Beleids- en beheerplan wegen; 2027-2031

Gemeente Heeze - Leende

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0503345.100
definitief revisie 2
25 augustus 2026

www.anteagroup.nl

Beleids- en beheerplan wegen; 2027-2031

Gemeente Heeze - Leende

projectnummer 0503345.100
definitief revisie 2
25 augustus 2026

Auteur(s)
G. Kuijzer
J. Jansen

Opdrachtgever
Gemeente Heeze-Leende
Postbus 10.000
5590 GA HEEZE

Colofon

Projectgroep
R. Bax

Gecontroleerd
E. Moonen, b/a J. Jansen

datum	beschrijving	vrijgave
25 augustus 2026	definitief revisie 2	P. Christianen

Managementsamenvatting

De gemeente Heeze-Leende staat voor een groeiende opgave in het beheer van haar wegenareaal. Het areaal is omvangrijk, relatief oud en kent een groot aandeel in het buitengebied. De evaluatie van de afgelopen beheerperiode laat zien dat het huidige kwaliteitsniveau onder het ambitieniveau B ligt. Hoewel sinds 2023 een lichte kwaliteitsverbetering zichtbaar is, blijft de overkoepelende ambitie vooralsnog buiten bereik.

Dit beeld hangt samen met een mogelijke onderschatting van de onderhoudsopgave in het verleden, onzekerheden in inspectiedata en een areaal dat veroudert. Zonder voortzetting én aanscherping van de gekozen beheerstrategie, met name voor de asfaltwegen in het buitengebied, bestaat het risico dat de kwaliteit opnieuw afglijdt. De evaluatie onderstreept daarmee de noodzaak om keuzes explicieter te maken en beter te onderbouwen richting de komende beheerperiode. Deze constatering maakt duidelijk dat het behalen van de ambitie niet vanzelfsprekend is.

Daarnaast nadert een aanzienlijk deel van het areaal het einde van de theoretische levensduur. Hierdoor ontstaat een groeiende vervangingsopgave en het risico op piekbelasting van de organisatie en beschikbare financiële middelen. Zonder gerichte sturing kan dit leiden tot verdere kwaliteitsafname, oplopende kosten en toenemende risico's op kapitaalvernietiging.

Wegbeheer vindt plaats binnen wettelijke en financiële kaders. De wettelijke plicht voor veilige wegen is niet vrijblijvend en vraagt om aantoonbaar en planmatig handelen. Tegelijkertijd heeft de gemeente beleidsvrijheid in het te hanteren kwaliteitsniveau, maar deze vrijheid brengt bestuurlijke verantwoordelijkheid met zich mee.

Beleidsambitie
De gemeente kiest ervoor om de bestaande ambities uit het beheerplan 2022 – 2026 te continueren. Dit betekent o.a. dat de wegen worden beheerd op kwaliteitsniveau B. Het hanteren van kwaliteitsniveau B betekent dat risico's op veiligheidsproblemen en kapitaalvernietiging actief worden beheerst.

Beheerstrategie
De beheerstrategie is op te delen in 2 fases in het onderhoudsproces.

- Onderhoud tot het behalen van de theoretische levensduur;
- Onderhoud na het behalen theoretische levensduur.

Tot het behalen van de theoretische levensduur wordt de reguliere onderhoudsprocedure van de CROW-systematiek gevolgd (zie hoofdstuk 7.1). Hiermee wordt ingezet op een onderhoudscyclus van klein onderhoud, groot onderhoud en het uitvoeren van direct onderhoud en schadeherstel.

Na het behalen van de theoretische levensduur wordt een vernieuwde strategie toegepast (zie hoofdstuk 7.2). De strategie is gebaseerd op verlengen van de levensduur van het huidige areaal tot het vervangen of het rehabiliteren op een natuurlijk moment. Tot die tijd worden de wegen duurzaam in stand gehouden. In deze strategie wordt onderscheid gemaakt tussen het wegenareaal binnen en buiten de kom: Binnen de kom ligt de nadruk op integrale uitvoering, waarbij vervanging wordt afgestemd met andere opgaven zoals riolering en herinrichting. Tot aan dit natuurlijke moment zullen de wegen op basis van onderhoud op niveau gehouden worden. Buiten de kom worden wegen vervangen of gerehabiliteerd wanneer de leeftijd niet financieel efficiënt verlengd kan worden. Onderzoek naar diepere lagen in de fundering zal moeten uitwijzen of wegen financieel efficiënt verlengd kunnen worden of dat wegen toe zijn aan vervanging.

Financieel beeld
Op basis van de uitgevoerde weginspectie en de vastgestelde beheerstrategie is voor de periode tot en met 2031 een gemiddelde jaarlijkse dotatie van € 1.050.000 benodigd om de voorziening op peil te houden en het noodzakelijke groot onderhoud uit te voeren voor het handhaven van kwaliteitsniveau B. Uit de analyse blijkt daarnaast dat sprake is van een aanzienlijke theoretische vervangingsopgave van circa € 21,8 miljoen, waarvan € 3,8 miljoen in Engelse Tuin en € 2,8 miljoen in Weibossen.

Om de financiële impact van deze opgave te beperken, is ervoor gekozen onderhoudswerkzaamheden waar mogelijk te combineren met integrale herinrichtingsprojecten en de levensduur van verhardingen verantwoord te verlengen. Daarnaast is in de programmering rekening gehouden met reeds geplande projecten uit de

gemeentelijke begroting. Op deze locaties wordt bewust beperkt onderhoud uitgevoerd tot het moment van herinrichting of vervanging. Hierdoor valt de benodigde jaarlijkse dotatie voor onderhoud lager uit dan bij een volledig cyclische onderhoudsstrategie.

Het uitstellen of beperken van onderhoud is een expliciete keuze met financiële gevolgen en grotere juridische risico's. Het plan vormt hiermee niet alleen een technisch document, maar een bestuurlijk afweegkader waarin verantwoordelijkheden, risico's en middelen samenkomen.

Tegelijkertijd is wegbeheer onlosmakelijk verbonden met bredere maatschappelijke en bestuurlijke opgaven. Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, energietransitie, participatie en toegankelijkheid maken dat keuzes in het wegbeheer steeds vaker meerdere beleidsdoelen raken. De rol van de wegbeheerder krijgt daarmee extra druk om het belang van de gebruiker in algemene zin te waarborgen en dit op een zo efficiënt mogelijke manier vorm te geven.

Conclusies en aanbevelingen
De gemeente Heeze-Leende staat voor de opgave om de kwaliteit van haar verouderende wegennet op peil te houden en tegelijkertijd voorbereid te zijn op een toenemende vervangingsbehoefte. Dit beheerplan zet daarom in op het vasthouden van kwaliteitsniveau B, het versterken van de langetermijnsturing op onderhoud en vervanging, het benutten van levensduur verlengende maatregelen en het integraal uitvoeren van projecten. Actuele beheerdata en voldoende financiële middelen vormen daarbij belangrijke randvoorwaarden. Met deze aanpak wil de gemeente kwaliteitsverlies, kapitaalvernietiging en oplopende kosten voorkomen, terwijl de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid op een verantwoorde manier worden geborgd.

Inhoudsopgave

1.	**Inleiding**	**6**
1.1	Aanleiding	6
1.2	Scope	6
1.3	Doel	7
1.4	Leeswijzer	7
2.	**Wat is wegbeheer?**	**8**
3.	**Wat wordt er beheerd?**	**9**
3.1	Areaal	9
3.2	Kenmerken wegenareaal Heeze – Leende	11
4.	**Wat is er gedaan en bereikt?**	**12**
4.1	Terugblik beleids- en beheerplan 2022-2026	12
4.2	Kwaliteit van de wegen	12
4.3	Leerpunten en conclusies mee naar volgende periode	13
5.	**Wat zijn de regels, kaders en richtlijnen?**	**14**
5.1	Juridisch Kader	14
5.2	Vigerend beleid gemeente Heeze-Leende	14
5.3	Maatschappelijke ontwikkelingen	14
6.	**Wat is de beleidsambitie?**	**16**
6.1	Kwaliteitsambitie Basis voortzetten	16
7.	**Hoe wil Heeze-Leende dat bereiken?**	**17**
7.1	Beheerstrategie tot het behalen van de theoretische levensduur	17
7.2	Beheerstrategie na behalen theoretische levensduur van wegen	18
7.3	Onderhoud onverharde en halfverharde wegen	19
7.4	Bermen	19
7.5	Markeringen	19
8.	**Wat is daarvoor nodig?**	**20**
8.1	Korte termijn groot onderhoudsplanning 2027-2028	20
8.2	Middellange termijn voor groot onderhoud	20
8.3	Vervangingen en investeringen	21
8.4	Levensduurverlengend onderhoud	21
8.5	Klein onderhoud en overige kosten	21
8.6	Voorzieningen	21
9.	**Risico en aandachtspunten 2027-2031**	**23**
10.	**Conclusies en aanbevelingen**	**24**
Bijlagen		**25**

1. Inleiding

De wegen in de gemeente Heeze-Leende vormen een cruciaal onderdeel van de openbare ruimte en zorgen letterlijk voor verbinding. Goed en efficiënt beheer is noodzakelijk, aangezien de openbare ruimte een grote invloed heeft op het woon-, leef- en werkklimaat. Het wegennet vormt een essentieel onderdeel van de openbare ruimte en draagt bij aan een veilige doorstroming van het verkeer.

De gemeente is op grond van de Wegenwet verantwoordelijk voor het wegennet en voor het waarborgen van de functionaliteit van de verhardingen. Om hier invulling aan te geven is dit beleids- en beheerplan wegen opgesteld.

De visie van het beheers- en beleidsplan wegen volgens “team beheer openbare ruimte” is:
“de beheersbaarheid van de openbare ruimte voor de lange termijn”.

1.1 Aanleiding

In 2021 is het beleids- en beheerplan wegen 2022-2026 vastgesteld. Met het bereiken van het einde van 2026 is ingezet op het actualiseren van het plan. In het beleids- en beheerplan 2022-2026 zijn drie centrale ambities vastgelegd:

- een strategie ontwikkelen en toepassen voor kostenbewust duurzaam areaalbeheer;
- een duidelijke scheiding tussen onderhoud en investeringen hanteren;
- meer focus voor fietspaden en recreatie.

Het beleids- en beheerplan wordt opgesteld in een financieel moeilijke periode voor de gemeente, waarin actief gezocht wordt naar strategische keuzes waarmee kosten worden gereduceerd.

In dit licht wordt in deze derde planperiode met dit plan de financiële onderbouwing voor het wegbeheer opnieuw vastgelegd. De doelstellingen uit het vorige beleids- en beheerplan worden in dit plan gecontinueerd.

1.2 Scope

De scope van dit beleids- en beheerplan behelst het beheren, onderhouden en vervangen van alle verhardingen in het beheer van de gemeente, zijnde:

- Asfaltverharding;
- 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:

- Het aanpassen van de weginrichting (bijv. als gevolg van verkeerskundige wijziging of ten behoeve van toegankelijkheid);
- Alle openbare wegen en verhardingen waarbij de onderhoudsplicht bij derden ligt;
- Overig wegmeubilair (bijv. bebording, paaltjes, verkeerszuilen);
- Civieltechnische kunstwerken (bijv. bruggen, duikers, tunnels);
- Verzorgend onderhoud aan verhardingen (bijv. straatvegen of onkruid verwijderen);
- Areaaluitbreiding;
- Prijsindexaties.

1.3 Doel

Het doel van dit beleids- en beheerplan is het vastleggen en uitleggen van de beleidskaders en daarbij horende beheerstrategie die toegepast wordt op de wegen en verhardingen in beheer van de gemeente, voor de periode 2027-2031. Op basis van dit kader worden de daarbij horende financiële middelen onderbouwd.

Dit beleids- en beheerplan biedt: **“inzicht in en grip op het kapitaalgoed wegen”**. Daarbij staan de volgende onderwerpen centraal:

- **Inzicht** geven in het beheerareaal (hoeveelheden, kwaliteit, budget, evaluatie beheerperiode);
- **Kaders,** uitgangspunten en ontwikkelingen in beheer beschrijven (wet- en regelgeving, ambitie en strategische richtingen/ontwikkelingen, maatschappelijke transities);
- **Beheerstrategie** vastleggen en uitleggen, op basis van de inzichten, kaders en risico’s;
- **Risico’s** in beeld brengen voor het wegbeheer en de organisatie;
- **Onderbouwen** van de financiën voor wegbeheer, gebaseerd op de beheerstrategie (exploitatie, voorziening en investeringen).

1.4 Leeswijzer

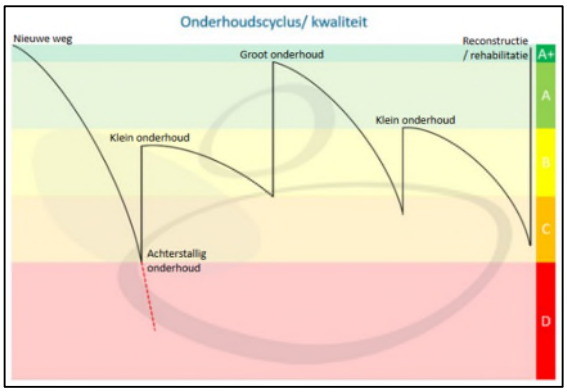
In dit beheerplan wordt landelijke theorie specifiek gemaakt voor Heeze-Leende. Aan de hand van een centrale vraag per hoofdstuk, wordt het beheerplan opgebouwd. Ieder hoofdstuk wordt afgesloten met een centrale boodschap, die gezamenlijk invulling geven aan het doel van dit beheerplan.

