inritten, kabels en leidingen, bermen en markeringen. Veel (dagelijks) onderhoud valt onder andere beleidsterreinen zoals groen, riolering en verkeer.

2.4.1 Inritten

Het huidige beleid voor inritten naar percelen is vrij algemeen gesteld. Bij de aanvraag voor een nieuwe inrit ontvangt de aanvrager / eigenaar de voorwaarden voor het beheer en onderhoud van de inrit. De gemeente Gennep heeft nu in principe alle inritten tot de perceelgrens onder haar beheer.

2.4.2 Bermen in buitengebied

De eerste 60 centimeter (zie afb. 2.1) buiten de wegverharding wordt gerekend als berm van de weg. Binnen de gemeente Gennep worden deze onderhouden via de bestekken van het groenbeheer.

Greppels en sloten zijn van belang voor de afwatering van de weg. Deze dienen dan ook regelmatig schoongemaakt te worden. Het onderhoud van de gemeentelijke sloten en greppels worden meegenomen in het maaibestek van de Gemeente.



Afb. 2.1: Verdeling weg- en groenbeheer

Indien een berm in een zeer slechte toestand verkeerd, onder andere door zware belasting van het verkeer ten opzichte van de onderlinge materialen komt de verkeersveiligheid in gevaar. Om de verkeersveiligheid te kunnen garanderen dienen er maatregelen te worden genomen. Een goede maatregel is het aanpassen van de berm. Het aanpassen van de berm kan bestaan uit het verharderen van de berm. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van een strook grasbetonstenen. Daardoor blijft het groene uiterlijk deels gehandhaafd en is het niet aantrekkelijk om permanent gebruik te maken van deze strook.



2.4.3 **Kabels en leidingen**

Kabels en leidingen liggen voornamelijk onder veel verhardingen, zoals wegen, fietspaden en trottoirs. Binnen de gemeente is er geen beleid met betrekking tot de ligging van de kabels en leidingen onder verhardingen en groenstroken. Per project c.q. aanvraag wordt bekeken wat de juiste oplossing voor de ligging is.

2.4.4 **Civiele kunstwerken**

Naast wegen vallen ook kunstwerken, zoals bruggen, onder het wegbeheer. Deze drukken hiermee ook op het huidige budget. Het onderhoud van de civiele kunstwerken wordt op projectbasis uitgevoerd. Per project wordt budget beschikbaar gesteld.

2.4.5 **Bomen en groen**

Als verfraaiing en ter bevordering van het woongenot zijn langs veel wegen bomen geplant. Bij net geplante bomen zijn er geen noemenswaardige problemen betreffende het wegbeheer. In de loop van de jaren kunnen er minder veilige situaties ontstaan. Deze situaties kunnen verschillende oorzaken hebben, de meest voorkomende zijn de boomwortels. Door groei kunnen deze in de loop van de tijd verhardingen “opdrukken”. Daardoor ontstaan er minder veilige situaties door ongelijk liggende elementen van de verhardingen of ontstaan er oneffenheden in asfaltverhardingen. Naast boomwortels kan de omvang van groen vanwege zichtbelemmering een onveilige situatie bij kruisingen, inritten en trottoirs opleveren.

Ondanks dat het beheer van groenvakken en bomen onder het groenbeleidsplan valt kan door overleg tussen de verschillende disciplines veel overlast worden voorkomen. Bij projecten, reconstructies en herinrichting van wegen zal multidisciplinair gekeken moeten worden naar waar, hoe en welk soort groen (bomen en heesters) in de gehele inrichting van de wegen in te passen is.

3 Kwantiteit en kwaliteit van de buitenruimte

In dit hoofdstuk zal beschreven worden wat de werkwijze is geweest voor het vaststellen van de huidige kwaliteit van de wegen in de gemeente. Daarop volgen de resultaten van deze meting. Hier wordt een onderscheid gemaakt tussen de technische en verzorgende staat van het wegvakonderdeel. Tot slot wordt er een advies uitgesproken over de kwaliteit, welke is gebaseerd op voorgaand groenbeleidsplan en inbreng van andere relevante beleidsdocumenten.

3.1 Areaaloverzicht

Om de kwaliteit van het wegareaal te beoordelen, wordt er gebruikt gemaakt van de Meetlat Integrale Kwaliteit. Dit document is in 2008 opgesteld door Oranjewoud en vastgesteld door de gemeenteraad. In deze Meetlat zijn diverse zones (structuurgebieden) vastgelegd, waaraan een bepaalde kwaliteit is gekoppeld. In onderstaande tabel 3.1 een overzicht van deze structurelementen:

TABEL 3.1 OMSCHRIJVING VAN DE STRUCTUURELEMENTEN	
STRUCTUURGEBIEDEN	FUNCTIEOMSCHRIJVING
Centrum	het bieden van winkel- en recreatiegelegenheid
Woon	het bieden van een permanente verblijfplaats
Industrie	het bieden van werkgelegenheid
Doorgaande wegen	het bieden van een goede doorstroom voor het vervoer en verkeer.
Buiten de kom	het bieden van ruimte voor de natuur en de landschappelijke waarden.

In bijlage V staat een kaart van de Gemeente Gennep met de structuurgebieden aangegeven.

3.2 Methodiek

De Meetlat is gebaseerd op de zogeheten 'Beeldkwaliteit' van een object. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in de technische en verzorgende staat van een object. De technische staat van een wegenobject kan worden omschreven als: 'Is het object nog compleet'. Er wordt gekeken naar fysieke gebreken van het wegenobject zoals gaten, scheuren en er wordt beoordeeld of het nog veilig is om het wegobject te gebruiken.

De verzorgende staat van een wegenobject betreft het uiterlijk. Dit betreft bijvoorbeeld de aanwezigheid van zwerfvuil en hondenuitwerpselen. Om hier een juiste kwalificatie aan te geven, wordt er gebruik gemaakt van bepaalde eisen per kwaliteitsaanduiding welke zijn aangevuld met afbeeldingen. De kwaliteit is onder te verdelen in Hoog (A), Basis (B) en Laag (C). Onderstaande afbeelding geeft het verschil tussen de technische en verzorgende staat weer, met de daarbij horende kwaliteit. Een verdere omschrijving van de methodiek is terug te vinden in Bijlage IV.

Afbeelding 3.1

Verschil tussen technische en verzorgende staat



Bij twijfel tussen twee kwaliteitsaanduidingen wordt de laagste (minst goede kwaliteit) aanduiding aangehouden. Bij een kwaliteitsaanduiding lager dan B, is het aan de gemeente om maatregelen uit te voeren om de kwaliteit op te waardenen.

In de Meetlat is per structuurgebied onderscheid gemaakt in type van objecten. In de tabel op de volgende pagina is terug te lezen welke kwaliteit een element moet hebben om te voldoen aan de Meetlat.

TABEL 3.2: GEWENSTE STREEFKWALITEIT PER STRUCTUURGEBIED						
ONDERDEEL	INDUSTRIE	WOONGEBIED	BUITENGEBIED	CENTRUM ACCENT	HOOFDWEGEN	GROENGEBIED
TECHNISCHE STAAT						
ASFALT	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	BASIS (B)
ELEMENTEN	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	BASIS (B)
WEGMARKERINGEN	BASIS (B)	BASIS (B)	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	BASIS (B)
BERM	BASIS (B)	BASIS (B)	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	BASIS (B)
OPENBARE VERLICHTING	BASIS (B)	BASIS (B)	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	BASIS (B)
BRUGGEN	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	BASIS (B)
VERZORGENDE STAAT						
ONKRUID OP VERHARDING	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	BASIS (B)
HONDENPOEP	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	HOOG (A)	BASIS (B)	BASIS (B)

Om de kwaliteit gebied of type van objecten te bepalen, hanteert de Meetlat de 90%-norm. Dit betekent dat minimaal 90% van de gecontroleerde objecten moet voldoen aan de gestelde kwaliteitseis.

