

Beleidsbeheerplan Wegen gemeente Eersel

de gemeenteraad van de gemeente Eersel

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 11 november 2025;

gelet op het artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

b e s l u i t

vast te stellen de volgende beleidsregel:

Beleidsbeheerplan Wegen gemeente Eersel

Samenvatting

Aanleiding

De gemeente Eersel is volgens de wet verantwoordelijk voor het onderhoud van haar openbare wegennet. Een goed wegennet is belangrijk voor de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente. Het totale wegennet in Eersel bestaat uit ongeveer 1,96 miljoen vierkante meter aan asfalt, straatstenen en betontegels. De waarde van al deze wegen samen is ongeveer 160 miljoen euro.

Om de kwaliteit van de infrastructuur te behouden en de beschikbare middelen doelmatig in te zetten, is een nieuw beleidsbeheerplan wegen opgesteld voor de periode 2025–2030.

Wettelijke kaders en werkwijze

De gemeente voert haar wegbeheer uit binnen de wettelijke kaders van onder meer de Wegenwet, de Omgevingswet, de Wet Milieubeheer en het Burgerlijk Wetboek. Deze wetten verplichten gemeenten om hun wegen veilig en in goede staat te houden. Voor het onderhoud hanteert de gemeente de landelijke richtlijnen van het CROW. Deze methode — ook wel rationeel wegbeheer genoemd — maakt het mogelijk om onderhoudsmaatregelen planmatig, efficiënt en op basis van technische urgentie uit te voeren.

De gemeente Eersel onderscheidt hierbij de volgende typen onderhoud:

Type onderhoud	Wat gebeurt er?	Doel
Dagelijks klein onderhoud	Kleine reparaties zoals het dichten van gaten of het herstellen van losse bestrating	Wegen veilig en bruikbaar houden
Groot onderhoud	Grootschaligere werkzaamheden na langere gebruiksperiode	Wegen op gewenst kwaliteitsniveau brengen
Deklaagvervangning	Vervanging van de bovenste asfaltlagen	Levensduur van de weg met circa 20 jaar verlengen
Rehabilitatie of reconstructie	Volledige vernieuwing of herinrichting van de weg	Vernieuwen van verouderde weg en verbeteren inrichting

Ambitieniveaus voor kwaliteit

De CROW richtlijnen gaan ervan uit dat alle wegen op kwaliteitsniveau B worden onderhouden. Uit metingen blijkt dat dit niet altijd lukt met het beschikbare geld. Eersel wil de wegen op een goed basisniveau houden, maar niet alles hoeft overal perfect te zijn. De gemeente past daarom een gedifferentieerd onderhoudsniveau toe: drukke en belangrijke wegen centrumgebieden en fietspaden krijgen een hogere onderhoudskwaliteit dan rustige straten of parkeerplaatsen.

Risicogestuurd beheer

De gemeente Eersel werkt volgens het principe van risicogestuurd beheer. Dat betekent dat beslissingen over onderhoud en vervanging worden gebaseerd op risico's voor veiligheid, duurzaamheid en kostenbeheersing. Veiligheid staat altijd voorop, kapitaalvernietiging wordt voorkomen en comfort en uiterlijk hebben een lagere prioriteit. Bij grootschalige vervangingen kijkt de gemeente of werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met andere projecten, zoals rioolvervangning of wijkvernieuwing.

Huidige kwaliteit

Uit inspecties blijkt dat de meeste wegen in 2024 een kwaliteitsniveau B hebben, wat betekent dat ze in goede tot redelijke staat verkeren. Ten opzichte van 2022 is een duidelijke verbetering zichtbaar,

vooral door de grootschalige onderhoudsronde in 2023–2024. De kwaliteit per wegtype sluit goed aan op de gedifferentieerde ambitiesniveaus.

Meerjarenbegroting wegonderhoud 2025–2030

De gemeente Eersel heeft vier soorten budgetten voor het onderhoud van wegen:

1. Exploitatiebudget dagelijks onderhoud: voor kleine reparaties en markeringen.
2. Voorziening planmatig onderhoud: voor groot onderhoud, exclusief deklaagvervanging.
3. Deklaagvervangingen (investering): voor nieuwe asfalt deklagen
4. Projectbudgetten (investeringen): voor vervanging en reconstructie van wegen.

Voor de periode 2025-2030 worden voor bovenstaande budgetten de volgende onderhoudskosten verwacht.

Dagelijks onderhoud

De gemiddelde jaarlijks verwachte onderhoudskosten voor klein dagelijks onderhoud inclusief markeringen bedragen €157.500 voor de periode 2025-2030. Deze kosten sluiten aan op het beschikbare budget.

Planmatig (groot) onderhoud

De onderhoudskosten voor groot onderhoud 2025-2030 bestaan uit het groot onderhoud op asfaltwegen, elementenverhardingen en kunstwerken. De kosten zijn berekend op basis van de weg- en kunstwerkeninspecties en bedragen € 753.000,- per jaar.

De jaarlijkse storting in de voorziening planmatig onderhoud van € 485.000 sluit niet aan op de verwachte onderhoudskosten voor de periode 2025-2030. De huidige stand van de voorziening (circa € 3.000.000) biedt echter nog voldoende ruimte om de jaarlijkse tekorten op te vangen in de komende periode.

Uitgaven/ inkomsten en saldo voorziening 2025-2030

Jaar	Uitgaven	Storting excl. degeneratie	Degeneratie*	Saldo voorziening 31/12
2025	€ 700.000 *	€ 1.012.000	€ 60.000	€ 3.000.000*
2026	€ 721.000	€ 485.000	€ 60.000	€ 2.824.000
2027	€ 807.000	€ 485.000	€ 60.000	€ 2.562.000
2028	€ 657.000	€ 485.000	€ 60.000	€ 2.450.000
2029	€ 856.000	€ 485.000	€ 60.000	€ 2.138.000
2030	€ 777.000	€ 485.000	€ 60.000	€ 1.906.000

*inschatting o.b.v. uitgezette onderhoudswerkzaamheden

Ook na 2030 worden hogere onderhoudskosten verwacht dan de jaarlijkse storting in de voorziening. De voorziening zal daarom ook na 2030 verder worden uitgeput.

Deklaagvervangingen (investering)

De onderhoudskosten voor deklaagvervangingen zijn vastgesteld uit de deklaag- en onderhoudsplanning 2026-2030. Asfaltwegen waarvoor de komende 5 jaar een deklaagvervanging is voorzien zijn opgenomen in een onderhoudsplanning met de daarbij behorende kosten. De gemiddelde jaarlijkse kosten bedragen hiervoor € 493.000,-.

De kosten voor deze deklaagvervangingen worden opgenomen in het investeringsprogramma deklaagvervangingen en als kapitaallast in 20 jaar afgeschreven. Dit sluit aan op de verwachte levensduur van een nieuwe deklaag.

Het budget voor deklaagvervangingen wordt vanaf 2026 toegevoegd aan de begroting. Bij een gemiddelde jaarlijkse investering van € 500.000,- verlopen de jaarlijkse kapitaallasten van € 15.000 in 2026 naar € 138.000 in 2030.

Rehabilitatie en reconstructie

Na een periode van circa 40 tot 50 jaar komt de weg aan het einde van zijn levensduur en dient er een rehabilitatie worden uitgevoerd. In de gemeente Eersel worden met name vervangingen uitgevoerd op:

- asfaltwegen in het buitengebied uit jaren '60/'70 zonder fundering welk niet meer geschikt voor zwaar verkeer
- Verouderde woonwijken met verouderde verhardingen en inrichting van de openbare ruimte

De gemeente wil bij vervanging van wegen in woonwijken zoveel mogelijk combineren met andere werkzaamheden, zoals:

- Vervanging van riolering
- Klimaatmaatregelen
- Verkeersveiligheid
- Vergroening

Deze wijkgerichte aanpak zorgt voor een betere leefbaarheid, minder overlast en efficiëntere uitvoering. Voorbeelden: Duurzaam Duizel en omgeving Pankenstraat (2026–2028)

De vervangingsinvesteringen voor rehabilitaties zijn vastgesteld in de weginspectie en maatregeltoets. Wegen waarvoor de komende 10 jaar een rehabilitatie is voorzien zijn opgenomen in een vervangingsplanning met de daarbij behorende kosten. Deze kosten worden als kapitaallast in 40 jaar afgeschreven. Dit sluit aan op de verwachte levensduur van de wegconstructie.

Voor de periode 2026–2030 wordt voor totaal €12,6 miljoen aan rehabilitaties verwacht. Gemiddeld dient rekening gehouden te worden met een investering van 2,5 miljoen per jaar.

1 Inleiding

Gemeente Eersel is verantwoordelijk wegbeheerder

De gemeente Eersel is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegennet. Het betreft hier de openbare wegen, waar de gemeente ook onderhoudsplichtige is. Het totale wegennet bestaat voornamelijk uit asfalt- en elementenverhardingen en heeft een oppervlakte van ca. 1.960.000 m². De kapitaalswaarde van al deze wegen samen bedraagt ca. € 160 miljoen.

Beleidsbeheerplan toe aan actualisatie

Het huidige beheerplan wegen is in 2022 opgesteld en is toe aan actualisatie. Voorliggend plan heeft betrekking op de periode december 2025 tot en met 2030. Dit beleidsbeheerplan geeft inzicht in:

- Wat wil de gemeente bereiken op het gebied van wegbeheer en waarom?
- Waar staat de gemeente nu?
- Wat moet er de komende jaren gedaan worden?
- Wat is daarvoor nodig (middelen) en hoe organiseren en financieren we dat?

Voorliggend Beleidsbeheerplan 2025-2030 is opgebouwd uit 7 hoofdstukken met 2 bijlagen.

Hoofdstuk 2 van het Beleidsbeheerplan geeft inzicht in de (wettelijke) verantwoordelijkheden en ambities van de gemeente met betrekking tot het beheren van haar openbare wegennet.

Hoofdstuk 3 geeft een inzicht in de beheerstrategie.

Hoofdstuk 4 geeft een algemene inzicht in het openbare wegennet van de gemeente Eersel en haar kwaliteit. In dit hoofdstuk zijn de omvang en onderverdeling van het wegennet en de specifieke kenmerken van het wegennet in de gemeente Eersel weergegeven. Tevens is de huidige kwaliteit van het wegennet uiteengezet en vergeleken met de kwaliteit uit het verleden.

In hoofdstuk 5 is aan de hand van de kwaliteitsgegevens de kapitaalbehoefte wegonderhoud voor de periode 2025-2030 berekend. Op basis van deze gegevens is de meerjarenbegroting wegonderhoud 2025-2030 opgesteld. In hoofdstuk 5 wordt tevens een doorkijk gegeven naar de verwachte jaarlijkse onderhoudskosten tot 2035.

In hoofdstuk 6 is de kapitaalbehoefte rehabilitaties voor de periode 2025-2034 berekend.

In hoofdstuk 7 is een samenvatting opgenomen van de belangrijkste gegevens en conclusies uit het plan.

Bijlage 1 geeft een gedetailleerde omschrijving van de geldende wettelijke kaders.

Bijlage 2 geeft een gedetailleerde omschrijving van de gehanteerde financiële uitgangspunten.

2 Kaders voor beheer

2.1 Wegbeheer: wettelijke en maatschappelijke verplichtingen

De openbare ruimte is één van de pijlers van onze samenleving met een groot maatschappelijk rendement. Een goed functionerende openbare ruimte draagt bij aan actuele thema's zoals sociale samenhang, veiligheid, gezondheid, mobiliteit en bereikbaarheid, leefbaarheid en vastgoedwaarde. Hiervoor is het wel van belang dat de openbare ruimte goed wordt beheerd.

Met een areaal van bijna 2 miljoen m² wegoppervlak in Eersel met een vervangingswaarde van ca. 160 miljoen euro heeft het wegbeheer een zeer groot aandeel in de beheertaken. Een goed functionerend wegennet is essentieel voor een goede bereikbaarheid en beleving van de gemeente. Het in stand houden van een kwalitatief goed wegennet met verantwoord wegbeheer is daarom uiterst belangrijk.

De gemeente Eersel is ook wettelijk verantwoordelijk voor het onderhoud van o.a. het openbare wegennet. Zo verplicht de Wegenwet de gemeente tot het uitvoeren van regelmatig en duurzaam onderhoud van de openbare verharding. Tevens is de gemeente, conform het Burgerlijk Wetboek, aansprakelijk bij schade van de burger, als de gemeente heeft verzuimd zorg te dragen voor het in een goede staat verkeren van de openbare weg.