Hoofdstuk	Inhoud
2. Wat is wegbeheer?	De landelijke systematiek van wegbeheer, uitgelegd.
3. Wat wordt er beheerd?	De omvang en kenmerken van de verharding van Heeze-Leende op een rij.
4. Wat is er gedaan en bereikt?	Evaluatie en samenvatting van de resultaten van de afgelopen beheerperiode. Onder andere de kwaliteit komt hier aan bod.
5. Wat zijn de regels, kaders en richtlijnen?	Hier wordt het juridisch kader en beleidskader geschetst waar in het wegbeheer rekening mee gehouden moet worden.
6. Wat is de ambitie?	De ambitie schetst wat de gemeente wil bereiken komende periode.
7. Hoe wil Heeze-Leende dat bereiken?	Dit hoofdstuk schetst de beheerstrategie en geeft invulling aan de gereedschappen die de beheerder inzet om de ambitie in te vullen.
8. Wat is daarvoor nodig?	Wanneer de hoeveelheden, kwaliteit, kaders en strategie helder zijn, worden de bijbehorende kosten duidelijk gemaakt in dit hoofdstuk.
9. Risico en aandachtspunten 2027-2031	Hier worden lessen getrokken en risico’s voor de komende periode geschetst.
10. Conclusies en aanbevelingen	In dit hoofdstuk duiden we de belangrijkste conclusies en doen we aanbevelingen.
Bijlagen	Ondersteunende documenten en figuren.

2. Wat is wegbeheer?

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd wat het algemene principe van wegbeheer inhoudt. In de vervolgende hoofdstukken wordt vervolgens gekeken hoe deze theorie voor Heeze-Leende toegepast wordt en wat dat betekent voor de gemeente.

Wegbeheer is er in essentie op gericht de bestaande verhardingen, in de bestaande vorm, te onderhouden, zodat deze veilig zijn voor de gebruikers. Tijdens de levensduur slijten de verhardingen, onder invloed van onder andere Uv-straling, vorst, waterindringing en belasting door het verkeer. Door middel van het uitvoeren van onderhoud kan een kwaliteitsimpuls worden gegeven, bijvoorbeeld door de deklaag van een asfaltweg te vernieuwen. Afbeelding 1 visualiseert het verloop van de kwaliteit van de verhardingen gedurende de tijd en de impact van het onderhoud.



Afbeelding 1: Het theoretisch kwaliteitsverloop van een weg of verharding door de tijd.

Binnen het wegbeheer ligt de uitdaging in het uitvoeren van onderhoud op het juiste moment, met de juiste maatregelen en binnen de beschikbare financiële middelen. Dit speelt zich af binnen de bredere opgave van de openbare ruimte en in samenhang met actuele thema's en ontwikkelingen. Het tijdig uitvoeren van onderhoud voorkomt kapitaalvernietiging die ontstaat wanneer assets door achterstallig onderhoud voortijdig moeten worden afgeschreven.

Het moment van ingrijpen bepaalt het gekozen beheerniveau van de gemeente en de daarbij horende strategie. In Heeze-Leende wordt voor wegbeheer gestreefd naar **Niveau B(asis)** (zie ook Bijlage 1 en 2). In hoofdstuk 4 wordt uitgelegd hoe er de afgelopen jaren is gepresteerd en op welk niveau het areaal zich nu bevindt.

Wegbeheer richt zich op in stand houden van wegen.
Wegbeheer gaat primair over het in stand houden van de technische staat van de wegen en verhardingen gedurende hun gehele levensduur. De wettelijke verantwoordelijkheid hiervoor volgt uit de Wegenwet. Als wegbeheerder moet de gemeente wegen regelmatig inspecteren en tijdig onderhouden om de veiligheid te waarborgen en aansprakelijkheidsrisico's te voorkomen. Volgens vastgelegde CROW-richtlijnen wordt invulling gegeven aan dit wettelijk kader

Waar de wegbeheerder **niet** over gaat, is de *functie* of het *functioneren* van de weg. Onder functioneren wordt verstaan hoe geschikt de weg is voor het huidige gebruik. Bijvoorbeeld of het fietspad wel breed en comfortabel genoeg is, een plein wel aantrekkelijk is of dat er wel veilig overgestoken kan worden. Verkeerskundigen en stedenbouwkundigen zijn medewerkers die gaan over het functioneren van de wegen en verhardingen van de gemeente.

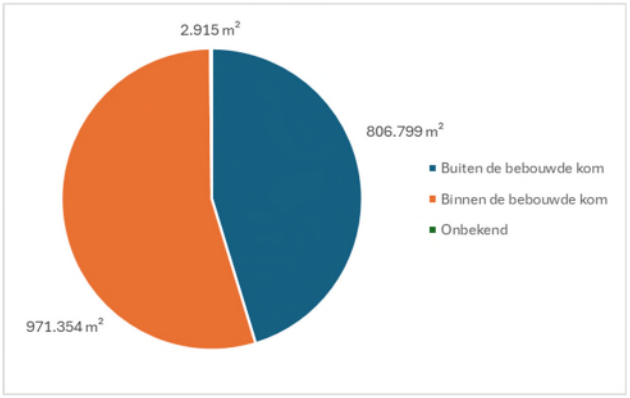
Weginrichting valt buiten de scope van dit plan. Uiteraard wordt wel samengewerkt met verkeerskundigen om af te stemmen of functionele wijzigingen wenselijk zijn en werkzaamheden op elkaar kunnen worden afgestemd. Functionele wijzigen zijn in dit plan niet opgenomen en dienen apart begroot en gefinancierd te worden.

3. Wat wordt er beheerd?

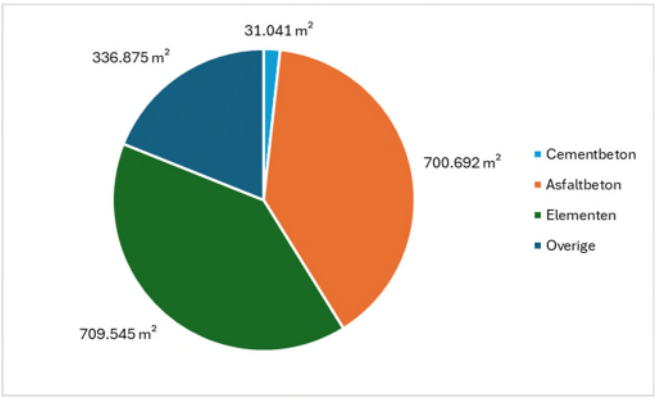
In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in het beheerareaal van de gemeente Heeze-Leende. Hierin wordt beschreven hoe het databeheer is ingeregeld, vervolgens wordt een overzicht gegeven van de vaste kenmerken van het wegenareaal. Hierbij gaat het onder meer om de huidige ligging en de bijbehorende functies. Afsluitend worden de typische kenmerken van het areaal Heeze-Leende beschreven.

3.1 Areaal

Heeze-Leende is een landelijke gemeente met een groot buitengebied, zoals ook blijkt uit afbeelding 2. In totaal valt 45% van het beheerareaal buiten de kom en 55% binnen de kom.
Het totale areaal aan wegverhardingen in de gemeente Heeze-Leende bedraagt 1.781.000 m². In afbeelding 3 is de areaalverdeling naar type verharding weergegeven. Het aandeel elementen is zo goed als gelijk aan het aandeel cement- en asfaltbeton. Daarnaast valt 18,9% van het areaal in de categorie overige. De half- en onverharde wegen van de gemeente vallen in deze categorie.



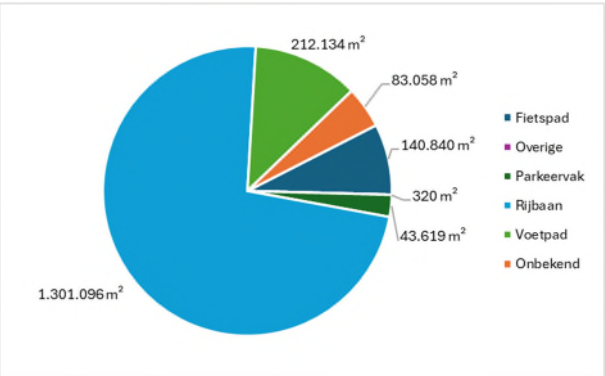
Afbeelding 2: verdeling areaal naar binnen- of buiten de kom



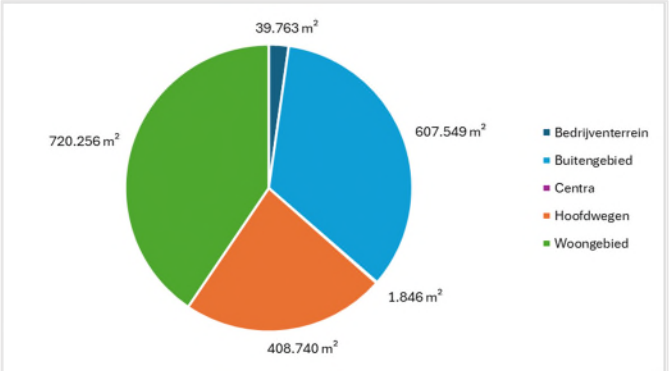
Afbeelding 3: verdeling areaal naar verhardingstype

Een verdere onderverdeling naar functie in afbeelding 4 laat zien dat het grootste gedeelte van het wegenareaal, 1.301.000 m², bestaat uit rijbaan (73,1%). Daarnaast bestaat 212.000 m² (12%) van het areaal uit voetpad en 141.000 m²(7,9%) uit fietspad.

Afbeelding 5 geeft de indeling van het wegenareaal naar structuurelement weer. Door een indeling van het wegennet naar structuurelementen te maken, kan het beheer beter worden afgestemd op de gebiedsfunctie en de gewenste resultaten. Het grootste gedeelte van het wegenareaal (40,9%) ligt in woongebied. Een ander groot gedeelte van het areaal (34,8%) ligt in het buitengebied.



Afbeelding 4: verdeling areaal naar verhardingsfunctie



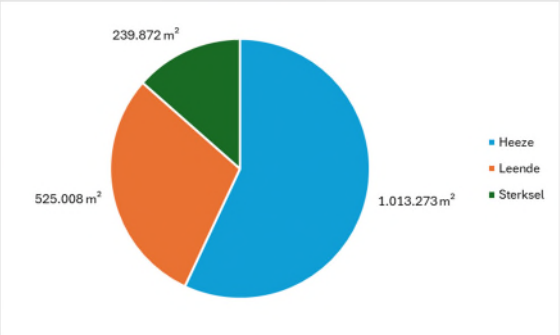
Afbeelding 5: verdeling areaal naar structuurelement

Het areaal is verdeeld over de administratieve woonkernen van de gemeente in afbeelding 6. Het buitengebied is administratief ook verdeeld onder de woonkernen en is dan ook in de afbeelding opgenomen. Meer dan de

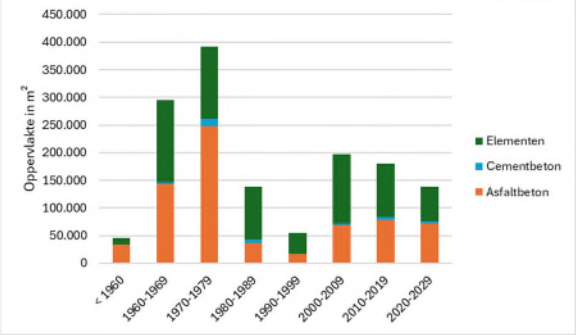
helft van het areaal (1.013.000 m²) valt onder de woonkern Heeze. Daarna volgt woonkern Leende met 525.000 m² aan areaal en woonkern Sterksel met 240.000 m².

In afbeelding 7 is een verdeling per decennium gegeven van de aanlegperiode van het areaal, uitgesplitst naar verhardingstype. Het verhardingstype overige, waaronder onverharde wegen vallen, is niet opgenomen in de afbeelding. Ruim de helft van het verhard areaal (50,8%) is aangelegd voor 1980 en is daarmee inmiddels meer dan 45 jaar oud. Het merendeel hiervan dateert uit de jaren ’60 en ’70.

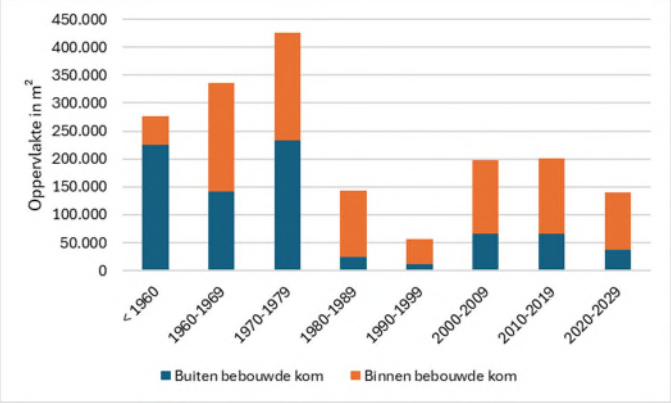
In afbeelding 8 is het areaal verdeeld naar leeftijd en locatie (binnen of buiten de bebouwde kom). Hierbij valt op dat een groot deel van de wegen buiten de bebouwde kom (74,5%) is aangelegd voor 1980 en daarmee meer dan 45 jaar oud is. Van de wegen binnen de bebouwde kom is 45,1% aangelegd voor 1980.



Afbeelding 6: verdeling areaal naar woonkern



Afbeelding 7: verdeling areaal naar leeftijd, per type verharding



Afbeelding 8: verdeling areaal naar leeftijd, per locatie

3.2 Kenmerken wegenareaal Heeze – Leende

De gemeente Heeze-Leende beheert ongeveer 95 vierkante meter verhardingen per inwoner, gebaseerd op het inwoneraantal volgens de CBS-gegevens van 2025. Vergeleken met landelijke gemiddelden blijkt dat Heeze-Leende per inwoner een groter wegenareaal heeft. Dit betekent dat Heeze-Leende meer kosten maakt voor het onderhouden van het areaal in haar beheer.

Opvallende kenmerken van het areaal Heeze – Leende zijn:

- Relatief groot buitengebied;
- Een groot areaal halfverharde en onverharde wegen; Een verouderend areaal waarvan een groot deel aangelegd is in de jaren ’60 en ’70 van de vorige eeuw;
- Gelegen in agrarisch actief gebied;
- Er is geen randweg tussen de verschillende kernen, waardoor extra belasting komt op de wegen binnen de kernen.

Inzicht in het areaal is van cruciaal belang voor de beheersbaarheid
Het wegenareaal van Heeze-Leende is omvangrijk, relatief oud en kent uitgesproken verschillen tussen binnen- en buitengebied. Met name de veroudering van het areaal, de toenemende belasting door het gebrek aan een randweg en het agrarisch gebruik verhogen de onderhoudsdruk in het buitengebied. Hiervoor is een zorgvuldige en goed onderbouwde strategie noodzakelijk.
Betrouwbare, actuele en complete beheerdata vormen de basis voor dit beheer. Investeren in datakwaliteit is daarmee een randvoorwaarde om de beheersbaarheid van het wegennet op de lange termijn te borgen.