3.3 Huidige kwaliteit

3.3.1 Technische kwaliteit

De huidige staat c.q. kwaliteit van het wegennet van de gemeente Gennep is in beeld gebracht door het uitvoeren van een globale visuele inspectie in augustus 2015.

Tabel 3.3 Kwaliteitsniveaus wegen Gemeente Gennep algemeen

288 CROW kwaliteitscatalogus	CROW 146/147 Wegbeheer	Asfalt	Cementbeton	Elementen	Totaal
A+ (zeer goed)	Er is geen schade	20%	100%	69%	42%
A (goed)	Er is enige schade	49%	0%	27%	39%
B (voldoende)	De waarschuwingsgrens is overschreden	13%	0%	0%	7%
C (matig)	De richtlijn is overschreden (onderhoud binnen twee jaar noodzakelijk)	2%	0%	0%	1%
D (te slecht)	De richtlijn is meer dan een klasse overschreden (onderhoudsachterstand)	16%	0%	4%	11%

Uit bovenstaande tabel 3.3 blijkt dat het algemene beeld van de kwaliteit binnen de gemeente Gennep voldoende te noemen is. Het algemene beeld is dat op ongeveer 12 procent van het wegennet dient binnen nu en twee jaar een onderhoudsmaatregel gepland te worden. In het algemeen is circa 42 procent zeer goed, 39 procent is goed, 7 procent is voldoende, 1 procent is matig en 11 procent is slecht van het wegennet.

Als er nader gekeken gaat worden naar kwaliteit van de verschillende verhardingstypen valt op dat bij asfaltverhardingen de kwaliteit op niveau D zit. Bij 18 procent van de asfaltverharding dient binnen twee jaar een onderhoudsmaatregel gepland te worden.

Bij elementenverharding wordt het uitvoeren van het regulier onderhoud anders uitgevoerd dan bij asfaltverhardingen. De gemeente heeft een samenwerking met Intos die op het gebied van regulier onderhoud aan elementenverhardingen werkzaamheden uitvoert. Kleine schades bij elementenverhardingen worden op die manier snel en relatief goedkoop opgelost. Deze werkwijze is terug te zien in de kwaliteitscijfers maar 4 procent is gekwalificeerd als "D".

Het areaal opgesplitst in structuurgebieden van de meetlat-rapportage geeft het volgende beeld:

Tabel 3.4

Kwaliteitsniveaus wegen Gemeente Gennepe per kern en structuurgebied

	Gennepe	Heijen	Milsbeek	Ottersum	Ven-Zelderheide	Totaal
Asfalt						
Buitengebied	D	D	D	D	A	D
Centrum/Accent	C	D	-	-	A+	D
Hoofdwegen	A	A	-	A	-	A
Industrie	A	A+	B	-	-	A
Woongebied	C	D	B	A	B	C
Totaal asfalt	C	C	D	B	A	C
Totaal kern	C	D	D	C	B	-
Elementen						
Buitengebied	D	A	A	A	A+	B
Centrum/Accent	B	A	A	A	A	B
Hoofdwegen	A	D	-	A	A	A
Industrie	A	A	A	-	-	A
Woongebied	B	A	A	A	A	B
Totaal elementen	B	A	A	A	A	B
Totaal kern	B	A	A	A	A	-

Uit deze tabel 3.4 blijkt dat de kwaliteit van de diverse structuurgebieden bij vooral asfaltverhardingen niet op niveau is. Tijdens de globale wegininspecties zijn in het centrum van Gennepe een aantal omvangrijke projecten geweest. Daardoor kan het beeld van deze gebieden iets vertekend zijn. Voor de industrie en hoofdwegen is de kwaliteit op niveau A. Dat is één niveau hoger dan het streefniveau. Voor de overige onderdelen behaalt het kwaliteitsniveau niet de gewenste streefkwaliteit.

3.3.2

Conclusie

Binnen de gemeente is een groot kwaliteitsverschil tussen de verhardingstypen asfalt- en elementenverhardingen. De asfaltverhardingen zijn beduidend slechter van kwaliteit. Dit komt vooral door de wijze van uitvoering bij het regulier onderhoud. Kleinere schades worden bij elementenverhardingen sneller verholpen. Het asfalt in de

Verzorgende kwaliteit

Voor de verzorgende staat van de verhardingen staan ins de meetlatrapportage de streefkwaliteiten beschreven. Gegevens voor de tabel zijn beschikbaar gesteld door de gemeente Gennep. De schouwresultaten dateren uit juni 2015.

Tabel 3.5

Huidige kwaliteit verzorgende staat (gegevens aangeleverd door de Gemeente Gennep)

Kwaliteit verzorgende staat							
		Kwaliteitsniveaus (%)					
		Hoog				Laag	
Onderdeel	Item	A+	A	B	C	D	huidige kwaliteit
Totaal Indruk Verharding	Totaal Indruk verharding	15%	52%	33%	-	-	B
Totaal Indruk Meubilair	Totaalindruk meubilair	4%	71%	24%	-	-	B
Totaal Indruk Verzorging	Totaalindruk verzorging	15%	63%	23%	-	-	B
Rijbanen	Algemene Indruk asfalt	17%	58%	25%	-	-	B
Fietspaden	Algemene Indruk asfalt	29%	71%	-	-	-	B
Voetpaden	Algemene Indruk asfalt	12%	54%	31%	4%	-	B
Parkeerstroken/overig	Algemene Indruk asfalt	3%	62%	35%	-	-	B
Wegmarkering	Algemene indruk wegmarkering	24%	47%	18%	12%	-	C
Zwerfvuil	Algemene indruk zwerfafval	13%	73%	15%	-	-	B
Onkruid op verharding	Totaalindruk onkruid op verharding	14%	44%	40%	2%	-	B
Hondenpoep	Totaalindruk hondenpoep	15%	67%	15%	4%	-	B
OV	Algemene indruk OV	7%	82%	11%	-	-	B

Alle onderdelen zijn op minimaal het kwaliteitsniveau B. Behalve het onderdeel wegmarkeringen, deze is op C niveau. Uit de huidige cijfers is geen beeld te geven voor de kwaliteitsniveaus per kern en per gebied, omdat deze gegevens niet beschikbaar zijn.

4 Toekomstig beleid

Voor het toekomstige beleid kan worden gekeken naar de eisen en wensen binnen de gemeente betreffende de kwaliteit en staat van het wegareaal. Het huidige beleid is reeds uiteengezet in hoofdstuk 2. In dit hoofdstuk wordt het toekomstig beleid uiteengezet.

4.1 Technische Kwaliteit

De huidige technische kwaliteit over het gehele wegareaal is niveau "B". De asfaltverhardingen scoren in het algemeen slecht. Het beleid dient dan vooral de nadruk te krijgen op het verbeteren van de kwaliteit van de asfaltverhardingen. Het onderhoud voor deze wegen zal prioriteit moeten krijgen. Zoals in de tabel 3.4 te zien is zijn het vooral wegen in het buitengebied die daar onder vallen.

4.2 Verzorgende kwaliteit

Het huidige beleid voor de verzorgende kwaliteit wordt sinds 2008 volgens de meetlatrapportage geschouwd. De meetlatrapportage geeft een streefkwaliteit aan voor de verschillende structuurgebieden. In tabel 4.2 staan de streefkwaliteiten voor de verzorgende staat:

Tabel 4.2

Streefkwaliteiten verzorgende staat

Streefkwaliteiten verzorgende staat						
Onderdeel	Industrie	Woongebied	Buitengebied	Centrum /Accent	Hoofdwegen	Groengebied
asfalt	B	A	B	A	B	B
elementen	B	A	B	A	B	B
Wegmarkeringen	B	B	B	A	B	B
Berm	B	B	B	A	B	B
Openbare verlichting	B	B	B	A	B	B
Bruggen	B	A	B	A	B	B
Onkruid op verharding	B	A	B	A	B	B
Hondenpoep	B	A	B	A	B	B

Uit de beschikbare gegevens over de verzorgende staat blijkt in het algemeen het gewenste kwaliteitsniveau wordt gehaald. Er zijn geen gegevens per onderdeel en per structuurgebied beschikbaar.

