



# Beleids- en Beheerplan wegen 2022-2026

gemeente Heeze - Leende

projectnummer 0467759.100  
definitief  
1 november 2021

# Beleids- en Beheerplan wegen 2022-2026

**gemeente Heeze - Leende**

projectnummer 0467759.100

definitief  
1 november 2021

## Auteurs

ir. S.A. (Stephan) van der Geest  
ir. E. (Eric) Moonen

## Opdrachtgever

Gemeente Heeze-Leende  
Jan Deckersstraat 2  
5591 HS Heeze



## Colofon

### Projectgroep bestaande uit

Niels van Dijk - gemeente Heeze-Leende  
Stephan van der Geest - Antea Group  
Nika Daling - Antea Group  
Eric Moonen - Antea Group  
Ruud van Hoek - Antea Group

datum vrijgave  
01-11-2021

beschrijving revisie  
definitief

gecontroleerd  
E. Moonen



vrijgave  
R. van Hoek



# Inhoudsopgave

Blz.

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding	1
1.2	Scope	1
1.3	Doel	1
1.4	Leeswijzer	2
<b>2</b>	<b>Hoe werkt wegbeheer?</b>	<b>3</b>
2.1	Klein onderhoud en incidenteel onderhoud	3
2.2	Groot onderhoud	4
2.3	Vervanging en levensduurverlengende investeringen	4
2.4	Onderhoud op overige onderdelen	4
<b>3</b>	<b>Wat beheren we?</b>	<b>5</b>
3.1	Databeheer	5
3.2	Areaal	5
3.3	Kenmerken wegenareaal Heeze – Leende	8
<b>4</b>	<b>Wat hebben we gedaan en bereikt?</b>	<b>9</b>
4.1	Terugblik beheer- en beleidsplan 2017-2021	9
4.2	Huidige kwaliteit en kwaliteitsverloop	10
4.3	Analyse afgelopen beleidsperiode en leerpunten	10
<b>5</b>	<b>Wat zijn de kaders en ontwikkelingen?</b>	<b>12</b>
5.1	Juridisch kader	12
5.1.1	Wegenwet	12
5.1.2	Gemeentewet	12
5.1.3	Provincie Noord-Brabant	12
5.1.4	Besluit Begroting en verantwoording 2017	12
5.2	Vigerend beleid gemeente Heeze-Leende	13
5.2.1	Stedelijk water en riolering (vGRP)	13
5.2.2	Kabels en leidingen	13
5.2.3	Uitvoeringsprogramma Infrastructuur – Actualisatie 2021 – 2023	13
5.2.4	Adaptief beheer (kleine ergernissen)	13
<b>6</b>	<b>Wat is de ambitie?</b>	<b>14</b>
6.1	Kwaliteitsniveau: huidige ambitie continueren	14
6.2	Aandachtspunten 2022 - 2026	14
<b>7</b>	<b>Wat gaat wegbeheer kosten?</b>	<b>16</b>
7.1	Uitgangspunten kostenberekening	16
7.2	Korte termijn groot onderhoudsplanning 2022 – 2026	16

7.3	(Middel)lange termijn groot onderhoudsplanning 2024 e.v.	17
7.4	Verloop voorziening groot onderhoud	18
7.5	Klein onderhoud	18
7.6	Vervangingen/Investerings	18
7.7	Overige kosten	19
<b>8</b>	<b>Hoe pakken we dit aan?</b>	<b>20</b>
8.1	Werkproces / beheercyclus plan wegbeheer	20

## **Bijlage 1 Kwaliteitsniveaus**

# 1 Inleiding

Vanwege de directe invloed op het woon-, leef- en werkklimaat is de openbare ruimte van groot belang. De gemeente Heeze-Leende besteedt veel geld aan het beheer van de openbare ruimte. Het is dan ook noodzakelijk om dat beheer op een goede en efficiënte manier uit te voeren. De wegen maken onderdeel uit van de openbare ruimte. De functie van het wegennet is het verkeer veilig, vlot en comfortabel te verwerken. De gemeente Heeze-Leende heeft volgens de Wegenwet de taak als beheerder er voor te zorgen dat dit wegennet haar functie kan blijven vervullen. Om hier invulling aan te geven is dit Beleids- en Beheerplan wegen opgesteld.

## 1.1 Aanleiding

In 2016 heeft de gemeente Heeze-Leende met het Beheer- en Beleidsplan wegen 2017 - 2021 (Antea Group, kenmerk 407491, 4 november 2016, revisie 01) de ambities en doelstellingen op het vlak van het beheer en onderhoud van wegen in de gemeente Heeze-Leende vastgelegd voor de periode 2017 tot en met 2021. Met het oog op het aflopen van dit plan eind 2021, legt de gemeente haar ambities en doelstellingen voor de komende periode, 2022-2026, vast in dit nieuwe plan het Beleids- en Beheerplan wegen 2022-2026. Met dit plan wordt tevens de financiële onderbouwing voor de voorziening wegen in het kader van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) geactualiseerd.

## 1.2 Scope

De scope van dit beheerplan is instandhouding en vervanging van alle bij de gemeente in beheer zijnde:

- Asfaltverhardingen
- Elementverhardingen (bijv. klinkers, tegels, etc.)
- Betonverhardingen
- Halfverharde en onverharde wegen (bijv. schelpenpaden of zandwegen)
- Bermverhardingen (bijv. grasbetontegels)
- Markeringen op verharding

Buiten de scope van dit plan vallen:

- Alle wegen en verhardingen in beheer van derden (bijv. Rijkswaterstaat, de Provincie Brabant of particulieren)
- Overig wegmeubilair (bijv. bebording, paaltjes, verkeerszuilen)
- Civieltechnische kunstwerken (bijv. bruggen, duikers, tunnels)
- Verzorgend onderhoud aan verhardingen (bijv. straatvegen of onkruid verwijderen)
- Het aanpassen van de weginrichting (verkeerskundig)

Het beheerplan houdt geen rekening met areaaluitbreiding en prijsindexatie. Bij nieuwe aanleg projecten wordt het gevolg voor de beheerbudgetten zoveel mogelijk vooraf in beeld gebracht. Mochten oplopende prijzen zorgen voor noodzakelijke herijking van de budgetten, dan wordt hiervoor een separaat voorstel gedaan. In het volgende beheerplan worden zowel de arealen als prijzen geactualiseerd.

### 1.3 Doel

Het doel van deze rapportage is het in beeld brengen van het huidige kwaliteitsniveau van het areaal en op basis hiervan een strategie op te stellen zodat het areaal ook in de toekomst op een kostenbewuste en duurzame wijze beheerd kan worden.

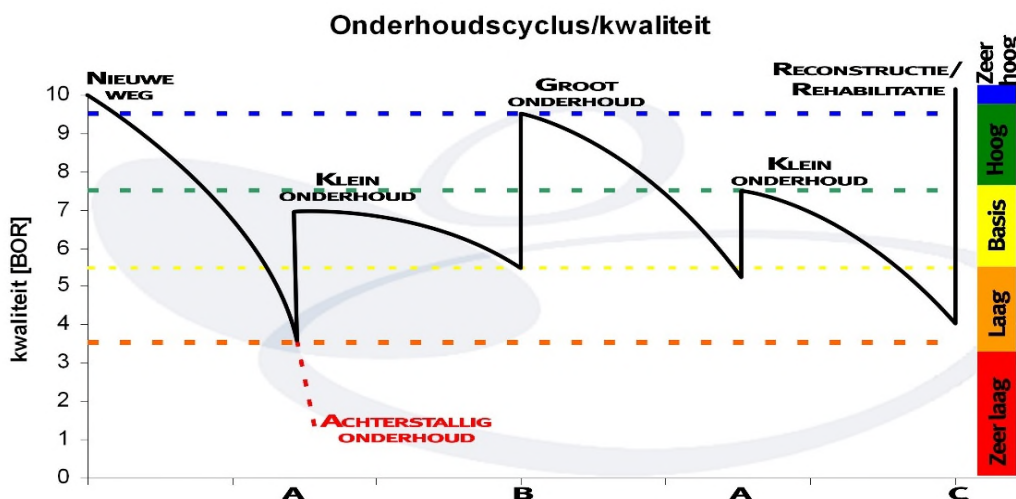
### 1.4 Leeswijzer

Per hoofdstuk wordt een centrale vraag beantwoord. Achtereenvolgens leest u:

Nr.	Centrale vraag	Inhoud
2	Hoe werkt wegbeheer?	De basisprincipes van wegbeheer op een rij
3	Wat beheren we?	Omvang en kenmerken van het areaal. Waar is het van gemaakt? Wat is de leeftijd? Wat is de kwaliteit?
4	Wat hebben we gedaan en bereikt?	Een korte terugblik op de afgelopen periode en inzicht in de bereikte kwaliteit.
5	Wat zijn de kaders en ontwikkelingen?	Inzicht in juridisch kader en het vigerend beleid van de gemeente Heeze-Leende
6	Wat is de ambitie?	De ambitie en aandachtspunten van wegbeheer voor de komende periode
7	Wat gaat wegbeheer kosten?	Inzicht in de kosten voor wegbeheer en het verloop van de voorziening
8	Hoe pakken we dit aan?	Het werkproces in heldere en overzichtelijke stappen
	Bijlagen	Ondersteunende documenten en figuren

## 2 Hoe werkt wegbeheer?

Wegbeheer is er in essentie op gericht het huidige areaal aan verhardingen te onderhouden, zodat deze veilig door de (weg)gebruiker kan worden gebruikt. Afhankelijk van het materiaal van de weg en de belasting van de weg degradeert deze gedurende de levensduur in kwaliteit. Door het uitvoeren van onderhoud kan een kwaliteitsimpuls worden gegeven. Onderstaand figuur geeft inzicht in het verloop van de kwaliteit gedurende de tijd en de impact van onderhoud.



Levensduur (A: klein onderhoud, B: groot onderhoud C: vervanging )

Het op het juiste moment uitvoeren van onderhoud, met de juiste maatregelen binnen de financiële kaders is de uitdaging van wegbeheer. Dit alles binnen de totale opgave van de openbare ruimte en de actuele thema's en ontwikkelingen. Het uitvoeren van onderhoud voorkomt kapitaalvernietiging door het voortijdig afschrijven ten gevolge van achterstallig onderhoud.

In bovenstaande figuur zijn een aantal verschillende types onderhoud opgenomen. Deze worden kort toegelicht.

### 2.1 Klein onderhoud en incidenteel onderhoud

We spreken van klein onderhoud als de omvang van de schade beperkt is tot een aantal vierkante meters. Het klein onderhoudsproces kan op verschillende manieren worden gestart:

- Op basis van klein onderhoudsmeldingen of schadebeelden die kleinschalig kunnen worden opgepakt vanuit de weginspectie
- Op basis van meldingen van de burger(s)
- Op basis van meldingen naar aanleiding van ongevallen/calamiteiten
- Op basis van meldingen van eigen medewerkers

Op basis van het signaal wordt het klein onderhoudsproces gestart. Waar nodig wordt de melding eerst verder geïnventariseerd. Daarna herstelt de klein onderhoudsaannemer of eigen dienst de schade. Een aantal voorbeelden van regelmatig voorkomend klein onderhoud:

- Scheuren en gaten vullen in asfaltwegen
- Herstellen van plaatselijke verzakkingen (kuil) in elementenverharding (klinkers, tegels, straatstenen, etc.)
- Plaatselijk herstraten van oneffenheden

## 2.2 Groot onderhoud

Groot onderhoud wordt uitgevoerd om het wegvakonderdeel in stand te houden gedurende de levensduur. Groot onderhoud wordt planmatig vormgegeven. Voor uitvoering van groot onderhoud werkt de gemeente Heeze - Leende samen met een aantal aannemers. Een aantal voorbeelden van groot onderhoud:

- Het geheel of gedeeltelijk herstraten van elementenverharding
- Het aanbrengen van een nieuwe deklaag op een asfaltverharding
- Aanbrengen van slijtlagen op asfaltverhardingen

## 2.3 Vervanging en levensduurverlengende investeringen

Aan het einde van de levensduur dient een weg te worden vervangen of dient een levensduurverlengende investering te worden uitgevoerd. Dit zijn investeringen met een maatschappelijk nut.

Bij vervanging wordt de gehele wegconstructie opnieuw opgebouwd, als klein en groot onderhoud niet meer toereikend is. Bij daadwerkelijke vervanging wordt altijd integraal naar de totale openbare ruimte gekeken. Na vervanging wordt ervan uitgegaan dat de weg met behulp van klein en groot onderhoud weer 50 tot 60 jaar meekan.

Levensduurverlengende investeringen zijn grootschalige maatregelen op een weg die theoretisch aan het einde van de levensduur is. Bijvoorbeeld het aanbrengen van een nieuwe deklaag met asfaltwapening kan ervoor zorgen dat de weg opnieuw een aantal jaar meekan. Afhankelijk van het type maatregel kan de weg daarna weer 15 tot 40 jaar langer mee. Bij levensduurverlengende investeringen gaat het niet om (groot) onderhoud, onderhoud is niet levensduurverlengend, maar om de weg gedurende zijn levensduur in goede staat te houden.

## 2.4 Onderhoud op overige onderdelen

Naast het onderhoud op de verharding zelf, zijn er nog een aantal overige onderdelen waar ook onderhoud op dient te worden uitgevoerd. Het gaat om:

- Bermverharding
- Markeringen
- Onderhoud halfverharding en paden
- Onderhoud onverharde wegen (zandwegen)



## 3 Wat beheren we?

In dit hoofdstuk gaan we in op het beheerareaal van de gemeente Heeze - Leende. Allereerst nemen we u mee in het databeheer. Daarna wordt inzicht gegeven in de vaste gegevens van het wegenareaal. Het gaat bijvoorbeeld om: Wat ligt er nu? Welke functie heeft het? De figuren en overzichten zijn gebaseerd op de data uit het (weg)beheersysteem GBI. Tenslotte worden de typische kenmerken van het areaal Heeze – Leende beschreven.

### 3.1 Databeheer

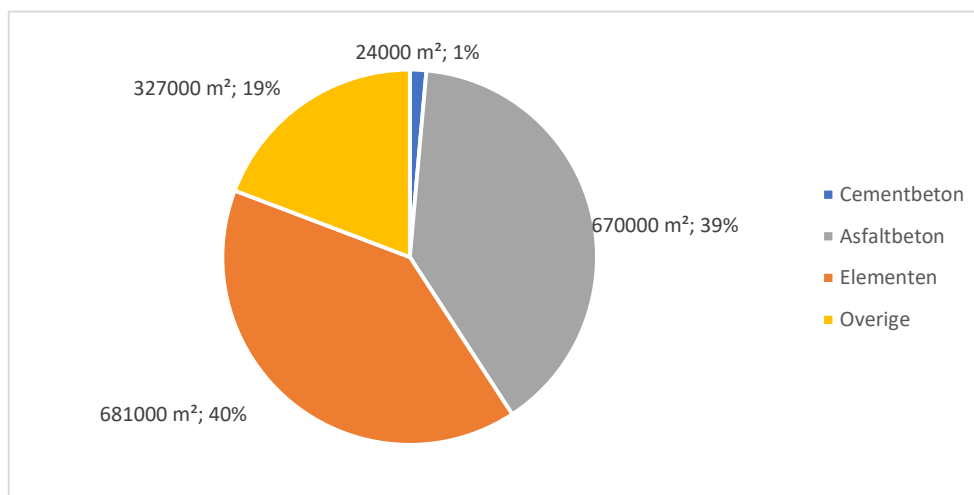
Om inzicht te hebben en houden in het areaal en de toestand, registreert de gemeente wegen en kenmerken in het wegbeheersysteem. Hierbij maakt de gemeente aansluiting op de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT). De gemeente werkt het bestand doorlopend bij om een actueel, betrouwbaar en compleet bestand te behouden.

Het gebruik van CROW-methoden voor inspecteren en plannen stelt specifieke eisen aan het vastleggen van beheerdata. Heeze-Leende past deze eisen toe. De wegbeheerdata zijn voldoende op orde om een goede inspectie uit te kunnen voeren. Het actueel, betrouwbaar en compleet houden van de wegbeheerdata vraagt echter voortdurende aandacht.

Onderstaande overzichten geven inzicht in de actuele gegevens van wegbeheer, zoals nu vastgelegd in het beheersysteem.