4. Wat is er gedaan en bereikt?

In dit hoofdstuk wordt kort teruggeblikt op de afgelopen periode. Er wordt ingegaan op de werkwijze en de bereikte kwaliteit. Ook wordt er gekeken naar welke leerpunten Heeze-Leende meeneemt naar de komende periode. De leerpunten en de kwaliteit van het areaal vormen het uitgangspunt voor het beleid in de komende periode.

4.1 Terugblik beleids- en beheerplan 2022-2026

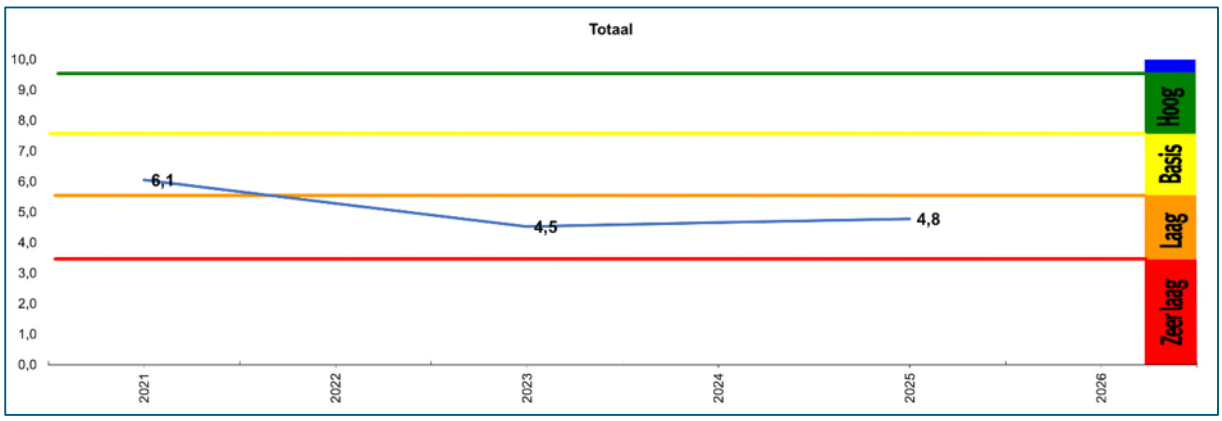
De gemeente Heeze-Leende had haar ambities vastgelegd in het 'Beleids- en Beheerplan wegen' met een looptijd van 2022-2026. De onderstaande doelen stonden hierin centraal:

- Het gewenste kwaliteitsniveau voor alle wegverhardingen vaststellen op **kwaliteitsniveau B** van de CROW-systematiek;
- Sturen **op juiste maatregel uit juiste budget**, met aandacht voor het vermijden van ongewenste inzet van het groot onderhoudsbudget;
- Voldoende aandacht voor het **beheer en onderhoud van fietspaden** om de positie als fietsaantrekkelijke gemeente te versterken;
- **Onderhoudswerken zoveel mogelijk gelijktijdig en afgestemd** met andere disciplines uitvoeren om efficiëntie te vergroten en overlast 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;
- **Uniformiteit in materiaal en inrichting** stimuleren door dezelfde materialen en profielen per wegsoort en functie toe te passen;
- **Situationele aanpak van teerhoudend asfalt** waarbij per situatie wordt afgewogen welke handeling passend is en verwijderen overwegend aan de orde is bij rehabilitaties;
- Streven naar een goede planning, via vooruitziende en proactieve werkwijze, voor de verwachte **vervangingsopgave**.

4.2 Kwaliteit van de wegen

Om inzicht te krijgen in het verloop van de kwaliteit over de afgelopen jaren is een kwaliteitsontwikkeling wegen opgesteld. Hiervoor zijn de uitkomsten van de inspecties 2021, 2023 en 2025 vertaald naar rapportcijfers. In de kwaliteitsontwikkeling wordt een totaalbeeld geschetst, een beeld van de asfalt- en elementenverharding en een beeld per wegtype. De maatregelen uitgevoerd na de weginspectie in juni 2025 zijn nog niet verwerkt in deze overzichten, dit kan zorgen voor een lichte stijging in het actuele kwaliteitsbeeld.

In afbeelding 9 staat de kwaliteitsontwikkeling van alle verharding tezamen. Het rapportcijfer is een gewogen gemiddeld cijfer, op basis van de ernst en omvang (m²) schade, gegeven voor het totale areaal. Uit dit totaalbeeld blijkt dat de kwaliteit van het areaal de afgelopen periode gedaald is, van 6.1 in 2021, naar een 4.8 in 2025. Daarmee ligt de algehele kwaliteit onder het ambitieniveau (B, Basis). Wel is er sinds 2023 een lichte stijging zichtbaar. Hieruit constateren we een sterke daling in kwaliteitsniveau tussen 2021 en 2023 wat vraagt om nadere duiding. De uitkomsten zijn daarom op hoofdlijnen beschouwd, zonder dat al een verdiepend onderzoek naar de oorzaken van de kwaliteitsverschillen is uitgevoerd. Daarbij valt op dat de kwaliteitsscores uit 2021 op enkele onderdelen, met name bij elementverhardingen, hoog uitvallen in vergelijking met latere jaren.



Afbeelding 2: kwaliteitsontwikkeling van het gehele areaal.

Ondanks de daling ten opzichte van 2021 is een kleine stijging na 2023 een positief bericht. Er is een top 5 opgesteld van verhardingsfuncties met het grootste oppervlak in het beheerbestand. Bij elkaar dekt deze top 5 91,4% van het geïnspecteerde, verharde oppervlak van het beheerareaal af (onverharde en halfverharde wegen zijn geen onderdeel van de globale visuele inspectie).

Top 5	Areaaltype	Functie	Oppervlak [m2]	Cijfer 2025	Cijfers 2023	Cijfer 2021	Verschil 2021 - 2023	Verschil 2023 - 2025
1	Asfalt	Rijbaan	603.000 [41,8%]	4	3,9	4,7	-0,8	0,1
2	Elementen	Rijbaan	345.000 [23,9%]	6,9	6,1	8,5	-2,4	0,8
3	Elementen	Voetpad	191.000 [13,2%]	5,3	4,8	8	-3,2	0,5
4	Asfalt	Fietspad	98.000 [6,8%]	5,4	5,2	6,2	-1	0,2
5	Elementen	Parkeervak	82.000 [5,7%]	5,5	5,1	7,8	-2,7	0,4

Uit de top 5 blijkt dat de kwaliteit van het areaal gedaald is. Met name elementen hebben een val in kwaliteit gemaakt ten opzichte van 2021. Het asfalt areaal blijft in deze kwaliteitsontwikkeling Laag scoren. Met name de rijbanen van asfalt scoren laag. Dit geldt zowel binnen als buiten de kom. De asfaltwegen hebben, door hun grote aandeel in het totaal (41,8%), ook de grootste impact op het gehele rapportcijfer.

4.3 Leerpunten en conclusies mee naar volgende periode

De algemene kwaliteit wijst erop dat de gemeente zich de juiste kant op beweegt om aan de gestelde ambitie van kwaliteitsniveau B te voldoen. Het is van belang de huidige aanpak minimaal te continueren, zo niet te intensiveren. Met name in de rijbanen van elementenverharding (veelal binnen de kom) is een daling in de kwaliteit zichtbaar. Asfaltwegen rijbanen, scoren daarentegen het laagst, terwijl asfalt het grootste deel van het areaal betreft.
De impact van de grote integrale projecten, zoals Weibossen en Engelse Tuinen, zal pas later inzichtelijk worden. Gezien de schaal van deze projecten valt te verwachten dat zij een positieve impact op de algehele kwaliteit van het areaal zullen hebben

Inzicht || De ambitie wordt niet gehaald
De evaluatie van de afgelopen beheerperiode laat zien dat het huidige kwaliteitsniveau onder het ambitieniveau B ligt. Hoewel sinds 2023 een lichte kwaliteitsverbetering zichtbaar is, blijft de overkoepelende ambitie vooralsnog buiten bereik.

Dit beeld hangt samen met een mogelijke onderschatting van de onderhoudsopgave in het verleden, onzekerheden in inspectiedata en een areaal dat veroudert. Zonder voortzetting én aanscherping van de gekozen beheerstrategie, met name voor de asfaltwegen in het buitengebied, bestaat het risico dat de kwaliteit opnieuw afglijdt. De evaluatie onderstreept daarmee de noodzaak om keuzes explicieter te maken en beter te onderbouwen richting de komende beheerperiode. Uitstel van herinrichtingen en te weinig middelen zal een verder dalende kwaliteit tot gevolg hebben.

Deze constatering maakt duidelijk dat het behalen van de ambitie niet vanzelfsprekend is en vraagt om expliciete keuzes in ambitie, strategie en middelen.

5. Wat zijn de regels, kaders en richtlijnen?

De wegbeheerder moet voldoen aan diverse landelijke regels, richtlijnen en wetgeving. Deze kaders worden in dit hoofdstuk kort toegelicht (paragraaf 5.1). Een uitgebreide omschrijving van de regels, kaders en wetgeving is te vinden in bijlage 3. Vervolgens worden de raakvlakken met andere reeds vastgestelde beleidskaders binnen de gemeente Heeze-Leende beschreven (paragraaf 5.2). Ten slotte worden maatschappelijke ontwikkelingen toegelicht die relevant zijn voor wegbeheer (paragraaf 5.3).

5.1 Juridisch Kader

Wegenwet legt de verantwoordelijkheid voor beheer, inspectie en onderhoud van openbare wegen bij de gemeente en vormt mede de basis voor eventuele aansprakelijkheid bij gebreken. Vanuit de Gemeentewet moet de gemeente zorgen voor een financieel verantwoorde uitvoering van haar zorgtaken en bijdragen aan een veilige openbare ruimte. De provincie houdt toezicht op het gemeentelijk wegbeheer en benadrukt het belang van structureel onderhoud om kapitaalvernietiging en achterstallig onderhoud te voorkomen. De Arbowet stelt eisen aan veilig werken bij wegonderhoud, waarbij mechanisch uitvoeren van straatwerk steeds nadrukkelijker de norm is. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) verplicht gemeenten te beschikken over een actueel beheerplan wegen en geeft regels voor de financiële verwerking van investeringen en onderhoud. Daarnaast moet rekening worden gehouden met overige relevante wet- en regelgeving, waaronder de Wegenverkeerswet, de Omgevingswet en CROW-richtlijnen.

5.2 Vigerend beleid gemeente Heeze-Leende

Het wegbeheer in Heeze-Leende wordt beïnvloed door verschillende gemeentelijke beleidskaders. De Omgevingsvisie 2040 zet in op een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving, met aandacht voor verkeersveiligheid, klimaatadaptatie, duurzame mobiliteit en recreatieve verbindingen. Deze ambities zijn verder uitgewerkt in het Mobiliteitsplan 2040, waarin verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en stimulering van fiets- en voetgangersverkeer centraal staan. Het Duurzaamheidsbeleid sluit hierop aan door de transitie naar emissieloze en duurzame mobiliteit te ondersteunen.

Daarnaast vraagt het Plan Stedelijk Water om een integrale afstemming tussen wegen, riolering en andere onderdelen van de openbare ruimte, zodat werkzaamheden efficiënt kunnen worden gecombineerd. Ook afstemming met groenbeheer en werkzaamheden aan kabels en leidingen is van belang om de kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen en overlast te beperken. Via de Participatieverordening worden inwoners betrokken bij beleidsvorming en uitvoering, terwijl toegankelijkheid en inclusie een belangrijk aandachtspunt vormen bij de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. De gemeentelijke ambities en prioriteiten voor de bestuursperiode zijn vastgelegd in het Raadsprogramma en het College-uitvoeringsprogramma.

5.3 Maatschappelijke ontwikkelingen

5.3.1 Energietransitie

In het kader van de energietransitie vinden er aanpassingen plaats in de ondergrondse infrastructuur. Het elektriciteitsnet dient te worden verzwaard en warmtenetten worden aangelegd. Een groot deel van de ondergrondse infrastructuur ligt onder de wegverhardingen. De verhardingen moeten daardoor worden opengebroken wanneer aanpassingen in de ondergrond nodig zijn. Afstemming met kabel en leidingbeheerders is noodzakelijk om overlast van werkzaamheden en eventuele kapitaalvernietiging te voorkomen.

5.3.2 Circulariteit

Nederland heeft het doel om in 2050 een circulaire economie te zijn. Circulariteit draait om het voorkomen van afval en het (her)gebruiken van duurzame materialen. Voor wegbeheer kan bijvoorbeeld worden gedacht aan recyclebaar asfalt. Daarnaast wordt gestuurd op het verlengen van de levensduur van materialen om grondstoffen en energie te besparen.

5.3.3 Sustainable Development Goals (SDG)

De Verenigde Naties hebben 17 doelstellingen (‘Sustainable development goals’) opgesteld voor 2030. Deze doelen richten zich op thema’s zoals armoedebestrijding, duurzame steden, gezondheid en klimaat. De

gemeente Heeze-Leende is aangesloten bij de Sustainable Development Goals en werkt mee aan deze doelen. De gemeente heeft een SDG-platform ontwikkelt waar bewoners, bedrijven en organisaties kunnen samenwerken aan lokale SDG-acties. Voor het wegbeheer zijn met name de SDG-doelen over duurzame mobiliteit, circulaire materialen en klimaatbestendige inrichting relevant.

Kaders || Kwaliteit is keuze; veiligheid verplicht, risico's actief beheersen.
Wegbeheer vindt plaats binnen dwingende wettelijke en financiële kaders. De wettelijke plicht voor veilige en functionele wegen is niet vrijblijvend en vraagt om aantoonbaar en planmatig handelen. Tegelijkertijd heeft de gemeente beleidsvrijheid in het te hanteren kwaliteitsniveau, maar deze vrijheid brengt bestuurlijke verantwoordelijkheid met zich mee.

Het hanteren van kwaliteitsniveau B betekent dat risico's op veiligheidsproblemen en kapitaalvernietiging actief worden beheerst. Ook het uitstellen of beperken van onderhoud is een expliciete keuze met financiële gevolgen en grotere juridische risico's. Het beheerplan vormt hiermee niet alleen een technisch document, maar een bestuurlijk afweegkader waarin verantwoordelijkheden, risico's en middelen samenkomen.