4.3 Flankerend beleid

Beleid is niet altijd een gekaderd begrip. Veel onderdelen binnen beleidsplannen van Wegen, Groen, Verkeer en Riool hebben raakvlakken met elkaar. Daarnaast zijn er nog raakvlakken met het sociale domein. Dit hoofdstuk is ook opgenomen in het beleidsplan "Groen". De adviezen die in dit hoofdstuk worden benoemd, gelden voor dit beleidsplan.

4.3.1 Social Return

Het begrip Social Return kent meerdere definities. Een algemeen geaccepteerde definitie is de volgende: *"Social Return is mensen die een grotere afstand tot de arbeidsmarkt hebben, een kans geven om werkervaring op te doen."*

Huidige samenwerking

De Gemeente Gennep voert een actief beleid op dit gebied. Het beleid heeft vorm gekregen in een samenwerking in het bedrijf Intos. Het bedrijf Intos zet zich in om mensen met een achterstand op de arbeidsmarkt een kans te geven werkervaring op te doen. De Gemeente Gennep en Intos hebben een samenwerkingsovereenkomst, "Buitenwerk" genaamd, voor het onderhoud aan de buitenruimte.

4.3.2 Burgerparticipatie

Veel burgers voelen zich betrokken bij hun wijk of omgeving. Deze burgers willen zich vrijwillig inzetten om de leefomgeving te verbeteren. Dat heet burgerparticipatie. De rijksoverheid stimuleert lagere overheden om burgers meer te betrekken bij de leefomgeving. De rol van de gemeente kan daardoor veranderen.

Wat doet de gemeente op dit moment?

Momenteel doet de Gemeente Gennep via verschillende initiatieven aan burgerparticipatie. Zo stelt de gemeente materiaal beschikbaar voor het onderhouden van bloembakken. Ook zorgt de gemeente ieder najaar dat er bladkorven klaarstaan, zodat bewoners hun bladafval daar kwijt kunnen.

4.3.4 Kabels en leidingen

Kabels en leidingen zijn nodig voor het functioneren van onze maatschappij. De belangen van de netbeheerders zijn dat zij een goed te onderhouden netwerk bezitten. Dit betekent voor het weg- en groenonderhoud dat kabels en leidingen zoveel mogelijk op goed bereikbare locaties gelegen dienen te zijn. Veel netbeheerders hebben een voorkeur om onder elementverhardingen of gazon te leggen. In het buitengebied liggen de kabels in de bermen. De kosten voor het opbreken en opnieuw aanbrengen van de verhardingen en groenvoorzieningen zijn dan relatief laag.

Schade door werkzaamheden aan riolering en het verwijderen van groen geven maatschappelijke overlast door uitval van nutsvoorzieningen en diensten. Dit moet tot een minimum beperkt worden. Bij de inrichting van de openbare ruimte dient men rekening te houden met de (toekomstige) aanwezigheid van kabels en leidingen in de ondergrond. De locatie van riolering en bomen (zoals boomsoort en standplaats grootte) zijn daarbij hoofdelementen.

4.3.5

Verkeer

Het beleidsterrein “Verkeer” ligt dicht bij het weg- en groenbeheer. De technische staat van een wegverharding en beplanting kan veel vragen en klachten opleveren over de verkeersveiligheid. Wensen, vragen en klachten van burgers kunnen leiden tot aanpassingen in de weginrichting. Dit heeft invloed op het beheer van de wegen en het groen.

Grote verkeerskundige projecten, zoals het instellen van 30 / 60 kmh-zones, zijn vastgesteld in het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP). In dit plan is een uitvoeringsplanning voor de komende periode aangegeven.

De projecten uit het uitvoeringsprogramma hebben in meer of mindere mate een invloed op de inrichting van de wegen en groen. Door de onderhoudsplanning van de wegen en het groen af te stemmen op de projecten van de afdeling verkeer zal een grotere efficiëntie bereikt kunnen worden.

4.3.6

Riolering

Het beleidsvlak riolering heeft behoorlijke raakvlakken met het groen- en wegbeheer. De meeste riolering ligt onder een wegverharding of groenvoorziening, daardoor zal bij onderhoud van de riolering ook een deel van de wegverharding en groenvoorziening mee genomen worden in dat onderhoud. Ook doelstellingen zoals minder verdroging en minder afvoeren van hemelwater naar de rioolzuivering zorgen ervoor dat het rioolbeheer invloed heeft op het weg- en groenbeheer.

Bij planten van bomen en bij de huisaansluitingen die door voortuinen lopen dient ook rekening gehouden te worden met het rioolbeheer. Door wortelgroei in rioleringsbuizen, kan het voorkomen besloten wordt dat bomen verwijderd worden. Afspraken moeten hierover vastgelegd worden in zowel het GRP-beleid en het bomenbeleidsplan.

Nieuwe onderhoudsmethodes als het relinen van rioolstrengen hebben grote invloed op het onderhoud. Door de komst van relinen is er minder behoefte aan het vervangen van rioolstrengen. Daardoor hoeven wegen en groenstroken minder vaak te worden opgebroken. De kosten nemen toe voor het onderhoud, eventuele vernieuwing van de weg of het groen kwam voor een deel ten laste van het budget van het rioolbeheer omdat het riool vervangen werd. Nu is er geen koppeling meer met het onderhoud van de weg en het groen.

4.3.8

Wegen en bomen

Als verfraaiing en ter bevordering van het woongenot zijn langs veel wegen bomen geplant. Bij net geplante bomen zijn er geen noemenswaardige problemen betreffende het wegbeheer. In de loop van de jaren kunnen er minder veilige situaties ontstaan. Deze situaties kunnen meerdere oorzaken hebben, de meest voorkomende zijn de boomwortels. Door groei kunnen deze in de loop van de tijd verhardingen “opdrukken”. Daardoor ontstaan er minder veilige situaties door ongelijkliggende elementen van de verhardingen. Of er ontstaan drempels in asfaltverhardingen. Naast boomwortels kunnen overhangende takken de verkeersveiligheid in gevaar



Afb. 4.6: Bomen langs de weg kunnen later voor gevaar zorgen. (bron: CROW)

brenge. In een bomenbeleidsplan kan hier aandacht aan geschonken worden door een minimale doorrijhoogte te hanteren langs openbare wegen en fietspaden.

4.3.9

Wegen en groenvakken

Naast bomen liggen er ook veel plantvakken langs wegen ter verfraaiing van het straatbeeld. Deze plantvakken dienen goed bijgehouden te worden. Daarbij valt op dat dit soms ten koste gaat van de technische staat van de beplanting. Waar de beplanting te dicht langs de verharding is aangeplant, zal deze onderhouden worden als een blokhaag. Waar de beplanting over gaat hangen, zal gesnoeid worden. Dit resulteert



Afb.4.7: Overhangende beplanting kan voor onveilige situaties zorgen (bron: CROW)

vaak in een korte levensduur van de beplanting en een rommelig en slordig beeld. De overhangende beplanting in een vak kan ook leiden tot onveilige situaties bij kruisingen, inritten en trottoirs.

Door hier rekening mee te houden bij weg- en groenbeleid, wordt bij grotere projecten zoals reconstructies en herinrichtingen van wegen een integraal ontwerp en tevens een duurzamer beheer en onderhoud van de openbare ruimte.

4.3.10

Multidisciplinaire projecten

Het combineren van verschillende disciplines zoals wegbeheer, riolering, verkeer, groen en openbare verlichting zal voordelen opleveren. Het gezamenlijk en gecoördineerd voorbereiden van grotere onderhoudsmaatregelen zorgt voor een efficiëntere besteding van gelden.

Daarvoor is het belangrijk dat de diverse disciplines hun basisplanning voor de komende beleidsperiode op elkaar afstemmen. Onderhoudsmaatregelen dienen daarbij gecombineerd uitgevoerd te worden. Budgetten voor deze projecten zullen bij het college en raad aangevraagd worden.