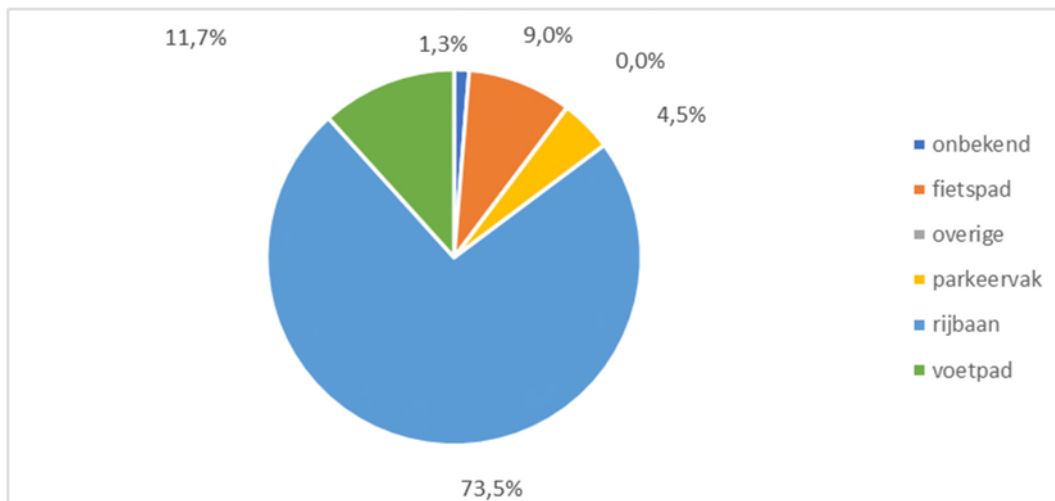
### 3.2 Areaal

Het huidige areaal aan wegverhardingen in beheer bedraagt bijna 1,4 miljoen vierkante meter. In onderstaande Figuur 1 is de areaalverdeling naar type verharding weergegeven. Het areaal aan gesloten wegverhardingen (asfalt en beton) en open wegverharding (elementen) is nagenoeg gelijk. Naast verharde wegen beheert de gemeente ook ruim 300.000 vierkante meter onverharde wegen en paden. In Figuur 1 zijn deze onder de noemer 'overig' geschaard.



Figuur 1: Verdeling areaal naar verhardingstype

Een verdere onderverdeling naar functie laat in Figuur 2 zien dat het overgrote deel van het wegen areaal uit rijbanen bestaat, namelijk 73,5%.

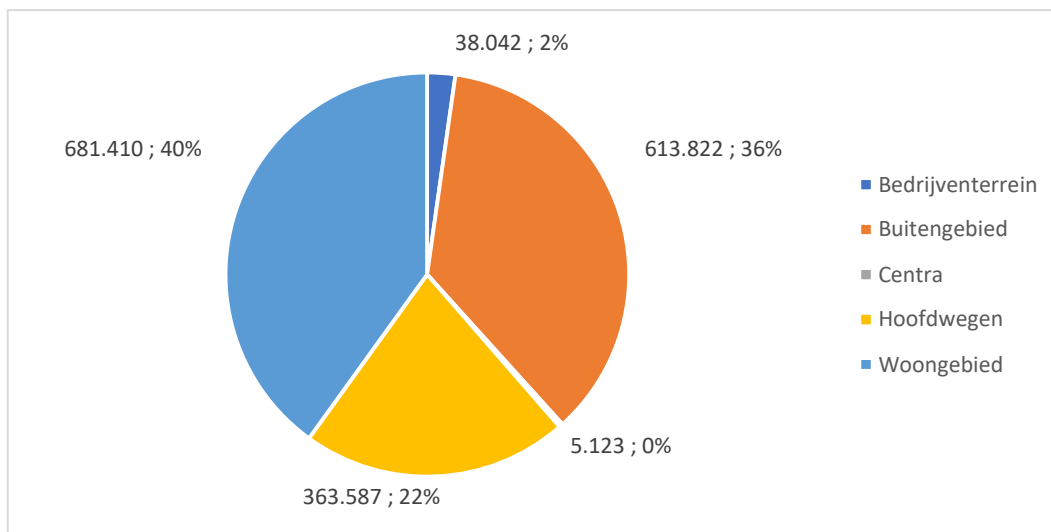


Figuur 2: Verdeling areaal naar verhardingsfunctie

In Figuur 3 is het areaal gedifferentieerd naar functie en gebruik. Deze indeling van het wegennet naar structurelementen maakt het mogelijk om het beheer goed af te stemmen op de functie van het gebied en de gewenste effecten die in dat gebied worden nagestreefd. Een groot deel van het wegenareaal, 40 %, ligt in de woongebieden. Een vergelijkbaar gedeelte van het wegenareaal ligt in het buitengebied, namelijk 36%.

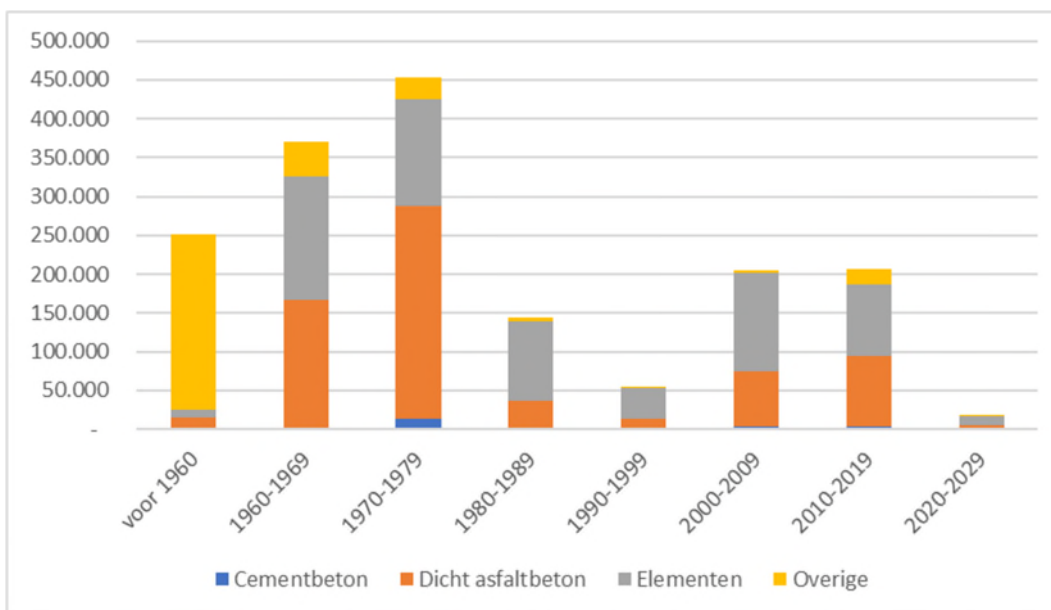
**Beschrijving structurelementen:**

- Bedrijventerrein** : met als primaire functie bedrijvigheid en industrie.
- Buitengebied** : met als primaire functies wonen, werken of recreëren, deze gebieden hebben hoofdzakelijk een agrarische en een recreatieve functie en zijn gelegen buiten de bebouwde kom.
- Centra** : met als primaire functies winkelen en verblijven, hieronder vallen de winkelstraten in de kernen.
- Hoofdstructuur** : met als primaire functies vervoer, verkeer, doorstroming en hoofdontsluiting op gemeentelijk en wijk overstijgend niveau. Deze routes koppelen wijken, kernen en functies aan elkaar en zijn van belang voor de oriëntatie.
- Woongebied** : met als primaire functies wonen en verblijven, er wordt geen nader onderscheid gemaakt tussen verschillende wijken.



Figuur 3: Verdeling areaal naar structuurelementen

In Figuur 4 is een verdeling per decennium gegeven van de aanlegperiode van het wegenareaal. Het areaal bestaat voor het grootste deel uit verhardingen aangelegd in de jaren '60 en '70. 63 % van de wegen is voor 1980 aangelegd en daarmee inmiddels meer dan 40 jaar oud.



Figuur 4: Verdeling areaal naar leeftijd

### 3.3 Kenmerken wegenareaal Heeze – Leende

De gemeente Heeze - Leende beheert circa 86 vierkante meter verhardingen per inwoner. Dit is meer dan het landelijk gemiddelde van circa 59 vierkante meter per inwoner (Benchmark Beheer Openbare Ruimte Antea Group 2017). De gemeente laat zich daarmee vergelijken met andere meer landelijk gelegen gemeenten.

Opvallende kenmerken van het areaal Heeze – Leende zijn:

- Relatief groot areaal halfverharde en onverharde wegen
- Gelegen in agrarisch actief gebied
- Veel bomen dichtlangs/in de verhardingen, wat zorgt voor boomwortelschades
- Recreatieve gemeente met aandacht voor fietsers
- Stabiele grondsoorten en ondergronden
- Veel areaal aangelegd in de jaren '60/'70 en '80 van de vorige eeuw

## 4 Wat hebben we gedaan en bereikt?

In dit hoofdstuk wordt kort teruggeblikt op de afgelopen periode. Er wordt ingegaan op de werkwijze en de bereikte kwaliteit.

### 4.1 Terugblik beheer- en beleidsplan 2017-2021

Op 12 december 2016 heeft de gemeenteraad het Beheer- en Beleidsplan wegen 2017-2021 vastgesteld, waarin de volgende doelen centraal stonden:

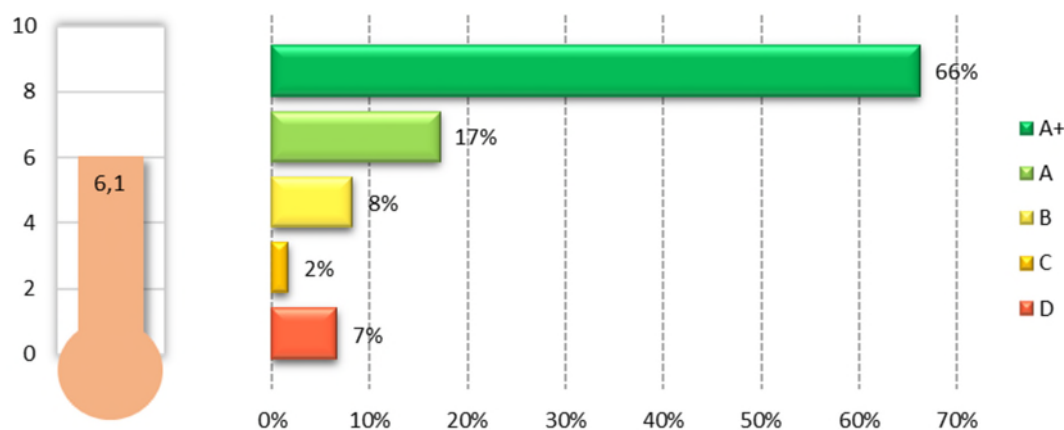
- het gewenste kwaliteitsniveau voor alle wegverhardingen vaststellen op kwaliteitsniveau B van de CROW-systematiek;
- zoveel als mogelijk onderhoudswerken van diverse disciplines tegelijk uitvoeren om financieel zo efficiënt als mogelijk te werken en de overlast over de omgeving te beperken;
- bij onderhoud, reconstructies, herinrichtingen of nieuwe aanleg nadrukkelijk aandacht blijven schenken aan beheer- en onderhoudsbewust ontwerpen om daarmee de onderhoudskosten in de toekomst te kunnen blijven beheersen;
- de keuze van verhardingsmaterialen afstemmen op de functie en het benodigd onderhoud van de weg;
- terughoudend te zijn met het toepassen van geluid reducerend asfalt, in verband met veel hogere onderhoudskosten;
- zich aan de landelijke wet- en regelgeving op het gebied van teerhoudend asfalt te conformeren voor zover dit maatschappelijk financieel verantwoord is.

Met de vaststelling van het plan zijn ook aanvullende financiële middelen ter beschikking gesteld voor het uitvoeren van het wegbeheer. De dotatie in de voorziening is in evenwicht gebracht met de benodigde middelen. Met deze middelen zijn een groot aantal wegen onderhouden en projecten uitgevoerd. Binnen het onderhoud is daarnaast vormgegeven aan een aantal grotere maatregelen. Onderstaand een overzicht van een aantal straten en de uitgevoerde maatregel.

Jaar	Straat	Maatregel
2018	Beukenlaan, Sterksel	Gedeeltelijk vervangen asfaltconstructie
2018	Burgemeester Vogelslaan, Leende	Gehele rijbaan overlagen met een nieuwe tussenlaag en een deklaag en de bermvulling aangevuld met freesasfalt
2019	Euvelwegen, Heeze	Repareren, tussenlaag en deklaag, bermverharding
2020	St. Benedictuslaan, Leende	Repareren rijbaan, overlagen met nieuwe tussenlaag en een deklaag, toepassen stalen asfaltwapening
2020	Maarheezerweg Noord, Leende	Repareren rijbaan, aanbrengen scheur remmende laag (sami), overlagen met tussenlaag en deklaag
2021	Maarheezerweg Zuid, Leende	Repareren rijbaan, aanbrengen scheur remmende laag (sami), overlagen met tussenlaag en deklaag
2021	Strijperstraat, Leende	Aanbrengen fietssuggestie strook met nieuwe gebakken elementen
2022	Heezerweg-Pastoor Thijssenlaan, Sterksel	Vervangen asfaltconstructie. Aanhaken op project aanvullende maatregelen Sterksel

## 4.2 Huidige kwaliteit en kwaliteitsverloop

In het voorjaar van 2021 is een globale visuele weginspectie uitgevoerd op het gehele areaal van de gemeente Heeze - Leende, om de daadwerkelijk bereikte kwaliteit vast te stellen. De inspectie is omgerekend naar rapportcijfers, de rapportcijfers scoren in de verschillende kwaliteitsniveaus. Daarnaast zijn er rapportcijfers berekend en uitgesplitst naar verhardingstype.



Figuur 5 Huidige kwaliteit op basis van weginspectie 2021

Gemiddeld scoort het totale wegenrealaal een rapportcijfer 6,1. Dit rapportcijfers sluit gemiddeld aan bij kwaliteitsniveau B. Een groot aantal wegen is nog schadevrij (A+), circa 7% heeft veel schade en scoort in kwaliteitsniveau D.

Ook per verhardingstype is een rapportcijfer berekend. De asfaltverhardingen scoren gemiddeld een rapportcijfer 4,9, de elementenverhardingen een 8,3. De kwaliteit van de asfaltverhardingen scoort daarmee gemiddeld in kwaliteitsniveau C, de elementverhardingen scoren in kwaliteitsniveau A.

Aan het begin van de beleidsperiode in 2017 was het gemiddelde rapportcijfer een 5,5. De gemiddelde kwaliteit is de afgelopen jaren gestegen. Het areaal scorende in kwaliteitsniveau D is afgenomen van 12 naar 7%.

## 4.3 Analyse afgelopen beleidsperiode en leerpunten

In de afgelopen beleidsperiode zien we een duidelijk positief resultaat van de uitgevoerde maatregelen. De gemiddelde kwaliteit is gestegen. De focus heeft de afgelopen beleidsperiode met name gelegen op rijbanen van asfalt (in het buitengebied). *Leerpunt hieruit is dat de overige weg(vak)onderdelen wel eens te weinig aandacht hebben gekregen. Dit leerpunt wordt voor de komende periode aangepast in de werkwijze, zie paragrafen 6.2, 7.6 en 8.1.*

Naast de reguliere onderhoudswerkzaamheden om de weg gedurende de levensduur in stand te houden, is er soms meer gedaan. Op een aantal wegen zijn levensduurverlengende maatregelen of vervangingen toegepast. Dit is uitgevoerd binnen het groot onderhoudsbudget. De raming en kaders van het onderhoudsbudget zijn niet berekend op deze investeringen. Hierdoor zijn sommige andere wegvakonderdelen blijven liggen. Daarvoor waren onvoldoende middelen en capaciteit beschikbaar. Een voorbeeld hiervan zijn de fietspaden binnen de gemeente. Hieraan is de afgelopen jaren beperkt onderhoud uitgevoerd, wat resulteert in een teruglopende kwaliteit en meer meldingen/klachten. *Leerpunt hieruit is dat investeringen en onderhoud betere scheiding behoeven. Dit is een wijziging die ook conform de nieuwe BBV-regelgeving voor wegbeheer dient te worden doorgevoerd (zie paragraaf 5.1.4).*

Bij veel van dit soort maatregelen is bewust gekozen mee te liften met andere maatregelen in de openbare ruimte. Integrale kansen zijn benut, wat resulteert in financieel voordeel en beperking van hinder voor de inwoners. *Dit positieve leerpunt wordt meegenomen naar volgende beleidsperiode, dit vraagt wel enige flexibiliteit in werkwijze en budgetten.*

Bovenstaande analyse en leerpunten zijn mede gebaseerd op een workshop met de gemeenteraad. Deze analyse en leerpunten zijn een belangrijk vertrekpunt voor dit nieuwe Beleids- en Beheerplan wegen 2022-2026.

## 5 Wat zijn de kaders en ontwikkelingen?

Dit hoofdstuk bevat een beknopte toelichting op de geldende landelijke wetten, richtlijnen en normen (paragraaf 5.1) en de raakvlakken met de beleidsplannen van het andere domein binnen de gemeente Heeze-Leende (paragraaf 5.2).

### 5.1 Juridisch kader

#### 5.1.1 Wegenwet

Vanuit de Wegenwet is de zorgplicht voor de wegen neergelegd bij de wegbeheerder. De wegbeheerder is verplicht invulling te geven aan deze zorgplicht. De wegen moeten voldoende van kwaliteit zijn om de noodzakelijke functie te kunnen vervullen. Als voldoende kan worden aangetoond dat de wegbeheerder niet voldoet aan de zorgplicht kan hij aansprakelijk worden gesteld voor eventuele gevolgschade.

Middels dit Beheerplan wegen geeft de gemeente een opzet voor de invulling van de zorgplicht. Voor verdere invulling is een consistente uitvoering van groot belang. In verschillende CROW publicaties is aangegeven hoe de wegbeheerder goede invulling kan geven aan zijn zorgplicht. Verschillende landelijke normen en regels zijn hierin vastgelegd. Deze normen worden in het wegenbeheerpakket geborgd en gebruikt als uitgangspunt voor het wegbeheer.

#### 5.1.2 Gemeentewet

De Gemeentewet geeft een verplichting voor verkeers- en sociale veiligheid. Deze wet geldt breder dan alleen voor wegen. De gehele openbare ruimte draagt bij aan een sociaal en verkeersveilig klimaat. Wegen is slechts een gedeelte hiervan. Om invulling te geven aan de eisen vanuit deze wet is afstemming met andere (beheer)plannen van belang.

#### 5.1.3 Provincie Noord-Brabant

De provincie heeft een controlerende en toetsende rol. De provincie spreekt zich niet uit over het te hanteren kwaliteitsniveau. De gemeente mag dit zelf bepalen. Wel is de provincie van mening dat wegen structureel moeten worden onderhouden om kapitaalsvernietiging te voorkomen. Ook moet achterstallig onderhoud worden vermeden.

#### 5.1.4 Besluit Begroting en verantwoording 2017

In 2017 is het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) geactualiseerd. Deze wijziging is van invloed op wegenbeheer en vervanging. De BBV schijft nu voor dat:

1. *Investerings met een maatschappelijk nut dienen, evenals investeringen met een economisch nut, te worden geactiveerd en over de verwachte levensduur te worden afgeschreven.* Dit geldt ook voor vervanging van wegen.
2. *Groot onderhoud kan op 2 manieren worden verwerkt:*
  - a) *kosten in jaar van uitvoering t.l.v. de exploitatie (jaarlijks ramen in de begroting);*
  - b) *kosten in jaar van uitvoering t.l.v. de onderhoudsvoorziening.* Hierbij is ter onderbouwing een actueel beheerplan verplicht.



## 5.2 Vigerend beleid gemeente Heeze-Leende

Naast het Beheerplan wegen zijn of worden andere beleidsplannen vastgesteld die een relatie hebben met wegen.

### 5.2.1 Stedelijk water en riolering (vGRP)

In 2015 is het **verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2016-2021** (vGRP 2016-2021 Heeze-Leende, Arcadis, 3 augustus 2015, 078206885:C – Definitief, C01031.000152.0100) vastgesteld. Hierin staat aangegeven wat voor de komende jaren de ambitie, visie en strategie zijn met het water en de riolering in de gemeente Heeze-Leende. Wanneer aanpassingen aan het riool nodig zijn heeft dit regelmatig ook consequenties voor de bovengenoemde wegen. Afstemming tussen deze twee disciplines is van belang om niet alleen overlast van de werkzaamheden te beperken, maar ook om voor een zo effectief en efficiënt mogelijke aanpak te kiezen.

### 5.2.2 Kabels en leidingen

Onderhoud aan ondergrondse infrastructuur, zoals kabels en leidingen, heeft invloed op het beheer van de wegen. (Kleinschalig) onderhoud aan de kabels en leidingen kan gevolgen hebben voor het beeld van de wegen. Sleuven die weer worden gedicht, blijven vaak gedurende langere tijd zichtbaar omdat er oneffenheden ontstaan door nazetting. Samen met omliggende gemeenten in de regio is in 2014 de Verordening Ondergrondse Infrastructuur (VOI) tot stand gekomen, welke in 2018 is geactualiseerd. Met deze verordening is een uniform en eenduidig kader vastgesteld voor alle netbeheerders voor het aanleggen, onderhouden, verplaatsen en verwijderen van kabels en leidingen in openbare grond.

### 5.2.3 Uitvoeringsprogramma Infrastructuur – Actualisatie 2021 – 2023

Het uitvoeringsprogramma Infrastructuur 2021-2023 betreft een uitwerkingsplan van verschillende gemeentelijke beleidsplannen die gaan over infrastructuur boven de grond. Dit om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen op en langs de wegen in de gemeente Heeze-Leende. Het uitvoeringsprogramma is een verbindend en dynamisch programma, zodat waar dat mogelijk is 'werk met werk' kan worden gemaakt. Het programma geeft een overzicht van werken en projecten die betrekking hebben op wegen, fietspaden, trottoirs, etc. die de gemeente Heeze-Leende in beheer heeft en welke een grote impact hebben. De gemeente actualiseert het Uitvoeringsprogramma Infrastructuur jaarlijks.

### 5.2.4 Adaptief beheer (kleine ergernissen)

Adaptief beheer stelt de wens van de bewoners centraal, waarbij het bestuur de randvoorwaarden en condities waarbinnen het beheer dient plaats te vinden bepaalt. Hierbij is de technische onderhoudsplanning, conform de beheersystematiek, ondersteunend. Een belangrijke voorwaarde voor succesvol adaptief beheer is dat de beheerder een visie ontwikkelt en de speelruimte voor de bewoners aangeeft. Daarnaast is het de taak van de beheerder om de twee partijen die hij moet bedienen met elkaar in contact te brengen: de bestuurders en de bewoners.

## 6 Wat is de ambitie?

Door de gewenste situatie helder te formuleren, wordt inzichtelijk gemaakt wat de invloed is van beheer en beleid op het benodigde budget. Dit hoofdstuk omschrijft de gewenste situatie om de wegen in de toekomst te beheren en te onderhouden. Daarbij is rekening gehouden met wet- en regelgeving, vigerend beleid, richtlijnen en normen en landelijke ontwikkelingen en trends.

### 6.1 Kwaliteitsniveau: huidige ambitie continueren

De huidige kwaliteitsambitie is vastgesteld op kwaliteitsniveau B (Basis) conform de systematiek van CROW.

B (Basis)

Duurzaamheid  
Er komen matige schades voor. Deze hebben in beperkt mate invloed op de draagkracht en samenhang van de wegconstructie.

Aanzien  
Deze verhardingen tonen een beeld van veroudering, schadebeelden zijn zichtbaar. Lichte mate van plasvorming mogelijk.

Comfort  
Het comfort is voldoende. Voor fietsers en voetgangers kunnen incidenteel hinderlijke situaties voorkomen.

Veiligheid  
Geeft amper aanleiding tot ongelukken. De kans op gegronde schadeclaims is gering.



Figuur 6: kwaliteitsniveau B (CROW)

In het, in 2016 ingestemde, beleidsplan Wegen 2017-2021 is het behalen van kwaliteitsniveau B als ambitie opgenomen. Dit kwaliteitsniveau wordt daarom ook overgenomen als ambitieniveau voor de beleidsperiode 2022-2026.

### 6.2 Aandachtspunten 2022 - 2026

Naast de kwaliteitsambitie heeft de gemeente Heeze-Leende een aantal aandachtspunten geschetst voor de komende periode:

1. **Juiste maatregel uit juiste budget;** de afgelopen jaren zijn veel werkzaamheden aan wegen uitgevoerd vanuit het groot onderhoudsbudget. De eisen vanuit de BBV regelgeving stellen dat er een duidelijk scheiding moet zijn tussen onderhoud en investeringen. Dit is een aandachtspunt voor de komende periode.
2. **Aandacht voor fietspaden;** de gemeente Heeze – Leende wil een fietsaantrekkelijke gemeente zijn. De afgelopen jaren is onvoldoende aandacht geweest voor het beheer en onderhoud van de fietspaden. Hier zal de komende periode extra aandacht voor zijn.

Door de juiste maatregel uit het juiste budget uit te voeren, is de verwachting dat dit binnen de huidige financiële middelen kan worden uitgevoerd.

Naast de nieuwe aandachtpunten worden ook de aandachtpunten uit de vorige periode meegenomen. De meeste van deze aandachtspunten zijn echter al opgenomen in de standaard van wegbeheer in Heeze – Leende. Voor de helderheid herhalen we ze hier kort:

1. **Integraal beheer**; de gemeente zet in op zoveel mogelijk integraal beheer van de openbare ruimte. Werkzaamheden voortvloeiend uit het wegbeheer worden zoveel mogelijk afgestemd met andere werkzaamheden en doelstellingen in de openbare ruimte (bv. riolering, klimaatadaptatie, ruimtelijke ontwikkelingen, etc.)
2. **Beheer bewust ontwerpen (BBO)**: BBO betekent dat al bij het ontwerp rekening wordt gehouden met het toekomstig beheer en onderhoud. Bij ontwerp is effectieve en efficiënte 'onderhoudbaarheid' een belangrijk uitgangspunt.
3. **Uniformiteit in materiaal en inrichting**; de gemeente Heeze-Leende kiest voor eenduidige en vergelijkbare materialen en inrichting van de wegen. Er is per functie (erftoegangsweg, fietspad, voetpad, etc.) een standaard materiaal en inrichtingsprofiel beschikbaar, deze wordt bij voorkeur toegepast.
4. **Situationele aanpak teerhoudend asfalt**; op basis van de afweging tussen milieurendement en (extra) kosten stelt de gemeente Heeze-Leende per specifieke situatie vast of teerhoudend asfalt blijft liggen of moet worden verwijderd. Over het algemeen verwijdert de gemeente Heeze-Leende het teerhoudend asfalt (in de onderlagen) alleen bij rehabilitaties.
5. **Vervangingsopgave**; een aantal wegen in de gemeente zijn de komende periode toe aan vervanging, groot onderhoud is bij deze wegen niet meer passend. Het plannen en prognosticeren van het juiste vervangingsmoment is een lastige opgave. De gemeente hanteert een vooruitziende of reactieve werkwijze.

## 7 Wat gaat wegbeheer kosten?

Op basis van de gestelde kwaliteitsambitie is een kostenberekening gemaakt voor de komende jaren. Hiervoor is gebruik gemaakt van het beheersysteem GBI. De onderhoudskosten zijn berekend voor de korte termijn en voor de (middel)lange termijn. Daarna wordt inzicht gegeven in de kosten voor vervanging/rehabilitatie. Hiermee ontstaat een goed inzicht in de te verwachten kosten.

### 7.1 Uitgangspunten kostenberekening

De uitgangspunten van de kostenberekening op een rij:

- Voor de korte termijnplanning wordt gebruik gemaakt van de kwalitatieve planningsmethodiek. Deze plant op basis van de schadecijfers uit de laatste wegininspectie de benodigde maatregel in. Hiervoor is de GBlapp kwalitatief plannen wegen gebruikt, deze is CROW gecertificeerd en voldoet daarmee aan de CROW eisen voor wegbeheer (publicatie 147 druk 2011);
- Voor de (middel)lange termijnplanning is gebruik gemaakt van de cyclische planningsmethodiek. Deze plant op basis van het jaar van aanleg en een vooraf ingestelde onderhoudscyclus de maatregelen in. Voor de cyclussen is gebruik gemaakt van de Antea Group standaard versie 6.3.7.
- Areal wegvakonderdelen zoals opgenomen in GBI (peildatum juni 2021), er is geen rekening gehouden met toekomstige areaaluitbreiding.
- Er wordt gerekend met kwaliteitsniveau Basis voor alle wegvakonderdelen;
- Er wordt alleen separaat budget berekend voor groot (technisch) onderhoud en vervanging (juiste maatregel uit juiste budget). Klein onderhoud, calamiteitenonderhoud, bermonderhoud en verzorgend onderhoud (bijvoorbeeld straatvegen) worden niet meegenomen in de berekening;
- De eenheidsprijzen zijn conform Antea Group standaard versie 6.3.7 (prijsspeil 2021). Er is geen rekening gehouden met prijsindexaties naar de toekomst.
- Er is rekening gehouden met de volgende staatkostenpercentages: Algemene kosten 0%, Eenmalige en Uitvoeringskosten 0%, Onvoorzien 0%, Voorbereiding/Administratie/Toezicht (VAT) 10% en Winst/Risico 0%;
- Er is geen rekening gehouden met aanbestedingsvoordeel of marktwerking.

### 7.2 Korte termijn groot onderhoudsplanning 2022 – 2026

Op basis van de wegininspectie 2021 is een CROW basisplanning voor de korte termijn gerealiseerd. Deze planning is getoetst op reeds ingeplande projecten, die zijn verwijderd.

Verhardingstype	2022	2023	2024	2025
Cementbeton	€ 3.000	€ -	€ -	€ 1.000
Dicht asfaltbeton	€ 149.000	€ 258.000	€ 11.000	€ 92.000
Elementen	€ 323.000	€ 41.000	€ -	€ 72.000
Oppervlakbehandeling	€ 577.000	€ 354.000	€ -	€ 106.000
<b>Eindtotaal</b>	<b>€ 1.050.000</b>	<b>€ 652.000</b>	<b>€ 11.000</b>	<b>€ 270.000</b>

De kwalitatieve planning laat een 'standaard' CROW beeld zien. In het eerste planjaren (2022 en 2023) worden relatief veel maatregelen voorgeschreven. Dit zijn maatregelen voor het wegwerken van achterstanden ten opzichte van kwaliteitsniveau Basis. Planjaar 2024 laat een relatief klein bedrag zien, dit zijn wegvakonderdelen die de norm nog niet hebben overschreden, maar gezien het schadebeeld de komende jaren dat wel gaan doen. Planjaar 2025 bevat maatregelen voor wegvakonderdelen die op dit moment onderin het kwaliteitsniveau Basis scoren. Om deze wegvakonderdelen niet door de ondergrens te laten zakken, dienen deze maatregelen te worden uitgevoerd.

Conform de CROW Wegbeheersystematiek 2019 wordt geadviseerd de maatregelen voor de planjaren 2024 en 2025 als indicatief te beschouwen. In 2023 zal opnieuw een weginspectie worden uitgevoerd en zullen deze planjaren definitief worden ingepland.

De kosten voor planjaren **2022 en 2023** worden opgenomen voor onttrekking uit de voorziening. Geadviseerd wordt de voorgestelde maatregelen voor te toetsen en waar nodig uit te voeren.

### 7.3 (Middel)lange termijn groot onderhoudsplanung 2024 e.v.

Voor het ramen van de groot onderhoudsuitgaven is voor de (middel)lange termijn gebruik gemaakt van een cyclische planning. In een cyclische planning worden wegen gepland op basis van het aanlegjaar plus de vastgestelde onderhoudscyclus.

Jaar	Theoretisch groot onderhoud
2024	€ 366.000
2025	€ 2.306.000
2026	€ 572.000
2027	€ 322.000
2028	€ 686.000
2029	€ 525.000
2030	€ 1.167.000
2031	€ 371.000
<i>gemiddelde</i>	€ 789.000

De cyclische planning laat grote fluctuaties in bedragen zien. In de praktijk zullen de groot onderhoudskosten meer uitvlakken over de jaren. Gemiddeld gezien is voor de periode **2024 – 2031** jaarlijks een bedrag van **€ 789.000** voor groot onderhoud nodig. Dit is circa € 0,56 per vierkante meter per jaar. Daadwerkelijke invulling van dit bedrag zal gebeuren aan de hand van de dan recente weginspectiecijfers. Deze cijfers worden gebruikt voor een inschatting van het verloop van de voorziening de komende jaren.

Voor de **lange termijn** is een cyclische planning gemaakt met een doorkijk van 60 jaar. Hieruit blijkt dat de gemeente gemiddeld over deze periode circa **€ 1,1 miljoen** nodig heeft om het technisch onderhoud te kunnen uitvoeren (circa € 0,76 per vierkante meter per jaar).

## 7.4 Verloop voorziening groot onderhoud

De gemeente Heeze – Leende maakt voor het groot onderhoud gebruik van een voorziening. Deze voorziening is bedoeld om de fluctuaties in uitgaven op te vangen. Conform de BBV eisen mag deze voorziening de komende 10 jaar niet negatief uitkomen.

De gemeente doteert jaarlijks € 762.000 in deze voorziening. De theoretische onttrekkingen fluctueren te veel om op te kunnen vangen binnen de voorziening. Daarom wordt een afvlakking in de uitgaven doorgevoerd. De uitgaven in de piekjaren worden gedeeltelijk verschoven naar andere planjaren. Dit sluit aan bij de praktijk, waarbij dit soort pieken vaak over meerdere jaren worden uitgevlakt en uitvoering ook over meerdere jaren geschiedt.

jaar	stand voorziening 1 januari	dotaties	Uitgaven tlv de voorziening groot onderhoud	afvlakking	Uitgaven tlv de voorziening incl afvlakking	stand voorziening 31 december	Bron
2021	€ 355.000	€ 704.000	€ 624.000		€ 624.000	€ 435.000	
2022	€ 435.000	€ 763.000	€ 1.050.000	€ -150.000	€ 900.000	€ 298.000	kwalitatief
2023	€ 298.000	€ 762.000	€ 652.000	€ 150.000	€ 802.000	€ 258.000	kwalitatief
2024	€ 258.000	€ 762.000	€ 366.000	€ 300.000	€ 666.000	€ 354.000	cyclisch
2025	€ 354.000	€ 762.000	€ 2.306.000	€ -1.200.000	€ 1.106.000	€ 10.000	cyclisch
2026	€ 10.000	€ 762.000	€ 572.000	€ 100.000	€ 672.000	€ 100.000	cyclisch
2027	€ 100.000	€ 762.000	€ 322.000	€ 300.000	€ 622.000	€ 240.000	cyclisch
2028	€ 240.000	€ 762.000	€ 686.000		€ 686.000	€ 316.000	cyclisch
2029	€ 316.000	€ 762.000	€ 525.000		€ 525.000	€ 553.000	cyclisch
2030	€ 553.000	€ 762.000	€ 1.167.000		€ 1.167.000	€ 148.000	cyclisch
2031	€ 148.000	€ 762.000	€ 371.000	€ 500.000	€ 871.000	€ 39.000	cyclisch

De huidige dotatie is voldoende om het saldo positief te houden tot 2031. Verwachting is dat daarna de groot onderhoudskosten oplopen tot circa **€ 1,1 miljoen per jaar**. Dan is de huidige dotatie onvoldoende om de voorziening in stand te houden. Geadviseerd wordt de daadwerkelijke stand van de voorziening goed te monitoren en waar nodig te herijken.

## 7.5 Klein onderhoud

Conform de CROW systematiek heeft de gemeente circa 10 tot 15% van het (langjarige) groot onderhoudsbedrag nodig voor het uitvoeren van klein onderhoud. Voor de gemeente Heeze – Leende betekent dit een bedrag tussen de € 75.250 en € 113.000. De gemeente heeft een jaarlijks budget van circa € 92.000 beschikbaar voor het uitvoeren van klein onderhoud. Het budget sluit hiermee aan op de benodigde middelen voor klein onderhoud.

## 7.6 Vervangingen/Investerings

Bovenstaande onderhoudsplanningen geven inzicht in de kosten die worden gemaakt om de wegen gedurende de levensduur te onderhouden. Hierin zijn geen kosten opgenomen voor totale vervanging/rehabilitatie aan het einde van de levensduur.

Met behulp van GBI is de totale vervangingswaarde van het wegenareaal berekend. De huidige waarde is circa **€ 88 miljoen** (€ 63 per vierkante meter). Uitgaande van een levensduur van 60

jaar, is circa € 1,46 miljoen aan investeringen nodig voor vervanging per jaar (€ 1,05 per vierkante meter per jaar).

Dit is een theoretisch bedrag, op basis van daadwerkelijke kwaliteit of van andere signalen uit de openbare ruimte (bv. rioolvervanging, herstructurering, etc.) wordt daadwerkelijke vervanging ingepland. Door integraal te werken kan hierop voordeel worden bereikt.

De afgelopen jaren zijn investeringen in wegen (vervangingen dan wel levensduurverlengend onderhoud) deels betaald vanuit het groot onderhoudsbudget (en daarmee de voorziening). Leerpunt hieruit is dat de scheiding van investeringen en groot onderhoud beter gemaakt moet worden. Dit om het onderhoudsniveau binnen de bestaande onderhoudsbudgetten te kunnen garanderen en aan te sluiten bij de BBV-regelgeving.

In de begroting is geen structureel budget voor het vervangen of vernieuwen van wegen opgenomen. Dergelijke opgaven neemt de gemeente op in het investeringsprogramma 'Uitvoeringsprogramma Infrastructuur'. Kosten voor investeringen komen als kapitaallasten in navolgende jaren in de begroting.

Om beter/snelter te kunnen inspelen op het juiste moment van vervanging is een stuk flexibiliteit nodig. Geadviseerd wordt jaarlijks een **investeringsbudget voor wegen van € 400.000 per jaar** op te nemen. Uit dit investeringsbudget kunnen vervangingen en levensduurverlengende maatregelen (per wegvakonderdeel) worden bekostigd (conform BBV eisen). Grote investeringen (gehele buurten/wijken) kunnen nog altijd worden opgevoerd op het 'Uitvoeringsprogramma Infrastructuur'. Hierbij wordt altijd integraliteit gezocht.

Het investeringsbudget zal met name worden ingezet op sterk verouderde wegen. Deze wegen zijn voornamelijk gelegen in het buitengebied van de gemeente Heeze – Leende. Door hierop te investeren neemt dit areaal een vlucht naar voren. De theoretische vervangingspiek die de komende jaren aanstaande is, zal hierdoor worden afgevlakt, aangezien een aantal wegen reeds is vervangen/grootschalig opgeknapt. In 2025 zal de werkwijze met het investeringsbudget worden geëvalueerd. In het volgende beheerplan wordt het resultaat hiervan gedeeld en wordt de werkwijze herijkt.

De flexibiliteit van dit budget maakt het mogelijk op het juiste moment mee te liften met andere projecten en initiatieven in de openbare ruimte. Dit zogenaamde 'slim vervangen' zorgt voor een synergievoordeel en beperkt de overlast in de openbare ruimte.

## 7.7 Overige kosten

Naast de kosten voor klein onderhoud, groot onderhoud en vervangingen zijn er een aantal jaarlijks terugkerende activiteiten/kostenposten:

- Budget onder de noemer 'Herstraten trottoirs en wegen' is bestemd voor het programma 'Adaptief beheer/Kleine ergernissen'. Vanuit een ander programma vult de gemeente dit budget aan tot € 100.000 (zie paragraaf 5.2.4).
- Profileren onverharde wegen, er is beperkt budget beschikbaar om onverharde wegen en paden uit te vlakken (te schaven). Er is de komende jaren aandacht voor het in standhouden van de onverharde wegen en paden binnen de gemeente Heeze - Leende. Bij uitvoering van werkzaamheden aan deze wegen en paden is aandacht voor biodiversiteit en natuur (langs en op deze paden).
- Herstel en aanvullen halfverharde (bv. schelpen, grauwacke of gralux) wegen en paden. Vanuit dit budget wordt halfverharding aangevuld of hersteld. Dit om deze paden begaanbaar en beschikbaar te houden.
- Afgraven/Herstel veilige bermen, te hoge of te lage bermen zorgen voor onveilige situaties op de wegen. Er is budget beschikbaar om wegbermen (eerste meter naast de weg) terug op hoogte te brengen.
- Kosten herstel en oprispen markeringen. Vanuit dit budget worden vervaagde/afgereden markeringen hersteld of opnieuw aangebracht.



## 8 Hoe pakken we dit aan?

Na vaststellen van de ambitie kan daadwerkelijk uitvoering worden gegeven. In dit hoofdstuk wordt kort beschreven hoe dit wordt aangepakt. Oftewel: hoe wordt het beleid vertaald naar een werkproces?

### 8.1 Werkproces / beheercyclus plan wegbeheer



Het figuur geeft inzicht in de verschillende stappen binnen het wegbeheer werkproces. Op basis van deze cyclus wordt invulling gegeven aan de ambitie en worden de budgetten daadwerkelijk ingevuld. Een korte toelichting per werkstap voor Heeze-Leende.

#### Inspecteren

Het proces begint met de wegininspectie. Geadviseerd wordt alle wegen binnen het beheerareaal één keer per twee jaar globaal visueel te inspecteren conform de CROW. De wegininspectie wordt ingelezen in het beheersysteem GBI.

#### Vaststellen kengetallen, opstellen beheerstrategie en opstellen basisplanning

Met behulp van GBI kan een kwalitatieve en cyclische planning wegen worden opgesteld. Hiervoor is het noodzakelijk dat de kengetallen en beheerstrategie aansluiten bij de gemeente. Advies is deze getallen jaarlijks te herijken. De basisplanning geeft inzicht in de maatregelen die op basis van het (theoretische) gedragsmodel moeten worden uitgevoerd.

#### Maatregelen toetsen

De maatregelen van de kwalitatieve planning dienen (bij voorkeur buiten) te worden getoetst. Tijdens de toets wordt gecontroleerd

op de maatregel (is dit de juiste), het uitvoeringjaar, de kosten en de prioriteit. Tijdens de maatregeltoets wordt de maatregel waar nodig aangepast. Er wordt beoordeeld of een levensduurverlengende of vervangingsmaatregel noodzakelijk is, of dat het regulier klein/groot onderhoud betreft. Hiermee wordt geborgd dat de juiste maatregel uit het juiste budget wordt betaald (aandachtspunt, zie paragraaf 6.1).

Na uitvoering van de maatregeltoets zijn de (wegen)maatregelen ook in GBI direct actueel en geborgd. Deze maatregellijst/kaart vormt de basis voor de rest van het proces.

### Integraal afstemmen disciplines en opstellen integrale plankaart

De sectorale planning wegen is in concept gereed. Advies is deze af te stemmen met andere disciplinaire planningen (bijvoorbeeld riolering, groen, openbare verlichting) en andere projecten (nieuwbouw, inbreiding, ruimtelijke projecten, etc.). Door deze op kaart te presenteren ontstaat een goed inzicht van alle projecten in de openbare ruimte van Heeze-Leende. In een gezamenlijke werksessie kan gekeken worden waar integraal kan worden samengewerkt. De integrale projecten kunnen vervolgens worden gedefinieerd en vastgelegd in een integrale plankaart. Daarbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen onderhouds- en investeringsprojecten (vervangingen).

### Opstellen uitvoeringsplan

De uiteindelijk buiten uit te voeren maatregelen worden opgenomen in een uitvoeringsplan (of operationeel plan). Advies is dit plan jaarlijks op te stellen/te actualiseren. Vanuit dit plan worden de werkzaamheden uitgevoerd (sectoraal of integraal).

Na het uitvoeringsplan komen de maatregelen daadwerkelijk in uitvoering. Na uitvoering dienen de uitgevoerde werkzaamheden te worden verwerkt in de areaalgegevens (in het beheersysteem/BGT), daarmee is de beheercyclus rond en kan deze opnieuw worden opgestart.

## **Bijlage 1 Kwaliteitsniveaus**

## Bijlage 1 Kwaliteitsniveaus

### Kwaliteitsniveaus CROW



**Zeer hoog: A+**

**Hoog: A**

**Basis: B**

**Laag: C**

**Zeer Laag: D**

#### Beleidsthema's

##### Duurzaamheid

Deze verhardingen zijn nieuw tot enkele jaren oud. De technische staat van de constructie is uitstekend, er zijn geen schades.

##### Aanzien

De weg ziet er zeer goed uit. Zichtbare reparaties zijn niet aanwezig. Plasvorming zeer tijdelijk, in lichte mate.

##### Comfort

Het comfort is hoog. Gebruikers ondervinden geen hinder.

##### Veiligheid

Veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken. De kans op gegronde schadeclaims is vrijwel nihil.

##### Kapitaalvernietiging

De kapitaalvernietiging is groot.

##### Ambitieniveau Kwaliteitscatalogus CROW

A+

#### Beleidsthema's

##### Duurzaamheid

Deze verharding is enige jaren oud. Schades komen in lichte mate voor.

##### Aanzien

Schades en reparaties zijn in beperkte mate zichtbaar. Enige plasvorming van beperkte duur, niet hinderlijk.

##### Comfort

Het comfort is goed. De schades die voorkomen zijn licht van aard en zijn weinig hinderlijk voor alle groepen weggebruikers.

##### Veiligheid

Veilig, geeft geen aanleiding tot ongelukken. De kans op gegronde schadeclaims is nihil.

##### Kapitaalvernietiging

De kapitaalvernietiging is matig.

##### Ambitieniveau Kwaliteitscatalogus CROW

A

#### Beleidsthema's

##### Duurzaamheid

Er komen matige schades voor. Deze hebben in beperkte mate invloed op de draagkracht en samenhang van de wegconstructie.

##### Aanzien

Deze verhardingen tonen een beeld van veroudering, schadebeelden zijn zichtbaar. De uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar, met nieuw materiaal bij elementen, en vlakken bij asfalt. Lichte mate van plasvorming.

##### Comfort

Het comfort is voldoende. Voor fietsers en voetgangers kunnen incidenteel hinderlijke situaties voorkomen.

##### Veiligheid

Geeft amper aanleiding tot ongelukken. De kans op gegronde schadeclaims is gering.

##### Kapitaalvernietiging

De kapitaalvernietiging is nihil.

##### Ambitieniveau Kwaliteitscatalogus CROW

B

#### Beleidsthema's

##### Duurzaamheid

Meerder matige en ernstige schades komen voor. De ze beïnvloeden in grote mate de samenhang en draagkracht van de wegconstructie

##### Aanzien

Deze verhardingen vertonen duidelijk zichtbare schades. De uitgevoerde reparaties zijn duidelijk zichtbaar als een "lappendeken". Grotere plassen, gedurende langere tijd.

##### Comfort

Het comfort is matig. Vooral fietsers of voetgangers kunnen hiervan hinder ondervinden. In beperkte maten hinder voor automobilisten mogelijk.

##### Veiligheid

Minder veilig. Kans op gegronde schadeclaims.

##### Kapitaalvernietiging

De kapitaalvernietiging is laag tot matig.

##### Ambitieniveau Kwaliteitscatalogus CROW

C

#### Beleidsthema's

##### Duurzaamheid

Technische staat zeer slecht. Ernstige schades zijn in grote mate aanwezig. De wegconstructie is op en aan vervanging toe.

##### Aanzien

De weg ziet er zeer slecht uit. Deze verhardingen vertonen zeer duidelijk zichtbare schades: ernstige spoorvorming en kuilen, gebroken en losliggend materiaal. Langdurige plasvorming, met grote en diepe plassen.

##### Comfort

Het comfortverlies is groot voor alle weggebruikers. Snelheidsaanpassing noodzakelijk.

##### Veiligheid

In veel gevallen is aanpassing van de maximumsnelheid noodzakelijk. De kans op gegronde schadeclaims is groot.

##### Kapitaalvernietiging

De kapitaalvernietiging is groot.

##### Ambitieniveau Kwaliteitscatalogus CROW

D

---

## Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

---

## Contactgegevens

Beneluxweg 125  
4904 SJ OOSTERHOUT  
Postbus 40  
4900 AA OOSTERHOUT  
T. 06 20 30 07 50  
E. [eric.moonen@anteagroup.nl](mailto:eric.moonen@anteagroup.nl)

**[www.anteagroup.nl](http://www.anteagroup.nl)**

### Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden  
verveelvoudigd en/of openbaar worden  
gemaakt door middel van druk, fotokopie,  
elektronisch of op welke wijze dan ook,  
zonder schriftelijke toestemming van de  
auteurs.