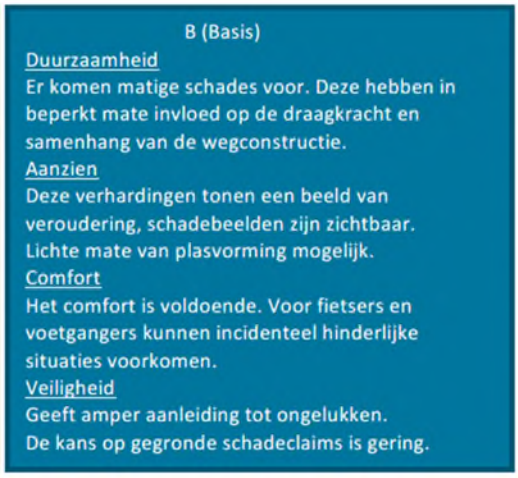
Tegelijkertijd is wegbeheer onlosmakelijk verbonden met bredere maatschappelijke en bestuurlijke opgaven. Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, energietransitie, participatie en toegankelijkheid maken dat keuzes in het wegbeheer steeds vaker meerdere beleidsdoelen raken. De rol van de wegbeheerder Krijgt daarmee extra druk om het belang van de gebruiker in algemene zin te waarborgen en dit op een zo efficiënt mogelijke manier vorm te geven.

6. Wat is de beleidsambitie?

De gemeente Heeze-Leende continueert de uitgangspunten uit het Wegbeheerplan 2022–2026. Dit betekent dat wordt vastgehouden aan kwaliteitsniveau B volgens de CROW-systematiek voor alle wegverhardingen (zie hoofdstuk 6.1). Daarbij blijft er bijzondere aandacht voor het beheer en onderhoud van fietspaden, zodat de gemeente haar positie als aantrekkelijke fietsgemeente verder kan versterken.
Daarnaast wordt ingezet op een efficiënte uitvoering van onderhoudswerkzaamheden door deze zoveel mogelijk af te stemmen met andere disciplines. Bij onderhoud, reconstructies en nieuwe aanleg blijft beheer- en onderhoudsbewust ontwerpen een belangrijk uitgangspunt, evenals het stimuleren van uniformiteit in materialen en inrichting. Verder wordt teerhoudend asfalt situationeel aangepakt, waarbij verwijdering met name bij rehabilitaties wordt overwogen, en wordt proactief gewerkt aan een goede planning van de toekomstige vervangingsopgave.

6.1 Kwaliteitsambitie Basis voortzetten

Het huidige beheer gaat uit van een basiskwaliteit voor het technisch onderhoud van alle wegen. Het kwaliteitsniveau Basis is gericht op het inzetten van de juiste maatregel op het juiste moment.







De zaken uit de afbeelding zijn een direct gevolg van het hanteren van kwaliteitsniveau B, maar dienen niet als toetsingskader voor het uitvoeren van onderhoud. In het beleidsplan Wegen 2017-2021 is het behalen van kwaliteitsniveau B als ambitie opgenomen en in 2022-2026 gecontinueerd. Dit kwaliteitsniveau geldt ook als ambitieniveau voor de beleidsperiode 2027-2031.

Onderstaand de plus- en minpunten van kwaliteitsniveau Basis:

Pluspunten	Minpunten
Voldoet aan de landelijke normen	De risico's op aansprakelijkheid en kapitaalvernietiging zijn op alle wegen gelijk. Ook belangrijke wegen of wegen gelegen in belangrijke gebieden (bijv. centra) lopen dezelfde risico's
Laag risico op aansprakelijkheid	De wegen zijn niet schadevrij, eventuele reparatievlakken zijn goed zichtbaar
Het kwaliteitsniveau geeft een redelijk tot goed onderhouden beeld van de openbare ruimte	Er is geen ruimte voor een extra kwaliteitsimpuls voor één onderdeel. Dit is technisch niet mogelijk zonder extra middelen
Er is weinig of beperkt sprake van kapitaalvernietiging, de juiste maatregel wordt op het juiste moment uitgevoerd	

Kaders || Huidige ambitie continueren
De gemeente Heeze-Leende kiest ervoor om ook in de periode 2027–2031 kwaliteitsniveau B als uitgangspunt te hanteren. Dit niveau garandeert veilige en functionele wegen zonder extra kwaliteit of herinrichtingsambities.

Het continueren van deze ambitie vraagt echter om consequente uitvoering van de bijbehorende strategie en het accepteren van de daarbij horende financiële randvoorwaarden. De ambitie is daarmee geen vanzelfsprekendheid, maar een blijvende bestuurlijke keuze die periodiek herijkt moet worden in een beleids- en beheerplan wegen; op basis van kwaliteit, risico's en beschikbare middelen.
Het continueren van deze ambitie is alleen haalbaar als de beheerstrategie en financiële randvoorwaarden hier structureel op worden afgestemd.

7. Hoe wil Heeze-Leende dat bereiken?

Dit hoofdstuk beschrijft op welke manier de gemeente het beheer en onderhoud van wegen en verhardingen organiseert en uitvoert. Deze werkwijze is afgestemd op de gestelde kaders en ambities. Daarbij wordt ingegaan op de verschillende onderhoudsvormen – van dagelijks schadeherstel tot vervanging en rehabilitatie – en de bijbehorende strategieën. Het doel van dit hoofdstuk is om inzicht te geven in de keuzes, de samenhang tussen maatregelen en de wijze waarop wordt gestuurd op veiligheid, kwaliteit, levensduur en doelmatige inzet van financiële middelen.

Een rode draad die terugkomt bij goed beheer en onderhoud van het wegenareaal is databeheer. Databeheer is een randvoorwaarde om goed beheer uit te kunnen voeren. Eenduidige en betrouwbare data maken het mogelijk om onderhouds- en vervangingsopgaven van wegen te verbinden met andere opgaven, zoals riolering en civiele kunstwerken, maar ook maatschappelijke thema's zoals: duurzaamheid, klimaatadaptatie en gebiedsgericht werken. Hierdoor kunnen maatregelen beter op elkaar worden afgestemd en ontstaat inzicht in gezamenlijke effecten. Data op orde ondersteunt daarmee de beweging van sectoraal beheer naar integraal beheer van de fysieke leefomgeving.

De beheerstrategie is op te delen in 2 fases in het onderhoudsproces, namelijk:

1. De beheerstrategie tot het behalen van de theoretische levensduur;
2. De beheerstrategie na het behalen van de theoretische levensduur.

7.1 Beheerstrategie tot het behalen van de theoretische levensduur

De gemeente Heeze-Leende hanteert een beheerstrategie voor wegen waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen onderhoud tot het moment waarop de theoretische levensduur wordt bereikt en de fase daarna. In de eerste fase ligt de nadruk op het in stand houden van het areaal op het door de gemeente vastgestelde Basis-niveau volgens de geldende CROW-systematiek. In deze fase wordt gewerkt met een pakket aan onderhoudsmaatregelen, variërend van direct onderhoud en schadeherstel tot klein- en groot onderhoud. Deze maatregelen dragen gezamenlijk bij aan het voorkomen van snelle achteruitgang en het tijdig ingrijpen waar nodig.

Uitvoering direct onderhoud/schadeherstel
Direct onderhoud betreft het repareren van schade aan verhardingen die een direct veiligheidsrisico veroorzaken. Het gaan dan om schadeherstel van bijvoorbeeld schade door vernielingen of het kapotrijden van trottoirs door vrachtauto's of bestelwagens. Waar dit mogelijk is wordt geprobeerd de kosten voor herstel te verhalen bij de veroorzaker.

De gemeente Heeze-Leende voert direct onderhoud en schadeherstel uit via een jaarrond georganiseerde piketdienst. Bij acute situaties wordt de veiligheid direct geborgd, waarna herstel zo snel mogelijk plaatsvindt. Door het acute karakter van schades aan wegen worden deze veelal direct hersteld door de gemeentelijke buitendienst. Hiervoor zijn gespecialiseerde vakmensen beschikbaar met de benodigde middelen om kleine schades en calamiteiten snel en doelmatig te verhelpen.

Uitvoering klein onderhoud
We spreken van klein onderhoud als de omvang van de schade beperkt is tot een aantal vierkante meters. Het gaat om dagelijkse reparaties die noodzakelijk zijn om de verharding in een goed werkende en veilige staat te houden. In de werkprocessen vormen schades die zijn vastgesteld tijdens weginspecties en klein-onderhoudsinspecties daarbij het belangrijkste uitgangspunt. In de praktijk blijkt dat een aanzienlijk deel van de werkvoorraad voortkomt uit meldingen van bewoners en weggebruikers. Deze meldingen hebben vaak betrekking op lokaal ervaren hinder of (vermeende) onveilige situaties.

Meldingen van inwoners worden niet automatisch direct opgepakt, maar beoordeeld in samenhang met de veiligheid, de technische staat van de weg, gepland onderhoud en beschikbare middelen. Door meldingen te koppelen aan inspectiegegevens en geplande werkzaamheden, kan doelmatig onderhoud worden uitgevoerd en wordt onnodig herstelwerk of kapitaalvernietiging voorkomen. Veiligheid blijft hierbij altijd het belangrijkste uitgangspunt. De toename van het aantal meldingen legt wel een extra druk op de (uitvoerings)organisatie.

De hoeveelheid meldingen op categorie “wegen” zijn in de afgelopen jaren gestegen volgens onderstaand tabel:

2021	2022	2023	2024	2025
286	374	427	748	888

Uitvoering groot onderhoud
Met groot onderhoud grijpt de beheerder in voordat problemen te groot worden. Het gaat om gepland onderhoud waarbij de weg nog niet volledig hoeft te worden vervangen. Groot onderhoud zorgt ervoor dat wegen veilig blijven en goed bruikbaar zijn, zonder dat meteen ingrijpende en kostbare vernieuwing nodig is, hierbij kun je onder andere denken aan herstraten of een nieuwe asfaltdeklaag. Op basis van een 2-jaarlijkse weginspectie wordt er een basisplanning opgesteld met hierin het benodigde groot onderhoud.

Voorafgaand aan het uitvoeren van groot onderhoud aan wegen wordt steeds afgewogen of andere beheerdisciplines werkzaamheden gepland hebben. Koppelkansen liggen hierbij met name bij vervangingsopgaven.

7.2 Beheerstrategie na behalen theoretische levensduur van wegen

Wanneer een weg het einde van zijn theoretische levensduur bereikt, volstaat regulier onderhoud volgens de CROW-systematiek niet langer om de veiligheid en functionaliteit te waarborgen. De gemeente Heeze-Leende hanteert in deze fase daarom een aangepaste beheerstrategie, waarbij wordt gestuurd op het doelmatig verlengen van de levensduur óf het tijdig vervangen of rehabiliteren van wegen. Uitgangspunt hierbij is dat het bestaande areaal zo lang mogelijk duurzaam in stand wordt gehouden, totdat een natuurlijk en logisch moment ontstaat voor een grotere ingreep.

In deze levensfase verschuift de focus van planmatig onderhoud naar strategische keuzes over vervanging, integrale herinrichting en levensduur verlengende maatregelen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de situatie binnen en buiten de bebouwde kom

Vervanging en rehabiliteren van wegen
Vervanging en rehabilitatie zijn nodig wanneer een weg het einde van zijn technische levensduur bereikt en (groot) onderhoud niet langer voldoende is om de weg veilig en functioneel te houden. Afhankelijk van de technische staat van de wegconstructie wordt gekozen voor vervanging of rehabilitatie.

Bij vervanging wordt de wegconstructie grotendeels of volledig vernieuwd, inclusief de fundering. Bij rehabilitatie wordt de bestaande constructie waar mogelijk behouden en versterkt. Beide maatregelen leiden tot een nieuwe gebruiksperiode van circa 60 jaar, mits passend onderhoud wordt uitgevoerd. Deze ingrepen zijn bedoeld om structurele problemen te voorkomen en de veiligheid, betrouwbaarheid en doelmatigheid van het wegennet op lange termijn te waarborgen.

De kenmerken van vervanging en rehabilitatie zijn:
- Deze maatregelen maken geen onderdeel uit van regulier onderhoud, maar vallen binnen het investeringsbeleid;
- Kosten worden als investering geactiveerd en afgeschreven conform het BBV.

Strategie binnen de kom
Binnen de kom kiest de gemeente voor een integrale aanpak, waarbij wegvervanging wordt gecombineerd met opgaven op het gebied van riolering, klimaatadaptatie en openbare ruimte. Het vervangingsmoment wordt daardoor vaak bepaald door andere disciplines, waarbij wegbeheer aansluit op deze projecten.

Strategie buiten de kom
Omdat er buiten de kom weinig samenhang is met andere beheerdisciplines, wordt het vervangingsmoment primair vanuit het wegbeheer bepaald. Wanneer onderzoek uitwijst dat de constructie onvoldoende draagkracht heeft voor de verkeersbelasting, wordt overgegaan tot vervanging of rehabilitatie.
Vervanging of rehabilitatie vindt plaats zodra dit technisch noodzakelijk of financieel doelmatiger is dan het voortzetten van onderhoud of wanneer andere beleidsdoelen aanleiding geven tot herinrichting.

Door de stabiele zandgronden in Heeze-Leende kan hier, waar verantwoord, worden gekozen voor levensduurverlengend onderhoud (LVO) in plaats van volledige vervanging.
LVO bestaat uit maatregelen waarbij de bestaande wegconstructie behouden blijft en de levensduur wordt verlengd, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een nieuwe asfaltlaag. Dit kan een extra levensduur van circa 15 tot 40 jaar opleveren. Naast technische voordelen biedt LVO ook financiële voordelen, beperkt de verkeershinder en draagt het bij aan duurzaamheid door minder materiaalgebruik. Daarnaast is het een bijkomend voordeel dat levensduurverlengend onderhoud financieel geen exploitatie post is, maar dat het wordt afgeschreven in termijnen. Hierdoor wordt de financiële druk op de gemeente meer verspreid.

Voor wegen in het buitengebied wordt per wegvak beoordeeld of LVO een verantwoord alternatief is voor vervanging. Op basis van technisch onderzoek wordt bepaald welke wegen hiervoor geschikt zijn. Hiermee kan de vervangingsopgave doelmatig worden gespreid, zonder afbreuk te doen aan veiligheid, kwaliteit en kapitaalbehoud.