4.3.11 Civiele kunstwerken

Civiele kunstwerken binnen het wegbeheer, zoals bruggen en duikers, zijn de afgelopen jaren op ad hoc basis onderhouden. Dit betekent enkel op basis van calamiteiten en zichtbare gebreken. Daarbij speelt het ontbreken van een inventarisatie van de civiele kunstwerken een duidelijke rol.

4.3.12 Inritten

Het huidige beleid over inritten staat reeds benoemd in hoofdstuk 2. Dit is een vrij algemeen beleid waarbij geen vaste “regels” voor een inrit staan omschreven. De gemeente levert bij iedere inrit “maatwerk”. Maatwerk is niet altijd goed uit te leggen naar de burgers. Het geeft soms onduidelijkheid over het eigendom en onderhoud van de inrit. Een aantal burgers in het buitengebied onderhouden de verharding van hun inrit zelf.

5 Financieel kader

5.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft het spanningsveld weer tussen de benodigde onderhoudskosten en het beschikbaar budget voor het gemeentelijke wegennet. Het onderhoud wordt verdeeld in 3 categorieën (Onderhoud aan onverharde wegen zijn hierin niet meegenomen);

Planmatig onderhoud: Dit wordt ook groot onderhoud genoemd. Te begroten vanuit de 'Basisplanning', gebaseerd op de actuele onderhoudstoestand vanuit de Globale Visuele Inspectie.

Regulier onderhoud: Dit omvat kleinschalige onderhoudswerken van ernstige schades, gebaseerd op meldingen van burgers en gezien vanuit de Globale Visuele Inspectie; Dit onderhoud wordt ook wel "klein onderhoud" genoemd.

Rehabilitatie: De te reserveren vervangingsinvestering wanneer een weg gezien de hoge leeftijd opnieuw aangelegd dient te worden.

5.2 Planmatig onderhoud

Het planmatig onderhoud kan op twee manieren begroot worden. Er is de theoretische benaderingswijze, waarbij gerekend wordt met de theoretische onderhoudsmaatregelen die uitgevoerd moeten worden tijdens de cyclus (de levensduur volgens het CROW). Voor een inzicht van de onderhoudskosten op lange termijn zijn deze cijfers realistisch.

Voor een begroting op korte termijn is het realistischer om te kijken naar de actuele onderhoudstoestand van de wegen en daar het onderhoud op te baseren. Vanuit de jaarlijks uitgevoerde Globale Visuele Inspectie (CROW) worden de actuele schades bepaald en herstelmaatregelen gecalculeerd in de 'Basisbegroting'. Met behulp van het beheerpakket GBI is op basis van inspectiegegevens een berekening gemaakt van de onderhoudskosten. Hieruit is op te maken dat de onderhoudskosten voor de eerste vijf planjaren, zelfs na de bezuinigingen, niet veel uit de pas lopen met het beschikbare budget. Op langere termijn gaan de kosten echter wel behoorlijk uit de pas lopen.

Planmatig onderhoud vanuit 'Basisbegroting'

Eind 2015 is de laatste Globale Visuele Inspectie uitgevoerd. Op basis van deze inspectie is de basisbegroting gegenereerd in het Wegbeheersysteem GBI van de Gemeente Gennep. Vanuit de huidige schadebeelden is berekend wat de kosten voor het groot onderhoud gedurende de komende vijf jaar zullen zijn.

Tabel 5.1

Kostenoverzicht voor groot onderhoud

Planjaar	Kosten per jaar	
2016	€	1.232.122
2017	€	277.105
2018	€	531.084
2019	€	117.639
2020	€	319.136
Eindtotaal	€	2.477.086
Gemiddeld per jaar	€	495.417



Het gemiddelde bedrag voor het planmatig onderhoud dat per jaar zal moeten worden vrij gemaakt over de komende 5 jaar, bedraagt 500.000 euro.

Langere termijn

Met behulp van het beheerpakket GBI is een doorrekening voor de langere termijn gemaakt voor de termijn van 2021 tot en met 2025. Deze planning, de cyclische planning, gaat uit van de theoretische technische levensduur van een weg. In de technische levensduur dient op gezette momenten een onderhoudsmaatregel genomen te worden. Deze maatregelen zijn opgesteld volgens de wensen en eisen van de gemeente.

Tabel 5.2

Kostenoverzicht voor onderhoud voor de langere termijn

Cyclische planning	
Planjaar	Totaal per jaar
2021	€ 542.135
2022	€ 782.868
2023	€ 351.432
2024	€ 344.302
2025	€ 519.326
Eindtotaal	€ 2.540.063
Gemiddeld	€ 508.013

Het onderhoud voor de langere termijn kost gemiddeld 508.000 euro per jaar. Dit is exclusief de kosten voor het rehabiliteren van de wegen. Na de technische levensduur wordt een "groot onderhoudsmaatregel" uitgevoerd.

5.3 Regulier onderhoud

Het klein onderhoud betreft het kleinschalige onderhoud aan de wegen, zoals een het dichten van een gat in de verharding of het verhelpen van andere qua omvang kleine lokale gebreken. Het klein onderhoud is een belangrijk sturingsmiddel om de wegen op het gewenste kwaliteitsniveau te houden. Het regulier onderhoud wordt vooral ingezet bij wegen met elementenverhardingen.

De benodigde kosten voor het regulier onderhoud zijn bepaald aan de hand van de "Normkosten Klein Onderhoud" uit CROW publicatie 145 'Beheerkosten Openbare Ruimte'. Het benodigd budget voor het regulier onderhoud is vastgesteld op 43.500 euro per jaar.

5.4 Rehabilitatie

Wanneer het einde van de technische levensduur van een wegconstructie is bereikt, dient de weg gerehabiliteerd te worden. Rehabiliteren is het vervangen de gehele constructie van de weg. Bij deze maatregel wordt meestal de inrichting van de weg aangepast aan de huidige wensen en eisen. De kosten voor het rehabiliteren worden niet meegenomen in de plannings. Rehabiliteren wordt voornamelijk als projectmaatregel uitgevoerd. Per project zal een investeringsvoorstel aan het college van Burgemeester en Wethouders en de raad worden voorgelegd.

5.5 Benodigd budget

Het totale beschikbare budget voor het onderhoud van wegen voor het jaar 2016 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Tabel 5.4

Budgetoverzicht 2016

Opbouw budget	
Regulier onderhoud wegen	€ 178.500,00
Planmatig onderhoud wegen	€ 235.880,00

Deze budgetten zijn exclusief interne kosten. Deze worden niet meegenomen in de budgetten.

5.5.1 Regulier onderhoud wegen

Het budget "regulier onderhoud wegen" is bedoeld voor het dagelijks onderhoud van de wegen. Dit bestaat uit het uitvoeren van regulier onderhoud (reparatie van verzakkingen en oneffenheden), onderhoud van bermen en verzorgend onderhoud (vegen van verhardingen) van wegen.

Tabel 5.5

Budgetoverzicht regulier onderhoud

Opbouw Regulier onderhoud 42100100	
Aanleg en onderhoud wegen	€ 43.500,00
Beeldbestek Buitenwerk	€ 93.500,00
Bestrijding dierenoverlast	€ 2.000,00
Bestrijding hondenoverlast	€ 4.500,00
Bouwmaterialen	€ 8.000,00
Stortkosten	€ 19.500,00
Straatmeubilair	€ 7.500,00
Regulier onderhoud wegen	€ 178.500,00

Uit het regulier onderhoud wordt ook het onderhoud aan civiele kunstwerken bekostigd.

5.5.2 Planmatig onderhoud wegen

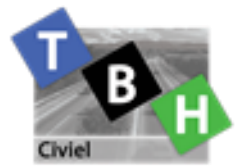
Dit budget wordt ingezet voor het grotere onderhoud zoals voortgekomen uit de basisplanning van GBI. Dit zijn de grotere reconstructies en herinrichtingen van wegen binnen de gemeente.