De belangrijkste wet- en regelgeving:

- Grondwet
- Wegenverkeerswet (WVW)
- Wegenwet
- Burgerlijk Wetboek (BW)
- Omgevingswet
- Wet Milieubeheer
- Code Milieu Verantwoord Wegbeheer
- Europese Richtlijn Omgevingslawaa
- Arbeidsomstandighedenwet (Wet Arbo)
- Gemeentewet
- Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)

De omgevingswet is per 1 januari 2024 van kracht en vervangt enkele wetten. Meer informatie over de wet- en regelgeving en welke zijn opgegaan in de omgevingswet is opgenomen in bijlage 1.

2.2 Beheersystematiek

Voor het onderhouden van de verhardingen zijn richtlijnen ontwikkeld, die een hulpmiddel zijn om tot de meest optimale meerjarenplanning te komen. Deze wegbeheersystematiek is vastgelegd in publicaties 146 en 147 van het CROW.

Dit is het belangrijkste standaardwerk voor het beheer van wegen in Nederland. Deze systematiek wordt door de meeste gemeenten, provincies en waterschappen gebruikt en wordt ook vaak als leidraad in jurisprudentie gezien.

De systematiek is gebaseerd op zogenaamd *rationeel wegbeheer*. Dit is een praktische benadering waarmee wordt 'voorspeld' hoe een weg in de toekomst slijt. Op basis van de technische urgentie wordt een planning opgesteld voor het uitvoeren van onderhoud. Hierbij houdt men zo goed mogelijk rekening met de behoefte van de belanghebbenden (ambities), de wet- en regelgeving en overige zaken die specifiek zijn voor de gemeente. De technische urgentie is gebaseerd op het effect van schade op de aspecten veiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en beeldkwaliteit.

Daarnaast wordt door het CROW het onderhoud aan verhardingen vanuit technisch en financieel oogpunt onderscheiden naar de volgende typen:

Dagelijks klein onderhoud Kleinschalige maatregelen en dagelijkse reparaties waarmee het object in goed werkende en veilige staat wordt gehouden.

Groot onderhoud (excl. deklaag vervangingen) Gepland, ingrijpend onderhoud aan een groot deel van het object na langere periode van gebruik om het object op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen.

Deklaagvervangingen* volledig vervangen van de deklaag of deklaag+tussenlaag, gericht op het verlengen van de levensduur met minimaal 20 jaar

Rehabilitatie van de weg en eventuele herinrichting bij einde van de levensduur van de weg. Onder vervangingsonderhoud wordt verstaan het vervangen van het complete object aan het einde van de levensduur. Dit gaat vaak gepaard met herinrichtingen.

*Deklagen vallen binnen de CROW systematiek onder groot onderhoud maar worden binnen de gemeente Eersel als aparte onderhoudsgroep beschouwd.

Kunstwerken

Binnen de afdeling wegbeheer worden ook de civiele kunstwerken onderhouden.

Er zijn een beperkt aantal kunstwerken in beheer van de gemeente Eersel. Deze worden periodiek geïnspecteerd waarop de meerjaren onderhoudsplanning wordt opgesteld. Klein en groot onderhoud aan de kunstwerken wordt via de onderhoudsbudgetten wegen uitgevoerd. Voor noodzakelijke vervangingen wordt krediet aangevraagd.

Markeringen

Het onderhoud aan de wegmarkeringen valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.

Jaarlijks worden diverse afgesleten en versleten markeringen vernieuwd. De markeringen worden periodiek geïnspecteerd en aansluitend worden de markeringen die niet voldoen aan de richtlijnen opgefrist. Onderhoud aan de markeringen wordt via de onderhoudsbudgetten wegen uitgevoerd.

2.3 Kwaliteit wegen conform CROW normering

De kwaliteit wordt vanuit de CROW-methodiek aangegeven in voldoende, matig en onvoldoende. Er is in deze methodiek ook een relatie aangegeven naar de beeldkwaliteit. Het gemiddeld kwaliteitsniveau wordt vastgesteld in de weginspectie. In de visuele inspectie wordt aan elke verhardingsstrook een kwaliteitsniveau toegekend variërend van hoog (A+) tot zeer laag (D) conform de CROW 288 kwaliteitscatalogus openbare ruimte.

Deze is op hoofdlijnen als volgt gedefinieerd:

Beeldkwaliteit CROW	Handboek Beeldkwaliteit	Technische kwaliteit (147)	Voorbeeld
A+	Hoog	Nagenoeg ongeschonden, goed verzorgd en schoon beeld en in een verkeers-veilige situatie	Er is geen schade, de verharding is (zo goed als) nieuw
A	Hoog	Aantrekkelijk, goed verzorgd en schoon beeld en in een verkeers-veilige situatie	Er is (zeer) lichte schade, maar niet hinderlijk
B	Basis	Verzorgd en schoon beeld en in een verkeersveilige situatie	Er is schade aanwezig. De waarschuwingsgrens wordt bereikt en soms overschreden
C	Laag	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder	De richtlijn is overschreden. Er zijn ernstige schades. (onderhoud binnen 2 jaar noodzakelijk)

D	Zeer Laag	Kapitaalvernietiging, functieverlies, juridische aansprakelijkstelling of onveiligheid	De richtlijn is meer dan een klasse overschreden (onderhoudsachterstand) Er zijn ernstige schades in grote omvang.
---	-----------	--	--



Tabel 1: Classificatie beeldkwaliteit

De CROW adviseert gemeenten om het wegbeheer af te stemmen op kwaliteitsniveau B. Niveau B wordt beschouwd als met het basisniveau van regulier wegbeheer.

Het kwaliteitsniveau B is zo opgesteld dat onderhoud wordt uitgevoerd zodra de richtlijn wordt overschreden. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan dat onderhoud niet altijd nodig is als de richtlijn wordt overschreden. Omdat ondanks de overschrijding van de richtlijn de risico's i.r.t. veiligheid en kapitaalvernietiging beperkt zijn.

3 Beheerstrategie

De gemeente staat de komende jaren voor grote opgaven in de openbare ruimte. De energietransitie doet een beroep op de schaarse ondergrondse ruimte, meer ruimte is nodig voor fiets en voetganger en vergroening is nodig om opgewassen te zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering. Al deze opgaven vragen om actie in de voorbereiding en uitvoering. Dat is niet makkelijk en ook niet bij iedere onderhoudsvorm mogelijk. In tabel 2 wordt met een "x" weergegeven waar per onderhoudsvorm de kansen liggen om deze opgaven integraal op te pakken.

Onderhoudsvorm	Duurzaamheid		Klimaat-adaptatie		Verkeersveiligheid		Mobiliteit		Energie-transitie
	Circulariteit	CO2-reductie	Ont-harden vergroenen	Afkoppelen	Quick-wins (bv. drem-pel)	Duurzaam veilige in-richting (herinrich-ting)	Focus op lang-zaam verkeer	Goede door-stroming hoofdwegen	Ondergrondse infra-structuur
Klein onderhoud	x	x	-	-	-	-	-	-	-
Groot onderhoud (quick wins)	x	x	x	x	x	-	x	x	x
Vervanging	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Tabel 2: Kansen meenemen opgaven

Integraal werken vraagt om flinke inspanningen, investeringen en afstemming. Het komt de betaalbaarheid en realiseerbaarheid van opgaven als vergroening en klimaatadaptatie ten goede als dit gecombineerd wordt met het reguliere beheer en onderhoud. Concreet betekent dit dat de gemeente bij groot onderhoud, vervangingen en herinrichtingen telkens kijkt welke andere werkzaamheden bekend zijn en meteen meegenomen kunnen worden. Daarmee kan een impuls gegeven worden aan enerzijds de beheer- en onderhoudsopgave en anderzijds de ambities voor een sociale, leefbare en groene gemeente uit het coalitieakkoord en de beleidsdoelstellingen. Door op het moment dat er een schop in de grond gaat ook andere opgaven integraal mee te nemen, vermindert bovendien het aantal keer dat er in een straat of buurt gewerkt wordt. Met als resultaat minder overlast voor omwonenden en minder onnodige kosten.

Het is dus van belang om op tijd met beheercollega's, beleidsmedewerkers, mogelijke partners en inwoners in gesprek te gaan over welke opgaven meegenomen kunnen worden bij werkzaamheden in de openbare ruimte. Het betekent een goede manier van (samen)werken. Daarbij speelt dat nog niet van al het beleid concrete maatregelen en/of locaties bekend zijn.



Figuur 1: Programmatisch werken

Om het gesprek goed te kunnen voeren, maakt de gemeente inzichtelijk welk onderhoud aan de verhardingen tot 2030 uitgevoerd moet worden. Met name vervangingen bieden een grote kans om beleidsopgaven (integraal) mee te nemen. Het proces is in figuur 1 weergegeven. De strategie is onder te verdelen in een aantal hoofdpunten, die hieronder worden uitgewerkt.

Informatiestrategie:

Voor de verhardingen wordt informatie bijgehouden, variërend van aanlegjaar tot oppervlakte en kwaliteit van de objecten. De eenvoudigste manier is om dit vast te leggen in een beheersysteem. De huidige informatie is momenteel compleet en voldoende accuraat.

Inspectiestrategie:

De verhardingen worden eens per 2 jaar geïnspecteerd. Om zo de kwaliteit te kunnen bepalen en vervolgens de maatregelen te bepalen waarmee de objecten die niet voldoen aan de kwaliteitseisen weer op het afgesproken kwaliteitsniveau brengen.

Onderhouds- en uitvoeringsstrategie:

Voor verhardingen geldt dat zij worden onderhouden, met klein- en groot onderhoud. Dit om ervoor te zorgen dat de geplande levensduur wordt bereikt. Vanuit duurzaamheidsgedachte en circulaire economie is de insteek op hergebruik van materialen. Het onderhoud wordt zoveel mogelijk integraal uitgevoerd en kansen om gelijk beleidsambities mee te nemen worden meegenomen. Regulier wordt de planning geactualiseerd. Het groot onderhoud wordt op de markt gezet volgens inkoop- en aanbestedingsbeleid van de gemeente. Het dagelijks klein onderhoud wordt uitgevoerd op regiebasis met een (plaatselijke) aannemer en deels door het eigen serviceteam in dienst van de gemeente Eersel.

Vervangingsstrategie:

Voor verhardingen geldt ook dat bij het vervangen aan einde levensduur wordt gekeken naar integraal uitvoeren van de werkzaamheden. Transities, ambities, trends, functieverandering etc. worden, indien van toepassing en benodigd, tijdens de vervanging meegenomen. Ook wordt, waar mogelijk, aangesloten bij de ontwikkelingen in de gemeente en de wensen van de bewoners.

Financieringsstrategie:

De dekking van de kosten van het onderhoud en vervanging wordt afgestemd met de betreffende controllers. Rekening houdend met eisen vanuit het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) wordt er gebruik gemaakt van een voorziening voor groot onderhoud, exploitatiebudgetten voor klein onderhoud en investeringen voor vervanging en deklaagvervangingen. Het streven

is naar voldoende budget om de verhardingen in stand te houden en aan het einde van de levensduur te vervangen. Hierbij zijn ook kosten voor klimaatadaptatie en toekomstbestendigheid mee geraamd.

In tabellen 3 en 4 staat meer in detail beschreven hoe men invulling geeft aan de beheertaken.