7.3 Onderhoud onverharde en halfverharde wegen

Het onderhoud van onverharde wegen is gericht op het waarborgen van de begaanbaarheid en veiligheid, met behoud van het onverharde karakter. De gemeente voert hiervoor twee keer per jaar een inspectieronde uit, uitgevoerd door de eigen toezichthouder. Op basis van de staat van de weg, meldingen van gebruikers en het gebruiksbelang worden de onderhoudsmaatregelen geprioriteerd. Binnen de beschikbare budgetten wordt vervolgens de uitvoering ingepland. In de praktijk is gebleken dat het beschikbare budget toereikend is, met uitzondering van jaren met extreme weersomstandigheden waarin overschrijding kan optreden.

7.4 Bermen

Bermen maken onlosmakelijk deel uit van het wegennet en vervullen een belangrijke rol voor de veiligheid, stabiliteit en afwatering van de weg. Goed bermbeheer voorkomt dat de verharding aan de randen wegzakt, dat water op de rijbaan blijft staan en dat onveilige situaties ontstaan voor weggebruikers. Bermbeheer fluctueert sterk als gevolg van omleidingen en weersinvloeden. De inzet van bermbeheer wordt afgestemd op het gebruik van de weg en uitgevoerd in samenspraak met de groenbeheerder.

7.5 Markeringen

Naast het onderhoud op de verharding zelf, worden ook de markeringen onderhouden door de wegbeheerder. Regelmatig wordt er een schouw van de markeringen in de gemeente gehouden, op basis waarvan de onderhoudsnoodzaak bepaald wordt. Aanvullend hierop worden markeringen ook regelmatig aangepast aan de hand van de afdeling verkeer, bijvoorbeeld het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats. Dit valt onder een functionele aanpassing en daarmee buiten de scope van de wegbeheerder.

Strategie || Gerichte keuzes in onderhoud voor veiligheid en beheersbaarheid van risico's
De gekozen beheerstrategie is gericht op het inzetten van de juiste maatregel op het juiste moment, met onderscheid tussen binnen- en buitengebied. Binnen de kernen ligt het accent op integraal werken. In het buitengebied wordt ingezet op het zo lang mogelijk technisch in stand houden van het areaal.

Deze strategie is noodzakelijk om investeringspieken te beperken en de beheersbaarheid van de onderhoudsopgave te vergroten. De onderhoudsstrategie tijdens de theoretische levensduur van de wegen is niet gewijzigd ten opzichte van de eerdere beheerplannen.
Tegelijkertijd vraagt het beperken van de investeringspieken om betere onderbouwing van keuzes. Verdiepend onderzoek is nodig om te bepalen waar deze aanpak verantwoord en doelmatig kan worden toegepast

8. Wat is daarvoor nodig?

Op basis van de gestelde kwaliteitsambitie en strategie is een kostenberekening gemaakt voor de komende jaren. Hiervoor is gebruik gemaakt van de beheeromgeving in GBI World van Antea Group. De onderhoudskosten zijn berekend voor de korte termijn en voor de (middel)lange termijn. Daarna wordt inzicht gegeven in de kosten voor vervanging. Hiermee ontstaat een goed inzicht in de verwachtte kosten. In bijlage 4 staan de uitgangspunten voor de kostenberekening.

8.1 Korte termijn groot onderhoudsplanning 2027-2028

Op basis van de weginspectie van 2025 is volgens de landelijke CROW-wegbeheersystematiek een onderhoudsplanning opgesteld om het kwaliteitsniveau Basis te behouden. De inspectieresultaten zijn vertaald naar de looptijd van dit beleids- en beheerplan, waarbij reeds uitgevoerde maatregelen uit de planning zijn verwijderd. De onderhoudskosten voor de wijken Weibossen en Engelse Tuin zijn afzonderlijk weergegeven. Deze locaties maken deel uit van integrale herinrichtingsprojecten en worden daarom niet meegenomen in het reguliere onderhoudsbudget.

De planning laat in 2027 en 2028 veel maatregelen zien. Op basis van deze werkwijze resteert onderstaande onderhoudsplanning voor de planjaren 2027 en 2028:

Planjaar	Asfalt	Elementen	Beton	Totaal	In Project Weibossen	In Project Engelse Tuin
2027	€ -1.155.000	€ -958.000	€ -16.000	€ -2.129.000	€ 295.000	€ 168.000
2028	€ -1.293.000	€ -153.000	€ -	€ -1.446.000	€ 46.000	€ 12.000
Totaal	**€ -2.448.000**	**€ -1.111.000**	**€ -16.000**	**€ -3.575.000**	**€ 341.000**	**€ 180.000**

8.2 Middellange termijn voor groot onderhoud

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

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 2029 – 2036 jaarlijks een bedrag van **€ 746.000** voor groot onderhoud nodig. Dit is circa € 0,52 per vierkante meter verharding per jaar.

#	Planjaar	Kosten [€], afgerond op duizendtal
3	2029	€ -512.000
4	2030	€ -1.298.000
5	2031	€ -534.000
6	2032	€ -541.000
7	2033	€ -723.000
8	2034	€ -746.000
9	2035	€ -911.000
10	2036	€ -703.000
	Totaal	**€ -5.969.000**
	Gemiddelde	**€ -746.000**

Analyse: verklaring verschil korte en lange termijn
De gemiddelde jaarlijkse onderhoudsbehoefte van € 746.000 (€0,52 per m²) ligt laag ten opzichte van andere gemeenten waarvoor vergelijkbare analyses zijn uitgevoerd. Gezien de prijsstijgingen van de afgelopen jaren is een bedrag van circa € 1 tot € 1,20 per m² per jaar inmiddels gebruikelijk. Het lage niveau in Heeze-Leende vraagt daarom om nadere duiding.

Een deel van de verklaring ligt in het uitsluiten van reeds uitgevoerde en geplande projecten. Wanneer deze projecten wel worden meegenomen, stijgt de gemiddelde budgetbehoefte voor de periode 2029–2036 naar circa € 830.000 per jaar (€ 0,58 per m²). Dit verklaart echter niet het volledige verschil.
Daarnaast speelt cyclische achterstand een belangrijke rol. Cyclische achterstand ontstaat wanneer een verharding zijn theoretische levensduur heeft overschreden, maar nog niet is vervangen. De systematiek schrijft dan voor dat in het eerstvolgende jaar van de planning een rehabilitatiemaatregel wordt uitgevoerd, waarna

een nieuwe onderhoudscyclus start. Hierdoor vallen in de eerste 10 jaar relatief weinig vervolgmaatregelen, terwijl het groot onderhoud en volledige vervangingen pas na deze periode optreden. Dit leidt tot een zogenoemd 'dal' in de korte termijnplanning en een relatief hogere onderhoudsbehoefte op de middellange en lange termijn. Dit laat zien dat het lage kostenniveau op korte termijn geen indicatie is van een gezonde onderhoudssituatie, maar het gevolg is van een verouderend areaal.

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 € 1,4 miljoen per jaar nodig heeft om het technisch onderhoud te kunnen uitvoeren (circa € 0,96 per vierkante meter per jaar). Dit is een stijging met van circa 31% ten opzichte van 2022 (GWW Index). In bijlage 5 is een stuk opgenomen dat adviseert over een onderhoudsvoorziening.

8.3 Vervangingen en investeringen

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 aan het einde van de technische levensduur. Met behulp van GBI World is de totale vervangingswaarde van het wegenareaal berekend. De huidige waarde is circa **€ 110,6 miljoen**. Uitgaande van een theoretische levensduur van 60 jaar, is circa € 1,84 miljoen aan investeringen nodig voor vervanging per jaar. Door de gekozen strategie verwachten we de levensduur van de wegen te verlengen, waardoor de investering voor vervanging over een langere periode kan worden verdeeld. Hierdoor wordt de jaarlijkse benodigde reservering lager.

8.4 Levensduurverlengend onderhoud

De afgelopen jaren zijn investeringen in wegen (vervangingen dan wel levensduurverlengend onderhoud) deels betaald uit het investeringsbudget. Op basis van de data, de actuele kwaliteit en de gekozen strategie, is het benodigde investeringsbudget in het buitengebied opnieuw berekend. Hierbij is in plaats van vervangen gerekend met het uitvoeren van een zware onderhoudsmaatregel, zoals vastgelegd in de strategie. Dit resulteert in een jaarlijkse investeringsbehoefte van € 400.000. Onderzoekskosten die uit moeten wijzen of levensduurverlengend onderhoud of vervangen de beste oplossing is, dienen te worden bekostigd uit dit budget.

8.5 Klein onderhoud en overige kosten

Naast het budget voor groot onderhoud dient rekening te worden gehouden met een budget voor klein onderhoud en een aantal terugkerende activiteiten. Conform de CROW-richtlijnen wordt hiervoor doorgaans een reservering aangehouden van circa 10% tot 15% van het jaarlijkse budget voor groot onderhoud. Uitgaande van het benodigde gemiddelde groot onderhoudsbudget van € 1.050.000 per jaar (zie hoofdstuk 8.6 Voorzieningen) voor de periode tot en met 2031, bedraagt het indicatieve budget voor klein onderhoud circa € 105.000 tot € 157.500 per jaar. Deze budgetten voor klein onderhoud zijn reeds opgenomen in de gemeentelijke begroting en leiden daardoor niet tot aanvullende financiële gevolgen.

8.6 Voorzieningen

De gemeente beschikt over een voorziening voor groot onderhoud, waarmee onderhoudskosten over meerdere jaren kunnen worden gespreid. Om deze voorziening volgens de BBV-regels in stand te houden, is een actueel beheerplan vereist. De huidige jaarlijkse dotatie van **€ 762.000** blijkt onvoldoende om de voorziening de komende tien jaar positief te houden en kwaliteitsniveau B te handhaven.

De belangrijkste oorzaken hiervan zijn:

- de dotatie is gebaseerd op de relatief gunstige inspectieresultaten uit 2021;
- latere inspecties (2023 en 2025) laten een grotere onderhoudsopgave zien;
- de dotatie is sinds 2021 niet geïndexeerd, terwijl de GWW-kosten tussen 2021 en 2026 met circa **33,3%** zijn gestegen.

Uit een nieuwe voorzieningsberekening blijkt dat een **jaarlijkse dotatie van € 1.050.000** nodig is. Zonder deze aanvullende middelen moet onderhoud worden uitgesteld, met een groter risico op kwaliteitsverlies, kapitaalvernietiging en hogere toekomstige kosten.

Jaar	Stand 1-1	Dotatie voorziening	Opgave Groot onderhoud	Afvlakking	Uitgave tlv de Voorziening	Stand voorziening 31-12	Bron onderhoud
2027	€ 100.000	€ 1.050.000	*€ -2.129.000*	*€ -1.000.000*	*€ -1.129.000*	€ 21.000	Kwalitatief
2028	€ 21.000	€ 1.050.000	*€ -1.446.000*	*€ -400.000*	*€ -1.046.000*	€ 25.000	Kwalitatief
2029	€ 25.000	€ 1.050.000	*€ -512.000*	€ 400.000	*€ -912.000*	€ 163.000	Cyclisch
2030	€ 100.001	€ 1.050.000	*€ -1.298.000*	*€ -400.000*	*€ -898.000*	€ 252.001	Cyclisch
2031	€ 252.001	€ 1.050.000	*€ -534.000*	€ 300.000	*€ -834.000*	€ 468.001	Cyclisch
2032	€ 468.001	€ 1.050.000	*€ -541.000*	€ 300.000	*€ -841.000*	€ 677.001	Cyclisch
2033	€ 100.002	€ 1.050.000	*€ -723.000*	€ 300.000	*€ -1.023.000*	€ 127.002	Cyclisch
2034	€ 127.002	€ 1.050.000	*€ -746.000*	€ 300.000	*€ -1.046.000*	€ 131.002	Cyclisch
2035	€ 131.002	€ 1.050.000	*€ -911.000*	€ 0	*€ -911.000*	€ 270.002	Cyclisch
2036	€ 100.003	€ 1.050.000	*€ -703.000*	€ 200.000	*€ -903.000*	€ 247.003	Cyclisch

Onderbouwen || Voor het beheren volgens de kaders, zijn extra middelen nodig
De gekozen kwaliteitsambitie en beheerstrategie voor wegen in Heeze-Leende vragen om een financiële basis die hiermee in lijn is. De analyses laten zien dat de huidige middelen onvoldoende zijn om het wegbeheer volgens de vastgestelde kaders en ambities uit te voeren. Met name voor het groot onderhoud ontstaat een structurele spanning tussen de onderhoudsopgave, de vervangingsopgave en de beschikbare middelen. Stijgende kosten, veroudering van het areaal en verbeterd inzicht in de werkelijke onderhoudsbehoefte maken een bijstelling van de financiële randvoorwaarden onvermijdelijk. Zonder extra middelen wordt noodzakelijk onderhoud uitgesteld, wat leidt tot hogere risico's en kosten op de lange termijn. Beheersbaarheid van het wegennet is daarmee nadrukkelijk ook een financiële keuze.

Hiermee wordt duidelijk dat het realiseren van de ambitie niet alleen een technische, maar ook een financiële en bestuurlijke keuze is.

9. Risico en aandachtspunten 2027-2031

Uitstellen of annuleren van projecten
Een risico voor het beheer en onderhoud van het wegenareaal is dat geplande onderhouds- en vervangingsprojecten door besluitvorming van de gemeenteraad worden uitgesteld of niet worden uitgevoerd. Hierdoor kan de kwaliteit van de verhardingen sneller achteruitgaan en kunnen op termijn hogere onderhoudskosten ontstaan doordat zwaardere maatregelen nodig zijn. Hierdoor komt het realiseren van de beheerdoelstellingen onder druk te staan.

Actualiseren van de wegenlegger
De wegenlegger vormt het wettelijk vastgestelde overzicht van alle openbare wegen binnen de gemeente en bevat per weg informatie over de openbaarheid, de beheerder en de bijbehorende onderhoudsplicht. De wegenlegger vormt het juridische fundament voor de zorgplicht van de gemeente op grond van de Wegenwet. De huidige wegenlegger van Heeze-Leende dateert uit 2004 en sluit daardoor niet meer volledig aan op de feitelijke situatie. Het is wenselijk om de wegenlegger te actualiseren. Dit is noodzakelijk om wijzigingen in het wegennet, beheergrenzen en verantwoordelijkheden correct vast te leggen en zo te zorgen voor juridische duidelijkheid en een samenhangende uitvoering van het wegbeheer.