Tabel 5.6

Budgetoverzicht regulier onderhoud

Opbouw Regulier onderhoud 42100200	
Advieskosten en diensten derden	€ 32.000,00
Investering t.l.v. resultaat	€ 98.880,00
Onderhoud	€ 105.000,00
Planmatig onderhoud wegen	€ 235.880,00

Uit het budget planmatig onderhoud worden onder andere de kosten voor het in stand houden van het gronddepot bekostigd. Daardoor is een structureel budget voor het planmatig onderhoud van ongeveer 200.000 euro per jaar beschikbaar.



5.5.3

Budgetplanning

Voor een vergelijking van het huidige budget en het berekende benodigd budget om wegen op het gewenste niveau te brengen en te handhaven geeft een groot tekort aan.

Het gemiddeld benodigd berekende budget voor planmatig onderhoud is afgerond 500.000 euro per jaar gedurende de beleidsperiode van vijf jaar. Structureel is ongeveer 200.000 euro per jaar beschikbaar voor het planmatig onderhoud. Dat geeft een gemiddeld tekort van 300.000 euro per jaar.

5.6 Beleidskeuzes

In deze paragraaf worden een aantal beleidskeuzes besproken. Deze beleidskeuzes bieden de mogelijkheid de komende beleidsperiode een verandering in het beleid aan te brengen.

5.6.1

Bermen wegen

Van oudsher zijn de wegen in het buitengebied, buiten de bebouwde kom, vrij smal uitgevoerd. Niet breder dan een karrenspoor, 3 tot 4 meter breed. Wegen die in de loop van de tijd intensiever gebruikt werden zijn meestal wel aangepast naar de functie. Dit gebeurde meestal door het verbreden van de wegverhardingen en het toepassen van oplossingen zoals de aanleg van parallelwegen en fietspaden. Deze wegen zijn op hun functie aangepast. Overige wegen in het buitengebied die nu vooral als ontsluiting voor woningen, bedrijven en (land)bouwpercelen gebruikt worden, hebben nog steeds die breedte van 3 tot 4 meter. Dit is in een toenemende mate niet meer voldoende. Dit komt door de toename van het verkeer in algemene zin. De landbouwvoertuigen en vrachtwagens zijn in de loop van de jaren breder geworden, waardoor zij bij het passeren veel verder de berm in moeten. Door het uitwijken ontstaat schade aan de weg en de berm. Bij veelgebruikte wegen worden de bermen hierdoor kaal gereden. Er ontstaat randschade aan de wegverharding. De afwatering van de weg wordt slechter waardoor er diepere kuilen naast de weg ontstaan. Al deze factoren maken dat er onveilige situaties kunnen ontstaan.



Afb. 5.08: Bermen in het buitengebied

Binnen de gemeente Gennep ontstaan er meer en meer van deze onveilige situaties. In de komende periode dient hier meer aandacht aan besteed te worden. Er dient per situatie naar een passende oplossing gekeken te worden.

Bij iedere situatie dient de gemeente de mogelijke maatregelen af te wegen. Daarbij dient gekeken te worden naar onder andere de volgende aspecten: verkeersbelasting van de weg, de mate van de schade, de afwatering en onderhoudsplanning. De maatregel dient daarop afgestemd te zijn. Het aanbrengen van een bermverharding in de vorm van een strook van grasbetonstenen is een beproefde maatregel. Deze maatregel is eenvoudig uit te voeren en relatief goedkoop. Binnen de gemeente Gennep wordt deze maatregel met enige regelmaat toegepast.

In de tabel worden de wegen aangegeven die in aanmerking komen voor het aanpassen van de bermen:

Tabel 5.09: Aan te pakken wegbermen

Aan te pakken wegbermen	
Wegnaam	Lengte
goorseweg	1.240 meter
driekronenstraat	1.000 meter
bredeweg	1.400 meter
aaldonksestraat	1.800 meter
siebengewaldseweg	1.000 meter
hommersumseweg	1.700 meter
ervensestraat	1.300 meter
looiseweg, deel 1	2.700 meter
Looiseweg, deel 2	750 meter
hommersumseweg	600 meter
ringbaan	1.900 meter
hoevensestraat	2.000 meter
baasesstraat	600 meter
oordseweg	860 meter
schaafsebosweg	1.100 meter
nieuwerf	1.000 meter
brem	3.000 meter
Totaal	23.950 meter

Financieel

Het nemen van maatregelen kost geld. In de huidige budgetten is geen ruimte aanwezig om in de tabel 5.09 genoemde wegen aan te pakken. De kosten voor het aanpakken van deze wegen komt op een investering van 335 duizend euro neer.

Bij het aanpakken van deze wegen is er geen noodzaak om het geheel in één jaar uit te voeren. Het advies is dan ook om gedurende de beleidsperiode het volgende uit te voeren.

Tabel 5.10

Kosten verharden bermen beleidsperiode 2016 - 2020

Kosten bermen		
Planjaar	Kosten	
2016	€	76.400
2017	€	58.000
2018	€	65.000
2019	€	75.600
2020	€	60.000
Totaal	€	335.000

5.6.2

Onverharde fietspaden

De Gemeente Gennep wil aantrekkelijk zijn voor toeristen. Men biedt een uitgebreid netwerk van fietspaden. Hier kan de sportieve en recreatieve mens een tocht door het afwisselende landschap maken. Veel fietspaden zijn voorzien van een verharding in de vorm van asfalt, beton of elementenverharding. Dit geeft meer rijcomfort dan de half verharde- en onverharde paden. Om het fietsen binnen de gemeente Gennep nog aantrekkelijker te maken kan er gekozen worden om meer fietspaden te verharderen.

Financieel

Voor het verharderen van de paden zal een investering noodzakelijk zijn. De investering voor deze maatregel bedraagt ongeveer 180.000 euro exclusief voorbereidingskosten. Deze kosten zijn over een periode van vijf jaar te spreiden.

Tabel 5.11

Kosten verharden fietspaden beleidsperiode 2016 -2020

Verharden fietspaden		
Planjaar	Kosten	
2016	€	38.000
2017	€	30.000
2018	€	37.000
2019	€	33.000
2020	€	42.000
Totaal	€	180.000

De extra verharde fietspaden geven in de toekomst een extra last op het onderhoudsbudget van het wegbeheer.

6 Aanbevelingen

In de voorgaande hoofdstukken van deze rapportage zijn adviezen aangegeven. Deze adviezen worden in dit hoofdstuk in verkorte vorm samengevat. Voor de komende beleidsperiode geven wij de volgende aanbevelingen:

- **Budget planmatig onderhoud:** Het huidige budget is ontoereikend om het planmatig onderhoud op streefkwaliteit B uit te voeren. De aanbeveling is het beschikbare budget te verhogen naar een bedrag van 500.000 euro per jaar. *Zie hoofdstuk 5*
- **Burgerparticipatie:** Aanbeveling om in de komende beleidsperiode een geschikt proefproject te starten om ervaringen op te doen met Burgerparticipatie. *Zie hoofdstuk 4.3.2*
- **Kabels en leidingen:** Aanbeveling om in de komende beleidsperiode een beleid met standaardprofiel op te stellen voor de ligging van kabels en leidingen bij wegen van de gemeente Gennep. *Zie hoofdstuk 4.3.3*
- **Riolering:** Technische ontwikkelingen in het onderhoud van riolering kunnen van invloed zijn op het onderhoud van wegen. Het advies is om de komende beleidsperiode te monitoren welk invloed deze nieuwe ontwikkelingen op het wegbeheer en onderhoud hebben. *Zie hoofdstuk 4.1*
- **Multidisciplinaire projecten:** Het voorstel is om meer een structureel karakter te geven aan het overleg tussen de verschillende disciplines.
- **Inventarisatie en onderhoudsregime civiele kunstwerken:** Aanbeveling om in de komende beleidsperiode een inventarisatie met bijhorende onderhoudsplanning en budgettering uit te laten voeren. *Zie hoofdstuk 4.4.1*
- **Jaarlijkse monitoring:** Voor de verzorgende schouw wordt reeds een regelmatige monitoring uitgevoerd. Deze monitoring geeft goed inzicht in de kwaliteit van het verzorgende onderhoud. Een aanbeveling is dit voor de technische staat te laten uitvoeren. Bij het technisch onderhoud wordt één keer per twee jaar een globale weginginspectie uitgevoerd. Door de globale weginginspectie ieder jaar uit te voeren kan ieder jaar een onderhoudsplanning met bijhorende (monitoring)rapportage opgesteld worden. Deze rapportage zal ieder jaar ter informatie aan de raad ter beschikking worden gesteld. *Zie hoofdstuk 4.1*
- **Investering bermen wegen:** Aanbeveling is om in de komende beleidsperiode te investeren in het verbeteren van de bermen bij wegen in het buitengebied. Slechte en kapot gereden bermen zorgen voor onveilige situaties en verhogen de kosten voor het onderhoud. *Zie hoofdstuk 5.6.1*
- **Investering fietspaden:** Het verharderen van onverharde en semi-verharde fietspaden stimuleert het gebruik van de fietspaden binnen de gemeente Gennep. Dit kan meer toeristen naar de gemeente Gennep trekken. *Zie hoofdstuk 5.6.2*



Bronnenlijst

Oranjewoud . (2008). *Meetlat Integrale Kwaliteit Gennep*. Oranjewoud: Oranjewoud.

TBH Ingenieurs. (2016). *Groenbeleidsplan*. Ravenstein.

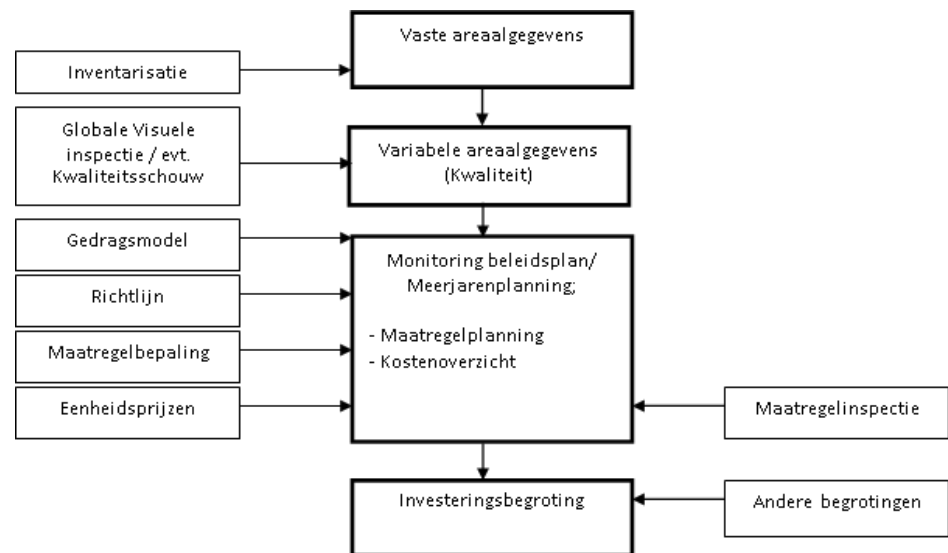
I. Methodiek

Eén van de belangrijkste componenten van het systeem is het jaarlijks monitoren, waarin objectief de kwaliteit van het wegennet wordt vastgesteld. In het systeem hebben de technici, beleidsmakers en bestuurders ieder hun eigen rollen en verantwoordelijkheden. Bedoeling is dat ze met elkaar communiceren binnen de kaders en begrippen die in dit systeem worden gebruikt. In praktijk is gebleken dat het systematisch onderhouden van wegen noodzakelijk is om grip te krijgen en te houden op de kwaliteit en de kosten.

In het onderstaande stroomschema is het systematische beheer weergegeven in het model 'Systematisch beheer'; Het model 'Systematisch beheer' is een continu en cyclisch proces dat jaarlijks doorlopen wordt in de gemeente Gennep.

Afbeelding II.1

Systematisch beheer



Dit instrument dat door de meeste gemeenten, provincies en waterschappen wordt gebruikt, is de CROW-wegbeheersystematiek, welke in bovenstaand stroomschema wordt beschreven.

II. Beleidskeuze: basisniveau wegbeheer naar niveau A

Binnen het wegbeheer zijn vijf kwaliteitsniveaus opgesteld. In volgorde van zeer goed naar slecht: A+ tot en met D. Het laagste niveau D is een referentieniveau voor de ondergrens. Wegen in het laagste kwaliteitsniveau voldoen niet meer aan de wettelijke eisen van een goed en veilig wegbeheer. Daarom mag dit niveau geen streefkwaliiteit zijn. Kwaliteitsniveau A+ betekent dat de weg geen technische schade heeft. Vanwege de kosten kan dit geen niveau zijn om de wegen op te beheren. Wegen beheren op niveau A is mogelijk. De kosten hiervan zijn hoger dan bij het niveau B en C.

Bij het niveau A worden ook kleinere en lichtere schades tijdens de globale visuele inspectie opgenomen. Onderhoudsmaatregelen worden eerder en zwaarder gepland dan bij de andere niveaus. De onderhoudsplanung wordt daarbij uitgebreider met zwaardere maatregelen. De kosten worden daardoor hoger.

Financieel

Met behulp van het wegenbeheerprogramma is een doorrekening gemaakt op het niveau van A (CROW+ niveau). De kosten zijn in onderstaande tabel II.1 weergegeven.

Tabel II.1

Onderhoudskosten kwaliteitsniveau A

Onderhoudsplanung kwaliteitsniveau A					
Planjaar	Kosten per jaar	Beschikbaar	Verschil	Cumulatief	
2016	€ 1.263.471	€ 200.000	€ 1.063.471	€ 1.063.471	
2017	€ 286.948	€ 200.000	€ 86.948	€ 1.150.419	
2018	€ 531.084	€ 200.000	€ 331.084	€ 1.481.503	
2019	€ 117.639	€ 200.000	€ -82.361	€ 1.399.142	
2020	€ 744.478	€ 200.000	€ 544.478	€ 1.943.620	
Eindtotaal	€ 2.943.620	€ 1.000.000	€ 1.943.620		

Het huidige beschikbare budget voor planmatig onderhoud is 200.000 euro per jaar is niet toereikend. Indien de keuze gemaakt wordt om het onderhoud op kwaliteitsniveau A te onderhouden dient het budget met gemiddeld 389.000 euro per jaar verhoogd te worden

Bij het regulier onderhoud is het huidige budget van 43.000 euro toereikend om het onderhoud uit te voeren.

III. Beleidskeuze: basisniveau wegbeheer naar niveau C

Het verlagen van een niveau “B” naar het eerst volgende niveau “C” kan een bezuinigingsmaatregel zijn voor het onderhoud op korte termijn. Kwaliteitsniveau “C” staat gelijk aan “matig”. De technische staat van de wegen zijn dusdanig dat binnen twee jaar onderhoud nodig is.



Afb. III.1 Verschillende klinkers in het straatbeeld

Bij het niveau “C” worden wegen alleen onderhouden indien deze het niveau “D” bereiken. Dit zijn wegen die niet meer voldoen aan de wettelijke eisen van een goed en veilig wegbeheer. Naast het een bijstelling van het planmatig onderhoud zal ook het budget voor regulier onderhoud bij deze beleidskeuze moeten worden bijgesteld.



Afb. III.2: Een lappendeken door reparaties klein onderhoud

Bij deze keuze worden alleen de maatregelen in de planning van de eerste twee jaar in de begroting opgenomen. Hierdoor worden maatregelen in planjaren 3 tot en met 5 uitgesteld tot na de beleidsperiode. Dit betekent dat tijdens de lopende beleidsperiode mogelijk meer budget beschikbaar moet worden gesteld voor het klein onderhoud. Daarbij moet rekening worden gehouden dat mogelijk extra investeringen gedaan moeten worden indien wegen bij toekomstige wegininspecties toch acuut onderhoud nodig blijken te hebben.