Tabel 3: Beheerstrategie t.a.v. wet- en regelgeving

Algemene doelstellingen	Beheermaatregel/actie
<i>Wet- en regelgeving</i>	
Grondwet: Zorgen voor een goede weginfrastructuur	De weginfrastructuur is in de gemeente goed ingedeeld op de verhardingen, met extra oog voor prioritering van de aandachtsgebieden.
Burgerlijk wetboek: Aansprakelijkheid	De gemeente voert weginspecties uit op basis waarvan ze planmatig onderhoud uitvoert. Door de CROW-methodiek te volgen wordt het risico op aansprakelijkheidsstellingen geminimaliseerd.
Wegenwet en Wegenverkeerswet	De zorgplicht (Wegenwet artikel 15 en Wegenverkeerswet artikel 2) is geborgd door het ingestelde proces voor beheer en onderhoud van wegen.
Wet milieubeheer (deels opgegaan in de omgevingswet): Regels rondom vrijkomende materialen	Onderhoudswerkzaamheden worden of via raamovereenkomsten of (bij grotere projecten) via aparte bestekken op de markt uitgezet, waarin is opgenomen dat vrijkomende materialen volgens de Wet milieubeheer worden behandeld, zoals asbesthoudende funderingen en vervuilde grond.
Code Milieu verantwoord Wegbeheer: Verwijderen teerhoudend asfalt	De gemeente werkt volgens de richtlijnen voor het onderzoeken en verwijderen van teer en andere verontreinigingen uit de asfaltketen.
Wet geluidhinder (opgegaan in Omgevingswet, Aanvullingswet geluid): bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie	Voor wegen speelt dit onder andere bij de aanleg en wijzigingen van een weg en de bouw van nieuwe woningen nabij de wegen. Voor het wegbeheer worden, op basis van de geluidsbelastingkaarten, de afspraken uit het Actieplan Geluid overgenomen.

Tabel 4: Beheerstrategie t.a.v. belanghebbenden

Doelstelling belanghebbenden	Beheermaatregel/actie
<i>Politiek</i>	
Bereikbaarheid en mobiliteit	Er wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de bereikbaarheid bij het prioriteren van het onderhoud en er worden projectmatig omleidingsroutes ingesteld. Onderhoud doet de gemeente zo integraal als mogelijk, om het aantal onderhoudsmomenten (en dus belemmering van de doorstroming) te beperken.
Kwaliteit op peil houden	De kwaliteit van de verhardingen op ambitieniveau houden. Dit betekent dat het percentage wegen met matige en lage (onvoldoende) kwaliteit alleen beperkt mag voorkomen. Daarnaast heeft de gemeente extra aandacht voor de (recreatieve) fiets- en voetpaden.
Veiligheid	De gemeente borgt de veiligheid door het onderhoud te prioriteren, waarbij extra zorg is voor de verkeersveiligheid op fiets- en voetpaden.
Duurzaamheid	Er wordt, zoveel als mogelijk, duurzame materialen toegepast, gerelateerd aan de levensduur van de wegen. Hierbij worden de bekende strategische beleidsdoelen en de wensen vanuit de praktijk waar mogelijk meegenomen. Daarnaast wordt gestuurd op zo min mogelijk onderhoudsmomenten gedurende de levensduur van de wegen. Bij onderhoud is de insteek om niet herbruikbaar (rest)materiaal zoveel als mogelijk te voorkomen.
Groene woonomgeving	Vergroening wordt integraal meegenomen bij verhardingsprojecten zoals herinrichtingen en groot onderhoud.
<i>Bedrijven</i>	
Bereikbaarheid	Bij het uitvoeren van onderhoud raakt de bereikbaarheid in meer of mindere mate belemmerd. Het uitvoeren van onderhoud gebeurt in goed overleg en met goede communicatie met de betreffende betrokkenen.
<i>Inwoners</i>	
Vlot en veilig bewegen	Voor het herstel van gaten in asfalt, verzakking van straatwerk en door boomwortels omhoog gedrukte trottoirtegels voert een aannemer op regiebasis kleinschalig onderhoud uit. De gemeente verzorgt snelle afhandeling van meldingen en levert duidelijke communicatie op basis van de binnengekomen meldingen in het meldsysteem en zij levert informatie aan de inwoners over tijdelijke stremming van weggedeelten als gevolg van groot onderhoud.

3.1 Gedifferentieerd onderhoudsniveau gemeente Eersel

De gemeente Eersel heeft jarenlang de ambitie gehad om haar wegenareaal te onderhouden op CROW kwaliteitsniveau B. Uit de kwaliteitscijfers van de afgelopen jaren blijkt deze ambitie niet gehaald wordt en met de huidige financiële middelen ook voor de komende periodes realistisch gezien onhaalbaar is

voor het gehele areaal. In het raadsvoorstel van januari 2024 is daarom vastgesteld om de beheerstrategie te wijzigen naar een gedifferentieerd (deels verlaagd) onderhoudsniveau. Deze beheerstrategie maakt een onderverdeling in gewenst kwaliteitsniveau per afzonderlijk wegtype. Deze kwaliteitsniveaus zijn opgenomen in tabel 5.

Tabel 5: gedifferentieerd gemiddeld onderhoudsniveau

Wegtype	Ambitie gemiddeld onderhoudsniveau
Winkelcentrum	A
Rijbanen hoofdstructuur	B+ *
Rijbanen binnen de kom / woonstraten	C
Fietspaden	B+ *
Voetpaden	B
Wegen buiten de kom	C
Parkeerplaatsen	C

*De rijbanen hoofdstructuur en fietspaden worden op een iets hoger onderhoudsniveau onderhouden waarbij ook het comfort van de weggebruiker wordt meegenomen. Onderhoud wordt eerder en grootschaliger uitgevoerd dan op standaard B niveau.

De gedachtegang achter gedifferentieerd beheer is dat niet alle verhardingen op hetzelfde kwaliteitsniveau worden onderhouden. Een doodlopende weg in het buitengebied of een incidenteel belopen parkeerplaats kunnen op een lager niveau worden onderhouden dan rijbanen in de hoofdstructuur of fietspaden. De ambitieniveaus uit tabel 5 zijn hierop afgestemd.

De keuze voor het verlagen van de kwaliteit op diverse wegtypen heeft een gevolg voor de gemiddelde kwaliteit van het wegenareaal. Belangrijk is dat de kwaliteitsverlaging beperkt effect heeft op de veiligheid van de weggebruiker en dat kapitaalvernietiging zoveel mogelijk wordt voorkomen. De gemeente Eersel hanteert daarom risicogestuurd wegbeheer als methode om de juiste beheerkeuzes te maken binnen de gestelde onderhoudsniveaus. In onderstaande paragraaf is de invulling van dit risicogestuurd nader uitgewerkt.

3.1.1 Gedifferentieerd wegbeheer; risico gestuurd onderhoud

Binnen de CROW wegbeheersystematiek wordt gestuurd op 4 parameters:

- Comfort *het rijcomfort van de weg*
- Aanzien *de uitstraling van de weg*
- Veiligheid *de kans op ongelukken als gevolg van de staat van de weg*
- Duurzaamheid (kapitaalvernietiging) *de kans op zwaarder en duurder onderhoud bij te lang uitstel van onderhoud*

Bij risicogestuurd beheer wordt prioriteit gegeven aan het sturen op de parameters veiligheid en duurzaamheid. Hierin wordt onderhoud zo ingestoken dat kapitaalvernietiging en onveilige situaties worden voorkomen. Het comfort en aanzien van de weg is van lagere prioriteit. Matige oneffenheden, plasvorming, reparatievakken en oppervlaktebehandelingen worden op diverse wegtypen geaccepteerd. Dit betekent in relatie tot de ambitieniveaus uit tabel 5 dat:

- Wegtypen met kwaliteit A worden onderhouden op een hoog comfort en aanzienniveau.
- Wegtypen met kwaliteit B worden onderhouden op een gemiddeld comfort en aanzienniveau en hoog veiligheidsniveau.
- Wegtypen met kwaliteit C worden onderhouden op een laag comfort en aanzienniveau en gemiddeld veiligheidsniveau.

In onderstaand overzicht is de gedifferentieerde risico gestuurde onderhoudsaanpak per wegtype nader uitgewerkt met praktijkvoorbeelden.

Centrumgebieden kwaliteit A

- Hoogwaardig materiaalgebruik.
- Onderhoud op hoog comfort en aanzienniveau: oneffenheden en plasvorming worden minimaal geaccepteerd.

Rijbanen hoofdstructuur en fietspaden (kwaliteit B+)

- Hoofdrijbanen en fietspaden worden met een hoger comfort- en aanzienniveau onderhouden.
- Oneffenheden worden beperkt geaccepteerd.

- Constructieve asfaltschades worden op korte termijn hersteld om kapitaalvernietiging te voorkomen.
- Slijtlagen/ oppervlaktebehandelingen worden niet toegepast behalve als levensduurverlengend onderhoud in de eindfase van de levensduur.
- Belangrijke, intensief belaste, fietspaden worden op een hoger comfortniveau onderhouden. (eerder en grootschaliger onderhoud) Minimaal B niveau maar bij voorkeur A.

De fietspaden worden wel op een hoger niveau (niveau B) onderhouden. Voor de fietser is ook het comfort van een vlak rijwielpad belangrijk. Veel fietspaden hebben ook een regio verbinding. Het risico op aansprakelijkheid is ook (veel) lager bij goed onderhouden wegen en paden.

Rijbanen binnen de kom (kwaliteit C)

- Rijbanen binnen de kom, met name woonstraten van elementen, worden op een lager niveau onderhouden. De wegen hebben meer oneffenheden, minder vlakheid en meer plasvorming.
- Visuele kwaliteit materialen mag laag zijn, handhaven verouderde (maar functionerende) materialen.
- De vlakheid van de weg sluit aan op de toegestane snelheid en het type verkeersdeelnemer.
- Ernstige gevaarlijke schades (hoog risico) worden op korte termijn plaatselijk hersteld.
- Onderhoud op basis van mate van hinder, gebruikersintensiteit en risico. Met name gericht op plaatselijk onderhoud.

Zolang een weg voldoende vlak is voor veilig gebruik bij de toegestane snelheid en het type verkeersdeelnemer is het van minder belang dat er sprake is van verminderd aanzien van het materiaal, het comfort, plasvorming of reparatievakken in het asfalt.

Rijbanen buiten de kom (kwaliteit C)

- Rijbanen buiten de kom worden op een lager niveau onderhouden. De wegen hebben meer oneffenheden, randschade, minder vlakheid en meer plasvorming.
- Asfaltrijbanen worden meer plaatselijk onderhouden. Er zullen meer reparatievakken zichtbaar zijn.
- Ernstige gevaarlijke schades (hoog risico) worden op korte termijn plaatselijk hersteld
- Constructieve schades met risico op kapitaalvernietiging worden plaatselijk of rijbaanbreed onderhouden
- Slijtlagen / oppervlaktebehandelingen worden toegepast als betaalbare en duurzame levensduurverlengende maatregel bij rafelingschade en/of lichte scheurvorming.

Voetpaden (kwaliteit B)

- Onderhoud op gemiddeld niveau met acceptatie oneffenheden, lichte plasvorming en dwarsvlakheid.
- Onderhoud op basis van mate van hinder, gebruikersintensiteit en risico. Zoveel mogelijk plaatselijk onderhoud.
- Ernstige gevaarlijke schades met hoog risico worden op korte termijn plaatselijk hersteld.
- Ernstige schades langs boomspiegels of op plekken waar nauwelijks wordt gelopen worden niet direct hersteld.

De voetpaden worden wel op een hoger niveau (niveau B) onderhouden. Goed begaanbare voetpaden zijn belangrijk en stimuleren ouderen tot vaker lopen.

Parkeerplaatsen (kwaliteit C), hoofdzakelijk elementen

- Onderhoud op een laag niveau. De parkeerplaatsen hebben meer oneffenheden, minder vlakheid en meer plasvorming.
- Ernstige gevaarlijke schades met hoog risico (valgevaar) worden op korte termijn plaatselijk hersteld.
- Alle overige ernstige schades langs boomspiegels of op plekken waar nauwelijks wordt gelopen worden niet direct hersteld. Herstel uitstellen tot integraal onderhoud of ernstige schades in grote omvang.

3.1.2 Risicogestuurd wegbeheer; vervanging

De risicogestuurde beheerstrategie wordt ook toegepast bij het vervangen van verhardingen. De gemeente Eersel streeft er hierbij naar om zoveel mogelijk 'werk met werk' te maken door vervanging

van verhardingen te combineren met rioolvervanging of gebiedsontwikkelingen/ woningbouw werkzaamheden.