Tekort aan technisch personeel
In Nederland is een sterk tekort aan technisch geschoold personeel. Dit leidt tot vertraging in voorbereiding, uitvoering en toezicht op onderhoudswerkzaamheden. Hierdoor bestaat het risico dat onderhoud later wordt uitgevoerd dan gewenst, met kwaliteitsverlies of hogere kosten als gevolg. Ook neemt de afhankelijkheid van externe partijen toe.

Stijgende kosten
Op het moment van schrijven is er een sterke onzekerheid in de vorming van de kosten voor onderhoud. Geopolitieke ontwikkelingen, zoals internationale conflicten, spanningen in energievoorziening en verstoringen in mondiale handelsketens leiden tot een verhoogd risico op een (nieuwe) energiecrisis. Dit kan direct doorwerken in de kosten van brandstoffen, materialen en productieprocessen binnen de GWW-sector.

De ontwikkelingen rondom energietransitie, klimaatverandering en duurzaamheid hebben een steeds grotere invloed op het beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegenareaal. Netverzwaringen en ondergrondse werkzaamheden zorgen voor extra belasting van verhardingen en hogere herstelkosten. Daarnaast leiden zomer- en winterschade als gevolg van extreme weersomstandigheden tot een toenemende onderhoudsbehoefte. Tot slot kunnen bij onderhoudswerkzaamheden onverwachte meerkosten ontstaan door de aanwezigheid van teerhoudend asfalt. Deze ontwikkelingen brengen onzekerheden met zich mee en vragen om een flexibele en toekomstgerichte aanpak van het wegbeheer. De precieze invloed die dit heeft op het beheer en onderhoud is verder beschreven in Bijlage 7.

Invloeden || Ambitie vraagt om een goed inzicht in actuele risico's, thema's en aandachtspunten.
Externe ontwikkelingen zoals personeelstekorten, kostenstijgingen en maatschappelijke transities vergroten de onzekerheid in uitvoering. Dit vraagt om een flexibel werkproces waarin risico's tijdig worden gesignaleerd en keuzes expliciet worden gemaakt. Door het werkproces leidend te maken, borgt de gemeente de beheersbaarheid van het wegennet in een veranderende context.

Dit werkproces vormt het verbindende element tussen inzicht, ambitie, strategie en financiën en is daarmee randvoorwaardelijk voor de beheersbaarheid van het wegennet op de lange termijn.

10. Conclusies en aanbevelingen

Bestuurlijke kernboodschap
De gemeente staat voor de keuze hoe zij wil omgaan met een verouderend wegennet en een groeiende vervangingsopgave. Het handhaven van kwaliteitsniveau B vraagt om een combinatie van voldoende financiële middelen, slimme beheermaatregelen en duidelijke prioriteiten. Zonder aanvullende maatregelen neemt het risico op kwaliteitsverlies, hogere toekomstige kosten en kapitaalvernietiging toe. Dit beheerplan biedt de kaders om deze ontwikkeling beheersbaar te houden.

1. Kwaliteit van het wegennet staat onder druk
De kwaliteit van het wegennet ligt nog onder het beoogde kwaliteitsniveau B. Hoewel sinds 2023 een lichte verbetering zichtbaar is, is verdere inzet nodig om de kwaliteit structureel te herstellen en te behouden.
Aanbeveling
- De huidige beheerstrategie voortzetten en de uitvoering hiervan intensiveren;
- Periodiek monitoren of de maatregelen leiden tot het behalen van kwaliteitsniveau B.

2. Grote vervangingsopgave vraagt om langetermijnsturing
Meer dan de helft van het wegenareaal is ouder dan 45 jaar. Hierdoor ontstaat de komende jaren een omvangrijke vervangingsopgave die druk legt op capaciteit en financiële middelen.
Aanbeveling
- Een langetermijnstrategie opstellen voor het spreiden van vervangingsinvesteringen;
- Tijdig anticiperen op toekomstige vervangingspieken in programmering en begroting.

3. Levensduurverlengend onderhoud kan investeringspieken beperken
Levensduurverlengend onderhoud biedt kansen om vervangingen uit te stellen en investeringen beter te spreiden. Niet elke weg is hiervoor geschikt.
Aanbeveling
- Een afwegingskader ontwikkelen voor de toepassing van levensduurverlengend onderhoud;
- Door middel van constructieonderzoek bepalen welke wegen hiervoor in aanmerking komen.

4. Integrale uitvoering vergroot efficiëntie
Door werkzaamheden aan wegen te combineren met riolering, klimaatadaptatie en andere projecten kan efficiënter worden gewerkt en worden maatschappelijke kosten beperkt. Dit is een gezamenlijke actie voor de gehele beheerafdeling, niet enkel voor de beheerder wegen.
Aanbeveling
- Integraal programmeren als uitgangspunt hanteren;
- Actief koppelkansen in kaart brengen en benutten.

5. Betrouwbare data is een randvoorwaarde voor goed beheer
Actuele en betrouwbare areaal- en inspectiegegevens zijn essentieel om de juiste keuzes te maken en risico's beheersbaar te houden.
Aanbeveling
- Investeren in de kwaliteit en actualiteit van beheerdata;
- Data structureel gebruiken voor programmering, monitoring en besluitvorming.

6. Huidige financiële middelen zijn onvoldoende voor de ambitie
De beschikbare budgetten sluiten onvoldoende aan bij de werkelijke onderhouds- en vervangingsopgave. Zonder aanvullende middelen neemt het risico op kwaliteitsverlies en kapitaalvernietiging toe.
Aanbeveling
- De structurele budgetten voor onderhoud en vervanging herijken op basis van de actuele opgave;
- Een bestuurlijk prioriteringskader vaststellen op basis van verkeersveiligheid, functie en maatschappelijk belang;
- De financiële gevolgen van nieuwe inspecties en areaalontwikkelingen periodiek verwerken in de planning- en controlcyclus.

Bijlage 1: Begrippenlijst

In wegbeheer wordt veelvuldig gebruik gemaakt van vakjargon. Omdat dit niet altijd voor iedereen begrijpelijk of duidelijk is, wordt hieronder een begrippenlijst opgenomen waarin een aantal van deze termen toegelicht en uitgelegd worden.

Begrip	Definitie
Areaal	Alle openbare wegen, paden en bijbehorende onderdelen waarvoor de gemeente de beheer en onderhoudsplicht heeft. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 3 – Wat wordt er beheerd
Wegbeheer	Het geheel aan werkzaamheden om wegen veilig, bruikbaar en betaalbaar te houden, zoals inspecteren, onderhouden en op tijd vernieuwen.
Technische staat	De fysieke conditie van de weg, bijvoorbeeld of er scheuren, kuilen of verzakkingen zijn die onveilig kunnen worden. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 2, 4 en 7
Functioneren van de weg	Hoe goed een weg past bij het gebruik, zoals breedte, overzichtelijkheid en inrichting. Dit valt niet onder wegbeheer maar onder verkeer. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 2 (afbakening)
Kwaliteitsniveau B (Basis)	Het gewenste onderhoudsniveau: wegen zijn veilig en functioneel, zonder extra luxe. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 2, 4 en 6
Kwaliteitsniveau C	Een wegareaal met een sobere onderhoudskwaliteit waarbij zichtbaar verval en onvolkomenheden aanwezig mogen zijn, maar de functionaliteit en verkeersveiligheid gewaarborgd blijven.
Globale visuele inspectie	Een periodieke controle waarbij een inspecteur met het blote oog beoordeelt hoe de weg eraan toe is. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 3, 4 en 8
Beheerstrategie	De gekozen aanpak waarmee de gemeente bepaalt wanneer en hoe onderhoud of vervanging van de wegen wordt uitgevoerd. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 6 en 7
Kapitaalvernietiging	Situatie waarbij te laat onderhoud leidt tot hogere kosten of snellere vervanging Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 2, 4 en 7
Zorgplicht	Wettelijke plicht van de gemeente om wegen veilig te houden. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 1 en 5
Voorziening groot onderhoud	Financiële reserve waarmee grote onderhoudskosten over meerdere jaren worden gespreid. Hoofdstuk 8
Investeren	Financiële uitgaven die betrekking hebben op de verwerving van een kapitaal goed dat meerdere jaren meegaat. Kosten worden niet direct afgeschreven maar gespreid over de levensduur. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 7
Cyclische planning	Een onderhoudsplanning voor de lange termijn, gebaseerd op de verwachte levensduur van de weg. Deze planning gaat uit van vaste onderhoudsmomenten, zoals periodiek herstel of vervanging van verhardingen. Zo ontstaat inzicht in wanneer welk onderhoud of vervanging in de toekomst nodig wordt, en wat dit gemiddeld kost voor het hele wegennet. De planning is gebaseerd op vaste cycli en aannames over levensduur, niet op de actuele staat van de weg. Er is daarom geen directe rekenkundige relatie met de kwalitatieve planning. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 7
Kwalitatieve planning	Een onderhoudsplanning op basis van de actuele staat van de weg. Deze planning wordt opgesteld na een visuele inspectie van de weg en laat zien waar en wanneer onderhoud nodig is. Daarbij wordt gekeken of de weg nog voldoet aan de landelijke kwaliteitsrichtlijnen (CROW). Deze planning staat los van cyclische planning, en is gebaseerd op de waargenomen kwaliteit. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 7
Beleid	De bestuurlijke uitgangspunten en doelstellingen die richting geven aan het beheer, onderhoud en de ontwikkeling van het wegareaal.
Beheerstrategie	Een set van keuzes en maatregelen waarmee een beheerder bepaalt hoe, wanneer en op welk kwaliteitsniveau onderhoud en vervanging van wegen wordt uitgevoerd, om beleidsdoelen binnen beschikbare middelen te realiseren
Randvoorwaarden van de beheerstrategie	Wat zijn de instrumenten die nodig zijn om de beheerstrategie zoals gekozen, te kunnen uitvoeren.
Theoretische levensduur	De verwachte gebruiksduur van een wegconstructie of wegonderdeel onder normale omstandigheden.
Technische levensduur	De periode waarin een wegconstructie of wegonderdeel technisch voldoet aan de gestelde functionele en veiligheidseisen.

Restlevensduur	De verwachte periode waarin een wegconstructie of wegonderdeel nog kan functioneren voordat vervanging of ingrijpende renovatie noodzakelijk is.
Integraal beheer	Een beheerbenadering waarbij afstemming plaatsvindt tussen verschillende beheerobjecten, disciplines en opgaven om maatschappelijke, technische en financiële doelen optimaal te realiseren.

Vormen van onderhoud	
Klein onderhoud	Kleine reparaties om onveilige situaties te voorkomen, zoals het vullen van gaten of het herstellen van losse stenen. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 7 – Uitvoering klein onderhoud
Groot onderhoud	Gepland onderhoud om een weg zijn geplande levensduur te laten bereiken, bijvoorbeeld een nieuwe asfalt laag of het (gedeeltelijk) herstraten van een rijbaan. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 7 – Uitvoering groot onderhoud
Correctief onderhoud	Is een verzamelnaam voor onderhoud dat nodig is nadat schade is ontstaan, vaak naar aanleiding van meldingen of inspecties Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 2 en 7
Rehabilitatie	Een zeer ingrijpende opknapbeurt waardoor een weg een volledig nieuwe levenscyclus kan starten. Vervanging en Rehabilitatie worden regelmatig door elkaar gebruikt. Vooral gebruikt in Hoofdstuk 7
Vervanging	Het volledig vernieuwen van een weg omdat groot onderhoud niet meer voldoende is. Vervanging en Rehabilitatie zijn nagenoeg hetzelfde en worden regelmatig door elkaar gebruikt. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 7 – Vervanging
Levensduurverlengend onderhoud	Zware onderhoudsmaatregelen waarmee een weg langer dan aanvankelijk gepland meegaat zonder de weg volledig te vervangen. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 6 en 7
Preventief onderhoud	Onderhoud dat wordt uitgevoerd voordat ernstige schade ontstaat, om grotere ingrepen later te voorkomen. Preventief onderhoud is gebaseerd op inspecties en bekende verouderingsprocessen en is bedoeld om ingrijpend en kostbaar onderhoud in de toekomst te voorkomen. Vooral gebruikt in: Hoofdstuk 2 en 7

Verhardingstypes	
Asfaltverhardingen	Gesloten type verharding bestaande uit asfaltbeton of andere met bitumen gebonden materialen.
Cementbetonverhardingen	Gesloten type verharding bestaande uit (cement)beton.
Elementenverhardingen	Open type verharding bestaande uit losse elementen, zoals klinkers en tegels.
Onverharde verhardingen	Paden van natuurlijke materialen, zoals zand, grind of schelpen.
Half verhardingen	Verhardingsvorm tussen verhard en onverhard in. Heeft een zeer hoge doorlatendheid. Voorbeelden zijn menggranulaat of grasbetontegels.

Bijlage 2 Kwaliteitsmeetlat wegen

Antea Group Kwaliteitscatalogus	CROW Kwaliteitscatalogus (publicatie 288)	CROW Beheerkosten (publicatie 145)	CROW Wegbeheer (publicatie 147)	Kwaliteitsontwikkeling Rapportcijfers
Antea Group standaard, integraal voor alle disciplines	*Beeldkwaliteit, communicatie burger en politiek*	*Beheerkosten lange termijn (wordt ook A+, A, B en C)*	*Technische richtlijnen wegbeheer (obv. inspectie)*	*Combinatie technische richtlijn en ervaring*
Zeer Hoog	A+ (zeer goed)	R++ (uitstekend)	Er is geen schade	≥ 9,5
Hoog	A (goed)	R+ (goed)	Er is enige schade	7,5 - 9,4
Basis	B (voldoende)	R (basis)	De waarschuwingsgrens is overschreden	5,5 -7,4
Laag	C (matig)	R - (sober)	De richtlijn is overschreden	3,5 -5,4
Zeer Laag	D (te slecht)		Achterstallig onderhoud (richtlijn met meer dan 1 overschreden)	< 3,5

Bijlage 3 Wat zijn de regels, kaders en richtlijnen

Juridisch Kader:
De wegenwet:
De Wegenwet heeft meerdere doelen, uitsluitend met betrekking op de openbare weg. Allereerst wordt in de Wegenwet de openbaarheid van een weg vastgesteld (en daarmee de toegankelijkheid voor iedereen) en de wijze waarop een weg al dan niet aan de openbaarheid kan worden onttrokken. Daarnaast is de Wegenwet gericht op het waarborgen van de veiligheid en doorstroming van het verkeer en het voorkomen van gevaarlijke situaties, schade of overlast door het verkeer.