Het uiterlijk van de wegen zal ook veranderen. Doordat er minder “groot” onderhoud gepleegd wordt en meer klein onderhoud ontstaat het beeld van een lappendeken. Het geeft een rommeliger beeld. Het (rij)comfort voor de gebruikers zal door de lappendeken aan reparatievakken verminderen.

Financieel

Voor de budget zijn de gevolgen op een rij gezet. We spreiden de onderhoudsmaatregelen van de eerste twee planjaren over de gehele beleidsperiode. De kosten worden daarbij verspreid over de gehele beleidsperiode. De totale kosten voor de maatregelen voor de gehele beleidsperiode zijn circa 1.509.300 euro. Het benodigd budget voor het reguliere onderhoud is dan 301.845 euro per jaar. In deze tabel III.3 zijn de multidisciplinaire projecten met riool en verkeer verwerkt.

Tabel III.3

Onderhoudskosten kwaliteitsniveau C

Onderhoudsplanning kwaliteitsniveau C					
Planjaar	Kosten per jaar	Beschikbaar	Verschil	Cumulatief	
2016	€ 301.784	€ 200.000	€ 101.784	€ 101.784	
2017	€ 301.771	€ 200.000	€ 101.771	€ 203.555	
2018	€ 301.831	€ 200.000	€ 101.831	€ 305.386	
2019	€ 301.836	€ 200.000	€ 101.836	€ 407.222	
2020	€ 302.004	€ 200.000	€ 102.004	€ 509.227	
Eindtotaal	€ 1.509.227	€ 1.000.000	€ 509.227		

Het huidige beschikbare budget voor planmatig onderhoud is met ongeveer 200.0000 niet toereikend. Bij een keuze voor niveau C dient het huidige budget met 102.000 euro verhoogd te worden.

De maatregelen in de onderhoudsplanning voor de jaren 2018 tot en met 2020 (planjaren 3 t/m 5) worden in 2021 als achterstallig genoteerd. Deze maatregelen worden dan in het eerste jaar na de kwalitatieve planning gepland.

IV. CROW Methodiek

De wegen worden geschouwd volgens de systematiek van het CROW. Deze systematiek is op basis van de zogeheten 'Beeldkwaliteit' van een wegvak. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in een technische en verzorgende staat van een wegvak. Tijdens de schouw is eveneens rekening gehouden met de Meetlat Integrale Kwaliteit zoals deze wordt gehanteerd door de gemeente. De technische staat van een wegvak kan worden omschreven als: 'Is het wegvak nog veilig? Er wordt gekeken naar fysieke gebreken aan een wegvak: gaten in de verharding, oneffenheden of scheuren. De verzorgende staat van een wegvak is het uiterlijk van het wegvak. Bijvoorbeeld veegvuil langs de rand en onkruid tussen de klinkers. Afbeelding 3.1 geeft meer verduidelijking.

Afbeelding IV.1

Verskil tussen de technische en verzorgende staat



Deze kwaliteitsnormering overgenomen van de meetlatrapportage van 2008. De normering van de meetlatrapportage heeft als basis de Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 'Landelijke standaard voor onderhoudsniveaus' van het CROW gebruikt. Bij twijfel tussen twee kwaliteitsaanduidingen wordt de laagste (minst goede kwaliteit) aanduiding aangehouden. Bij een kwaliteitsaanduiding lager dan B, wordt door de gemeente overwogen om maatregelen uit te voeren om de kwaliteit op te waarderen.

Om tot een technische kwaliteitsbeoordeling te komen zijn alle wegvakonderdelen geïnspecteerd. Dit wordt gedaan door het uitvoeren van een Globale Visuele Inspectie. Dit betekent dat alle wegvakonderdelen bestaande uit asfalt en elementen zijn beoordeeld op schades. De belangrijkste schadebeelden zijn in onderstaande tabel weergegeven

Tabel IV.2

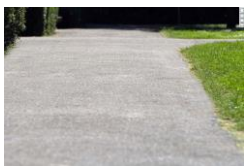
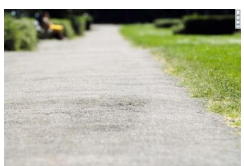
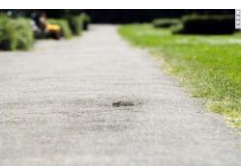


Schadegroepen

SCHADEGROEP	SCHADE	
	ASFALT	ELEMENTEN
Textuur	Rafeling	-
Vlakheid	Dwarsonvlakheid Oneffenheden	Dwarsonvlakheid Oneffenheden
Samenhang	Scheurvorming	-
Waterdichtheid	-	-
Diverse	Berm Afwatering	Berm Afwatering
Klein onderhoud	Dwarsscheuren Dwarsslassen Langsslassen Gaten	Gaten

De normen voor de kwaliteitstoekenning zijn aangegeven in de CROW-publicatie 323 'Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte', hierin worden de beeldkwaliteiten (A+, A, B, C, D) aangehouden. Met deze definitie van kwaliteiten is het tevens mogelijk om het onderhoud eventueel uit te voeren middels een beeldbestek. In de onderstaande tabel is een voorbeeld toegevoegd van beeldkwaliteit van rafeling op asfaltwegen

Tabel IV.3

Schaalbalk van waardeoordelen (Bron; Publicatie 323)

A+	A	B	C	D
				
Er is geen rafeling. Er is geen schade volgens de CROW-systematiek voor wegbeheer.	Er is lichte rafeling. Er is enige schade volgens de CROW-systematiek voor wegbeheer.	Er is enige rafeling. De waarschuwingsgrens van de CROW-systematiek voor wegbeheer is overschreden.	Er is aanzienlijke rafeling. De richtlijn van de CROW-systematiek voor wegbeheer is overschreden.	Er is veel ernstige rafeling. De richtlijn van de CROW-systematiek voor wegbeheer is met meer dan één klasse overschreden. Er is sprake van onderhoudsachterstand.
ernst	ernst	ernst	ernst	ernst
≤ 5 % m2	≤ 20 % m2	≤ 50 % m2	≤ 50 % m2	> 50 % m2
omvang	omvang	omvang	omvang	omvang
≥ 0 % per 100 m1	> 5 % per 100 m1	≤ 50 % per100 m1	> 50 % per100 m1	> 5 % per 100 m1

Om de kwaliteit uit te drukken wordt gebruik gemaakt van een schaalbalk van waardeoordelen. Publicatie 323 (Beeldkwaliteit catalogus) heeft volgens de gemeente de meest integrale en duidelijk omschreven waarde indeling voor kwaliteitsbeoordeling in de buitenruimte. Deze indeling is als basis gebruikt voor de definitie van de kwaliteitsnormen.