Het vervangen van verharding binnen risicogestuurd beheer vertaalt zich buiten naar de volgende punten:

- Verantwoord uitstel van vervanging elementenverhardingen tot gezamenlijke vervangingsmoment met riolering of vervanging i.r.t. gebiedsontwikkelingen. Uitvoeren plaatselijk onderhoud t.b.v. waarborgen veiligheid tot vervangingsmoment.
- Eerder uitvoeren vervangingen elementenverhardingen enkel bij bezwijken materiaal of niet beheersbaar (onjuist) materiaalgebruik. Wanneer de weg zwaarder belast wordt dan waarop het verhardingsmateriaal berekend is zal de weg sneller gebreken vertonen. Een simpele oplossing kan dan zijn om bv bij een bushalte de elementenverharding weg te halen en te vervangen met beton.
- Vervanging asfalt hoofdwegen op basis van constructieve kwaliteit. Waar mogelijk levensduurverlengend onderhoud uitvoeren.
- Vervangen asfalt buitengebiedwegen zo lang mogelijk uitstellen door uitvoeren levensduurverlengend onderhoud. Levensduur verlengend onderhoud met reparatievakken i.c.m. slijtlagen of rijbaanbrede versterking van de bestaande constructie.

3.1.3 Risicogestuurd wegbeheer; dagelijks klein onderhoud

Bij het risicogestuurd beheer met een deel van het areaal op kwaliteitsniveau C is het extra belangrijk om strak op het oplossen van dagelijks klein onderhoud te zitten. Enerzijds door het adequaat opvolgen van meldingen die burgers doen. Anderzijds door zelf actief ten minste elk half jaar een Klein Onderhoudsinspectie (te laten) uit te voeren en die vlot daarop op te lossen.

4 Huidige situatie

4.1 Areaal

De gemeente beheert ongeveer 1.960.000 m² aan wegen. Het grootste deel van de verhardingen bestaan uit elementen en asfalt. In tabel 4 staat per verhardingstype de totale oppervlakte vermeld. Hierbij is een vergelijk gemaakt in het areaal in 2022 en in 2024.

Uit de gegevens is op te maken dat in de periode 2022-2024 in totaal 54.000 m² extra areaal is aangelegd in (woningbouw)projecten en aanleg van de Diepveldenweg. Dit is een toename van bijna 3%.

Tabel 6: Gegevens areaal per verhardingstype in 2022 en 2024

Verhardingstype	Oppervlakte in m ² (2022)	Oppervlakte in m ² (2024)	Percentage
Asfalt	852.000	874.000	45%
Elementen (klinkers, tegels)	1.005.000	1.032.000	53%
Beton	48.000	53.000	2%
Totaal	1.905.000	1.959.000	100%

Om keuzes te kunnen maken en prioriteiten te kunnen stellen zijn binnen de gemeente de wegen opgesplitst in de CROW-wegcategorieën. In tabel 6 is de verdeling van de wegtypen binnen de gemeente Eersel weergegeven.

Tabel 7: Gegevens areaal per wegcategorie in 2024

Wegtype	Voorbeeld	Percentage
3. Gemiddeld belaste weg (hoofdontsluitingswegen)		14%

4. Licht belaste weg
(wegen in buitengebied)



30%

5. Weg in woongebied (woonstraten)



29%

6. Weg in verblijfsgebied (voetpaden, pleinen)



18%

7. Fietspad



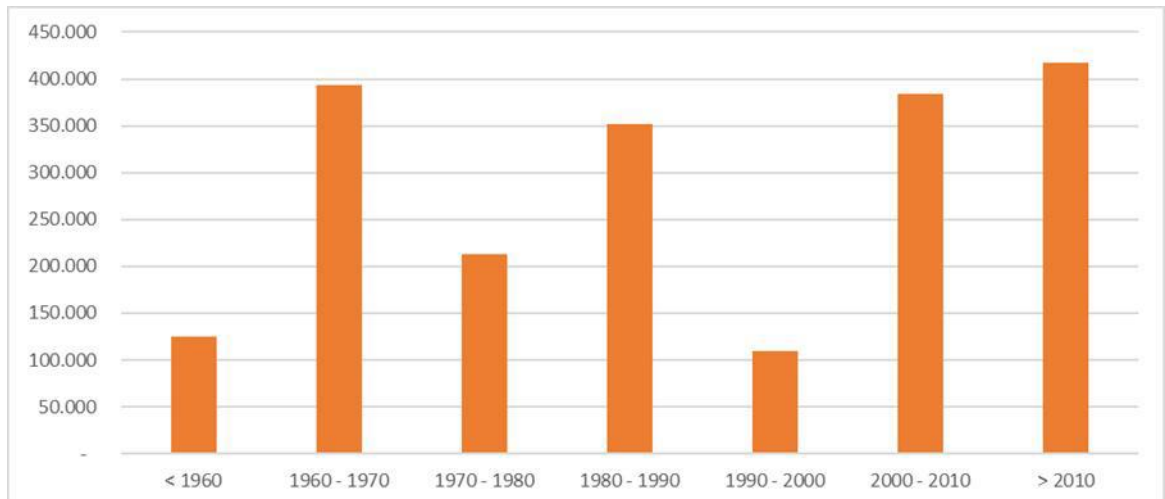
9%

De verhardingen van wegtype 3 en 4 zijn van groot belang voor de bereikbaarheid. Zij bestaan voornamelijk uit asfalt met een hoge verkeersintensiteit. Ook gaan de routes voor openbaar vervoer over deze wegen. Wegtype 3 is van vitaal belang voor de afwikkeling van het lokale en doorgaande verkeer. De uitvoering van onderhoud aan deze wegen heeft een grote invloed op de verkeersafwikkeling.

De verhardingen van wegtype 6 en 7 zijn belangrijk, omdat dit voornamelijk de voet- en fietspaden die worden gebruikt door de zwakkere wegebruikers. Op deze wegtypen is veiligheid van verhoogd belang.

4.1.1 Leeftijdsopbouw areaal

In onderstaande figuur is de leeftijdsopbouw van het areaal verhardingen weergegeven. Verhardingen hebben een gemiddelde levensduur van circa 40-50 jaar, waarna vervanging plaatsvindt. Uit figuur 2 is op te maken dat er de komende jaren een toenemend aantal wegen aan het einde van de levensduur komen.



Figuur 2: Leeftijdsoopbouw areaal

Met name de betonnen elementenverhardingen en asfaltwegen in het buitengebied met een aanlegjaar voor 1970 komen op het einde van hun levensduur. Deze productgroep kent een oppervlakte van circa 500.000 m² en een vervangingswaarde van circa 35 miljoen euro. Onderdeel van de vervangingsstrategie is vaststellen of binnen de bebouwde kom integrale vervanging samen met de riolering mogelijk is. Waar geen integrale opgave ligt dient te worden gekeken of levensduurverlengend onderhoud toe te passen is waarmee vervanging wordt uitgesteld tot het integrale vervangingsmoment.

4.2 Actuele kwaliteit 4.2.1 Totale kwaliteit

De laatste visuele wegininspectie is in mei 2024 afgerond. In tabel 8 is de geconstateerde beeldkwaliteit van de wegen afgezet tegen de kwaliteit in 2022 en de landelijk gehanteerde bandbreedtes die gelden voor beeldkwaliteit basis B. Deze bandbreedtes zijn op basis van ervaringen binnen CROW en vele gemeenten tot stand gekomen. In de laatste kolom is de gedefinieerde bandbreedte opgenomen bij toepassing van een gedifferentieerd kwaliteitsniveau.

De bandbreedtes laten duidelijk zien dat voor een wegareaal percentages wegen van lage kwaliteit (C/D) zijn toegestaan. *Algemeen geldt dat de percentages zeer laag (D) en Laag (C) nooit 0% zullen worden.* Jaarlijks zal namelijk een deel van de verhardingen die in de voorgaande inspectie nog voldoende scoorden in de huidige inspectie een beoordeling C of D krijgen door de 'natuurlijke' achteruitgang van de wegkwaliteit. Bij het gedifferentieerd kwaliteitsniveau zullen op minder belangrijke wegtypen ernstige schades minder snel worden aangepakt wat zal leiden tot een hoger percentage wegen van C en D kwaliteit.

Beeldkwaliteit	Situatie Gemeente 2024	Situatie Gemeente 2022	CROW-norm voor beeldkwaliteit B	Bandbreedtes bij gedifferentieerd kwaliteitsniveau
Voldoende (A+ A)	81%	76%	77%-87%	61%-83%
Basis (B)	9%	7%	9%-14%	9%-14%
Laag (C+D)	10%	17%	4%-9%	8%-15%

Tabel 8: Kwaliteit totaal

Uit tabel 8 blijkt dat de kwaliteitsverdeling van het wegennet in 2024 net aansluit het gemiddelde beeldkwaliteitsniveau B.

Tabel 8 laat een sterke verbetering in onderhoudsniveau zien ten opzichte van 2022. De percentages verhardingen met C/D kwaliteit zijn met 7% afgenomen.



Figuur 3: totale kwaliteit 2024

De 'Gemiddelde' beeldkwaliteit op basis van de 90% regel.

De gemiddelde kwaliteit van het wegenareaal wordt vastgesteld op basis van de 90% regel. "90% beeldkwaliteit" verwijst naar een CROW-meetmethode waarbij de kwaliteit van een weg of verharding wordt bepaald aan de hand van een 90%-regel. Dit betekent dat de vastgestelde beeldkwaliteit gelijkstaat aan de kwaliteit die door minimaal 90% van het totale areaal verhardingen in een gebied wordt gehaald.

Hierbij worden vanaf A+ de percentages bij elkaar opgeteld totdat deze op 90% uitkomt. De beeldkwaliteit is vervolgens de laagste beeldkwaliteit die hiervoor nodig is met optellen.

Als voorbeeld de totale kwaliteit uit figuur 3: de 90% kwaliteit is: 40 (A+) + 42 (A) + 9 (B) = >= 90
De beeldkwaliteit voor het totale areaal is dus B.

Om D kwaliteit te vermijden; dient het percentage D kwaliteit niet groter te zijn dan 10 %
Voor B kwaliteit mag het percentage C én D kwaliteit samen niet groter zijn dan 10 %

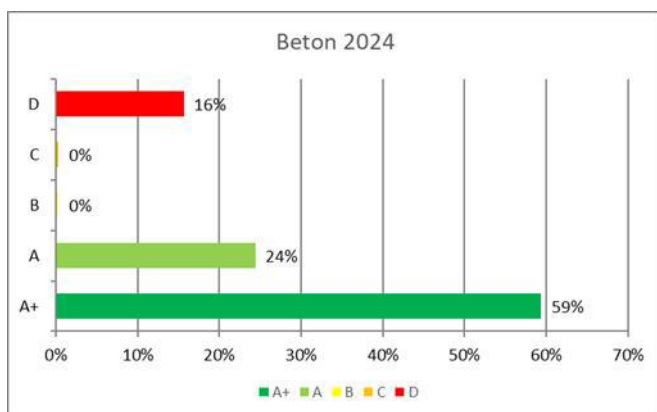
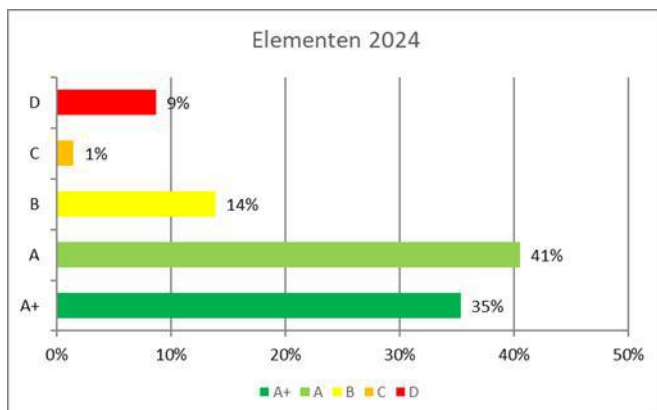
Waarom is dit belangrijk?

Door gebruik te maken van deze 90%-regel en de bijbehorende beeldmeetlatten, kunnen gemeenten en beheerders een eenduidig en objectief beeld krijgen van de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit helpt bij het stellen van duidelijke doelen en het monitoren van de prestaties van het onderhoud.

Kwaliteit per verhardingstype

De kwaliteitsverhouding per verhardingstype laat zien dat de kwaliteit C en D (laag/zeer laag) bij zowel asfalt (8%) als bij elementen (10%) in gemiddeld omvang voorkomt. Bij betonverharding is een hoog % D kwaliteit aanwezig. Dit betreft echter een vrij klein areaal.