De gemeente Heeze-Leende is conform deze wettelijke verplichting verantwoordelijk voor de toestand van de openbare wegen, voetpaden en fietspaden binnen de gemeentelijke grenzen. Van deze verantwoordelijkheid zijn de wegen uitgesloten die in beheer zijn bij een andere wegbeheerder, zoals het Rijk, de provincie of het waterschap.

De afbakening van deze verantwoordelijkheid is vastgelegd in de gemeentelijke wegenlegger. In de wegenlegger is per weg vastgelegd of sprake is van openbaarheid en welke overheid of beheerder verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud, waarmee deze een belangrijk juridisch referentiekader vormt voor het wegbeheer.

De gemeente moet als goed wegbeheerder zorgdragen voor een adequate inspectie en het tijdig uitvoeren van onderhoud en vervanging van de openbare wegen. Indien niet wordt voldaan aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden aan een openbare weg mag stellen en daardoor gevaar voor personen of zaken ontstaat, kan de gemeente Heeze-Leende op grond van het Burgerlijk Wetboek risicoaansprakelijk worden gesteld. Indien de gemeente bekend is met een gebrek en nalaat hierop te handelen, kan dit bovendien leiden tot aansprakelijkheid wegens nalatig handelen.

Gemeente wet
De Gemeentewet verplicht gemeenten jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken op te stellen voor het gevoerde en te voeren beleid. Hierbij geldt dat de beschikbare financiële middelen structureel en reëel in evenwicht moeten zijn met de uit te voeren taken en activiteiten en de zorgplicht van de gemeente. Daarnaast geeft de Gemeentewet een verplichting voor bescherming veiligheid en gezondheid. De wet gaat niet specifiek in op wat dit betekent voor de openbare ruimte dan wel wegen. Wel draagt de gehele openbare ruimte, waar wegen en belangrijk onderdeel in zijn, bij aan een sociaal en verkeersveilig klimaat. Om goed invulling te geven aan de eisen vanuit deze wet is afstemming met andere beleidsdomeinen en (beheer)plannen van belang.

Provincie Noord-Brabant
De provincie heeft een controlerende en toetsende rol omtrent het beheer van gemeentelijke wegen. De provincie spreekt zich niet uit over het te hanteren kwaliteitsniveau. De gemeente mag dit zelf bepalen. De provincie is wel van mening dat wegen structureel moeten worden onderhouden om kapitaalsvernietiging te voorkomen. Daarnaast moet achterstallig onderhoud worden vermeden.

Arbowet
De Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) vormt het kader voor veilig en gezond werken bij alle beheer- en onderhoudsactiviteiten aan wegen. De wet verplicht werkgevers om arbeidsrisico’s systematisch te inventariseren en te beheersen en om passende maatregelen te treffen zodat medewerkers en ingehuurde partijen hun werk veilig kunnen uitvoeren.

Voor wegbeheer is het mechanisch aanbrengen van bestratingen al sinds 2010 opgenomen in de richtlijnen van het CROW. Echter, recente ontwikkeling op dit vlak is dat opdrachtgevende partijen steeds vaker verantwoordelijk gehouden worden voor de omstandigheden in het werkvak. De Nederlandse Arbeidsinspectie voert vanaf september 2025 extra controles uit op straatwerk en legt het werk direct stil bij onnodig handmatig straten omdat dit leidt tot ernstig gevaar door fysieke belasting en blootstelling aan kwartsstof, waarbij steeds nadrukkelijker de rol van de opdrachtgevende partij in veilig werken benadrukt wordt.

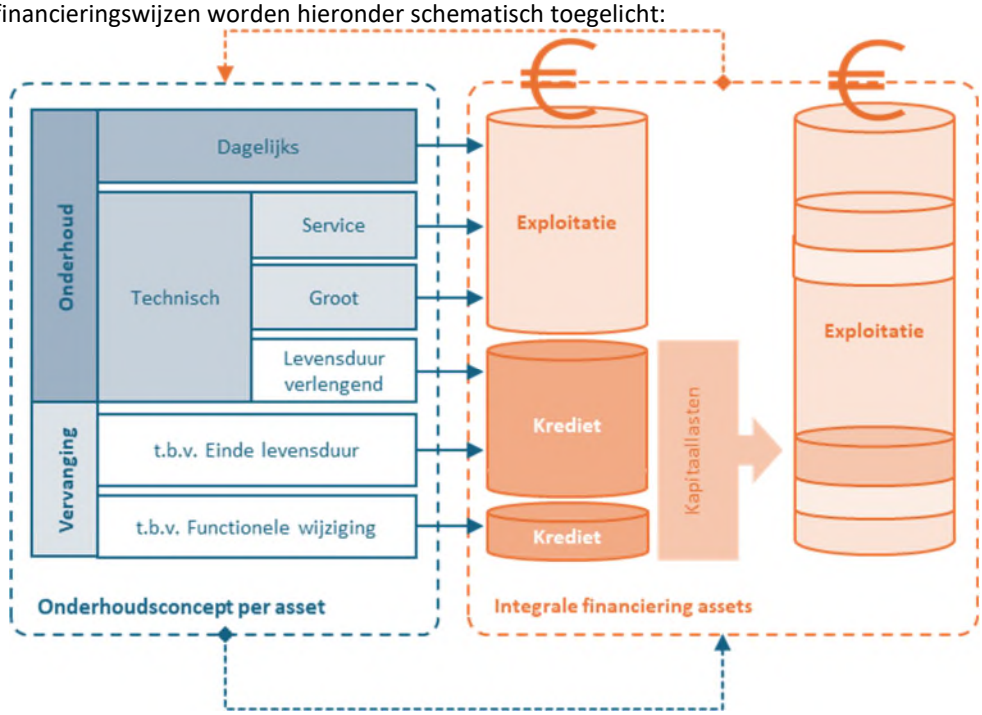
Gemeenten, als opdrachtgever, moeten aan de Arbowet voldoen door te eisen dat straatwerk waar mogelijk machinaal wordt uitgevoerd en door zeker te stellen dat er een straatwerkplan met onderbouwing is voor afwijkende situaties. Daarbij dient als bron bestrijdende maatregel, al in de ontwerpfase rekening gehouden te worden met hoe bestrating aangebracht gaat worden.

Besluit Begroting en Verantwoording (BVV) 2019
Het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) schrijft voor dat de Paragraaf Kapitaalgoederen een verplicht onderdeel is van de beleidsbegroting met uitgangspunten (beleid) voor instandhouding van kapitaalgoederen. Ter onderbouwing hieraan is het vaststellen van een actueel Beheerplan wegen verplicht (BBV art. 12 lid 2).

De BBV schijft hiernaast voor dat:

1. Investeringen met een maatschappelijk nut dienen, evenals investeringen met een economisch nut, te worden geactiveerd en over de verwachte levensduur te worden afgeschreven. Dit geldt voor:
    a. Functionele wijzigingen (bijvoorbeeld herinrichting);
    b. Vervanging van wegen aan het einde van de levensduur;
    c. Levensduurverlengende maatregelen.
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 (< 5jaar) verplicht.

Deze financieringswijzen worden hieronder schematisch toegelicht:



Afbeelding 3: financieringswijzen volgens de BBV

Overige wetgeving
De wegbeheerder heeft naast de ‘algemene verkeersregelgeving’ ook te maken met andere wetgeving waar rekening mee gehouden moet worden. Denk hierbij aan de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw), die de basis vormt voor alle verkeersregels (die in meer detail zijn uitgewerkt in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990). Het uitgangspunt daarbij is de vlotheid en de doorstroming van het verkeer en het verbod op het veroorzaken van hinder of gevaar op de weg. Deze regels zijn bijvoorbeeld van belang bij werkzaamheden. Ook is in de Wvw de wegclassificatie bepaald, deze is van belang bij de nieuwe Omgevingswet 2024. Deze gaat o.a. per classificering in op milieu, geluidshinder, geur en ruimtelijke uitstraling. Ook met de nieuwe regels omtrent stikstof moet rekening gehouden worden in het wegbeheer. Tenslotte is er nog de CROW Richtlijn Bebakening en Markeringen van Wegen 2015, waaraan gedacht moet worden met het aanbrengen van verkeersborden en belijningen.

Vigerend beleid gemeente Heeze-Leende
Omgevingsvisie Heeze-Leende 2040
De Omgevingsvisie Heeze-Leende 2040, vastgesteld in 2023, beschrijft de doelen en ambities van de gemeente binnen drie hoofdthema's: *verbonden in de samenleving*, *verweven in het landschap* en *gekoppeld in de regio*. De visie richt zich onder meer op een gezonde en veilige leefomgeving, met aandacht voor verkeersveiligheid en toekomstbestendige mobiliteit.

Daarnaast zet de omgevingsvisie sterk in op een klimaatadaptieve inrichting van het landschap en op het inspelen op de energietransitie. Voor mobiliteit betekent dit een ambitie om het gebruik van duurzame mobiliteit te bevorderen.

Recreatie heeft een belangrijke rol in de omgevingsvisie. De gemeente wil de recreatieve potentie van het landschap benutten, terwijl de balans tussen recreatie en natuur behouden blijft. Hiervoor wil de gemeente de recreatieve routes verbeteren door bestaande structuren te versterken. Verder wordt ingezet op het vergroten van de belevingswaarde en gastvrijheid in de dorpen en wordt vanuit de kernen en het landelijk gebied aantrekkelijke toegangen tot natuurgebieden gecreëerd.

Raadsprogramma & College uitvoeringsprogramma
In het raadsprogramma staan de uitgangspunten en doelen die het college in de komende jaren wil bereiken. Deze uitgangspunten zijn vertaald naar concrete actiepunten in het College uitvoeringsprogramma. De raads- en collegeprogramma's van Heeze-Leende gelden voor 2022-2026. Kort voor oplevering van het beheerplan is het Raadsakkoord 2026 – 2030 Heeze Leende uitgebracht. Hierin worden de nieuwe uitgangspunten en het coalitiebesluit verder uitgewerkt: Raadsakkoord 2026 - 2030 Heeze-Leende.docx

Plan Stedelijk Water 2023-2027
In 2023 is het Plan Stedelijk Water 2023-2027 vastgesteld. Hierin staat de invulling van de gemeentelijke watertaken en zorgplichten weergegeven voor de gemeente Heeze-Leende. Het plan stimuleert afstemming van water en riolering met andere beleidsthema's zoals weg, verkeer en groen. De insteek is dat maatregelen bijdragen aan meerdere doelen, waardoor beschikbare budgetten gezamenlijk effectiever kunnen worden ingezet. Aanpassingen aan het riool kunnen bijvoorbeeld gevolgen hebben voor de bovengelegen wegen. Door afstemming tussen de twee disciplines kan overlast door werkzaamheden worden beperkt en wordt gekozen voor een zo efficiënt en effectief mogelijke aanpak. De doelstelling van dit project is om 10% verhardingen te reduceren.

Kabels en leidingen
Onderhoud aan ondergrondse infrastructuur, zoals kabels en leidingen, heeft invloed op het beheer van de wegen. Het beeld van de wegen kan worden beïnvloed door (kleinschalig) onderhoud aan de kabels en leidingen. Gedichte sleuven kunnen langdurig zichtbaar blijven doordat nazetting oneffenheden in het wegoppervlak kan veroorzaken. Samen met omliggende gemeenten in de regio is in 2014 de Verordening Ondergrondse Infrastructuur opgesteld, die in 2018 is geactualiseerd. In deze verordening is een uniform en eenduidig kader vastgesteld voor alle netbeheerders voor het aanleggen, onderhouden, verplaatsen en verwijderen van kabels en leidingen in de openbare grond.

Mobiliteitsplan Heeze-Leende 2040; leefbaar, veilig en bereikbaar
Het mobiliteitsplan 2040 beschrijft de ambities van de gemeente Heeze-Leende op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren. Verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid vormen belangrijke speerpunten binnen het plan. Verder wordt in het plan nadruk gelegd op het fietsnetwerk. De gemeente wil het fietsnetwerk optimaliseren zodat de fiets ook voor langere afstanden aantrekkelijk is en tegelijkertijd de algehele fietsbereikbaarheid wordt vergroot. Hierbij streeft de gemeente naar een fietsnetwerk dat samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel is. Deze inzet sluit aan bij de duurzaamheidsambitie van de gemeente waarin duurzame en emissieloze vormen van mobiliteit worden gestimuleerd. Het plan benadrukt ook het belang van een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u binnen de kernen en het omleiden van doorgaand verkeer buiten de kernen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten.

Duurzaamheidsbeleid gemeente Heeze-Leende
De kaders en doelstellingen omtrent duurzaamheid zijn vastgelegd in het Duurzaamheidsbeleid gemeente Heeze-Leende. Mobiliteit vormt hierin een van de zes kernthema's. Conform het Klimaatakkoord streeft Nederland naar volledig emissieloos vervoer in 2050. De gemeente Heeze-Leende draagt hieraan bij door gebruik van duurzame vervoersmiddelen, zoals de fiets en het openbaar vervoer, te stimuleren en door te werken aan een dekkende en toegankelijke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Dit sluit aan bij het Mobiliteitsplan, waarin ook wordt ingezet op het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Participatie verordening
Sinds 1 januari 2025 geld de nieuwe 'Wet Versterking participatie' waarin gemeenten worden verplicht een participatie verordening op te stellen. Hierin staat hoe inwoners kunnen bijdragen aan het maken, uitvoeren en verbeteren van gemeentelijk beleid. Voor de gemeente Heeze-Leende is dit opgenomen in de Participatie verordening 2026. De verordening bevat regels voor het participatieproces, het opstellen van een participatieplan en het wettelijk verplichte uitdaagrecht.