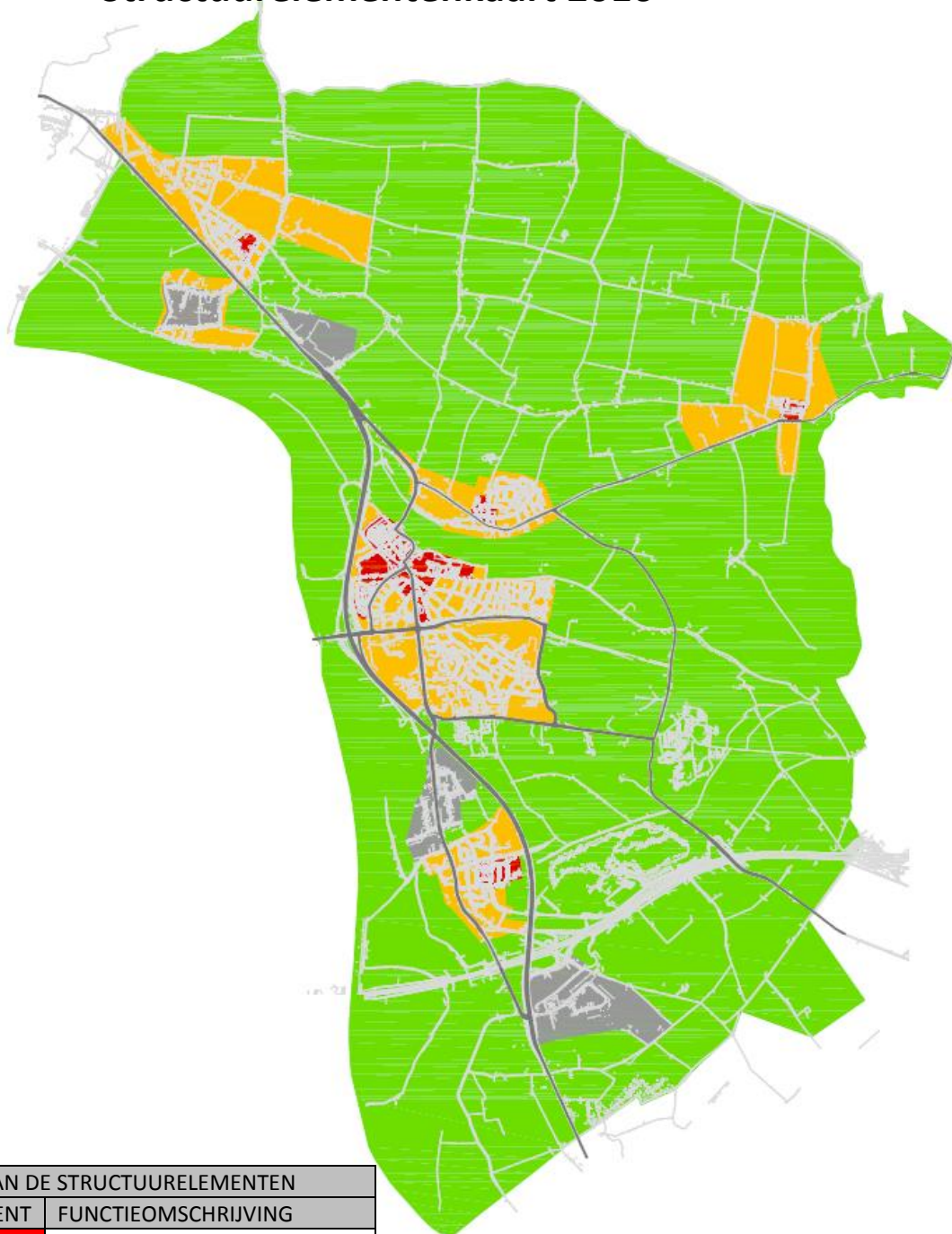
Tabell V3.4

Tabel kwaliteitsnormen

KWALITEITSNIVEAU	WAARDEOORDEEL	OMSCHRIJVING
A+	Zeer goed	Nagenoeg ongeschonden
A	Goed	Mooi en comfortabel
B	Voldoende	Functioneel
C	Sober	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder
D	Te slecht	Kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functieverlies, juridische aansprakelijkheid of sociale onveiligheid

De term 'beeldkwaliteiten', zoals Publicatie 323 gebruikt, is eigenlijk geen adequate term voor de kwaliteitsbenaming. Qua beleving past de technische omschrijvingen van kwaliteit vaak niet bij de afbeelding wat het CROW eraan toekent. DE AFBEELDING is veelal slechts een indicatie van hoe het beeld eruit kan zien. Bij het wegbeheer kan bijvoorbeeld onmogelijk een weginspectie uitgevoerd worden aan de hand van de beeldkwaliteitscatalogus.

V. Structuurelementenkaart 2016



OMSCHRIJVING VAN DE STRUCTUURELEMENTEN	
STRUCTUURELEMENT	FUNCTIEOMSCHRIJVING
Centrum	het bieden van winkel- en recreatiegelegenheid
Woongebied	het bieden van een permanente verblijfplaats
Industriegebied	het bieden van werkgelegenheid
Doorgaande wegen	het bieden van een goede doorstroom voor het vervoer en verkeer.
Buitengebied (Groengebied*)	het bieden van ruimte voor de natuur en de landschappelijke waarden.

VII Begrippenlijst

Begroting	Financieel overzicht van de voorgestelde maatregelen.
Beheergegevens/ -data	Verzamelde gegevens (zowel t.a.v. kwantiteit als kwaliteit) van een verhardingsfunctie (rijbaan, voetpad, et cetera).
Beheerareaal	Verharde vlakken die in eigendom en/of beheer zijn van de gemeente
CROW	Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.
Gedragmodel	Voorspellingsmodel waarin het kwaliteitsverloop van een schadebeeld in de tijd wordt beschreven.
Groot onderhoud	Onder groot onderhoud vallen de onderhoudsmaatregelen die periodiek worden uitgevoerd. De maatregelen betreffen het tegengaan van structurele achteruitgang van de kwaliteit van de verharding en het handhaven van de oppervlakte eigenschappen op een acceptabel niveau. Groot onderhoud wordt planmatig opgesteld.
Inspectiegegevens	Gegevens waarmee de kwaliteit van het object beschreven wordt.
Klein onderhoud	Het Klein onderhoud zijn onderhoudsmaatregelen, die voort komen uit het feit dat niet alle schadebeelden in een schadecijfer te bevatten zijn. Bij een Globale Visuele Inspectie is een bepaalde ernst en omvang van een schade nodig om deze vast te kunnen leggen in een schadecijfer. Wanneer er een ernstige schade is geconstateerd, maar door de omvang niet opgenomen wordt in een schadecijfer, wordt deze schade separaat weergegeven in de beheerdata en/of in een tekening. Tevens is het klein onderhoud een sturingsmechanisme met betrekking tot de kwaliteit, er kan een mate van ernst afgesproken worden waardoor alle schade onder een vastgesteld kwaliteitsniveau in beeld komt en verwerkt kan worden.
Kwaliteitsaspect	Factor die geïsoleerd van andere aspecten bepalend is voor de kwaliteit van voorzieningen in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld: technische staat (de mate waarin een voorziening 'heel' is), verzorgingsgraad (de mate waarin een voorziening schoon is).
Kwaliteitsniveaus	Vijf schalen waarin 'kwaliteit' wordt uitgedrukt met behulp van een score of een te behalen doel, variërend van 'zeer hoog' tot 'zeer laag'.
Kwaliteitsnorm	Objectieve maat voor 'kwaliteit', absoluut (bijvoorbeeld: 'maximaal 2 stuks hondenpoep per 100 strekkende meter') dan wel relatief (bijvoorbeeld: 'minder dan 5% van de palen in een damwand wijkt in lijn af van de rest').
Norm	Waarde die een wegkenmerk minimaal moet hebben om de kwaliteit (en daarmee de veiligheid en het rijcomfort) van de weg niet in gevaar te laten komen.
Prioriteit	Volgorde in de belangrijkheid van geografiegegevens, inventarisatiegegevens en schadebeelden. Deze wordt bepaald aan de hand van weegfactoren.



Rafeling	Schadebeeld vallende onder de schadegroep textuur dat het verdwijnen van mineraal aggregaat (grind, zand, steenslag) uit het verhardingsoppervlak van asfaltverhardingen beschrijft.
Reconstructie	Herinrichting van een onderdeel van de buitenruimte.
Rehabilitatie	Rehabilitatie is het terugbrengen van de voorziening in de oorspronkelijke staat aan het eind van de levensduur (geen functie wijziging). Inclusief aanpassen fundering.
Referentieniveaus	Niveau van gewenste of getoetste kwaliteit (CROW publicatie 145)
Samenhang	Mate waarin de verhardingsmaterialen met elkaar zijn verbonden of waarin zij zijn samengevoegd.
Schadebeeld	Bepaalde zichtbare, typerende vorm waarin schade aan een verharding aan de dag treedt.