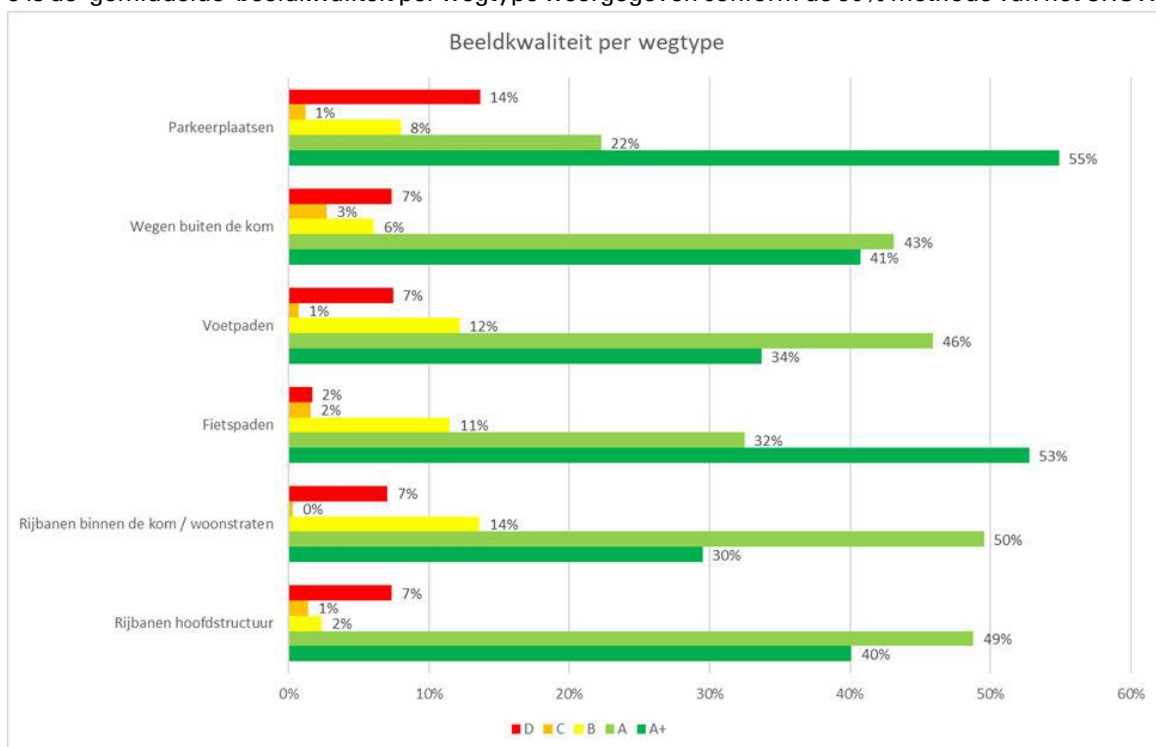




Figuur 4: kwaliteit per verhardingssoort 2024

Kwaliteit per wegtype

In figuur 5 is de kwaliteitsverdeling per wegtype weergegeven. Uit deze waarden is vervolgens in tabel 9 is de 'gemiddelde' beeldkwaliteit per wegtype weergegeven conform de 90% methode van het CROW.



Figuur 5: Kwaliteit per wegtype

Tabel 9: gemiddeld kwaliteitsniveau versus ambitie

Wegtype	Ambitie gemiddeld onderhoudsniveau	Huidig kwaliteitsniveau 2024
Centrumgebied	A-niveau	A-niveau
Rijbanen hoofdstructuur	B+ niveau*	B-niveau
Rijbanen binnen de kom / woonstraten	C-niveau	B-niveau
Fietspaden	B+ niveau*	B-niveau
Voetpaden	B-niveau	B-niveau
Wegen buiten de kom	C-niveau	C-niveau
Parkeerplaatsen	C-niveau	D-niveau

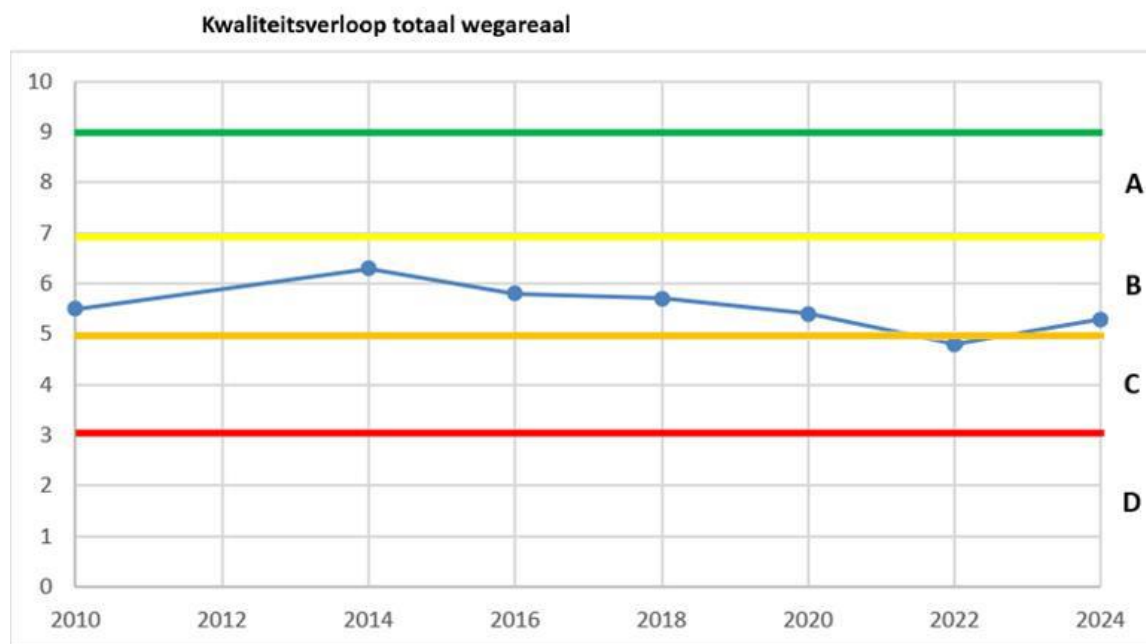
*De rijbanen hoofdstructuur en fietspaden worden op een hoger onderhoudsniveau onderhouden waarbij ook het comfort van de weggebruiker wordt meegenomen. Onderhoud wordt eerder en grootschaliger uitgevoerd dan op standaard B niveau.

De huidige scores per wegtype liggen voor de meeste wegtypen goed in lijn met de gedifferentieerde gewenste kwaliteitsniveaus. De rijbanen binnen de kom scoren nog net binnen B niveau en scoren hiermee hoger dan het ambitieniveau.

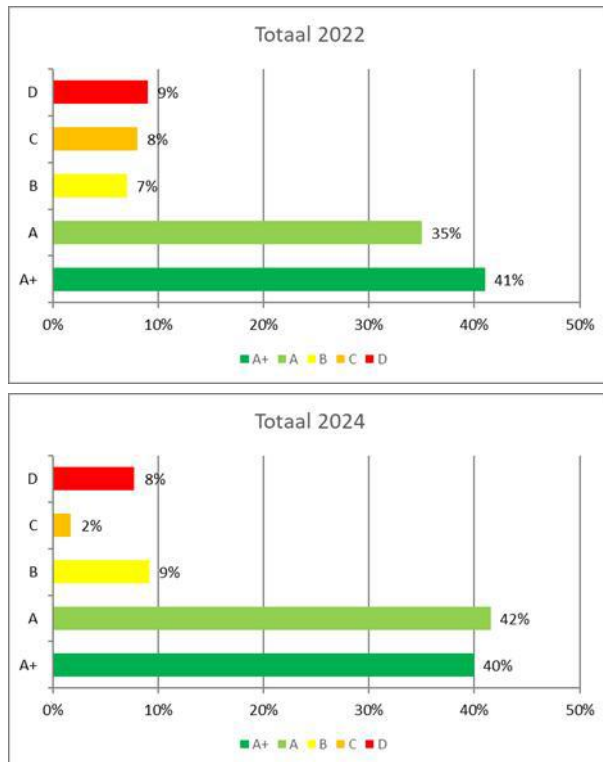
De parkeerplaatsen scoren laag met D niveau. Dit is lager dan het C ambitieniveau. Het maatgevend schadebeeld op deze parkeerplaatsen zijn vaak ernstige oneffenheden. Deze vallen direct onder kwaliteitsniveau D.

Kwaliteitsverloop sinds 2010

In onderstaande grafiek (figuur 6) is het kwaliteitsverloop sinds 2010 weergegeven. Uit deze grafiek is duidelijk op te maken dat de gemiddelde kwaliteit van het totale wegareaal vanaf 2014 continu is afgenomen en in 2022 op kwaliteitsnorm C terecht kwam. In 2024 laat de kwaliteit weer een stijging zien en valt het gemiddeld kwaliteitsniveau net in niveau B.



Figuur 6: Kwaliteitsverloop sinds 2010



Figuur 7: Kwaliteitsvergelijk 2022 versus 2024

Een direct vergelijk met de inspectie uit 2022 laat een kwaliteitsverbetering zien in de afgelopen periode. Uit figuur 7 is op te maken dat de kwaliteit van de verhardingen in 2024 hoger is dan in 2022 dan de huidige kwaliteit. Met name de percentages wegen van C kwaliteit is afgenomen van 8% naar 2% (C). Het percentage kwaliteitsniveau B is licht toegenomen.

Oorzaak verbetering wegen

De toename in kwaliteit is vrij hoog. Op basis van de waarnemingen uit de inspecties en maatregeltoets zijn enkele oorzaken aan te wijzen voor deze vooruitgang.

- Grote onderhoudsslag asfaltwegen 2023/2024. *In de jaren 2023/2024 is een fors onderhoudsprogramma asfalt uitgevoerd. Een groot aantal wegen in het buitengebied is voorzien van een nieuwe deklaag of oppervlaktebehandeling. Daarnaast zijn enkele grote wegen in reconstructies onderhouden. Dit resulteert in een sterke verbetering van de kwaliteit van de asfaltwegen.*
- Plaatselijk onderhoud elementenverhardingen. *Er is veel plaatselijk onderhoud uitgevoerd op elementenverharding waarmee ernstige schades zijn weggenomen. Door deze schades plaatselijk aan te pakken konden binnen het budget meer wegen worden aangepakt. In de kern Steensel is tevens projectmatig veel elementenverharding aangepakt.*

Beheeruitdagingen komende periode

Ondanks de verbetering in kwaliteit in de afgelopen periode is de gemiddelde kwaliteit nog flink lager dan in de jaren 2014-2020. Onder de nieuw vastgestelde beheerstrategie is het niet noodzakelijk om naar de kwaliteitsniveaus van 2014-2020 terug te keren. Voor de komende periode dient gestreefd te worden de huidige kwaliteit zo goed mogelijk vast te houden tegen beperkte kosten. Het vasthouden van de kwaliteit is een uitdaging gezien de belangrijke ontwikkelingen van:

1. Einde levensduur groot deel (elementen)verhardingen.
2. Grote onderhoudsopgave buitengebied.

1. Einde levensduur groot deel (elementen)verhardingen

Een groot deel van de verhardingen is (zoals in paragraaf 4.1.1. reeds is besproken) aan het einde van de levensduur. Door de verouderde constructie en materialen verergeren schades zich op deze wegen zich vele malen sneller en treden er meer nieuwe schades op.

Met risicogestuurd beheer wordt beoordeeld hoe deze wegen worden onderhouden. Hoofddoel hierbij is de levensduur te optimaliseren en vervangingen integraal uit te voeren met rioolvervanging of gebiedsontwikkelingen. Waar mogelijk wordt levensduurverlengend onderhoud uitgevoerd. Voor wegen

die echt aan het einde van de levensduur zijn is alleen een deklaagvervanging niet voldoende en kosten inefficiënt. Deze wegen moeten gerehabiliteerd, en soms een heringericht, worden. Rehabilitatie is de meeste duurzame oplossing maar vanwege de grote oppervlakken en vervanging van alle materialen zijn de totaalkosten per m2 hoog. Er dient een keuze gemaakt te worden welke wegen levensduurverlengend onderhoud krijgen en welke wegen te rehabiliteren.

2. Grote onderhoudsopgave buitengebied

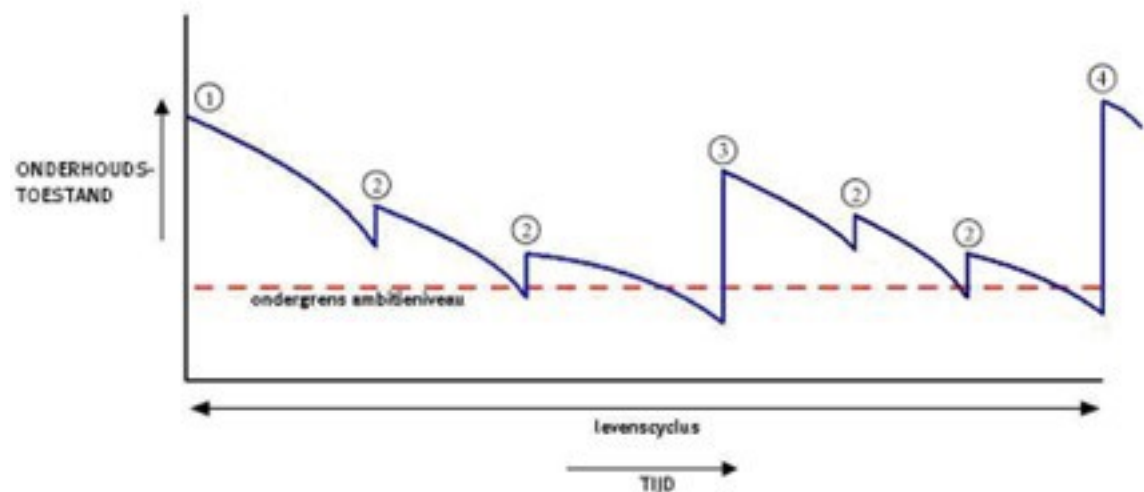
De gemeente Eersel heeft een groot areaal aan buitengebied. De verhardingsconstructies in het buitengebied zijn deels verouderd en in veel gevallen uitgevoerd in een te lichte verhardingsconstructie voor de hedendaagse zware belastingen door onder andere landbouw- en vrachtverkeer. De wegen in het buitengebied vragen jaarlijks om een forse bijdrage aan het onderhouds en vervangingsprogramma. Gestreefd wordt om jaarlijks een mix aan onderhoud uit te voeren waarbij:

- levensduurverlengend onderhoud wordt uitgevoerd in de vorm van reparatievakken en oppervlakbehandelingen op wegen met nog voldoende constructieve conditie;
- levensduurverlengende versterkingen worden uitgevoerd op wegen met enige constructieve schade;
- jaarlijks worden één of twee wegen met te grote constructieve schade gerehabiliteerd of gereconstrueerd.

5 Meerjarenbegroting wegonderhoud 2025-2030

5.1 De financiering van wegonderhoud

Het onderhoudsbudget wegen van de gemeente Eersel wordt ingezet op diverse typen onderhoud. Op verschillende momenten in de levenscyclus van een weg (40-50 jaar) wordt een ander type onderhoud uitgevoerd. Figuur 8 geeft een overzicht van deze cyclus.



Figuur 8 Levenscyclus 'gemiddelde' weg

De cijfers in de figuur staan voor de volgende onderhoudsmomenten.

1. **Aanleg** van de wegconstructie.
2. **Dagelijks klein onderhoud** zeer lokaal plaatselijke onderhoud uit inspectie en meldingen gericht op wegwerken plaatselijke schades, geven van een kwaliteitsimpuls en uitstel groot onderhoud. *Voorbeelden klein onderhoud: plaatselijk herstraten oneffenheden, gaten in asfalt dichten, scheuren vullen.*
3. **Groot onderhoud (excl. deklaag vervangingen)** gericht op het verlengen van de levensduur en het geven van een kwaliteitsimpuls. *Voorbeelden groot onderhoud: geheel herstraten voetpaden, 30% herstraten rijbanen, plaatselijk bakvriesen asfalt en aanbrengen oppervlakte behandelingen.*
4. **Deklaagvervangingen** volledig vervangen van de deklaag of deklaag + tussenlaag, gericht op het verlengen van de levensduur met minimaal 20 jaar.

5. **Rehabilitatie** van de weg en eventuele herinrichting bij einde van de levensduur van de weg. Hierbij wordt de gehele verhardingsconstructie (inclusief fundering) opgebroken en geheel opnieuw opgebouwd met nieuwe materialen. Optioneel kan worden gekozen de weg bij een rehabilitatie herin te richten, er wordt dan gesproken over een reconstructie.

Voor efficiënt wegbeheer is het noodzakelijk om de juiste onderhoudsmaatregel op het juiste moment uit te voeren. Gemiddeld kan voor een weg de in figuur 8 weergegeven levenscyclus worden aangehouden.

Voor de levenscyclus van een asfalt- en elementenverharding wordt gemiddeld een levensduur van 40-60 jaar aangehouden.

Figuur 8 is een schematische weergave van de levenscyclus van een gemiddelde weg. De daadwerkelijke onderhoudscyclus wordt individueel per weg vastgesteld en kan hiervan afwijken. De maatregelen en de daarmee gemoeide kosten zijn afhankelijk van het gewenste kwaliteitsniveau, het tijdstip van aanleg, de gebruikersintensiteit en de onderhoudshistorie. Wanneer welk onderhoud wordt uitgevoerd is per weg verschillend. In de volgende paragrafen zijn de kapitaalbehoeften voor klein en groot onderhoud en rehabilitaties berekend en vergeleken met de beschikbare budgetten. Omdat de aanleg van een geheel nieuwe verharding niet onder beheer valt zijn in het beleidsbeheerplan de aanlegkosten buiten beschouwing gelaten.

Naast bovenstaande onderhoudskosten vallen binnen de verantwoording van de afdeling wegbeheer ook de kosten voor onderhoud kunstwerken en onderhoud markeringen:

Kunstwerken

Er zijn een beperkt aantal kunstwerken in beheer van de gemeente Eersel. Klein en groot onderhoud aan de kunstwerken wordt via de onderhoudsbudgetten wegen uitgevoerd. Voor noodzakelijke vervangingen wordt krediet aangevraagd.

Markeringen

Jaarlijks worden diverse afgesleten en versleten markeringen vernieuwd. Onderhoud aan de markeringen wordt via de onderhoudsbudgetten wegen uitgevoerd.

5.2 Beschikbare budgetten

De gemeente Eersel heeft voor de invulling van haar wegbeheer de beschikking over de volgende budgetten: Per budget is schuin gedrukt aangegeven welk type onderhoud, conform figuur 8, uit dit budget wordt bekostigd.

1. Voorziening planmatig onderhoud wegen. Groot onderhoud exclusief deklagen
2. Exploitatiebudget dagelijks onderhoud wegen. Dagelijks klein onderhoud
3. Individuele projectbudgetten (kapitaallasten). Rehabilitaties/reconstructies
4. Deklaagvervangingen*. Deklaagvervangingen

* Het budget voor deklaagvervangingen wordt in 2026 toegevoegd aan de begroting.

1. Voorziening planmatig onderhoud wegen

De voorziening planmatig onderhoud wegen wordt gebruikt voor het uitvoeren van een groot deel van het benodigd wegonderhoud op het wegennet van de gemeente Eersel waaronder:

- het uitvoeren van groot onderhoudsmaatregelen zoals het herstraten van hele voetpaden/rijbanen en het aanbrengen van oppervlaktebehandelingen;
- het uitvoeren van onderhoud op kunstwerken (o.a. bruggen en houten knuppelpaden);
- markeringen.

De jaarlijkse storting in de voorziening bedroeg in 2024 ca. € 950.000,- per jaar. Naar aanleiding van het raadsbesluit 'Risico gestuurd wegbeheer' is de storting opgehoogd naar € 1.072.000 in 2025. Dit bedrag was ook voor de jaren daarop voorzien maar vanwege de opgelegde bezuinigingen is de storting in de voorziening voor 2026 en verder verlaagd naar € 485.000 + € 60.000 degeneratiekosten voor kabels en leidingwerkzaamheden. Ter compensatie van de lagere storting in de voorziening worden deklagen geactiveerd.

Tabel 10: Uitgaven/ inkomsten en saldo voorziening 2025-2030

Jaar	Uitgaven	Inkomsten	Degeneratie*	Saldo voorziening 31/12
2025	€ 700.000	€ 1.012.000	€ 60.000	€ 3.000.000

2026-2030 (jaarlijks)

Zie paragraaf 5.3

€ 485.000

€ 60.000

Zie paragraaf 5.2.1 - 5.2.5

*Voor degeneratie is gerekend met € 60.000 geraamde inkomsten vanuit degeneratiekosten kabels en leidingen. Werkelijke inkomsten kunnen hiervan afwijken

2. Exploitatie (dagelijks klein onderhoud en markeringen)

Binnen het exploitatiebudget dagelijks onderhoud wegen worden door de buitendienst kleinschalige herstelwerkzaamheden op asfalt en elementenverhardingen uitgevoerd die voortkomen uit meldingen, klachten of incidenten. De werkzaamheden worden waar mogelijk binnen korte termijn na het ontvangen van de melding hersteld. Deze herstelwerkzaamheden staan los van het planmatig klein onderhoud dat via de voorziening wordt uitgevoerd.

Binnen het exploitatiebudget dagelijks klein onderhoud worden tevens de versleten markeringen onderhouden.

Het totale exploitatiebudget dagelijks klein onderhoud budget was in 2024 € 111.200,-- en stijgt vanaf 2025 geleidelijk door naar € 167.600,-- in 2027-2030.

Tabel 11: budget dagelijks klein onderhoud verhardingen en markering

	Dagelijks klein onderhoud wegen	2025	2026	2027	2028	2029	2030
38054	Onderhoud Asfaltverharding	€ 13.000	€ 13.600	€ 14.300	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000
38055	Onderhoud elementenverharding	€ 84.200	€ 100.000	€ 115.600	€ 115.600	€ 115.600	€ 115.600
38056	Aanbrengen as en kantstrepen	€ 32.000	€ 33.600	€ 35.300	€ 37.000	€ 37.000	€ 37.000
	Totaal	€ 129.200	€ 147.200	€ 165.200	€ 167.600	€ 167.600	€ 167.600

3. Kapitaallasten deklaagvervang

De voorziening planmatig onderhoud wegen wordt niet gebruikt voor het uitvoeren van deklaagvervangingen. Deklaagvervangingen, waarbij de deklaag of de deklaag en tussenlaag worden vervangen, worden opgenomen in het investeringsprogramma deklaagvervangingen. Deze investeringen worden als kapitaallast in 20 jaar afgeschreven. Dit sluit aan op de verwachte levensduur van een nieuwe deklaag, inclusief tussentijds levensduur verlengend onderhoud.

Tabel 12: budget kapitaallasten deklaagvervang

Kapitaallasten deklaagvervang	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Jaarlijks investering	€ 0	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000
Totale kapitaallast meerjarig	€ 0	€ 15.625	€ 46.719	€ 77.500	€ 107.969	€ 138.125

Het budget voor deklaagvervangingen wordt vanaf 2026 toegevoegd aan de begroting. Uitgegaan is van een jaarlijkse investering van € 500.000,-. De jaarlijkse kapitaallasten lopen cumulatief op naar € 138.125 in 2030.

4. Kapitaallasten rehabilitatie wegen

De voorziening planmatig onderhoud wegen wordt niet gebruikt voor het uitvoeren van rehabilitaties (vervangingen). Rehabilitaties en reconstructies, waarbij de gehele wegconstructie wordt vervangen en nieuwe materialen worden toegepast, worden opgenomen in het investeringsprogramma. Deze investeringen werden tot 2025 als kapitaallast in 60 jaar afgeschreven. Deze afschrijvingstermijn is erg hoog. Een gemiddelde verharding gaat 40 tot 50 jaar mee. Door de afschrijvingstermijn aan de maximale levensduur te koppelen ontstaat het risico dat vervanging eerder nodig is dan dat de kapitaallast is afgeschreven. Voor de periode 2026-2030 is de afschrijvingstermijn daarom aangepast naar 40 jaar. De projectbudgetten voor rehabilitaties wordt per project aangevraagd. Er is geen vast budget beschikbaar. In de afgelopen periode is jaarlijks circa € 2,5 miljoen gemiddeld besteed aan vervangingen van verhardingen.

5.2.1 Kapitaalbehoeften wegonderhoud

De kapitaalbehoeften voor wegonderhoud bestaat uit onderstaande onderdelen.

- **Kapitaalbehoefte ten name van voorziening planmatig onderhoud wegen**
Kapitaalbehoefte groot onderhoud (excl. deklaag vervanging), onderhoud kunstwerken
- **Kapitaalbehoefte ten name van exploitatie dagelijks klein onderhoud**

Kapitaalbehoefte dagelijks klein onderhoud asfalt- en elementenverhardingen
Kapitaalbehoefte onderhoud markeringen

- **Kapitaalbehoefte ten name van krediet deklaagvervangingen**

Kapitaalbehoefte deklaagvervangingen

- **Kapitaalbehoefte ten name van bestemmingsreserve rehabilitatie wegen**

Kapitaalbehoefte voor rehabilitaties en reconstructies.

De kapitaalbehoeften worden bepaald op basis van de wegininspectie, cyclusbedragen en ervaringscijfers. De kapitaalbehoefte per onderdeel is uitgewerkt in de onderstaande paragrafen.

5.2.2 Kapitaalbehoefte dagelijks klein onderhoud en markeringen

Klein onderhoud is gericht op wegwerken plaatselijke schades, geven van een kwaliteitsimpuls en uitstel groot onderhoud. Denk hierbij aan het plaatselijk herstraten van oneffenheden, of het dichtten van gaten in de weg. Klein onderhoud is essentieel voor het waarborgen van de veiligheid van de wegen. De kosten voor het klein onderhoud worden conform de CROW-systematiek berekend als percentage van het groot cyclisch onderhoud. Gemiddeld liggen de waarden op 10% van het cyclusbedrag groot onderhoud.

Op basis van deze percentages komt de kapitaalbehoefte voor klein onderhoud neer op gemiddeld € 130.000,-- per jaar prijspeil 2025.

Markeringen

Onder het exploitatiebudget dagelijks klein onderhoud vallen ook de onderhoudskosten voor het onderhouden van de markeringen. Vanwege het grote areaal buitengebied en asfaltwegen is ook het areaal markeringen omvangrijk. Jaarlijks wordt een gerichte inspectie uitgevoerd op de versleten markeringen en worden diverse markeringen vernieuwd. De kosten voor het onderhouden van de markeringen zijn al jaren vrij stabiel. Voor 2025 wordt een onderhoudsbedrag van € 32.000 verwacht.

De totale kapitaalbehoefte voor klein dagelijks onderhoud inclusief markeringen bedraagt € 162.000 voor 2025. Het beschikbare budget sluit hier voor de jaren 2025 en 2026 niet geheel op aan. Voor de periode 2027 is het beschikbare budget jaarlijks € 167.000. Dit sluit aan op de kapitaalbehoefte. Gemiddeld over de periode 2026-2030 sluit het beschikbare budget aan op de kapitaalbehoefte. Door iets te schuiven in de planning worden geen problemen verwacht met het budgettekort in 2026.

Tabel 13: vergelijk budget en kapitaalbehoefte klein onderhoud en markeringen

Dagelijks klein onderhoud wegen	2025 *	2026	2027	2028	2029	2030
Budget	€ 129.200	€ 147.200	€ 165.200	€ 167.600	€ 167.600	€ 167.600
Kapitaalbehoefte	€ 129.200	€ 162.000	€ 162.000	€ 162.000	€ 162.000	€ 162.000

*Uitgevoerd onderhoud afgestemd op beschikbaar budget

Aandachtspunt

Met het nieuwe risicogestuurd beleid van de gemeente Eersel is het aannemelijk dat het aandeel klein onderhoud zal toenemen. Omdat lagere onderhoudsniveaus worden geaccepteerd is de kans groter dat lokaal ernstige schades of gaten ontstaan die met klein onderhoud worden hersteld. Om de veiligheid van de weggebruiker te waarborgen is het van belang dat het budget klein onderhoud toereikend is en aansluit op de bovenstaande behoefte. In de komende jaren dient de omvang van het klein onderhoud goed te worden gemonitord om vast te stellen of de werkzaamheden binnen de budgetten goed kunnen worden uitgevoerd.

5.2.3 Kapitaalbehoefte groot onderhoud

De kapitaalbehoefte voor het groot onderhoud is voor de eerste 5 planjaren vastgesteld op basis van de resultaten van de wegininspectie en de maatregeltoets. Hierbij is de onderhoudsmaatregel vastgesteld conform risicogestuurd beheer uit paragraaf 3.1.2 waarbij gedifferentieerde kwaliteitsniveaus per wegtype zijn toegepast conform tabel 5. De deklaagvervangingen en rehabilitaties zijn bij het verwerken van de maatregeltoets apart opgenomen en inzichtelijk gemaakt in paragraaf 5.3 en hoofdstuk 6.

Voor de hoofdstructuur, fietspaden en voetpaden is een hoger kwaliteitsniveau gewenst om de veiligheid van de zwakkere weggebruiker en de bereikbaarheid te waarborgen. Op deze locaties is in de maatregeltoets eerder en grootschaliger onderhoud toegekend. Voor rijbanen in woongebieden en buitengebieden en alle parkeervoorzieningen kan een lager kwaliteitsniveau worden aangehouden. Op deze

locaties is in de maatregeltoets onderhoud naar achter geschoven en/of kleinschaliger onderhoud toegekend.

In tabel 14 is de definitieve kapitaalbehoefte van het groot wegonderhoud weergegeven.

5.2.4 Onderhoud kunstwerken

Het onderhoud aan kunstwerken wordt bekostigd uit de budget groot onderhoud.

Het areaal kunstwerken is zeer beperkt. In totaal wordt jaarlijks voor € 46.000,- aan onderhoud kunstwerken uitgevoerd. In 2026 zal een inspectie worden uitgevoerd op de kunstwerken en een onderhoudsplan voor de komende jaren worden opgesteld. Op basis van deze inspectie kunnen mogelijk extra onderhoudsmaatregelen nodig zijn. Mogelijk wordt extra onderhoud verwacht op houten knuppelpaden die door de vele regen langdurig onder water hebben gestaan.

Op basis van de ervaringen in de afgelopen periode wordt de kapitaalbehoefte van € 46.000 voor de komende periode gehandhaafd. De budgetten dienen na het uitvoeren van de kunstwerkeninspectie worden getoetst en indien nodig geüpdatet te worden aan de onderhoudsopgave volgens de inspectie.

5.2.5 Totale kapitaalbehoefte voorziening planmatig onderhoud

De totale kapitaalbehoefte die ten laste van de voorziening planmatig onderhoud is samengevat in tabel 14.

Tabel 14: Totale kapitaalbehoefte wegonderhoud voorziening planmatig onderhoud

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Groot onderhoud	€ 654.000	€ 675.000	€ 761.000	€ 611.000	€ 810.000	€ 731.000
Onderhoud kunstwerken	€ 46.000	€ 46.000	€ 46.000	€ 46.000	€ 46.000	€ 46.000
Totale onderhoudskosten	€ 700.000	€ 721.000	€ 807.000	€ 657.000	€ 856.000	€ 777.000

De gemiddelde kosten groot onderhoud en kunstwerkenonderhoud in de periode 2025-2030 bedragen € 753.000,- per jaar.

Kapitaalbehoefte versus budget

De storting in de voorziening van €485.000 sluit niet aan op de verwachte onderhoudskosten voor de periode 2025-2030. De huidige stand van de voorziening biedt echter nog voldoende buffer om deze tekorten op te vangen in de komende periode. Ook na 2030 worden hogere onderhoudskosten verwacht dan de jaarlijkse storting in de voorziening. De voorziening zal derhalve ook na 2030 verder worden uitgeput om de verschillen in uitgaven en storting te compenseren.

Tabel 15: Uitgaven/ inkomsten en saldo voorziening 2025-2030

Jaar	Uitgaven	Storting excl. degeneratie	Degeneratie*	Saldo voorziening 31/12
2025	€ 700.000 *	€ 1.012.000	€ 60.000	€ 3.000.000*
2026	€ 721.000	€ 485.000	€ 60.000	€ 2.824.000
2027	€ 807.000	€ 485.000	€ 60.000	€ 2.562.000
2028	€ 657.000	€ 485.000	€ 60.000	€ 2.450.000
2029	€ 856.000	€ 485.000	€ 60.000	€ 2.138.000
2030	€ 777.000	€ 485.000	€ 60.000	€ 1.906.000

*inschatting o.b.v. uitgezette onderhoudswerkzaamheden

5.3 Totale kapitaalbehoefte deklaagvervang

De kapitaalbehoefte deklaagvervang is vastgesteld uit de deklaag en onderhoudsplan 2026-2030. Asfaltwegen waarvoor de komende 5 jaar een deklaagvervang is voorzien zijn opgenomen in een onderhoudsplan met de daarbij behorende kosten. Deze kosten zijn opgenomen in tabel 16. De gemiddelde kosten bedragen € 493.000,-.

Tabel 16: Totale kapitaalbehoefte deklaag vervang

	2026	2027	2028	2029	2030
Deklaagvervang	€ 620.000	€ 465.000	€ 482.000	€ 450.000	€ 450.000

Gemiddelde kapitaalbehoefte voor de periode 2026-2030 bedraagt € 493.000,-

Voor de periode na 2030 kan de verwachte kapitaalbehoefte voor deklaagvervangingen worden berekend op basis van cycluskentallen. In een gemiddelde levenscyclus van een asfaltverharding van 40-50 jaar

wordt gemiddeld één keer een deklaagvervanging (€ 25/m²) of één keer een deklaag tussenlaagvervanging (€ 45/m²) uitgevoerd afgewisseld met klein onderhoud of het aanbrengen van een slijtlaag. De kosten voor deze maatregelen vertalen zich naar jaarlijks circa € 0,75/m². Met een areaal van 874.000 m² resulteert dit in een bedrag van € 655.000,-.

Op basis van de cycluskentallenberekening dient rekening gehouden te worden met een toename van de kapitaalbehoefte voor deklaagvervangingen in de periode na 2030.

Kapitaalbehoefte versus budget

De gemiddelde kapitaalbehoefte voor deklaagvervanging voor de periode 2026-2030 sluit met € 493.000 aan op de jaarlijkse te kapitaliseren budgetten voor deklaagvervangingen van gemiddeld € 500.000 per jaar. Uitgaven per jaar fluctueren vanwege verschil in omvang van de straten waarvan de deklaag wordt vervangen.

Voor de periode na 2030 dient rekening gehouden te worden met een mogelijke toename van de kapitaalbehoefte op basis van de cyclusbetragten.

6 Kapitaalbehoefte rehabilitatie en reconstructie

6.1 Definities

Definitie rehabilitatie

De kwaliteit van een weg kan niet enkel gewaarborgd worden door het periodiek uitvoeren van groot onderhoud. Na een periode variërend tussen de 40 en 60 jaar (afhankelijk van ondergrond en verkeersbelasting) komt de weg aan het einde van zijn levensduur of sluit de opbouw van de weg niet meer aan op de verkeersbelasting en dient er een rehabilitatie worden uitgevoerd.

Bij rehabilitatiemaatregelen wordt de weg, na het doorlopen van een groot onderhoudscyclus, aan het einde van de levensduur op het oorspronkelijke structurele en kwalitatieve gebruiksniveau gebracht. Hierbij wordt in principe de gehele verhardingsconstructie (inclusief fundering) opnieuw opgebouwd. Onder rehabilitaties valt tevens het verbeteren van de verhardingsconstructie om aan te sluiten op de zwaardere verkeersbelastingen. Diverse asfaltverhardingen in de gemeente Eersel zijn verouderd en uitgevoerd in een te lichte verhardingsconstructie zonder fundering en niet meer geschikt voor de hedendaagse belasting van zwaarder verkeer. In een rehabilitatie worden deze wegen voorzien van een puinfundering.

De stortkosten voor teerhoudend asfalt zijn enorm fors gestegen (verdubbeld sinds 2018). De gemeente Eersel onderzoekt daarom de mogelijkheden om teerhoudende asfaltwegen die aan het einde van hun levensduur en/of niet meer voldoen aan de gewenste inrichting (te smal), constructief te versterken en verbreden zonder de gehele fundering te vervangen. Bij deze werkzaamheden wordt de oude asfaltconstructie gebruikt als fundering voor de nieuwe asfaltverharding. Bij deze maatregel wordt bespaard op stortkosten en kosten voor de fundering.

Definitie reconstructie

In het kader van maatschappelijke projecten, zoals het opknappen van wijken en straten, kunnen wegen aan het einde van hun levensduur worden gereconstrueerd. Hierbij wordt de inrichting van de weg aangepast.

6.2 Bestaand beleid rehabilitatie en reconstructie

Het beleid van de gemeente Eersel gaat ervan uit dat zoveel mogelijk vervangingen binnen de bebouwde kom van wegen en verhardingen worden gekoppeld aan rioleringsprojecten. Bij vervanging van de riolering wordt tevens de weg geheel aangepakt en het materiaal vernieuwd. Door op deze manier integraal te werken kan hinder voor de omgeving worden beperkt en kunnen reconstructies met een grote positieve impact op de omgeving worden bereikt. Doelstellingen in relatie tot klimaatadaptatie, hittestress, duurzaamheid en verkeersopgaven kunnen in deze integrale projecten optimaal worden meegenomen. Buiten de bebouwde kom (buitengebied) kunnen rehabilitaties worden gekoppeld aan gebiedsopgaven of verkeersverbeteringen. In veel gevallen zal echter de constructieve staat van de weg zelf een aanleiding zijn tot het uitvoeren van een rehabilitatie.

Rehabilitaties en reconstructies, waarbij de gehele wegconstructie wordt vervangen en nieuwe materialen worden toegepast, worden opgenomen in het investeringsprogramma.

6.3 Vervangingsopgave asfalt en wijken

Vervangingsopgave asfaltverhardingen

Enkele asfaltverhardingen in met name de buitengebieden van gemeente Eersel zijn verouderd. Het betreft hier wegen die zijn aangelegd in de jaren 60/70 van de vorige eeuw. Deze wegen naderen het einde van hun levensduur. Veel van deze asfaltverhardingen zijn uitgevoerd in een te lichte verhardingsconstructie zonder fundering, direct op de zandondergrond. Deze lichte constructies zijn niet meer geschikt voor de hedendaagse belasting van zwaarder verkeer. Duurzaam herstel kan enkel met een complete rehabilitatie waarbij een goede draagkrachtige fundering wordt aangebracht.

Vervangingsopgave jaren 60/70 wijken

De verhardingen in een aantal woonwijken binnen de gemeente Eersel zijn sterk verouderd. Het betreft hier wijken die zijn aangelegd in de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw zoals onder andere de straten rondom winkelcentrum Nicolaas Sichmansstraat. Deze wijk is 60 jaar geleden aangelegd en de bestratingsmaterialen zijn aan het einde van hun levensduur.

De schade aan deze verhardingen neemt toe. Op deze wegen is enkel groot onderhoud uitvoeren niet wenselijk of mogelijk. De oude materialen moeten worden vervangen (rehabilitatie).

Naast de verhardingen naderen in deze wijken ook andere objecten in de openbare ruimte hun einde levensduur en is er sprake van een verouderde inrichting. De leefbaarheid in deze wijken neemt af. Het alleen investeren in de slechte verhardingen lost deze problemen niet op. Door enkel her en der de slechte straten aan te pakken ontstaat een lappendeken van nieuwe en oude verhardingen, die beperkte verbetering geven van de openbare ruimte. Het effect van de investering op de leefbaarheid en inrichting van het gebied is hierdoor minimaal.

Grote effecten zijn in deze wijken wel te bereiken door wijkgericht de verouderde openbare ruimte compleet te vernieuwen en herin te richten waarbij maximaal wordt ingestoken op een integrale aanpak. Ook met de duurzaamheid van de gebruikte materialen en het bufferen van regenwater moet rekening gehouden worden.

Door wijkgericht de openbare ruimte te vernieuwen kan samen worden opgetrokken met maatregelen voor o.a.:

- Verkeer, verbeterde inrichting, 30 km/uur, toegankelijkheid mindervaliden.
- Riolering, vernieuwen verouderd riool, afkoppelen en bufferen regenwater.
- De energietransitie en klimaatadaptatie (revitalisering van wijken).
- Groen, extra ruimte voor duurzaam groen.

Voorbeelden van dit type projecten zijn de projecten: Duurzaam Duizel en omgeving Pankenstraat die voor 2026-2028 zijn ingepland.

6.4 Kapitaalbehoefte berekening rehabilitaties 2025-2032

Bruto kapitaalbehoefte rehabilitaties o.b.v. cyclus kentallen

Conform de CROW-systematiek wordt de kapitaalbehoefte voor rehabilitaties vastgesteld d.m.v. cyclus kentallen. Hierbij wordt het cyclusbedrag bepaald door de kosten voor de rehabilitatie te delen door de verwachte levensduur van de nieuw aangelegde constructie. Een gemiddelde vierkante meter verharding in Eersel heeft een levensduur van 40-50 jaar en kost ca. € 70 tot 120,- per vierkante meter om te rehabiliteren. Het cyclusbedrag voor rehabilitatie bedraagt op basis hiervan gemiddeld circa € 1,50 per m² per jaar. Met een totaal areaal van 1,9 miljoen m² komt dit neer op een kapitaalbehoefte van ruim € 2.850.000,- per jaar voor het gehele wegennet van de gemeente Eersel.

Ervaring leert dat het cyclusbedrag in veel gevallen hoger uitvalt dan in de praktijk daadwerkelijk noodzakelijk is. De reden hiervoor is dat een deel van de rehabilitaties deels meelift in andere projecten, en kosten kunnen worden bespaard door werk met werk te maken.

Netto kapitaalbehoefte rehabilitaties o.b.v. werkelijke werkzaamheden

Het cyclusbedrag geeft een gemiddeld bedrag van de gehele cyclus van 50 jaar. Een echt goed inzicht in de netto kapitaalbehoefte voor rehabilitaties in de periode 2026-2030 kan worden gemaakt op basis van de visuele risico gestuurde inspectie, de maatregeltoetsen de leeftijd van de verhardingen. Op basis van deze gegevens is een inschatting gemaakt van de te verwachten rehabilitaties en reconstructies voor de komende jaren. Hierbij is rekening gehouden met de kwaliteitsafname van de wegen in de loop van deze periode en onderhoud op basis van een sober kwaliteitsniveau. De planning voor de jaren 2026-2030 is geheel opgesteld met wegen uit de maatregeltoets, voor de periode na 2030-2032 zijn de wegen uit de maatregeltoets aangevuld met de cyclusbedragen.

Tabel 17 geeft een overzicht van de totale kapitaalbehoefte per jaar, gebaseerd op het areaal. In totaal wordt voor de periode 2026-2030 en totaal aan circa € 12,6 miljoen aan rehabilitaties verwacht. **Een gemiddeld bedrag van Ca. € 2,5 miljoen per jaar.**

Tabel 17: kapitaalbehoefte rehabilitaties en reconstructies

	2026	2027	2028	2029	2030 e.v.
Kapitaalbehoefte rehabilitaties	€ 3.400.000	€ 2.700.000	€ 2.300.000	€ 1.800.000	€ 2.400.000

De cumulatieve gemiddelde kapitaallasten voor deze investering van 2,5 miljoen per jaar zijn opgenomen in tabel 18.

Tabel 18: kapitaallasten rehabilitaties en reconstructies

	2026	2027	2028	2029	2030 e.v.
Kapitaallasten rehabilitaties	€46.875	€140.234	€232.812	€324.609	415.625

7 Risicoparaagraaf

In deze paragraaf wordt ingegaan op enkele risico's, welke samenhangen met beheer en onderhoud aan wegen.

Teerhoudend asfalt

Op dit moment zijn geen exacte gegevens over de hoeveelheden teer houdend asfalt opgenomen in het beheersysteem. Er is ook geen beeld van de locaties waar deze zich bevinden. Het is daardoor niet mogelijk de financiële consequenties voor de gemeente in beeld te brengen. Dit wordt per onderhoudsproject apart in beeld gebracht.

Voor wegen is er tot 1991 teer gebruikt als bindmiddel bij de aanleg en onderhoud van asfaltwegen. Zolang de wegverharding onaangetast blijft is er geen risico, echter wanneer een weg wordt opgebroken verandert dit. Omdat bekend moet zijn hoeveel teerhoudend asfalt vrijkomt, dient er te worden onderzocht of de wegen een of meerdere lagen met teer bevatten. Bij overschrijding van de normen dient het asfalt te worden gereinigd, dit leidt tot kostenverhoging van het project. Deze extra kosten zijn niet op voorhand in te schatten.

Geluid reducerend asfalt

Regulier maakt de gemeente de geluidbelasting als gevolg van het omgevingslawaaï inzichtelijk. Hiervoor worden geluidbelastingkaarten en tabellen en een actieplan opgesteld. Een van de mogelijke acties is het aanbrengen van geluid reducerende deklagen. De gemeente is terughoudend bij het toepassen van geluid reducerende deklagen, omdat onderhoud hieraan kostbaarder is dan bij reguliere deklagen. Deze deklagen moeten vaker hersteld worden, doordat ze kwalitatief minder zijn als normale asfaltverhardingen. Toekomstige nieuwe geluid reducerende deklagen leiden tot verhoging van het onderhoudsbudget. De extra kosten worden geraamd op € 0,80 per m2 per jaar.

Winter/vorstschade

Een niet te verwaarlozen invloed is het weer en dan in het bijzonder die van dooi en vorst op het asfalt. Gaten in het asfalt na een dooi/vorst periode heeft niet alleen te maken met (achterstallig) onderhoud maar ook met het toegepaste type asfalt. Vooral een kwakkelwinter met veel wisselende dooi- en vorstperiodes zorgt voor veel schade. Door vorst zet water in het wegdek uit, met als gevolg dat er scheuren en gaten kunnen ontstaan. Ondanks onderhoud kan dus een (streng) vorstperiode toch onverwacht veel schade veroorzaken.

Momenteel is er geen reservering opgenomen om winterschade op te vangen. Bij een langdurige periode van wisselende dooi- en vorstperiodes kan de schade aanzienlijk zijn. Indien dit optreedt zal wegbeheer onderbouwd extra budget vragen om de veiligheid en bereikbaarheid niet in gevaar te laten komen.

Openbaarheid beheerareaal

Wanneer de gemeente een weg tot openbare weg heeft bestemd, is zij automatisch ook de onderhoudsplichtige van die weg (art. 15 Wegenwet). Voor wegen buiten de bebouwde kom staat de onderhoudsplicht opgenomen in de Wegenlegger.

Wanneer de Wegenlegger geen duidelijkheid verschaft, dan is in principe de rechthebbende van een weg ook de onderhoudsplichtige van die weg, tenzij uit stukken blijkt dat de onderhoudsplicht is overgedragen aan een ander. Momenteel is de Wegenlegger van de gemeente niet actueel en accuraat genoeg om te kunnen bepalen wie de feitelijke onderhoudsplichtige is van delen van het areaal buiten de bebouwde kom. Ook de overgekomen wegen vanuit HHNK zullen moeten worden aangepast op de

beheerder en onderhouder. Het is wenselijk om de Wegenlegger te actualiseren en opnieuw door de gemeente vast te laten stellen. De kosten van actualisatie worden geraamd op € 20.000, - tot € 25.000, -.

Staalslakken

Het gebruik van staalslakken in wegfunderingen brengt verschillende milieu- en gezondheidsrisico's met zich mee. Deze bestaan uit risico's op het gebied van milieu en gezondheid.

Zo kan de Uitspoeling van zware metalen zoals lood en zink bodem en grondwater vervuilen. Door het Sterk basisch karakter van natte staalslakken kan het bodemleven en waterkwaliteit aantasten. Daarnaast kan direct contact huidirritatie, brandwonden en bloedneuzen veroorzaken. Gebrekkige regelgeving leidde tot onvoldoende toezicht op toepassingen.

Er geldt nu (zomer 2025) een noodregeling voor het gebruik van staalslakken. Ze mogen een jaar niet worden gebruikt als mensen of dieren er direct mee in contact kunnen komen. Het verbod geldt ook op plekken waar staalslakken grootschalig worden gebruikt.

Het is onbekend in hoeveel wegen staalslakken aanwezig zijn.

Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze beleidsregel treedt in werking op 16 december 2025.
2. Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsbeheerplan Wegen gemeente Eersel.

*Aldus besloten in de openbare vergadering van 16 december 2025;
De raad van de gemeente Eersel,
de griffier, J.W.G. van Bree
de voorzitter, drs. W.A.C.M. Wouters*