Groenstructuurplan Heeze-Leende
Afstemming tussen wegbeheer en groenbeheer is belangrijk voor een efficiënt ingerichte openbare ruimte. In het Groenstructuurplan staan de visie en uitgangspunten voor de inrichting en het beheer van openbaar groen in de gemeente Heeze-Leende. Veel groenstructuren, zoals boomrijen en bermen, lopen parallel aan of vallen samen met wegen. Door werkzaamheden aan groen en verhardingen te coördineren, kunnen deze structuren doelgericht beheerd worden en blijft de overlast beperkt.

Inclusie/toegankelijkheid
De Werkgroep Toegankelijkheid van Heeze-Leende is een actieve werkgroep binnen de Adviesraad Sociaal Domein die zich het hele jaar door inzet voor een beter toegankelijke gemeente. Ze beoordelen samen met ambassadeurs gebouwen en openbare ruimtes, reiken toegankelijkheidsstickers uit, agenderen thema's als onderwijs, openbare toiletten en inclusie en zijn initiatiefnemer van de IKAMé-prijs. De werkgroep fungeert daarmee als brug tussen inwonerservaringen en gemeentelijk beleid. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de staat van onderhoud van de openbare verhardingen, maar heeft geen budgetten om aanpassingen door te voeren aan de functie van de wegen.

Bijlage 4 Uitgangspunten kostenberekening

Kostenberekeningen zijn een benadering van de werkelijkheid. Het is daarom belangrijk waar de berekening voor staat en ook zeker waar de berekening níet voor staat. Daarom leggen wij hieronder de uitgangspunten van de berekening vast:

- Voor de korte termijnplanning wordt gebruik gemaakt van de kwalitatieve planningsmethodiek. Deze plant op basis van de schadecijfers uit de laatste weginspectie de benodigde maatregel in. Hiervoor is de GBIapp kwalitatief plannen wegen gebruikt, deze is CROW gecertificeerd en voldoet daarmee aan de CROW eisen voor wegbeheer (publicatie 147 druk 2019);
- 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 2025;
- Areaal wegvakonderdelen zoals aangeleverd door de gemeente (peildatum 13-11-2025), 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 standaardversie 2025 (prijspeil 2025). Er is geen rekening gehouden met prijsindexaties naar de toekomst;
- Er is rekening gehouden met de volgende staartkostenpercentages:
    - Algemene kosten 0%;
    - Eenmalige en Uitvoeringskosten 0%;
    - Onvoorzien 0%;
    - Voorbereiding/Administratie/Toezicht (VAT) 10%;
    - Winst/Risico 0%;
- Er is geen rekening gehouden met aanbestedingsvoordeel of marktwerking;
- In de berekening wordt geen rekening gehouden met engineering kosten bij vervanging;
- Onderzoekskosten zoals bodemkwaliteit en het onderzoeken van asfalt op aanwezigheid van teer zijn niet meegenomen in de berekening.

Bijlage 5 Onderhoudsvoorziening

De gemeente kent voor het groot onderhoud een voorziening conform BBV 2017. Met deze voorziening kunnen schommelingen in groot onderhoud opgevangen worden. Met het geld in deze voorziening kan de wegbeheerder groot onderhoud uitvoeren en hoeft niet het volledige budget in één jaar gespendeerd te worden als dit niet nodig is. In de jaren dat meer budget nodig is, kan het bespaarde geld in de vorige jaren aangewend worden. Dit maakt het onderhoud aan wegen meer flexibel.

Een voorwaarde aan een voorziening is echter dat het groot onderhoud een actueel beheerplan heeft als grondslag. Met dit beleids- en beheerplan wordt inzicht gegeven in het verloop van de voorziening en de benodigde jaarlijkse toevoeging. De gemeente doteert sinds 2021 conform het beheerplan jaarlijks € 762.000. Gezien de verwachte uitgaven voor technisch (groot) onderhoud om het areaal op niveau B te onderhouden, is deze dotatie **onvoldoende** om de voorziening de komende 10 jaren positief te houden (eis BBV). Om dit wel te realiseren is jaarlijks aanzienlijk meer nodig als dotatie voor groot onderhoud. Zonder dit budget zal de uitvoering getemporiseerd moeten worden, met risico op kapitaalvernietiging en meer schade.

Analyse:
Er is geanalyseerd waar deze discrepantie vandaan gekomen is. Allereerst is de dotatie uit het vorige plan berekend op basis van de inspectie uit 2021. Zoals beschreven in Hoofdstuk 4, schetst de inspectie uit 2021 een veel positiever beeld dan de inspectie in 2023 en 2025. Hierdoor is er rekening gehouden met minder schadebeelden wat heeft geleid tot minder budgetbehoefte. Hierdoor is de totale berekening lager uitgevallen dan nodig blijkt te zijn uit de schadebeelden die zijn vastgesteld in 2023 en 2025.

Ten tweede is uit de evaluatie gebleken dat er in de periode 2021-2026 bewust voor gekozen is geen indexatie toe te passen op de dotatie. Het berekende bedrag is daarmee nog steeds gebaseerd op de prijspeilen uit 2021. In de tussenliggende periode is er echter veel veranderd in de wereld, met grote stijgingen in de kosten tot gevolg. De algemene GWW-Index van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) schetst tussen januari 2021 en januari 2026 een algemene stijging van 33,3% van de kosten in de Grond- Weg- en Waterbouw sector. Wordt als vingeroefening de dotatie van € 762.000 met dit getal vermenigvuldigd dan resulteert dat in een geïndexeerde dotatie van € 1.015 mln.

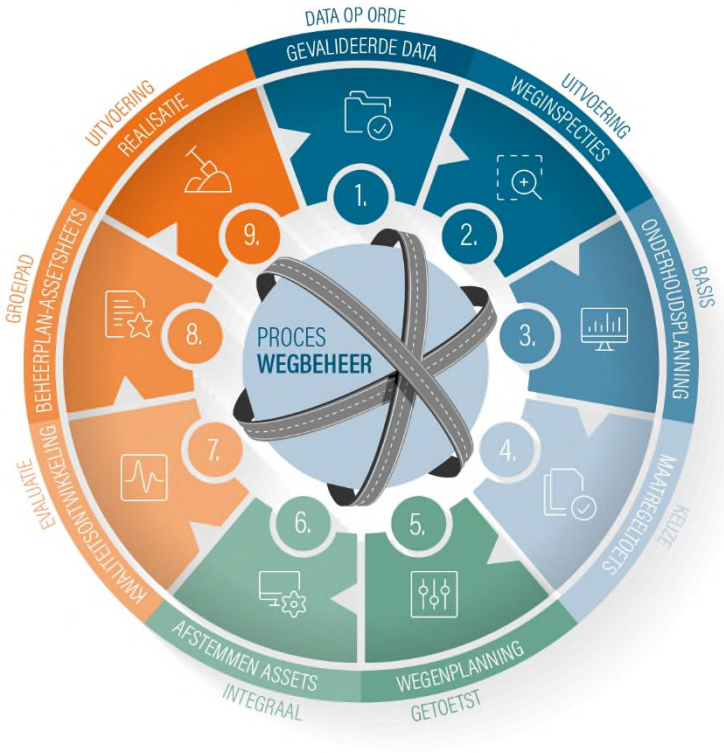
Omdat de huidige dotatie onvoldoende is, wordt een nieuwe voorzieningsberekening uitgevoerd.
Hierbij is het startpunt 01-01-2027, waar conform de programmabegroting 2027-2030 dan een stand geprognotiseerd is van € 100.000. Vervolgens mag de voorziening de komende 10 jaar niet negatief worden.

Voor de lasten is uitgegaan van de kwalitatieve planning voor de eerste 2 jaar en vervolgens van de cyclische planning voor de jaren erna. Doorgaans is dit om de 2 jaar. Voor beide planningen zijn de projecten uit de kosten gefilterd omdat zij al gefinancierd zijn. In de praktijk zal na elke weginspectie de beheerder opnieuw een (kwalitatieve) planning opstellen.

Om de stand van de voorziening beheersbaar te houden, worden bepaalde jaren onderling genivelleerd/ afgevlakt. Uit de voorzieningsberekening blijkt een noodzakelijke jaarlijkse dotatie van **€ 1.050.000.**

Bijlage 6 Wegbeheerproces

Werkproces wegbeheer
De afbeelding toont de verschillende stappen binnen het werkproces voor wegbeheer. Deze cyclus vormt de basis voor het realiseren van de ambities en het optimaal inzetten van beschikbare middelen. Per stap volgt een korte toelichting.



Afbeelding 4: De werkstappen in het proces wegbeheer (Antea Group 2026)

Gevalideerde data
Het proces start met betrouwbare en actuele areaaldata. Hiermee kan datagestuurd gewerkt worden en zijn vervolgstappen goed onderbouwd.

Weginspecties
Door minimaal één keer per twee jaar een globale visuele inspectie uit te voeren (conform CROW) ontstaat inzicht in de actuele kwaliteit van het wegennet.

Onderhoudsplanning
Op basis van de kwaliteitsgegevens wordt een eerste onderhoudsplanning opgesteld. Deze planning geeft inzicht in de omvang en aard van het benodigde onderhoud.

Maatregeltoets
De maatregelen uit de onderhoudsplanning worden inhoudelijk getoetst op type maatregel, uitvoeringsjaar, kosten en prioriteit. Na deze toets zijn de maatregelen actueel, afgestemd en geborgd.

Wegenplanning
De gevalideerde maatregelen worden in de tijd uitgezet. Dit vormt de wegenplanning, die dient als basis voor de uitvoeringsfase.

Afstemmen assets
De sectorale wegenplanning wordt afgestemd met andere disciplines (zoals mobiliteit, riolering en groen) en relevante projecten (bijvoorbeeld nieuwbouw, herinrichting en energietransitie). Door alle planningen op kaart te presenteren ontstaat er inzicht in meekoppelkansen. Zorgvuldige afweging leidt tot een integrale planning.

Kwaliteitsontwikkeling (evaluatie)
Door trends in de kwaliteitsontwikkeling inzichtelijk te maken wordt beoordeeld of eerdere werkzaamheden voldoende waren om de gestelde ambities te bereiken en te borgen.

Beheerplan – assetsheet
De verzamelde inzichten vormen input voor het beheerplan. Hierin worden de ambities bevestigd, wordt geëvalueerd (bijvoorbeeld op basis van kwaliteitsontwikkelingen) en worden passende budgetten vastgesteld.

Realisatie
De maatregelen worden uitgevoerd, van klein onderhoud tot volledige vervangingen. Na uitvoering worden de resultaten verwerkt in de areaalgegevens (in het beheersysteem en/of BGT). Hiermee is de cyclus rond.

Bijlage 7 Thema's en aandachtspunten

Netverzwaringen en de energietransitie
Nederland is in transitie. Er wordt overgestapt naar het elektrificeren van onze energiebehoefte, wat leidt tot verzwaring van het elektriciteitsnet. Deze netverzwaringen en andere ondergrondse werkzaamheden leiden tot extra graafwerkzaamheden in de openbare ruimte. Dit verhoogt de kans op schade aan verhardingen en leidt tot extra herstelkosten.

Zomer- en Winterschade
Hoewel het in recente jaren niet altijd meer zo lijkt, heeft de winter nog altijd impact op de kwaliteit van de verhardingen. Strenge winters en vorst-dooicycli kunnen schade veroorzaken aan wegen, bermen en verhardingen. Met name zogenoemde kwakkelwinters kunnen grote impact hebben op bijvoorbeeld asfaltverhardingen door het herhaaldelijk opvriezen van water en het veelvuldig strooien door neerslag. Hierdoor ontstaat een piek in herstelwerkzaamheden in het voorjaar. Dit kan leiden tot extra kosten en druk op de beschikbare onderhoudscapaciteit.
Daarnaast hebben ook langdurige warme en droge zomers in toenemende mate invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte. Extreme hitte kan leiden tot vervormingen en spoorvorming in asfaltverhardingen, terwijl langdurige droogte zettingen en scheurvorming kan veroorzaken, met name op locaties met een slappe ondergrond. Ook bermen en funderingen kunnen door uitdroging aan stabiliteit verliezen. Deze zogenoemde zomerschade leidt steeds vaker tot aanvullende onderhoudsmaatregelen en herstelkosten, waardoor klimaatgerelateerde effecten een belangrijk aandachtspunt vormen binnen het wegbeheer.

Klimaatadaptatie
Veranderende omstandigheden, zoals extreme hitte, droogte of juist wateroverlast leiden tot veranderingen in onze eisen aan de openbare ruimte. Er moeten meer schaduwplekken komen, water moet langer vastgehouden en tijdelijk gebufferd kunnen worden. De oude manier van inrichten voldoet simpelweg niet langer. Dit, gecombineerd met het veranderende gedrag van de ondergrond heeft impact op het wegbeheer. Er ontstaan nieuwe onderhoudsvormen zoals waterpasserende of waterbergende wegen, er wordt minder verhard oppervlak aangelegd en er worden bijvoorbeeld meer bomen gepland. Dit alles leidt tot een veranderende kijk en noodzaken in het wegbeheer.

Circulariteit
In 2030 moet Nederland 50% minder primaire grondstoffen gebruiken. Dit leidt tot innovatie in de markt en nieuwe materialen en technieken. Tegelijkertijd zal het hergebruik van bestaande materialen steeds meer gemeengoed worden. Dit zal impact hebben op het beheer en onderhoud van de verhardingen. Er zal niet meer automatisch voor nieuw materiaal gekozen worden bij vervanging of herinrichten, de diversiteit binnen gebieden zal stijgen waarmee beter voorbereid moet worden en de materialen die wel nieuw gekozen worden moeten goed geschikt zijn voor toekomstig hergebruik.

Teerhoudend asfalt
Teer is een materiaal dat in het verleden zeer veel gebruikt werd in de wegenbouw. Deze kankerverwekkende stof mag sinds '91 niet meer toegepast worden in de wegenbouw, en sinds 2001 niet meer hergebruikt worden. Echter, wegen gaan zeer lang mee. Zeker in het buitengebied. Daardoor wordt de wegbeheerder nog veelvuldig geconfronteerd met teerhoudend asfalt. Het verwijderen van teerhoudend asfalt leidt tot aanzienlijk hogere verwerkingskosten.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1800 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, sensoring 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

Copyright ©
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.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlenen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl